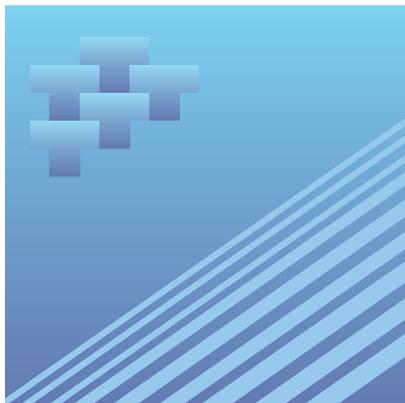




Trucking in Canada

1997



Le camionnage au Canada

1997

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 dialing 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 as a standard paper product. The price for delivery in Canada is \$52.00, and outside Canada for US \$52.00. Please order by mail, at Statistics Canada, Dissemination Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6; by phone, at **(613) 951-7277** or **1 800 770-1033**; by fax, at **(613) 951-1584** or **1 800 889-9734**; or by Internet, at order@statcan.ca. For changes of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada products may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

This product is also available on the Internet as Catalogue no. 52-222-XIB for CDN \$39.00 per issue. Users can obtain single issues or subscribe at <http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub.cgi>.

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 ordinaire 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 ne comprennent pas les taxes de vente

Le produit n° 53-222-XPB au catalogue paraît annuellement en version imprimée standard. Au Canada, un numéro coûte 52 \$. À l'extérieur du Canada, un numéro coûte 52 \$US. Veuillez commander par la poste, en écrivant à Statistique Canada, Division de la diffusion, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6; par téléphone, en composant le **(613) 951-7277** ou le **1 800 770-1033**; par télécopieur, en composant le **(613) 951-1584** ou le **1 800 889-9734**; ou par Internet, en vous rendant à order@statcan.ca. Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresses. On peut aussi se procurer les produits de Statistique Canada auprès des agents autorisés, dans les librairies et dans les bureaux régionaux de Statistique Canada.

On peut aussi se procurer ce produit sur Internet n° 53-222-XIB au catalogue. Un numéro coûte 39 \$CAN. Pour obtenir un numéro de ce produit ou s'y abonner, les utilisateurs sont priés de se rendre à http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub_f.cgi.

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

1997

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

Le camionnage au Canada

1997

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1999

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 1999

Catalogue no. 53-222-XPB
ISSN 0829-8947

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

Frequency: Annual

Ottawa

Note of appreciation

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

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1999

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 1999

N° 53-222-XPB au catalogue
ISSN 0829-8947

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

Périodicité : annuel

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 et les administrations canadiennes. 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; **Yves Gauthier** and **Gilles Paré**, Unit Heads; and the special contribution of **Wendy Christoff**.

The principal authors of this publication were **Nanci Comtois** and **John Nicoletta**.

Technical assistance was provided by: **Johanne Caron-Dorion**; **Shannon Foley**; **Joe Foti**; **Michel Leduc**; **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
Nathalie Larocque
Peggy Moffat

Rose Ryan
Surender Singh
Nicole Truax

Dorothée Woodward

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

Gilles Boivin
John Devlin

Dany Girard
Serge Robert

Shirley Wong

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

Benoit Allard
Steve Matthews

Stephen Rathwell
Adam Wronski

Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Richard Blakeney

Monika Ménard

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

Ghislaine Comeau
Stéphane Dufour

Gisèle Gariépy-Denis
Yves Roy

Statistics Canada Regional Offices -
Bureaux régionaux de Statistique Canada

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	9	Faits Saillants	9
Chapter 1		Chapitre 1	
Trucking in Canada		Le camionnage au Canada	
The trucking industry in 1997	11	L'industrie du camionnage en 1997	11
Performance of the Canadian economy in 1997 and its influence on the transportation industry	11	La performance de l'économie canadienne en 1997 et son influence sur l'industrie du transport	11
The transportation industry and the role of trucking	13	L'industrie du transport et la place du camionnage	13
Domestic Trucking Activity	14	Activité intérieure du camionnage	14
Employment	15	Emploi	15
About this publication	16	Au sujet de cette publication	16
Chapter 2		Chapitre 2	
Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 1997		Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1997	
Introduction	19	Introduction	19
Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight, 1997	20	Section 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997	20
1.1 Outstanding financial performance in 1997 ...	20	1.1 Une performance financière remarquable en 1997 ...	20
1.2 Different trends according to type of activity ..	21	1.2 Tendances distinctes selon le genre d'activité	21
1.3 Share of revenues from domestic and crossborder traffic	22	1.3 La part des recettes selon le trafic intérieur et transfrontalier	22
1.4 Increase in share of expenses for payments to owner operators	22	1.4 Augmentation de la part des dépenses pour les paiements aux chauffeurs contractants	22
1.5 Strong performance by local carriers	23	1.5 Une bonne performance pour les transporteurs locaux	23
Section 2 – Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 1997	32	Section 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997	32
2.1 Increased profitability	32	2.1 Augmentation de la rentabilité	32
2.2 Changes in short-term liquidity	33	2.2 Variation de la solvabilité à court terme	33
2.3 Marked improvement in long-term liquidity ...	33	2.3 Amélioration marquée de la solvabilité à long terme ..	33
2.4 Financial leverage up substantially	34	2.4 Effet de levier en hausse significative	34
2.5 Trends for leased equipment remained unchanged	34	2.5 Les tendances se sont maintenues pour le matériel loué	34
Chapter 3		Chapitre 3	
Commodity Origin and Destination Statistics, 1997		Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1997	
Intercity Activity of Canada-based For-hire Trucking Carriers		Transport interurbain de marchandises assuré par les compagnies de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada	
Section 1 – Total Trucking Activity	42	Section 1 – L'activité totale du camionnage	42
Section 2 – Domestic Trucking Activity	43	Section 2 – Trafic intérieur	43
– Regional Overview	43	– Aperçu régional	43

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Chapter 3 – Concluded		Chapitre 3 – fin	
Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States.....	69	Section 3 – Activité du camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis.....	69
– International Trade	69	– Commerce international	69
Section 4 – Comparison of 1997 to 1996	77	Section 4 – Comparaison de 1997 par rapport à 1996	77
– Company characteristics	77	– Caractéristiques des compagnies	77
– Total Activity	78	– Trafic total	78
– Domestic Activity	79	– Trafic intérieur	79
– Transborder Activity	79	– Trafic transfrontalier.....	79
Chapter 4		Chapitre 4	
1997 Private Trucking		Camionnage pour compte propre, 1997	
Introduction	81	Introduction	81
Number of carriers	81	Nombre de transporteurs	81
Operating expenses	81	Dépenses d'exploitation	81
Employment and salaries	82	Emploi et rémunération	82
Equipment	84	Matériel	84
Distance travelled	86	Distance parcourue	86
Fuel consumption	86	Consommation de carburant	86
Chapter 5		Chapitre 5	
Special Study		Étude spéciale	
North American Industry Classification System	93	Système de classification des industries de l'Amérique du Nord	93
Chapter 6		Chapitre 6	
Survey Methodology and Data Quality		Méthodologie d'enquête et qualité des données	
6.1 Introduction	101	6.1 Introduction	101
6.2 Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2.....	102	6.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) – chapitre 2	102
6.3 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3	105	6.3 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3	105
6.4 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers – Chapter 4.....	107	6.4 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre – chapitre 4	107
6.5 Data Quality	108	6.5 Qualité des données	108
Glossary	119	Glossaire	121
Definitions of Financial Ratios	124	Définitions des ratios financiers	124

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Figures		Figures	
Chapter 1		Chapitre 1	
1.1 Annual Variation in GDP at Factor Cost, 1990-1997	13	1.1 Variations annuelles en pourcentage du PIB au coût des facteurs, 1990-1997	13
1.2 Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-1997	14	1.2 Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-1997	14
1.3 Share of Tonnage for Domestic Freight Moved by Mode of Transport, 1997	15	1.3 Proportion du tonnage intérieur des marchandises expédiées, par mode de transport, 1997	15
1.4 Proportion of Employment According to Modes of Transport, 1997	16	1.4 Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 1997	16
Chapter 2		Chapitre 2	
2.1 Quarterly Operating Ratios Series and Trends, All Carriers, 1993-1997	20	2.1 Tendance des ratios d'exploitation trimestriels, tous les transporteurs, 1993-1997	20
2.2 Operating Ratios by Industry, 1995-1997	21	2.2 Ratios d'exploitation par industrie, 1995-1997	21
2.3 Total Transportation Revenues by Industry, 1995-1997	22	2.3 Recettes totales tirées du transport par industrie, 1995-1997	22
2.4 Long Distance Trucking / Local Trucking, 1997	23	2.4 Le camionnage de longues distances / Le camionnage local, 1997	23
2.5 Profit Margins by Region	32	2.5 Marges bénéficiaires selon la région	32
Chapter 3		Chapitre 3	
3.1 Domestic Tonnes by Region of Origin	43	3.1 Tonnage intérieur selon la région d'origine	43
3.2 Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking	70	3.2 Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier	70
3.3 Transborder activity makes a significant impact on total trucking activity	70	3.3 Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage	70
Chapter 4		Chapitre 4	
4.1 Operating Expenses, Private Trucking, 1990-1997	82	4.1 Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 1990 – 1997	82
4.2 Average Salary and Wages, Private Trucking, 1997	83	4.2 Rémunération moyenne, camionnage pour compte propre, 1997	83
4.3 Highway and Local Drivers, Average Salary and Wages, Private Trucking, 1990-1997	84	4.3 Conducteurs locaux et de longues distances, rémunération moyenne, camionnage pour compte propre, 1990-1997	84
4.4 Revenue Equipment per Carrier by Region, Private Trucking, 1997	85	4.4 Matériel en service par transporteur selon la région, camionnage pour compte propre, 1997	85
4.5 Average Distance Travelled, Private Trucking, 1991-1997	86	4.5 Distance moyenne parcourue, camionnage pour compte propre, 1991-1997	86
4.6 Average Distance Travelled by Region, Private Trucking, 1997	87	4.6 Distance moyenne parcourue selon la région, camionnage pour compte propre, 1997	87
Tables		Tableaux	
Chapter 1 – Trucking in Canada		Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
1 1997 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry	18	1 Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1997	18

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page		
Tables – Continued		Tableaux – suite			
Chapter 2 – Section 1 – QMCF Survey, For-hire Carriers		Chapitre 2 – Section 1 – ETTRM, transporteurs pour compte d'autrui			
2.1	Summary Statistics, 1997 – Canada	25	2.1	Statistiques sommaires, 1997 – Canada	25
2.2	Summary Statistics by Region, 1997	26	2.2	Sommaire statistique selon la région, 1997	26
2.3	General and Specialized Freight by Quarter, 1997	28	2.3	Marchandises générales et spécialisées selon le trimestre, 1997	28
2.4	Summary Statistics by Quarter, 1997	30	2.4	Sommaire statistique selon le trimestre, 1997	30
2.5	Summary Statistics by North American Industrial Classification System, 1997	31	2.5	Statistiques sommaires selon le système de classification des industries de l'Amérique du Nord, 1997	31
Section 2 – AMCF Survey, For-hire Carriers		Section 2 – EATRM, transporteurs pour compte d'autrui			
2.6	Summary of Financial Statistics, 1993-1997	35	2.6	Sommaire des statistiques financières, 1993-1997	35
2.7	Financial Statistics by Region, 1997	36	2.7	Statistiques financières par région, 1997	36
2.8	Summary Statistics by Type of Activity, 1997	37	2.8	Statistiques sommaires selon le genre d'activité, 1997	37
2.9	Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 1997	38	2.9	Sommaire des statistiques financières selon le camionnage local et sur de longues distances, 1997	38
2.10	Financial Statistics by Revenue Size, 1997	39	2.10	Statistiques financières selon la taille des recettes, 1997	39
2.11	Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 1997	40	2.11	Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 1997	40
2.12	Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 1997	40	2.12	Semi-remorques et autre matériel en service selon l'industrie, 1997	40
Chapter 3 – Section 1 – Total Trucking Activity		Chapitre 3 – Section 1 – L'activité totale du camionnage			
3.1	Trucking activity in 1997	42	3.1	L'activité du camionnage en 1997	42
Section 2 – Domestic For-hire Trucking, 1997		Section 2 – Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur, 1997			
3.2	Intra-regional Traffic	47	3.2	Volume de transport intra-régional	47
3.3	Inter-regional Traffic	47	3.3	Volume de transport inter-régional	47
3.4	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	48	3.4	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	48
3.5	Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues	52	3.5	Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises et selon certaines estimations fondées sur les recettes	52
3.6	Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues	53	3.6	Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des mouvements de marchandises et selon certaines estimations fondées sur les recettes	53
3.7	Major Commodity Movements by Region Based on Tonnage Transported	54	3.7	Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées	54
3.8	Distribution of Domestic Truck Traffic by Commodity Group	56	3.8	Ventilation du trafic intérieur par groupe de produits	56

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Tables – Continued		Tableaux – suite	
Section 2 – Domestic For-hire Trucking, 1997 – Concluded		Section 2 – Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur, 1997 – fin	
3.9 Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups	57	3.9 Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de produits	57
3.10 Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues)..	60	3.10 Statistiques choisies pour des groupes de produits selon le poids (classées en fonction des recettes) ...	60
3.11 Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group	61	3.11 Certaines estimations selon la région d'origine et le poids	61
3.12 Distribution of Truck Traffic by Weight Group	61	3.12 Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids	61
3.13 Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group	62	3.13 Certaines estimations selon la section de produits et le groupe de poids	62
3.14 Selected Estimates by Originating Region by Weight Category	64	3.14 Certaines estimations selon la région d'origine et la catégorie de poids	64
3.15 Selected Estimates by Commodity Section by Distance Group	66	3.15 Certaines estimations selon la section de produits et la distance	66
3.16 Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues	68	3.16 Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits fondés sur les recettes	68
Section 3 – Canada-U.S. For-hire Trucking Activity, 1997		Section 3 – Activité du camionnage pour compte d'autrui – Canada/États-Unis, 1997	
3.17 Canada's Exports and Imports by Dollar Value of Goods, 1996 and 1997	69	3.17 Exportations et importations du Canada selon la valeur des marchandises, 1996 et 1997	69
3.18 Southbound Movements of Goods, Canada - U.S.	71	3.18 Mouvements nord-sud de marchandises, Canada - États-Unis	71
3.19 Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada - U.S.	72	3.19 Mouvements nord-sud des dix principales marchandises, Canada - États-Unis	72
3.20 Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada - U.S.	73	3.20 Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis	73
3.21 Northbound Movements of Goods, U.S. - Canada	74	3.21 Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis - Canada	74
3.22 Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. - Canada	75	3.22 Mouvements sud-nord des dix principales marchandises, États-Unis - Canada	75
3.23 Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. - Canada	76	3.23 Mouvements sud-nord des cinq principales marchandises selon la région d'origine, États-Unis - Canada	76
Section 4 – Comparison of 1996 to 1995		Section 4 – Comparaison de 1997 par rapport à 1996	
3.24 Region of domicile in 1996	77	3.24 Région du domicile en 1996	77
3.25 Area of operation in 1996	77	3.25 Zone d'activité en 1996	77
3.26 Type of activity in 1996	78	3.26 Genre d'activité en 1996	78
3.27 Trucking activity in 1996	78	3.27 Activité du camionnage en 1996	78
3.28 Trucking activity in subset in 1997	79	3.28 Activité du camionnage dans le sous-ensemble en 1997	79
3.29 Domestic activity in subset in 1997	79	3.29 Le trafic intérieur dans le sous-ensemble en 1997	79
3.30 Transborder activity in subset in 1997	80	3.30 Le trafic transfrontalier dans le sous-ensemble en 1997	80

Table of Contents – Concluded Trucking in Canada

Table des matières – fin Le camionnage au Canada

	Page		Page
Tables – Concluded		Tableaux – fin	
Chapter 4 – 1997 Private Trucking		Chapitre 4 – Camionnage pour compte propre, 1997	
4.1	Summary Statistics by Region of Domicile, Private Carriers 88	4.1	Statistiques sommaires selon la région de domicile, camionnage pour compte propre 88
4.2	Operating Expenses by Region, Private Carriers 89	4.2	Dépenses d'exploitation selon la région, camionnage pour compte propre 89
4.3	Employees, Salaries and Wages by Region, Private Carriers 90	4.3	Employés, traitements et salaires selon la région, camionnage pour compte propre 90
4.4	Revenue Equipment Operated by Region, Private Carriers 91	4.4	Matériel productif en service selon la région, camionnage pour compte propre 91
4.5	Annual Distance Travelled by Straight Trucks and Road Tractors by Region, Private Carriers 91	4.5	Distance annuelle parcourue par les camions et tracteurs routiers selon la région, camionnage pour compte propre 91
4.6	Fuel Consumption and Cost by Region, Private Carriers 92	4.6	Coût et consommation en carburant selon la région, camionnage pour compte propre 92
Chapter 5 – Special Study		Chapitre 5 – Étude spéciale	
Appendix A – NAICS Canada 1997 99		Annexe A – SCIAN Canada 1997 99	
Appendix B – Concordance of the 1980 SIC to NAICS 1997 100		Annexe B – Concordance de la CTI de 1980 à SCIAN 1997 100	
Chapter 6 – Survey methodology and Data Quality		Chapitre 6 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	
6.1	QMCF Survey, For-hire Carriers, 1997 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity 112	6.1	ETTRM, transporteurs pour compte d'autrui, 1997 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité 112
6.2	MCF Survey, Annual Supplement (Q5), 1997 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity 112	6.2	Supplément annuel à l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1997 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité 112
6.3	For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey, 1997 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile 113	6.3	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1997 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile 113
6.4	For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey, 1997 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile 113	6.4	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1997 – Nombre estimatif de livraisons dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile 113
6.5	1997 QMCF Survey, Quality Measures by Region and by Type of Activity 114	6.5	ETTRM de 1997 – Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité 114
6.6	MCF Survey, Annual Supplement(Q5), 1997 – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size 116	6.6	Supplément annuel à l'enquête sur les trans- porteurs routiers de marchandises (T5), 1997 – Mesures de qualité selon la région, le genre d'activité et la taille 116
6.7	For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/Destination) Survey, 1997 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile 118	6.7	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1997 – Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région de domicile 118
6.8	Annual Motor Carriers of Freight Survey, Private Carriers, 1997 Quality Measures by Region of Domicile 118	6.8	Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte propre, 1997 – Mesures de qualité selon la région de domicile 118

Highlights

For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 1997

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

For-hire Trucking: Quarterly Statistics, 1997

- Total operating revenues of Canada-based for-hire motor carriers of freight, with annual revenues of \$1 million or more, reached nearly \$14.2 billion in 1997. Average revenue per carrier was up by almost 11%.
- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) was reported at 0.93, an improvement of one point from 1996.

For-hire Trucking: Annual Supplement Statistics, 1997

- The profit margin (net operating income as a percentage of total net operating revenues) for 1997 was 4.8%.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached nearly \$7.0 billion in 1997.
- In 1997, the return on equity at 19.6% indicated a positive financial leverage with a higher rate of return on capital employed of 16.5%.

For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 1997

Canada-based for-hire trucking carriers with annual operating revenues of \$1 million or more (the majority of this revenue must be derived from long-distance deliveries)

Domestic Trucking Activity

- Canadian trucking carriers hauled nearly 168 million tonnes of freight across Canada in 1997.
- Domestic shipments generated revenues of \$6.4 billion.
- Based on revenues earned, the *other foods, food materials and food preparations* commodity group was the most frequent single commodity moved.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui: statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 1997

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

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 1997

- Les recettes totales d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, ont atteint près de 14,2 milliards de dollars en 1997. Les recettes moyennes par transporteur étaient en hausse de 11 %.
- Le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) s'est établi à 0,93, une amélioration d'un point par rapport à 1996.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 1997

- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation totales que représente le bénéfice d'exploitation net) s'est établie à 4,8 % en 1997.
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, ont atteint près de 7,0 milliards de dollars en 1997.
- En 1997, le rendement de l'avoir (19,6 %) a dégagé un effet positif de levier financier supérieur au rendement des capitaux employés à 16,5 %.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 1997

Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles d'exploitation de 1 million de dollars ou plus (la majorité de ces recettes doit être tirée des expéditions de longues distances)

Trafic intérieur

- Les transporteurs routiers canadiens ont transporté près de 168 millions de tonnes de marchandises au Canada en 1997.
- Les expéditions intérieures ont produit des recettes de l'ordre de 6.4 milliards de dollars.
- Selon les recettes cumulées, la classe de biens *autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires* était celle des biens singuliers la plus fréquemment transportée.

Transborder Trucking Activity

- The volume of shipments moved internationally by truck totaled 55.6 million tonnes in 1997.
- The revenues earned from the transborder shipments were \$4.4 billion.
- Based on revenue earned, the most frequent single commodity moved from or to the United States was the *road motor vehicles, parts and accessories*.

Private Motor Carriers of Freight, 1997

- Average operating expenses for private carriers were \$4.1 million in 1997, and compares to 1996 (\$4.2 million).
- The average 1997 salary in private trucking was \$37,245 (excluding benefits) compared to \$35,670 in 1996, up 4%.
- The average salary for long distance drivers reached \$ 40,585, up 3% from 1996 (\$39,242).
- Private carriers leased 22% of their equipment in 1997, down from the previous summit of 26% a year earlier.
- The average cost of fuel by region varied from a high of \$0.48 per litre to a low of \$0.43 per litre.

Trafic transfrontalier

- Le volume d'expéditions transportées par camion outre frontières a totalisé 55.6 millions de tonnes en 1997.
- Les recettes dérivées des expéditions internationales furent de 4.4 milliards de dollars.
- Selon les recettes cumulées, les *véhicules routiers, pièces et accessoires* ont été le principal type de marchandises singulières transportées à destination ou en provenance des États-Unis.

Transporteurs routiers de marchandises pour compte propre, 1997

- Les dépenses moyennes d'exploitation des transporteurs pour compte propre se sont chiffrées à 4,1 millions \$ en 1997, un taux comparable à 1996 (4,2 millions \$).
- En 1997, la rémunération moyenne dans le secteur du camionnage pour compte propre s'est établie à 37 245 \$ (avantages sociaux non compris) en comparaison à 35 670 \$ en 1996, en hausse de 4 %.
- La rémunération moyenne des conducteurs de longue distance a atteint 40 585 \$ en hausse de 3 % par rapport à 1996 (39 242 \$).
- Les transporteurs routiers pour compte propre ont loué 22 % du parc de véhicules en 1997, soit une baisse sur le précédent sommet de 26 % atteint l'année précédente.
- Le coût moyen du carburant selon la région a varié d'un maximum de 0,48 \$ le litre à un minimum de 0,43 \$ le litre.

Chapter 1

Trucking in Canada

Chapitre 1

Le camionnage au Canada

The trucking industry in 1997

Over the past ten years the trucking industry in Canada has undergone a rapid transformation as a result of regulatory and economic changes. The deregulation process that began in 1987 and the signing of the Free Trade Agreements in 1989 and 1992 (FTA and NAFTA) have altered the flow of trade and resulted in strong competition from U.S. carriers. The most recent recession and developments in the management of transport operations also had a strong influence on the structure of the trucking industry and compelled carriers to make numerous changes in their operations.

Structural changes in the trucking industry continued to take place in 1997. In order to maintain and increase their market share, a number of trucking firms entered into strategic partnerships, merged their operation or made new acquisitions. Carriers were also concerned about various legislative changes, such as the liberalization of cabotage in 1997 which governs the use of facilities in Canada and the United States. Trucking is both a highly competitive and perpetually changing industry.

In this turbulent environment, nevertheless the total operating revenues for the for-hire trucking industry¹ amounted to more than \$14 billion in 1997, a substantial increase of more than 11% as compared with 1996. As in the past, the flow of commodities within Canada generated the highest proportion of revenues with 72% or \$9.9 billion, an increase when compared to 1996. In addition, the portion of total revenues from transborder transport, that is, the flow of commodities between Canada and United States (principally), increased by 15% to reach \$3.9 billion in 1997, from \$3.4 billion in 1996.

The performance of the Canadian economy in 1997 and its influence on the transportation industry

The Canadian economy has a direct impact on the transportation industry, and many cyclical macroeconomic factors influence the demand for transportation.

- The production of goods for domestic and foreign consumption, as measured by the Gross Domestic Product (GDP)
- Rates of growth in exports and imports
- Interest rates
- The exchange rate

¹ Refers to for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more

L'industrie du camionnage en 1997

Au cours des dix dernières années le secteur canadien du transport routier a vu son environnement se transformer rapidement sous l'effet des changements d'ordres réglementaire et économique. Le processus de déréglementation entamé en 1987, la signature des Accords de libre-échange en 1989 et 1992 (ALÉ et ALÉNA) ont modifié les courants d'échanges commerciaux et provoqué une forte concurrence de la part des transporteurs américains. La dernière récession et les progrès réalisés dans la gestion des opérations de transport sont aussi au nombre des facteurs qui ont exercé une influence considérable sur l'univers du transport routier et qui ont obligé des adaptations multiples chez les différents transporteurs.

On reconnaît encore en 1997 des changements structurels dans l'industrie du camionnage. Afin de maintenir et d'accroître leur part de marché, plusieurs entreprises de camionnage ont eu recours à des alliances stratégiques, ont fusionné leurs opérations et ont procédé à de nouvelles acquisitions. Les préoccupations des transporteurs ont également trait aux divers changements législatifs tel la libéralisation du cabotage en 1997 qui gouverne l'utilisation des équipements pour le Canada et les États-Unis. Le camionnage peut donc être caractérisé comme une industrie très compétitive et en perpétuel changement.

Dans ce contexte de turbulences, les recettes totales d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui¹ ont tout de même dépassé les 14 milliards de dollars en 1997, une augmentation substantielle de plus de 11 % comparativement à 1996. Par ailleurs, les mouvements de marchandises à l'intérieur des frontières canadiennes ont accaparé, comme par le passé, la proportion la plus importante des recettes totales, soit 72 % ou 9,9 milliards de dollars une hausse par rapport à 1996. De plus, la part des recettes totales tirées du transport transfrontalier, soit des mouvements de marchandises entre le Canada et les États-Unis (principalement), s'est accrue de 15 % en 1997 pour atteindre 3,9 milliards de dollars, contre 3,4 milliards de dollars en 1996.

La performance de l'économie canadienne en 1997 et son influence sur l'industrie du transport

L'économie canadienne influence directement l'industrie du transport. À ce titre, de nombreux facteurs macro-économiques conjoncturels caractérisent la demande de transport.

- La production des biens destinés à la consommation intérieure et étrangère, mesurée à l'aide du produit intérieur brute (PIB)
- Les rythmes de croissance des exportations et des importations
- Les taux d'intérêt
- Le taux de change

¹ En référence aux transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de plus d'un million de dollars

We will assess the impact of the Canadian economy on the transportation industry in 1997 in light of these various economic indicators.

The Canadian economy experienced strong growth in 1997. As measured by the Gross Domestic Product (GDP), the Canadian economy grew 4.0% in 1997 as compared with 1.6% in 1996, considerably more than the average of 1.3% observed since the early 1990s. This marks the greatest GDP increase of the decade.

The rate of growth in exports and imports was another factor that had a strong influence on transportation demand in 1997. Merchandise imports increased a substantial 16.4% in 1997 (as compared with 3.4% in 1996), one of the best performances of the 1990s. Merchandise exports increased slightly to 7.7%, as compared with 5.7% in 1996².

When the Canadian economy is broken down by industrial sector, it can be seen that the growth in trade in 1997 can be attributed, among other factors, to the rate of increase in imports of machinery and equipment and automotive goods. Also noted were an increase of approximately 15% in imports of consumer goods linked with rising retail sales and an increase in imports of industrial commodities as a result of greater demand for chemical and metal products. The major sectors that dominated exports in 1997 were consumer goods, with a substantial increase of 12.4%, machinery and equipment (10%) and automotive products (10%). The latter being the type of goods that brought in the most revenues for transborder carriers as a result of North-South transport. Telecommunication equipment, with remains a vigorous market, and energy products were the only primary commodities to experience significant growth³. This growth in international trade led to a corresponding increase in activity within the freight transportation industry.

Interest rates also served to explain the transportation industry's strong performance in 1997. The central bank rate changed from 4,53 to 3,52 between 1996 and 1997, a decrease associated with a lower interest rate on corporate debt and thus higher profits in 1997. The value of the Canadian dollar in relation to the U.S. dollar, the currency of our principal trading partner, followed the same trend. With a ratio between the two currencies of 1.39 in 1997 as compared with 1.36 in 1996, the Canadian dollar reached its lowest level in the past decade. The weakness of the Canadian dollar stimulated growth in Canadian exports and thus transportation demand.

In general, the nature of the economic growth in Canada in 1997 had the effect of considerably stimulating the demand for transportation services, particularly demand for trucking services. This sector of the industry was characterised by outstanding economic performance in the second half of the year). In 1997, transport and trucking activities increased by 5.4% and 9.3% respectively. With regard to the flow of commodities, rising exports and imports led to an important increase in operating revenues from transborder transport, which

² *The Canadian Economic Observer*, cat #11-010 PXB, August 1998

³ *The Canadian Economic Observer*, cat #11-010 PXB, April 1998

C'est sous l'angle de ces différents indicateurs économiques que nous définirons l'impact de l'économie canadienne sur l'industrie du transport en 1997.

L'économie canadienne s'est caractérisée en 1997 par une année de forte croissance. Telle que mesurée par le Produit Intérieur Brut (PIB), l'économie canadienne a progressé de 4,0 % en 1997 contre 1,6 % en 1996, soit considérablement plus que la moyenne de 1,3 % observé depuis le début des années 1990. Cette progression du PIB est la plus importante observée au cours des années 90.

Le rythme d'accroissement des exportations et des importations est un autre facteur qui influence la demande de transport en 1997. De fait, les importations de marchandises ont enregistré en 1997, une augmentation considérable de 16,4 % comparativement à 3,4 % en 1996, soit une des meilleures performances de la décennie. Les exportations de biens ont repris légèrement pour se fixer à 7,7 %, contre 5,7 % en 1996².

En fractionnant l'économie canadienne par secteur industriel, l'origine de la croissance des échanges commerciaux en 1997 a résidé, entre autre, dans le rythme d'accroissement des importations de machinerie et matériel et de produits de l'automobile. On remarque une augmentation d'environ 15 % des importations de biens de consommation dû à la hausse de la vente au détail et une augmentation des importations de biens industriels découlant d'une croissance de la demande de produits chimiques et de métaux. Les grands secteurs qui dominent les exportations en 1997 sont les biens de consommation avec une augmentation substantielle de 12,4 %, la machinerie et matériel (10 %) et les produits de l'automobile (10 %). Ce dernier étant le type de marchandises rapportant le plus de recettes aux transporteurs transfrontaliers en raison du transport nord-sud. Le matériel de télécommunication demeure un marché vigoureux et les produits énergétiques sont les seuls produits primaires à jouir d'une croissance appréciable³. Cette croissance du commerce international a eu pour effet d'augmenter les activités dans le secteur du transport de marchandises.

Le niveau des taux d'intérêt est un autre facteur qui explique la bonne performance de l'industrie du transport en 1997. Le taux officiel d'escompte passe de 4,53 à 3,52 entre 1996 et 1997, ce qui signifie un taux d'intérêt plus faible sur les dettes des corporations et ainsi un taux de profit supérieur en 1997. La valeur du dollar canadien versus le dollar américain, qui représente la devise de notre principal partenaire commercial, suit la même tendance avec un indice de 1,39 en 1997 contre 1,36 en 1996, le niveau le plus faible du dollar canadien observé dans la dernière décennie. La faiblesse du dollar stimule la croissance des exportations canadiennes et ainsi la demande de transport.

D'un point de vue général, les caractéristiques de la croissance économique au Canada en 1997 ont eu comme conséquence de stimuler considérablement le demande de services de transport et plus particulièrement, la demande des services de camionnage. Ce secteur de l'industrie s'est caractérisé par des performances financières remarquables au deuxième semestre de l'année. En 1997, la croissance des activités de transport et de camionnage fut respectivement de 5,4 % et 9,3 %. En regard des mouvements de marchandises, l'augmentation des exportations et des importations a favorisé une croissance

² *L'observateur économique canadien No 11-010-XPB au catalogue*, Août 1998

³ *L'observateur économique canadien No 11-010-XPB au catalogue*, Avril 1998

represented 41% of total revenues, with more than one third of exports originating in Ontario.

The transportation industry and the role of trucking

As measured by the GDP, the performance of the trucking industry once again topped the transportation sector in 1997. The rise in the GDP for the trucking industry since 1992 has surpassed that of both the Canadian economy and the transportation sector as a whole. (See Figure 1.1.)

importante des recettes d'exploitation tirées du transport transfrontalier qui représente 41 % des recettes totales, dont plus du tiers des exportations ont leur point d'origine en Ontario.

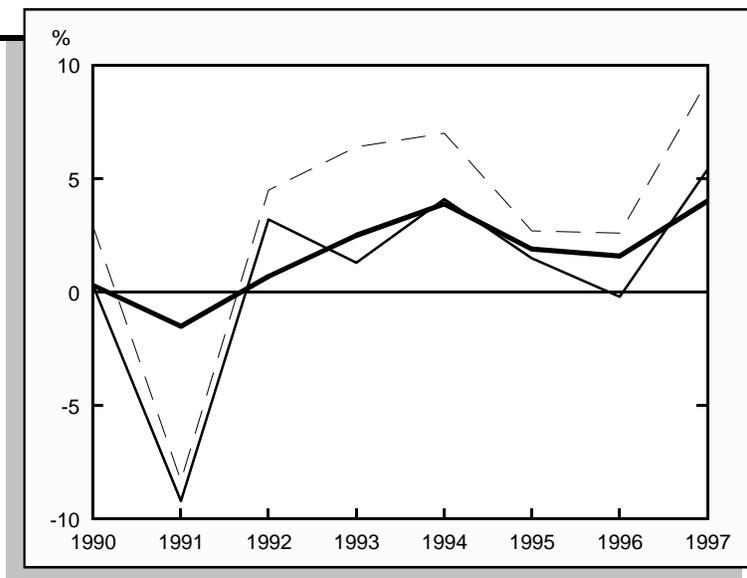
L'industrie du transport et la place du camionnage

Telle que mesuré par le PIB, la performance de l'industrie du camionnage fut encore une fois supérieure en 1997 à l'ensemble du secteur des transports et de l'économie. Depuis 1992, la progression du PIB de l'industrie du camionnage a surpassé à la fois celle de l'économie canadienne et celle du secteur des transports. (Voir figure 1.1).

Figure 1.1

Annual Variation in GDP at Factor Cost, 1990-1997

— — Trucking
 ——— Transportation
 ——— Economy as a whole



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

Figure 1.1

Variations annuelles en pourcentage du PIB au coût des facteurs, 1990-1997

Camionnage — —
 Transports ———
 Ensemble de l'économie ———

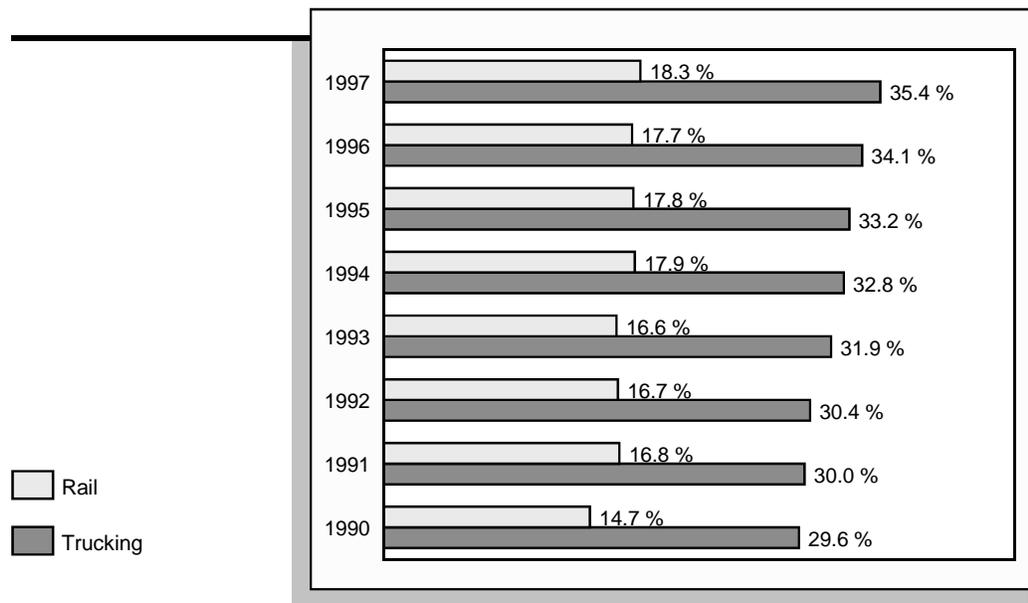
Source : Produit intérieur brut au coût des facteurs, Statistique Canada, CANSIM, matrice 4677.

The trucking industry's superior performance served to increase its GDP share within the transportation sector. Trucking's share rose to 35.4% in 1997, continuing a steady climb since 1990. (See figure 1.2.) The share of rail, the main competitor of road transport, also increased slightly in 1997 compared to 1996 (18.3% share of GDP for transportation).

Cette meilleure performance de l'industrie du camionnage a d'abord eu comme conséquence d'accroître sa part au sein du PIB des transports. La part du camionnage a atteint 35,4 % en 1997, en hausse continue depuis 1990. (Voir figure 1.2). La part du transport ferroviaire, le principal compétiteur du transport routier, a aussi augmenté légèrement en 1997 par rapport à 1996 (18,3 % du PIB des transports).

Figure 1.2

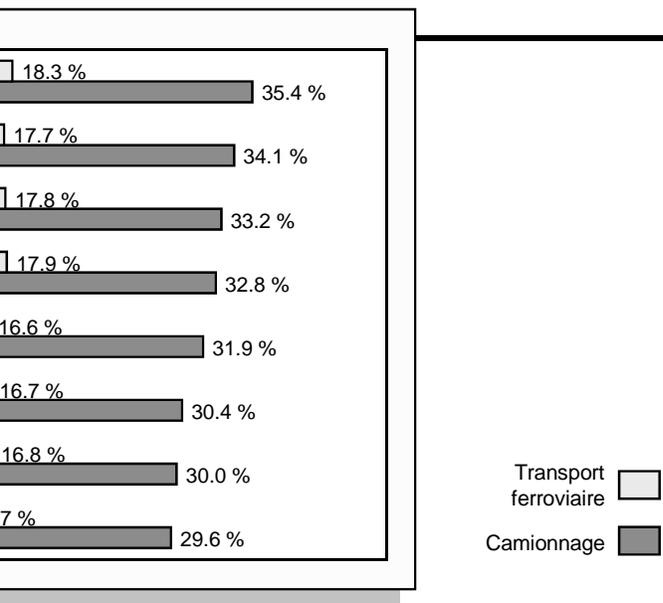
Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-1997



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

Figure 1.2

Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-1997



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

Domestic Trucking Activity

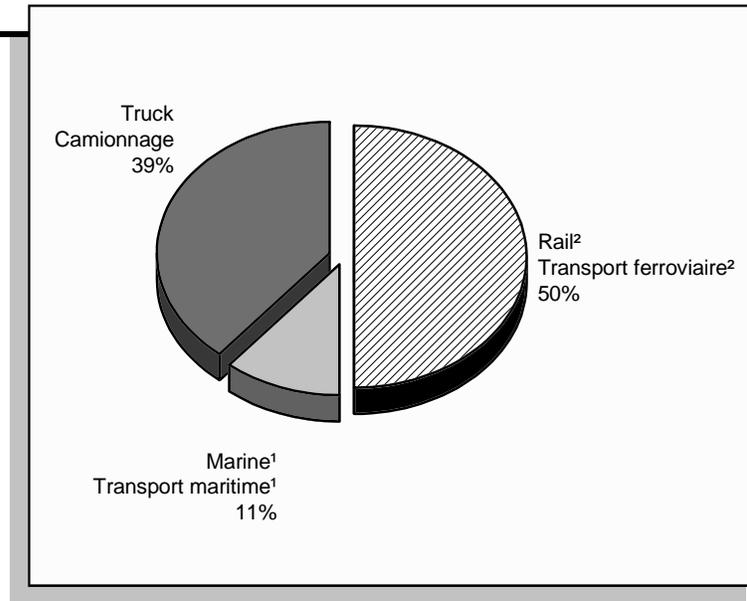
In 1997, the for-hire trucking companies (Canada-based for-hire trucking companies whose annual operating revenues are one million dollars or more, the major part of which is derived from long-distance deliveries) registered a total of 25.6 million domestic shipments, which account for a total weight of 167.8 million tonnes and a total of 72.2 billion tonne-kilometres. Graphic 1.3 show the relative share of domestic tonnage transported by the three major transportation modes of commodities. The numbers relative to trucking do not represent the whole domestic trucking activity. In particular, private carriers and small for-hire carriers are excluded. Consequently, it is possible that the trucking's tonnage may be underestimated in comparison with the two other modes.

Activité intérieure du camionnage

En 1997, les transporteurs routiers pour compte d'autrui (transporteurs routiers domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes proviennent de livraisons sur de longues distances) ont enregistré au total 25,6 millions d'expéditions intérieurs dont le tonnage total s'est chiffré à 167,8 millions de tonnes, pour un nombre total de 72,2 milliards de tonnes-kilomètres. La figure 1.3 présente la part relative du tonnage intérieur transporté par les trois principaux modes de transport de marchandises. Les chiffres relatifs au transport routier par camion ne traduisent pas l'ensemble de l'activité intérieure du camionnage. Notamment, les entreprises de camionnage pour compte propre et les plus petits transporteurs par camion pour compte d'autrui sont exclus. Par conséquent, il est possible que le tonnage du transport routier soit sous-estimé par rapport aux deux autres modes.

Figure 1.3

**Share of Tonnage for Domestic Freight Moved
by Mode of Transport, 1997**



¹ Marine data are extracted from the Service Bulletin: Surface and Marine statistics, Statistics Canada, Catalogue No. 50-002-XPB, Vol. 14 No. 2, June 1998. The amount of domestic marine transported goods were derived by dividing domestic tonnage handled at Canadian ports by two. Goods loaded in a domestic port must be unloaded in another domestic port to be included in the estimates of total domestic port activity of marine transported goods.

² The rail data represents an estimation of the total domestic tonnage moved by the major rail carriers.

Figure 1.3

**Proportion du tonnage intérieur des
marchandises expédiées, par mode
de transport, 1997**

¹ Les statistiques maritimes sont tirées du Bulletin de service: Transport terrestre et maritime, Statistique Canada, catalogue n° 50-002-XPB, Vol. 14 N° 2, Juin 1998. De façon à obtenir la quantité des marchandises intérieures transportées par eau, le tonnage intérieur manutentionné aux ports canadiens fut divisé par deux. Les marchandises chargées dans un port canadien doivent nécessairement être déchargées dans un autre port canadien afin de refléter l'activité totale du transport des marchandises intérieures par eau.

² Les statistiques du transport ferroviaire représente une estimation du tonnage total intérieur transporté par les principales compagnies ferroviaires.

Employment

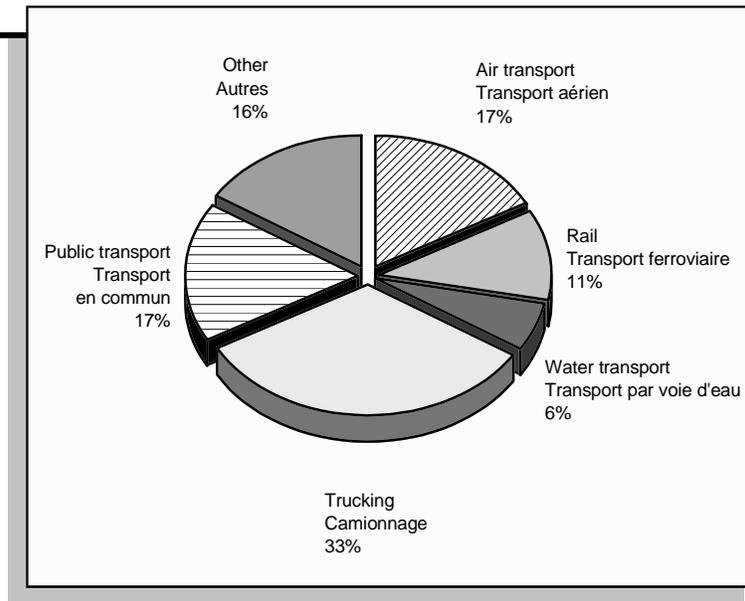
Overall, the transportation sector provided 450 800 jobs in 1997, a 3.7% increase in relation to 1996. Trucking now accounts for more than one third of all jobs within the transportation sector (33.5%). (See Figure 1.4.)

Emploi

Dans son ensemble, le secteur des transports a procuré des emplois à 450 800 personnes en 1997, une augmentation de 3,7 % par rapport à 1996. À lui seul le camionnage accapare maintenant plus du tiers des emplois dans le secteur des transports (33,5 %). (Voir figure 1.4).

Figure 1.4

Proportion of Employment According to Modes of Transport, 1997



Source: Employment in trade, transportation, storage, communications and other public utilities, Statistics Canada, CANSIM, Matrix 4285.

Figure 1.4

Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 1997

Source : Emploi dans les industries du commerce, des transports, de l'entreposage, des communications et des autres services publics, Statistique Canada, CANSIM, matrice 4285.

According to the 1996, driving a truck or road tractor is the nation's largest occupational category among men, employing 222,795. From third place position in the 1991 Census, the number of Canadian men in truck driving activity increased 11% overtaking employment in retail sales and janitorial work.

About this publication

Trucking in Canada, 1997 presents information about the trucking industry in 1997. This chapter provides a discussion of the role of trucking in the Canadian economy.

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

Selon les plus récentes données du recensement de 1996, la conduite de camions et de tracteurs routiers représentent le domaine où l'emploi chez les hommes est le plus élevé au Canada avec 222 795 travailleurs. Passant du troisième rang depuis le recensement de 1991 avec une augmentation de 11,3 %, ce type d'emploi dépasse les représentants de vente au détail et les emplois de conciergerie.

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 1997 présente des données sur le secteur du transport routier en 1997. Ce chapitre traite de la place du camionnage dans l'économie canadienne.

Le tableau 1 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**, sur les **chauffeurs contractants** et pour **compte propre**.

<p>A For-Hire Carrier is any carrier that undertakes the transport of goods for compensation.</p> <p>Owner operators own or lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.</p> <p>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.</p>	<p>On entend par transporteur pour compte d'autrui tout transporteur qui, moyennant rétribution, assure le transport de marchandises.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
---	---

Chapter 2 presents financial and operating data about for-hire carriers with annual operating revenues of **\$1 million or more** in 1997. These statistics were collected as part of the 1997 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 and economic performance of For-hire motor freight carriers. An annual supplement 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 1997. 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 1997 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.

Chapter 5 contains a special study presenting the North American Industry Classification System (NAICS) and its impact on trucking surveys.

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.

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 1997. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) pour 1997. Ce programme permet de recueillir des données financières et d'exploitation à l'aide d'une enquête-échantillon trimestrielle sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui. Celle-ci sert à produire des données sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Un supplément annuel permet aussi 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 1997. 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). Cette enquête-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 1997 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.

Le **Chapitre 5** contient une étude spéciale présentant l'application du système classification industrielle nord-américain (SCIAN) sur les enquêtes du camionnage.

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.

Table 1

1997 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

Tableau 1

Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1997

Carrier type Type de transporteur	For Hire Carriers Transporteurs routiers pour compte d'autrui			Owner-Operators Chauffeurs contractants	Private Carriers Transporteurs pour compte propre
	Transporteurs routiers pour compte d'autrui				
Data Source	MCF Surveys (financial & operating statistics)	MCF Survey Administrative Data (operational and financial)	TOD Survey (commodity origin / destination)	MCF Survey Administrative Data (operational and financial)	MCF Survey (financial & operating statistics)
Source des données	Enquêtes TRM (données financières et opérationnelles)	Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)	Enquête ODM (origine et destination des marchandises)	Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)	Enquête TRM (données financières et opérationnelles)
Frequency	Quarterly and Annual	Annual	Quarterly	Annual	Annual
Périodicité	Trimestrielle et annuelle	Annuelle	Trimestrielle	Annuelle	Annuelle
Carrier Size	Operating Revenue > or = \$1 million	Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million	Operating Revenue from Long Distance Trucking Company > or = \$1 million	Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million	Operating Expenses > or = \$1 million
Taille du transporteur	Recettes d'exploitation > ou = 1 million \$	Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$	Recettes d'exploitation sur de longue distances d'entreprise de camionnage > ou = 1 million \$	Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$	Dépenses d'exploitation > ou = 1 million \$
Class or Level	Medium – \$1 to 12 million Large – \$12 to 25 million Top – \$25 million and over (from annual revenue)	Operating Revenue Small carriers \$30,000 - <\$1million (from annual revenue)	Class I (operating revenue > or = \$12 million) Class II (operating revenue \$1million - <\$12 million)	N/A	N/A
Catégorie ou niveau	Moyens – 1 à 12 millions \$ Grands – 12 à 25 millions \$ Principaux – 25 millions \$ et plus (des recettes annuelles)	Recettes d'exploitation Petits transporteurs 30 000 \$ - <1 million \$ (des recettes annuelles)	Catégorie I (recettes exploitation > ou = 12 million \$) Catégorie II (recettes exploitation 1million \$ - <12 million \$)	S/O	S/O
Geography	Canada Regions – Régions Provinces Territoires – Territoires	Canada Regions – Régions Provinces Territoires – Territoires	Canada Provinces Territoires – Territoires Sub / Intra – Provincial	Canada Regions – Régions Provinces Territoires – Territoires	Canada Regions – Régions Provinces
Géographie					
For more information	Chapter 2 – Chapitre 2 Sections 2.1 & 2.2	Service Bulletin – Bulletin de Service Release – Parution 1999	Chapter 3 – Chapitre 3	Service Bulletin – Bulletin de Service Release – Parution 1999	Chapter 4 – Chapitre 4
Pour plus de détails					

Notes: MCF refers to the Motor Carriers of Freight. – TRM désigne les transporteurs routiers de marchandises.

TOD refers to the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination). – ODM désigne le transport routier pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).

Chapter 2

Survey of Motor Carriers of Freight, Financial Statistics, 1997

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1997

Introduction

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

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

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

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

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

Introduction

Ce chapitre présente des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises œuvrant 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** (ayant des recettes d'exploitation annuelles de **1 million de dollars ou plus**), portant principalement sur l'état des revenus et des dépenses d'exploitation de tous les transporteurs pour compte d'autrui;

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** (ayant des recettes d'exploitation annuelles de **1 million de dollars ou plus**), portant principalement sur le bilan financier de tous les transporteurs pour compte d'autrui;

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. On y trouve l'état des revenus et des dépenses ainsi que les ratios financiers tel la rentabilité, les leviers financiers et la solvabilité.

Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight, 1997

1.1 Outstanding financial performance in 1997

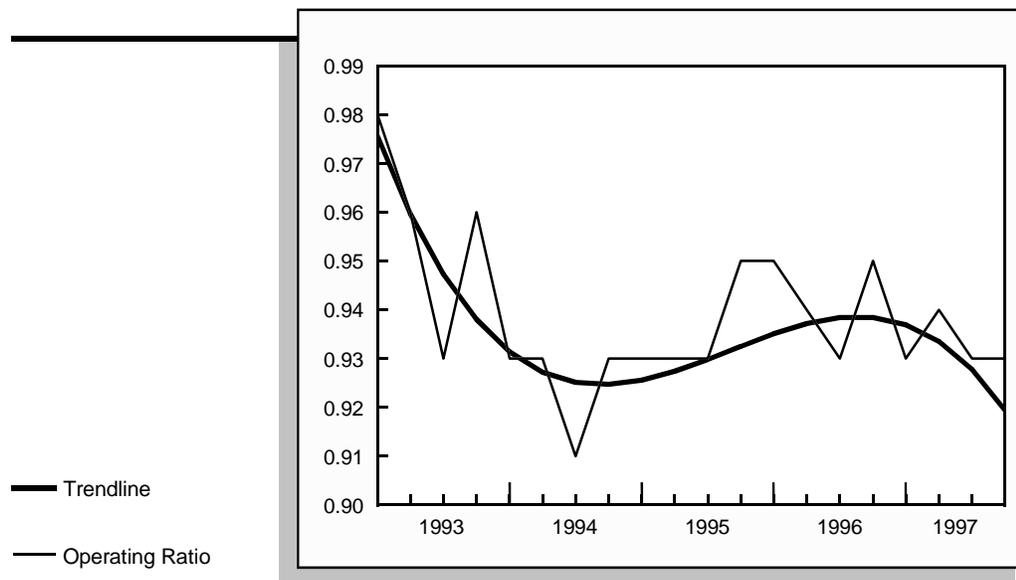
The trucking industry was influenced in 1997 by variations in several factors that influence its growth and success. There was a 4% increase in GDP, the rate of increase in exports (7.7%) and imports (16.4%), lower interest rates and the low value of the Canadian dollar in relation to U.S. currency were some of the factors that contributed to the industry's growth in 1997.

In contrast with previous years, operating ratios remained relatively stable during each quarter, scarcely reflecting seasonal trucking activities, with an average of 0.93 for 1997 (Table 2.1). On an annual basis, the operating ratio pointed to a better performance compared to 1996 (0.94).

Although operating ratios at the beginning of the decade clearly indicated major difficulties for trucking companies, ratios continued to improve until the last quarter of 1994. The situation then stabilized in the last two years (1995 and 1996) and improved again during 1997 (See figure 2.1).

Figure 2.1

Quarterly Operating Ratios Series and Trends, All Carriers, 1993-1997



Section 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997

1.1 Une performance financière remarquable en 1997

L'industrie du camionnage est marquée en 1997 par la variation de plusieurs facteurs qui influencent sa croissance et sa réussite. Rappelons l'augmentation de 4 % du PIB, le rythme d'accroissement des exportations (7.7 %) et des importations (16.4 %), la baisse des taux d'intérêt et de la faible valeur du dollar canadien versus la devise américaine, comptent parmi les éléments qui ont favorisé la croissance de l'industrie en 1997.

Contrairement aux années antérieures, le ratio d'exploitation est resté relativement stable au cours de chaque trimestre ne reflétant guère les activités saisonnières du camionnage, pour s'établir en moyenne à 0,93 en 1997 (Tableau 2.1). Sur une base annuelle, le ratio d'exploitation a donc témoigné d'une meilleure performance que 1996 (0,94).

Bien que les ratios d'exploitation au début de la décennie démontraient bien les difficultés majeures des entreprises du camionnage, ceux-ci n'ont cessé de s'améliorer jusqu'au dernier trimestre de 1994. La situation stable des deux dernières années (1995 et 1996) semble enfin s'améliorer et les ratios commencent à s'inscrire à la baisse au cours de l'année 1997 (Voir figure 2.1).

Figure 2.1

Tendance des ratios d'exploitation trimestriels, tous les transporteurs, 1993-1997



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

Le ratio d'exploitation correspond à la proportion des recettes d'exploitation totales absorbées par les dépenses d'exploitation totales (excluant les frais d'intérêt). 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.

Figure 2.2

Operating Ratios by Industry, 1995-1997

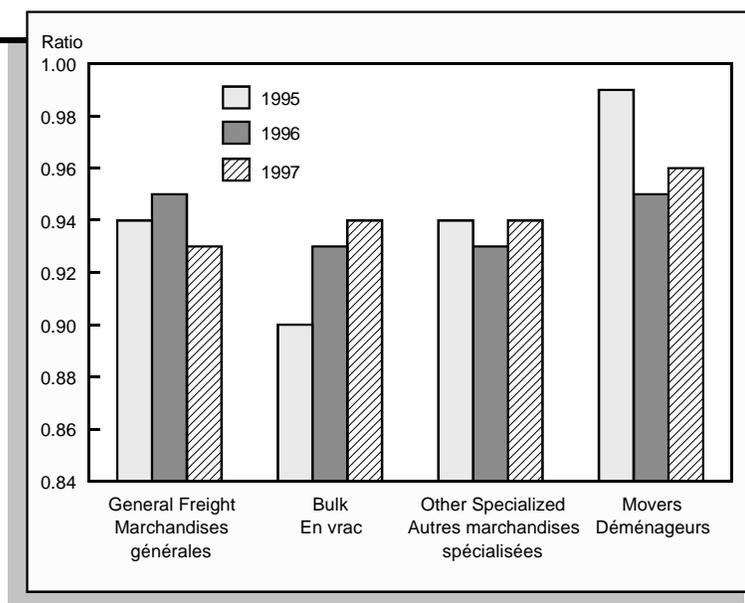


Figure 2.2

Ratios d'exploitation par industrie, 1995-1997

Figure 2.2 shows that the improvement in operating ratios during 1997. In contrast with medium-sized and large carriers, there was a constant downward trend in operating ratios for top carriers, which reached best ratio of the 90's in the second half of 1997, at 0.94.

1.2 Different trends according to type of activity

From 1996 to 1997, the operating ratio of general freight carriers improved by two points, from 0.95 to 0.93. This decrease is mainly due to a very strong performance by these carriers throughout 1997. The average operating ratio of specialized freight carriers remained stable at 0.93 between 1996 and 1997 (Table 2.3).

General freight carriers share's of expenses in 1997 were as follows: for wages and salaries (28%), owner operators (26%), other expenses (20%) and purchases of transportation services (12%) while specialized freight carriers (respectively 29%, 24%, 19% and 8%).

Canadian for-hire carriers received most of their revenues from truckload (TL) of general freight, which accounted for over 39% of total operating revenues. In 1997, total transportation revenues from truckload (TL) and less than truckload (LTL) of general freight and bulk shipments were higher than in 1995 and 1996. On the other hand, there was a slight decrease in revenues from the moving of household goods and other types of activities between 1996 and 1997.

La figure 2.2 montre l'amélioration des ratios d'exploitation au cours de 1997. Contrairement aux transporteurs de tailles moyenne et grande, la tendance du ratio d'exploitation pour les principaux transporteurs est constamment à la baisse pour atteindre un ratio inégalé depuis le début des années 90, soit 0,94, au dernier semestre de 1997.

1.2 Tendances distinctes selon le genre d'activité

De 1996 à 1997, le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales s'est amélioré de deux points passant de 0,95 à 0,93. Cette baisse du ratio est due principalement à une très bonne performance de ces transporteurs tout au long de l'année 1997. Le ratio d'exploitation moyen des transporteurs de marchandises spécialisées est demeuré stable à 0,93 entre 1996 et 1997 (Tableau 2.3).

La proportion des dépenses pour les transporteurs de marchandises générales en 1997 est répartie comme suit : les salaires et traitements (28 %), les paiements aux chauffeurs contractants (26 %), les autres dépenses (20 %) et les achats de service de transport (12 %) et concernant les transporteurs de marchandises spécialisées (respectivement 29 %, 24 %, 19 % et 8 %).

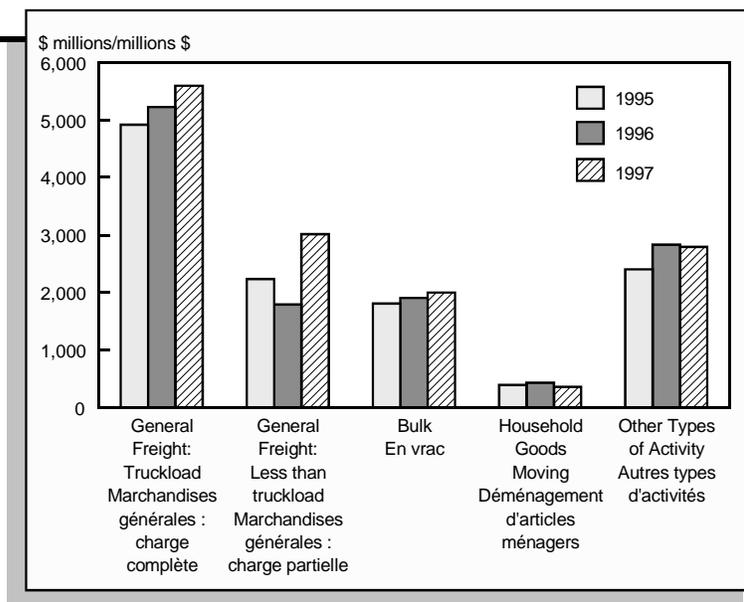
Les transporteurs canadiens pour compte d'autrui tirent majoritairement leurs recettes du transport de marchandises générales en charge complète, qui représentent plus de 39 % des recettes totales d'exploitation. En 1997, les recettes totales tirées du transport de marchandises générales en charge complète et partielle et du transport en vrac sont supérieures à 1995 et 1996. En contrepartie, on remarque une légère baisse des recettes tirées du déménagement d'articles ménagers et des autres types d'activités entre 1996 et 1997.

Figure 2.3

Total Transportation Revenues by Industry, 1995-1997

Figure 2.3

Recettes totales tirées du transport par industrie, 1995-1997



1.3 Share of revenues from domestic and crossborder traffic

The 2,100 for-hire motor carriers of freight based in Canada with revenues of over \$1 million generated a total of \$14.2 billion in operating revenues, an 11% increase between 1996 and 1997. This represents \$6.8 million in average operating revenues per carrier, as compared with \$6.3 million in 1996 (Table 2.4).

Total transportation revenues, exclusive of other types of revenues, increased to \$13.8 billion in 1997. Of this total, the movements of goods within Canada, as in the past, accounted for the largest proportion of revenues, at 72%. The portion of total revenues from crossborder transportation rose by one percentage point from 27% in 1996 to 28% in 1997.

In addition, the proportion of total revenues from intraprovincial domestic traffic increased from 42% in 1996 to 46% in 1997, sizeable increase of four points, whereas the share of domestic interprovincial traffic dropped by four percentage points to 25% in 1997 from 29% in 1996.

1.4 Increase in share of expenses for payments to owner operators

Total operating expenses were \$13.2 billion in 1997. Wages and salaries as well as payments for owner operators were the leading expense categories, accounting for 28% and 25% respectively of total operating expenses. The proportion of expenses for owner operators had decreased by four percentage points between 1991 and 1995, from 25% to 21%, but increased in 1996

1.3 La part des recettes selon le trafic intérieur et transfrontalier

Les quelques 2 100 transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant des recettes de plus d'un million de dollars ont cumulé des recettes d'exploitation totalisant 14,2 milliards de dollars, soit une augmentation de 11 % entre 1996 et 1997. Par transporteur, les recettes moyennes d'exploitation se sont établies à 6,8 millions de dollars, contre 6,3 millions de dollars en 1996 (Tableau 2.4).

Les recettes totales tirées du transport, c'est-à-dire excluant les autres types de revenus, se sont élevées à 13,8 milliards de dollars en 1997. De ce total, les mouvements de marchandises à l'intérieur des frontières canadiennes ont accaparé, comme par le passé, la proportion la plus grande des recettes, soit 72 %. La part des recettes totales tirées du transport transfrontalier s'est accrue de un point de pourcentage, passant de 27 % en 1996 à 28 % en 1997.

Par ailleurs, la proportion des recettes totales tirées du trafic intérieur intraprovincial est passée de 42 % en 1996 à 46 % en 1997, une hausse importante de quatre points, tandis que la part du trafic intérieur interprovincial a connu une baisse de quatre points de pourcentage, passant à 25 % en 1997 contre 29 % en 1996.

1.4 Augmentation de la part des dépenses pour les paiements aux chauffeurs contractants

Les dépenses totales d'exploitation ont atteint 13,2 milliards de dollars en 1997. Les salaires et traitements de même que les paiements pour les chauffeurs contractants furent les catégories de dépenses les plus importantes accaparant respectivement 28 % et 25 % des dépenses totales d'exploitation. La proportion des dépenses pour les chauffeurs contractants avait diminué de quatre points de pourcentage entre 1991 et 1995, passant de

and 1997 to 23% and 25% of total expenses, the highest level since 1991. The increase in expenses for payments to owner operators indicates a new trend among carriers towards this expense category. The share of fuel expenses as well as purchases of transportation services remained stable at 10% respectively between 1996 and 1997.

1.5 Strong performance by local carriers

Starting in 1997, the new NAICS¹ (North American Industrial Classification System) was integrated in the survey of motor carriers of freight. With the adoption of NAICS in 1997, the For-Hire Trucking Survey now offers data on the local and long distance transportation activities of Canadian-based for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more (see figure 2.4). The survey shows that average operating ratios for local and long distance carriers reached 0.92 and 0.93 respectively for 1997.

25 % à 21 %, mais a augmenté en 1996 et 1997 pour représenter 23 % et 25 % des dépenses totales, le niveau le plus élevé depuis 1991. L'augmentation des dépenses consacrées aux paiements pour des chauffeurs contractants indique une nouvelle tendance chez les transporteurs pour cette catégorie des dépenses. La part des dépenses pour le carburant de même que les achats de services de transport est restée stable à 10 % respectivement entre 1996 et 1997.

1.5 Une bonne performance pour les transporteurs locaux

À compter de 1997, la nouvelle classification SCIAN¹ (Système de classification des industries en Amérique du Nord) a été intégrée à l'enquête des transporteurs routiers de marchandises. En raison de la mise en œuvre du SCIAN en 1997, l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui offre maintenant des données sur les activités de transport local et de longues distances des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada déclarant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus (voir le figure 2.4). L'enquête démontre que les ratios moyens d'exploitation pour les transporteurs locaux et de longues distances sont respectivement de 0,92 et 0,93 pour l'année 1997.

Figure 2.4

Long Distance and Local Trucking, 1997

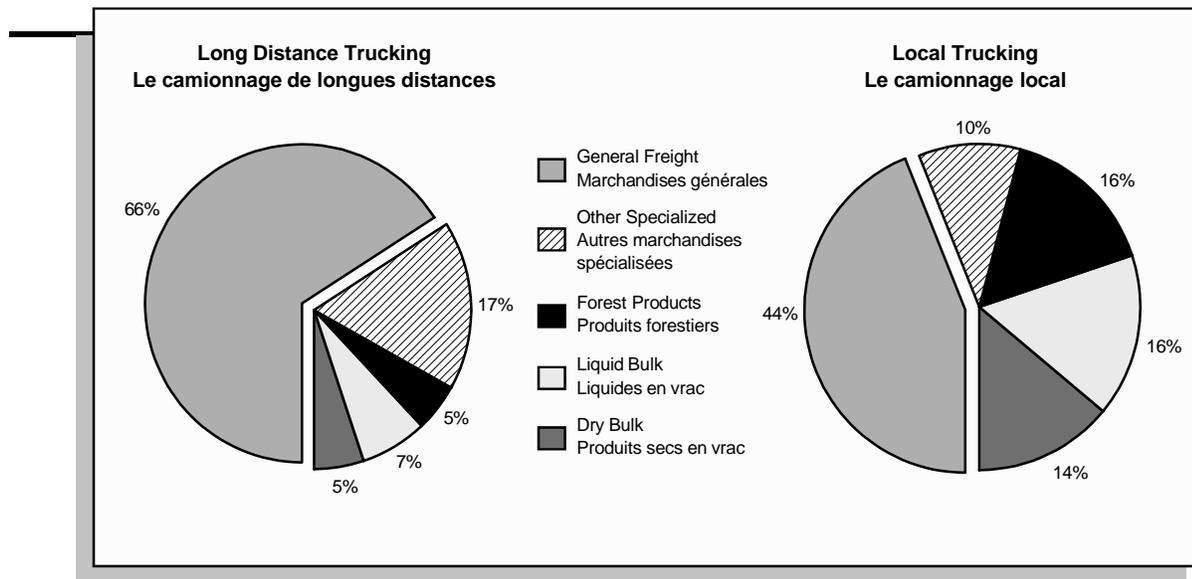


Figure 2.4

Le camionnage de longues distances et le camionnage local, 1997

¹ The North American Industrial Classification System (NAICS) is a new industrial classification system used in Canada, the United States and Mexico which makes it possible to compare statistics on economic activities in the three countries. In addition, NAICS covers a fair number of new industrial activities that have appeared since 1980, the year of the last update of the Standard Industrial Classification (SIC). See Chapter 5 for more details concerning NAICS.

¹ Le système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est un nouveau système de classification des industries, commun au Canada, aux États-Unis et au Mexique, permettant de comparer les statistiques des activités économiques des trois pays. De plus, le SCIAN couvre un bon nombre de nouvelles industries apparues depuis 1980, année de la dernière mise à jour de la Classification type des industries (CTI). Voir le chapitre 5 pour de plus amples informations sur le SCIAN.

Table 2.1

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics, 1997 – Canada

Tableau 2.1

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques sommaires, 1997 – Canada

	Quarter – Trimestre				Total ⁵
	I	II	III	IV	
	Number – Nombre				
Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés	706	705	686	735	...
Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs	2,088	2,087	2,069	2,169	...
	\$'000,000				
General Freight: Truckload – Marchandises générales : charge complète	1,246.3	1,476.2	1,412.9	1,457.0	5,592.4
General Freight: Less than Truckload – Marchandises générales : charge partielle	722.5	720.5	781.7	792.7	3,017.4
Dry Bulk – Produits secs en vrac	191.0	178.1	242.9	242.4	854.4
Liquid Bulk – Liquides en vrac	286.0	267.7	303.0	289.6	1,146.3
Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers	72.0	79.7	124.1	86.3	362.1
Forest Products – Produits forestiers	243.4	223.8	207.2	248.5	922.9
Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandises spécialisées ¹	481.1	419.3	472.1	498.5	1,871.0
Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport	9.4	24.7	24.2	24.5	82.8
Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport	3,251.8	3,390.1	3,568.2	3,639.6	13,849.7
Other Revenues – Autres Recettes	92.1	99.9	98.7	83.9	374.6
Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation	3,343.8	3,490.0	3,666.9	3,723.4	14,224.1
Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ²	871.8	946.4	961.0	971.5	3,750.7
Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant	322.0	294.8	319.1	320.0	1,255.9
Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage	234.1	244.0	258.9	252.9	989.9
Owner Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants	764.4	803.9	868.6	879.9	3,316.8
Other Purchased Transportation ³ – Achats de services de transport ³	330.7	336.0	331.2	356.9	1,354.8
Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴	594.5	640.7	654.2	666.3	2,555.7
Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation	3,117.6	3,265.9	3,392.8	3,447.5	13,223.8
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.93	0.94	0.93	0.93	0.93
	Number – Nombre				
Company Drivers – Conducteurs de la compagnie	49,630	52,421	50,372	52,600	...
Owner Operators – Chauffeurs contractants	28,102	25,518	25,858	26,874	...
Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs	77,732	77,939	76,230	79,474	...

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

² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

³ Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

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

⁵ Except for financial data, the values shown are averages of the Quarterly data. – Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Table 2.2 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Region, 1997						Tableau 2.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 1997									
Regions – Régions	Atlantic Region – Région de l'Atlantique					Québec					Ontario				
Quarter – Trimestre	I	II	III	IV	Total⁵	I	II	III	IV	Total⁵	I	II	III	IV	Total⁵
	Number – Nombre														
Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés	116	113	110	118	...	128	131	129	136	...	166	164	159	163	...
Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs	150	147	142	152	...	481	500	497	518	...	694	674	666	679	...
	\$'000,000														
General Freight: Truckload – Marchan- dises générales : charge complète	121.1	128.3	122.5	115.7	487.6	231.6	256.6	273.7	303.6	1,065.5	572.8	686.8	626.9	676.5	2,563.0
General Freight: Less than Truck- load – Marchandises générales : charge partielle	48.8	61.4	77.3	81.4	268.9	116.2	123.9	119.2	122.3	481.6	373.0	343.7	384.5	386.8	1,488.0
Dry Bulk – Produits secs en vrac	4.8	7.9	12.7	3.9	29.3	23.6	22.0	39.2	31.1	115.9	75.4	66.8	83.2	104.8	330.2
Liquid Bulk – Liquides en vrac	11.4	12.7	11.2	15.5	50.8	30.6	25.5	26.4	26.1	108.6	86.4	83.5	91.9	85.7	347.5
Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers	5.8	10.4	14.9	14.8	45.9	10.4	11.0	18.8	11.5	51.7	30.7	30.8	49.9	26.5	137.9
Forest Products – Produits forestiers	22.8	17.6	10.6	22.5	73.5	70.1	56.9	69.3	70.4	266.7	56.0	54.0	53.9	62.5	226.4
Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandises spécialisées ¹	48.9	22.5	27.7	43.2	142.3	80.8	83.6	74.3	77.1	315.8	137.1	143.5	187.2	154.1	621.9
Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport	0.4	0.4	0.4	2.4	3.6	2.7	1.0	0.6	1.3	5.6	4.1	18.8	12.5	7.1	42.5
Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport	264.1	261.2	277.3	299.4	1,102.0	566.0	580.6	621.5	643.4	2,411.5	1,335.6	1,427.9	1,489.9	1,504.0	5,757.4
Other Revenues – Autres Recettes	5.4	4.9	4.4	5.6	20.3	15.8	15.2	17.6	13.7	62.3	47.7	48.6	36.6	30.4	163.3
Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation	269.5	266.2	281.7	305.0	1,122.4	581.8	595.8	639.1	657.1	2,473.8	1,383.2	1,476.5	1,526.5	1,534.4	5,920.6
Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ²	63.3	68.9	69.1	68.8	270.1	155.8	166.9	167.6	170.4	660.7	379.2	405.3	417.8	425.8	1,628.1
Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant	25.0	20.1	21.2	20.8	87.1	70.4	60.2	69.2	70.3	270.1	119.9	119.9	123.3	126.1	489.2
Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage	20.5	17.2	21.0	19.0	77.7	44.6	46.9	53.2	59.0	203.7	90.6	95.0	96.3	91.8	373.7
Owner Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants	69.4	75.1	75.0	84.6	304.1	118.5	113.2	132.3	126.0	490.0	290.8	330.3	373.2	378.4	1,372.7
Other Purchased Transportation ³ – Achats de services de transport ³	30.5	28.1	28.9	39.0	126.5	53.3	52.2	58.7	79.6	243.8	139.4	155.8	137.9	132.1	565.2
Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴	46.9	45.1	51.9	54.4	198.3	107.1	116.0	109.8	117.8	450.7	248.0	263.2	262.1	261.2	1,034.5
Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation	255.6	254.5	267.1	286.6	1,063.8	549.7	555.4	590.7	623.1	2,318.9	1,268.0	1,369.5	1,410.7	1,415.3	5,463.5
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.95	0.96	0.95	0.94	0.95	0.94	0.93	0.92	0.95	0.94	0.92	0.93	0.92	0.92	0.92
	Number – Nombre														
Company Drivers – Conducteurs de la compagnie	3,123	3,039	3,126	3,111	...	10,112	10,818	9,947	11,200	...	19,820	21,314	20,427	21,554	...
Owner Operators – Chauffeurs contractants	2,391	2,054	1,723	2,573	...	4,381	3,944	4,162	3,458	...	10,848	9,657	9,714	10,888	...
Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs	5,514	5,093	4,849	5,684	...	14,493	14,761	14,109	14,658	...	30,669	30,971	30,142	32,442	...

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

² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

³ Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

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

⁵ Except for financial data, the values shown are averages of the quarterly data. – Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Table 2.2 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Region 1997 – Concluded						Tableau 2.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région 1997 – fin									
Prairies					British Columbia and Territories Colombie Britannique et les Territoires					Canada					Regions – Régions
I	II	III	IV	Total ⁵	I	II	III	IV	Total ⁵	I	II	III	IV	Total ⁵	Quarter – Trimestre
Number – Nombre															
199	200	194	218	...	97	97	94	100	...	706	705	686	735	...	Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés
481	478	482	517	...	282	288	282	303	...	2,088	2,087	2,069	2,169	...	Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs
\$'000,000															
254.1	314.1	288.0	279.9	1,136.1	66.7	90.3	101.8	81.3	340.1	1,246.3	1,476.2	1,412.9	1,457.0	5,592.4	General Freight: Truckload – Marchandises générales : charge complète
153.9	162.7	176.7	170.6	663.9	30.6	28.8	24.0	31.5	114.9	722.5	720.5	781.7	792.7	3,017.4	General Freight: Less than Truckload – Marchandises générales : charge partielle
56.7	57.5	73.3	75.8	263.3	30.5	23.9	34.4	26.8	115.6	191.0	178.1	242.9	242.4	854.4	Dry Bulk – Produits secs en vrac
140.5	131.1	152.8	139.6	564.0	17.1	14.9	20.7	22.7	75.4	286.0	267.7	303.0	289.6	1,146.3	Liquid Bulk – Liquides en vrac
15.0	16.3	22.1	20.1	73.5	10.1	11.2	18.4	13.4	53.1	72.0	79.7	124.1	86.3	362.1	Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers
41.8	40.6	20.8	29.5	132.7	52.8	54.7	52.8	63.6	223.9	243.4	223.8	207.2	248.5	922.9	Forest Products – Produits forestiers
130.3	104.5	118.6	137.3	490.7	84.0	65.2	64.4	86.8	300.4	481.1	419.3	472.1	498.5	1,871.0	Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandise spécialisées ¹
0.9	3.0	9.5	8.7	22.1	1.3	1.5	1.2	5.0	9.0	9.4	24.7	24.2	24.5	82.8	Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport
793.0	829.8	861.8	861.6	3,346.2	293.1	290.5	317.7	331.2	1,232.5	3,251.8	3,390.1	3,568.2	3,639.6	13,849.7	Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport
16.7	23.4	27.3	19.9	87.3	6.4	7.8	12.8	14.2	41.2	92.1	99.9	98.7	83.9	374.6	Other Revenues – Autres Recettes
809.7	853.2	889.1	881.5	3,433.5	299.6	298.3	330.5	345.4	1,273.8	3,343.8	3,490.0	3,666.9	3,723.4	14,224.1	Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation
200.6	220.7	220.4	219.2	860.9	72.9	84.6	86.1	87.3	330.9	871.8	946.4	961.0	971.5	3,750.7	Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ²
77.6	68.8	76.4	77.7	300.5	29.1	25.7	29.0	25.0	108.8	322.0	294.8	319.1	320.0	1,255.9	Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant
55.7	62.9	63.6	58.9	241.1	22.7	22.1	24.8	24.3	93.9	234.1	244.0	258.9	252.9	989.9	Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage
205.0	204.3	210.8	212.1	832.2	80.6	81.0	77.2	78.8	317.6	764.4	803.9	868.6	879.9	3,316.8	Owner Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants
82.7	82.0	85.0	82.8	332.5	24.8	18.0	20.6	23.3	86.7	330.7	336.0	331.2	356.9	1,354.8	Other Purchased Transportation ³ – Achats de services de transport ³
147.0	167.7	167.1	163.7	645.5	45.5	48.7	63.2	69.2	226.6	594.5	640.7	654.2	666.3	2,555.7	Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴
768.7	806.5	823.4	814.4	3,213.0	275.6	280.0	301.0	308.0	1,164.6	3,117.6	3,265.9	3,392.8	3,447.5	13,223.8	Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation
0.95	0.95	0.93	0.92	0.94	0.92	0.94	0.91	0.89	0.91	0.93	0.94	0.93	0.93	0.93	Operating Ratio – Ratio d'exploitation
Number – Nombre															
12,392	12,819	12,311	12,556	...	4,182	4,432	4,560	4,179	...	49,630	52,421	50,372	52,600	...	Company Drivers – Conducteurs de la compagnie
7,362	7,192	7,304	6,928	...	3,119	2,671	2,956	3,027	...	28,102	25,518	25,858	26,874	...	Owner Operators – Chauffeurs contractants
19,754	20,011	19,615	19,484	...	7,301	7,104	7,516	7,206	...	77,732	77,939	76,230	79,474	...	Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs

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

² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

³ Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

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

⁵ Except for financial data, the values shown are averages of the quarterly data. – Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Table 2.3

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: General and Specialized Freight by Quarter, 1997

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Marchandises générales et spécialisées selon le trimestre, 1997

	Quarter I – Trimestre I			Quarter II – Trimestre II		
	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total
	Number – Nombre					
Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés	305	401	706	296	409	705
Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs	921	1,167	2,088	900	1,187	2,087
	\$'000,000					
Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation	1,993.1	1,350.7	3,343.8	2,106.2	1,383.7	3,490.0
Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹	514.3	357.5	871.8	542.4	404.0	946.4
Owner Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants	436.7	327.7	764.4	495.2	308.7	803.9
Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant	175.6	146.4	322.0	160.7	134.1	294.8
Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien	108.8	125.3	234.1	113.8	130.2	244.0
Purchased Transportation ² – Achats de services de transport ²	226.0	104.7	330.7	237.7	98.3	336.0
Other Expenses ³ – Autres dépenses ³	375.7	218.9	594.5	416.0	224.7	640.7
Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation	1,837.1	1,280.6	3,117.6	1,965.9	1,300.0	3,265.9
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.92	0.95	0.93	0.93	0.94	0.94
	Number – Nombre					
Company Drivers – Conducteurs de la compagnie	28,184	21,445	49,630	28,913	23,507	52,421
Owner Operators – Chauffeurs contractants	16,380	11,722	28,102	15,724	9,795	25,518
Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs	44,565	33,167	77,732	44,637	33,302	77,939

¹ Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

³ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.)

Table 2.3
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: General and Specialized Freight by
Quarter, 1997 – Concluded

Tableau 2.3
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
Marchandises générales et spécialisées selon le
trimestre, 1997 – 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	
Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées		
Number – Nombre									
298	388	686	316	419	735	...	...	...	Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés
913	1,156	2,069	972	1,197	2,169	...	...	...	Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs
\$'000,000									
2,183.5	1,483.4	3,666.9	2,249.6	1,471.9	3,721.4	8,534.4	5,689.7	14,224.1	Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation
561.0	400.0	961.0	596.0	375.4	971.5	2,213.7	1,536.9	3,750.7	Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹
594.8	304.4	899.1	548.7	344.4	893.1	2,047.4	1,269.5	3,316.8	Owner Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants
172.4	146.7	319.1	174.9	145.1	320.0	683.6	572.3	1,255.9	Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant
122.2	136.7	258.9	125.0	127.9	252.9	469.8	520.1	989.9	Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien
225.7	105.5	331.2	234.8	122.1	356.9	924.2	430.6	1,354.8	Purchased Transportation ² – Achats de services de transport ²
359.8	270.8	630.6	403.6	249.6	653.1	1,571.3	984.4	2,555.7	Other Expenses ³ – Autres dépenses ³
2,035.8	1,364.1	3,399.8	2,082.9	1,364.6	3,447.5	7,910.0	5,314.0	13,223.8	Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation
0.93	0.92	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	Operating Ratio – Ratio d'exploitation
Number – Nombre									
28,936	21,436	50,372	31,074	21,525	52,600	...	...	...	Company Drivers – Conducteurs de la compagnie
16,062	9,796	25,858	16,673	10,201	26,874	...	...	...	Owner Operators – Chauffeurs contractants
44,998	31,232	76,230	47,747	31,726	79,474	...	...	...	Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs

¹ Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

³ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.)

Table 2.4

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Quarter, 1997

Tableau 2.4

Enquête Trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon le trimestre, 1997

Quarter – Trimestre	I	II	III	IV	Total ¹
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	706	705	686	735	...
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	2,088	2,087	2,069	2,169	...
Operating Revenues – Recettes d'exploitation	\$'000,000				
Domestic – Intérieur					
Intraprovincial – Intraprovinciaux	1,422.0	1,563.7	1,706.3	1,739.4	6,431.4
Interprovincial – Interprovinciaux	899.5	903.3	854.4	841.2	3,498.4
Domestic – Total – Trafic intérieur	2,321.5	2,467.0	2,560.7	2,580.7	9,929.9
International – Internationaux					
Into Canada – À destination du Canada	462.8	428.4	480.3	501.8	1,873.3
Out of Canada – En provenance du Canada	464.6	488.8	519.6	554.3	2,027.3
International – Total – Internationaux	927.3	917.2	999.9	1,056.1	3,900.6
Other Movements – Autres mouvements	3.0	5.9	7.7	2.8	19.4
Transportation Revenues – Recettes tirées du transport	3,251.8	3,390.1	3,568.2	3,639.6	13,849.7
Other Revenues – Autres recettes	92.1	99.9	98.7	83.9	374.6
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	3,343.8	3,490.0	3,666.9	3,723.4	14,224.1
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	\$'000,000				
Salaries & Wages ² – Salaires et traitements ²	871.8	946.4	961.0	971.5	3,750.7
Payments to Owner Operators – Paiements aux chauffeurs contractants	764.4	803.9	868.6	879.9	3,316.8
Fuel (incl. fuel tax) – Carburant (incl. la taxe sur le carburant)	322.0	294.8	319.1	320.0	1,255.9
Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien	234.1	244.0	258.9	252.9	989.9
Purchased Transportation ³ – Achats de services ³ de transport	330.7	336.0	331.2	356.9	1,354.8
Other Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴	594.5	640.7	654.2	666.3	2,555.7
Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation	3,117.6	3,265.9	3,392.8	3,447.5	13,223.8
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.93	0.94	0.93	0.93	0.93
	Number – Nombre				
Company Employees – Employés de la compagnie	90,668	96,247	89,885	89,816	...
Company Drivers – Conducteurs de la compagnie	49,630	52,421	50,372	52,600	...
Owner Operators – Chauffeurs contractants	28,102	25,518	25,858	26,874	...
Number of Trucks – Nombre de camions	7,007	8,655	7,977	7,808	...
Number of Road Tractors – Nombre de tracteurs routiers	40,802	41,320	42,298	42,537	...

¹ Except for financial data, the values shown are averages of the quarterly data. – Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

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, load broker services and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Table 2.5

**QMC For-hire Carriers, Summary Statistics by
North American Industrial Classification System,
1997**

Tableau 2.5

**ETTRM Transporteurs pour compte d'autrui, statistiques
sommaires selon le système de classification des
industries de l'Amérique du Nord, 1997**

	General Freight		Specialized Freight		Total	
	Marchandises générales		Marchandises spécialisées			
	Local	Long Distance Longue Distance	Local	Long Distance Longue Distance	Local	Long Distance Longue distance
	Number – Nombre					
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	72	232	116	213	188	445
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	216	710	420	606	636	1,316
	\$'000,000					
Operating Revenues – Recettes d'exploitation						
Transportation Revenue – Recettes tirées du transport	246.1	1,840.4	311.4	972.6	557.5	2,813.0
Other Revenues – Autres recettes	7.5	39.7	10.8	25.1	18.3	64.8
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	253.6	1,880.1	322.2	997.7	575.8	2,877.8
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation						
Salaries & Wages – Salaires et traitements	88.5	464.9	96.5	252.1	185.0	717.0
Payments to Owner Operators – Paiements aux chauffeurs contractants	43.4	468.5	40.3	259.5	83.7	728.0
Fuel (incl. fuel tax) – Carburant (incl. la taxe sur le carburant)	20.3	150.6	40.6	98.0	60.9	248.6
Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien	16.9	100.5	36.9	88.3	53.8	188.8
Purchased Transportation – Achats de services de transport	16.1	215.0	19.5	82.4	35.6	297.4
Miscellaneous Expenses – Autres dépenses	52.0	340.8	60.4	156.8	112.4	497.6
Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation	237.2	1,740.3	294.2	937.1	531.4	2,677.4
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.94	0.93	0.91	0.94	0.92	0.93
	Number – Nombre					
Company Employees – Employés de la compagnie	9,078	46,482	9,425	21,963	18,503	68,445
Number of Owner Operators – Nombre de chauffeurs contractants	1,594	14,616	1,832	7,788	3,426	22,404
Number of Trucks – Nombre de camions	1,236	2,688	1,473	1,500	2,709	4,188
Number of Road Tractors – Nombre de tracteurs routiers	4,222	20,798	4,451	11,549	8,673	32,347
Distance Traveled by Road Tractors – Total – Distance parcourue par tracteur routier						
	'000,000 Km					
by Company Drivers – par les conducteurs de la compagnie	96.1	650.9	138.0	382.7	234.1	1 033.6
by Owner Operators – par les chauffeurs contractants	37.7	510.8	26.7	266.9	64.4	777.7

Section 2

Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 1997

The estimated size of the population in the 1997 survey (annual supplement Q5) was 2,349 carriers. This represents an increase in comparison with the 2,197 carriers in 1996. The results of this survey of for-hire motor carriers of freight for 1997 are based on the new North American Industry Classification System (NAICS), which replaces the Standard Industrial Classification (SIC), as were the 1997 quarterly surveys.

2.1 Increased profitability

Analysis of the 1997 balance sheet data reveals that Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more were generally more profitable in 1997 than in the previous four years. The companies generated net operating revenues of \$684 million (\$14.3 billion in total revenues and \$13.6 billion in total expenses). The operating profit margin was higher in 1997 (4.8%) than the margins posted between 1993 and 1996 (Table 2.6).

The operating profit margin for these carriers increased everywhere in Canada in 1997. By region, the most significant changes in 1997 took place in Ontario, British Columbia, the Prairie Provinces and the Atlantic Region, where profit margins increased by at least 1.5 percentage points (Figure 2.5 and Table 2.7). The operating profit margin increased by 1.6 percentage points between 1996 and 1997 for general freight carriers, whereas for trucking companies in the bulk freight

Section 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997

La taille estimée de la population dans l'enquête supplément annuel (T5) 1997 a atteint 2 349 transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. Ce nombre représente une augmentation comparativement aux quelques 2 197 transporteurs en 1996. Les résultats de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour 1997 découlent de la nouvelle classification type des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) qui remplace la Classification type des industries (CTI), tout comme pour l'enquête trimestrielle.

2.1 Augmentation de la rentabilité

L'analyse des données du bilan financier de 1997 démontre que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus) furent de façon générale plus rentables en 1997 qu'au cours des quatre dernières années. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 684 millions de dollars (recettes totales de 14,3 milliards de dollars et dépenses totales de 13,6 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation fut plus élevée en 1997 (4.8 %) que celles enregistrées entre 1993 et 1996 (tableau 2.6).

La marge bénéficiaire d'exploitation pour ce groupe de transporteurs a connu une hausse dans toutes les régions canadiennes en 1997. Par région, les changements les plus notables en 1997 furent enregistrés en Ontario, en Colombie-Britannique, dans les Prairies et dans la région de l'Atlantique où les marges bénéficiaires furent en hausse d'au moins un point et demi de pourcentage (Figure 2.5 et tableau 2.7). La marge bénéficiaire d'exploitation augmentait de 1,6 point de pourcentage entre 1996 et 1997 pour le transport de marchandises générales alors que

Figure 2.5

Profit Margins by Region

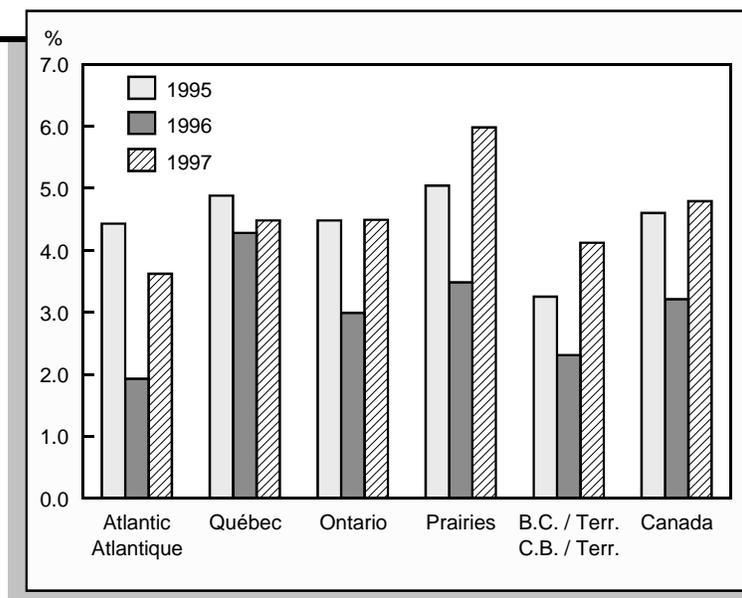


Figure 2.5

Marges bénéficiaires selon la région

industry, the operating profit margin edged up by nearly one half of a percentage point between 1996 and 1997 (Table 2.8).

By size group, the profit margin of top carriers (annual revenues of more than \$25 million) increased by three quarters of a percentage point in 1997 as compared to 1996 from 2.5% to 3.3% in 1997 (Table 2.10). Large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) also posted a higher operating profit margin in 1997 as compared to 1996. In particular, medium-sized carriers (annual revenues of between \$1 and \$2 million, of between \$2 and \$5 million, and of between \$5 and \$12 million) posted operating profit margins of 6.3%, 6.5% and 3.6% respectively in 1997 (Table 2.10).

2.2 Changes in short-term liquidity

The financial performance of for-hire motor carriers of freight in 1997 resulted in an improvement of all financial indicators shown on their aggregate balance sheets for 1997, as compared to 1996. Total assets in 1997 were \$7.0 billion, up an average of 5% per carrier.

Total liabilities were \$4.7 billion in 1997, up an average of 7% per carrier from 1996. The proportion of long-term debt relative to total liabilities remained stable in 1997 at 48%. Shareholders' interest grew to \$2.4 billion between 1996 and 1997, a sizeable increase of 17% on average per carrier.

The 1997 short-term liquidity of for-hire carriers was greater than that of 1996, as the working capital ratio reached 1.160 in 1997, up from 1.069 in 1996. Between 1996 and 1997, the working capital ratio posted gains for the general freight industry, the bulk freight industry, forest products, and other specialized freight, and fell for movers (Table 2.8).

Likewise, there was an increase in short-term liquidity between 1996 and 1997 for medium-sized and large carriers and for top carriers (Table 2.10). By region, short-term liquidity fluctuated both up and down: it improved in Québec, in Ontario, in the Prairies and in British Columbia, and deteriorated in the Atlantic region and the Territories (Table 2.7).

2.3 Marked improvement in long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, improved markedly in 1997. This ratio moved to 0.490 in 1997 from 0.530 in 1996, the best results posted since 1993 (Table 2.6). In recent years, the proportion of long-term debt to total liabilities improved by 4% between 1994 and 1995 and reached 50% in 1995, dropping by 2% to 48% in 1996 and 1997. In 1997, Ontario carriers, who account for about 40% of all operating revenues in Canada, had a long-term debt to equity ratio of 0.500, allowing them, after several years, to finally move closer to the Canadian average of 0.490. The long-term debt to equity ratio increased substantially for the bulk freight industry, and dropped for the general freight industry, forest products, and other specialized freight (Table 2.8). Based on the new Industrial Classification,

les entreprises de camionnage oeuvrant dans l'industrie des produits en vrac ont vu leur marge bénéficiaire d'exploitation s'accroître de près d'un demi point de pourcentage (tableau 2.8).

Selon la taille, la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions en recettes annuelles) augmentait de trois quarts de point de pourcentage en 1997 par rapport à 1996 passant de 2.5 % en 1996 à 3.3 % en 1997. Les transporteurs pour compte d'autrui de grande taille (recettes annuelles entre 12 et 25 millions de dollars) ont enregistré une marge bénéficiaire d'exploitation supérieure en 1997 par rapport à 1996. Plus spécifiquement, les entreprises de taille moyenne (recettes annuelles entre 1 et 2 millions de dollars, entre 2 et 5 millions de dollars et entre 5 et 12 millions de dollars) obtiennent une marge bénéficiaire d'exploitation respective de 6.3 %, 6.5 % et 3.6 % en 1997 (tableau 2.10).

2.2 Variation de la solvabilité à court terme

La performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui en 1997 s'est traduit par une amélioration de tous les indicateurs financiers tel qu'ils apparaissent sur leurs bilans financiers agrégés de 1997 comparative-ment à 1996. L'actif total en 1997 a atteint 7,0 milliards de dollars, soit une hausse moyenne par transporteur d'environ 5 % par rapport à 1996 (tableau 2.6).

Par ailleurs, le passif total a atteint 4,7 milliards de dollars en 1997, une hausse moyenne par transporteur de 7 %. La proportion de la dette à long terme dans le passif total est demeurée stable en 1997 à 48 %. Enfin, la participation des actionnaires a augmenté pour atteindre 2,4 milliards de dollars entre 1996 et 1997, une hausse moyenne importante de 17 % par compagnie.

En 1997, les transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré une solvabilité à court terme supérieure à 1996. Le ratio du fonds de roulement s'établissant à 1.069 en 1996 contre 1.160 en 1997. Entre 1996 et 1997, le ratio du fonds de roulement a augmenté dans les industries de marchandises générales, des produits en vrac, des produits forestiers, et des autres marchandises spécialisées tandis qu'il a diminué pour le groupe des déménageurs (tableau 2.8).

Également, la solvabilité à court terme a augmenté de 1996 à 1997 chez les transporteurs de tailles moyenne et grande et chez les principaux transporteurs (tableau 2.10). Selon la région, la solvabilité à court terme a varié positivement et négativement, elle s'est améliorée au Québec, en Ontario, dans les Prairies et en Colombie-Britannique tandis qu'elle s'est détériorée dans la région de l'Atlantique et dans les Territoires (tableau 2.7).

2.3 Amélioration marquée 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 nettement améliorée en 1997. Ce ratio est passé à 0.490 en 1997 de 0.530 en 1996, le meilleur résultat observable depuis 1993 (tableau 2.6). 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 et 1997. En 1997, les transporteurs de l'Ontario qui cumulent près de 40 % des recettes d'exploitation au Canada ont un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires de 0.500, ce qui leur permet, après plusieurs années, de se rapprocher enfin de la moyenne canadienne (0.490). Le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires s'est accru significativement pour l'industrie des produits en vrac et a diminué pour les industries

local carriers differed from long-distance carriers with a long-term debt to equity ratio of 0.40 as compared to 0.51 (Table 2.9).

2.4 Financial leverage up substantially

In 1997, return on equity (19.6%, as compared to 11.2% in 1996, 15.7% in 1995 and 17.5% in 1994) was higher than the return on capital employed (16.5%) (Table 2.6). This means that, in 1997, for-hire trucking companies posted a higher return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, producing more cash flow for financing company operations. While financial leverage was up in all regions in 1997, in contrast to 1996 when it was down in most regions, except in British Columbia and in the Territories (Table 2.7). By type of activity, financial leverage was up in 1997 in all industries, except for forest products (Table 2.8). By company size, financial leverage was up for medium-sized and large carriers, and down for top carriers, i.e. 10.7% for the return on equity as compared to 12.7% for the return on capital employed (Table 2.10). Note that financial leverage was also up for local carriers and long-distance carriers (Table 2.9).

2.5 Trends for leased equipment remained unchanged

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 1997 survey results, the equipment in service was just over 144,000 units, i.e. an average of 61 per carrier (Table 2.11). The proportion of leased equipment in service (semi-trailers and other equipment) remained stable between 1996 and 1997 at 18%. Leased units in service by type of activity (semi-trailers and other equipment), represented 20% for general freight carriers and 13% for specialized freight carriers. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and insulated semi-trailers and low beds) was 20% for general freight carriers and 16% for specialized freight carriers (Table 2.12).

de marchandises générales, de produits forestiers et des autres marchandises spécialisées (tableau 2.8). Selon la nouvelle classification industrielle, les transporteurs routiers locaux se démarquent des transporteurs de longues distances avec un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires de 0.40 contre 0.51 (tableau 2.9).

2.4 Effet de levier en hausse significative

En 1997, le rendement de l'avoir se situant à 19.6 % (comparativement à 11.2 % en 1996, à 15.7 % en 1995 et à 17.5 % en 1994) a surpassé le rendement des capitaux employés (16.5 %) (tableau 2.6). C'est donc dire que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1997 ont enregistré un rendement sur l'avoir des actionnaires supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés. Il 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 1997, l'effet de levier fut négatif dans la majorité des régions en 1996, sauf en Colombie-Britannique et dans les Territoires (tableau 2.7). En 1997, selon le type d'activité, l'effet de levier fut positif dans l'ensemble des industries, sauf celle des produits forestiers (tableau 2.8). Selon la taille des entreprises, l'effet de levier fut positif pour les transporteurs de tailles moyenne et grande et négatif pour les principaux transporteurs, soit 10.7 % pour le rendement de l'avoir contre 12.7 % pour le rendement des capitaux employés (tableau 2.10). Notons que l'effet de levier est aussi positif pour le camionnage local et de longues distances (tableau 2.9).

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 1997, le matériel en service représente un peu plus de 144 000 unités, soit une moyenne de 61 par transporteur (tableau 2.11). La proportion du matériel en service loué (semi-remorques et autre matériel) est restée stable entre 1996 et 1997 à 18 %. Selon le genre d'activité, les données montrent pour les transporteurs de marchandises générales que les unités en service louées (semi-remorques et autre matériel) représentent 20 % de la flotte et 13 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées. La proportion de semi-remorques louées (semi-remorques thermiques, non thermiques et surbaissées) est de 20 % pour les transporteurs de marchandises générales et de 16 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées (tableau 2.12).

Table 2.6
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire
Carriers, Summary of Financial Statistics¹ 1993-1997

Tableau 2.6
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui,
sommaire des statistiques financières¹, 1993-1997

	1993	1994	1995	1996	1997
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	...	542	588	618	791
Estimated Total Number of Carriers – Nombre estimatif total de transporteurs	1,580	1,734	2,144	2,197	2,349
Balance Sheet – Bilan			\$'000,000		
Current Assets – Actifs à court terme	1,739.9	2,083.2	2,264.5	2,409.5	2,804.9
Current Liabilities – Passifs à court terme	1,762.7	2,049.3	2,107.8	2,255.0	2,420.0
Working Capital – Fonds de roulement	-22.8	33.9	156.7	154.5	384.8
Long-Term Assets – Actifs à long terme	2,822.0	3,301.2	3,688.2	3,822.9	4,220.5
Net Assets – Actif net	2,799.2	3,335.1	3,844.9	3,977.4	4,605.3
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme	1,473.8	1,728.3	2,093.3	2,106.5	2,253.9
Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	1,325.4	1,606.8	1,751.6	1,870.9	2,351.4
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	2,799.2	3,335.1	3,844.9	3,977.4	4,605.3
Income Statement – État des revenus et dépenses			\$'000,000		
Operating Revenues – Recettes d'exploitation	9,222.0	10,962.7	12,127.5	13,102.6	14,271.2
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	8,929.4	10,470.7	11,569.5	12,682.1	13,587.2
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation	292.5	492.0	558.0	420.5	684.0
Other Revenues – Autres recettes	230.3	390.5	437.7	260.0	380.1
Other Expenses – Autres dépenses	312.6	486.3	610.6	385.8	449.3
Net Other Income – Autres recettes nettes	-82.4	-95.8	-172.9	-125.8	-69.2
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	210.2	396.2	385.0	294.7	614.8
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	63.5	115.2	110.9	85.7	154.0
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains / pertes extraordinaires	146.7	281.0	274.1	209.0	460.7
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	...	8.3	4.3	10.3	7.2
Net Profit – Recettes nettes	146.7	272.7	269.8	198.7	453.5
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability – Rentabilité					
Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation	3.17%	4.49%	4.60%	3.21%	4.79%
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.97	0.96	0.95	0.97	0.95
Return on Assets – Rendement de l'actif	3.22%	5.22%	4.61%	3.35%	6.56%
Leverage – Levier financier					
Return on Equity – Rendement de l'avoir	11.07%	17.49%	15.65%	11.17%	19.59%
Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés	11.95%	15.79%	14.61%	11.56%	16.49%
Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	2.69	4.04	3.18	2.78	5.25
Solvency – Solvabilité					
Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement	0.987	1.016	1.074	1.069	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.527	0.518	0.544	0.530	0.490

¹ Data are from the Annual Motor Carriers of Freight Survey (Supplement – Q5). – Les données proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Supplément – T5).

Table 2.7
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire
Carriers, Financial Statistics by Region, 1997

Tableau 2.7
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui,
statistiques financières par région, 1997

	Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	791	136	135	174	242	99	5
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	2,349	175	514	745	595	315	5
Balance Sheet – Bilan				\$'000,000			
Current Assets – Actifs à court terme	2,804.9	235.8	459.4	1,102.3	773.7	222.9	10.8
Current Liabilities – Passifs à court terme	2,420.0	199.2	436.5	914.7	663.8	193.6	12.3
Working Capital – Fonds de roulement	384.8	36.6	23.0	187.7	109.9	29.2	-1.5
Long-Term Assets – Actifs à long terme	4,220.5	285.1	782.9	1,552.6	1,242.3	338.9	18.7
Net Assets – Actif net	4,605.3	321.7	805.9	1,740.3	1,352.2	368.1	17.2
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme	2,253.9	143.9	400.6	872.4	650.1	173.5	13.4
Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	2,351.4	177.7	405.2	867.9	702.1	194.6	3.9
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	4,605.3	321.7	805.9	1,740.3	1,352.2	368.1	17.2
Income Statement – État des revenus et dépenses				\$'000,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation	14,271.2	1,234.8	2,417.2	5,493.3	3,931.0	1,157.3	37.6
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	13,587.2	1,190.2	2,308.8	5,246.5	3,696.1	1,109.7	35.9
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation	684.0	44.6	108.4	246.8	235.0	47.5	1.6
Other Revenues – Autres recettes	380.1	11.9	76.3	138.5	116.7	14.4	22.5
Other Expenses – Autres dépenses	449.3	15.5	87.1	180.5	121.3	22.0	23.0
Net Other Income – Autres recettes nettes	-69.2	-3.6	-10.8	-42.0	-4.6	-7.6	-0.5
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	614.8	41.0	97.6	204.8	230.3	40.0	1.1
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	154.0	9.2	26.4	47.8	60.5	9.9	0.2
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains / pertes extraordinaires	460.7	31.8	71.2	156.9	169.8	30.1	0.9
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	7.2	1.0	1.7	3.2	0.7	0.6	0.0
Net Profit – Recettes nettes	453.5	30.8	69.6	153.7	169.1	29.5	0.9
Financial Ratios – Ratios financiers							
Profitability – Rentabilité							
Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation	4.79%	3.62%	4.48%	4.49%	5.98%	4.11%	4.36%
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.95	0.96	0.96	0.96	0.94	0.96	0.96
Return on Assets – Rendement de l'actif	6.56%	6.10%	5.73%	5.91%	8.42%	5.35%	3.22%
Leverage – Levier financier							
Return on Equity – Rendement de l'avoir	19.59%	17.88%	17.58%	18.08%	24.19%	15.45%	24.49%
Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés	16.49%	15.21%	15.60%	15.10%	19.80%	14.26%	9.22%
Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	5.25	6.19	4.47	4.52	7.15	4.19	3.50
Solvency – Solvabilité							
Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement	1.160	1.180	1.050	1.210	1.170	1.150	0.880
Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.490	0.450	0.500	0.500	0.480	0.470	0.770

Table 2.8
For-hire Carriers, Summary Statistics by Type of Activity, 1997

Tableau 2.8
Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 1997

	General Freight	Movers	Liquid Bulk	Dry Bulk	Forest Products	Other Specialized Freight	All Industries
	Marchandises générales	Déménageurs	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises spécialisées	Toutes les Industries
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	338	89	91	80	58	135	791
Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs	1,056	178	248	238	242	388	2,349
Balance Sheet – Bilan				\$'000,000			
Current Assets – Actifs à court terme	1,678.9	93.1	258.3	181.5	151.1	441.9	2,804.9
Current Liabilities – Passifs à court terme	1,428.4	86.6	252.1	166.3	135.1	351.5	2,420.0
Working Capital – Fonds de roulement	250.5	6.5	6.2	15.2	16.0	90.4	384.8
Long-Term Assets – Actifs à long terme	1,983.7	134.3	508.0	428.4	395.0	771.0	4,220.5
Net Assets – Actif net	2,234.2	140.8	514.2	443.6	411.0	861.5	4,605.3
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme	1,067.6	71.5	261.4	247.0	175.2	431.2	2,253.9
Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	1,166.7	69.3	252.7	196.6	235.8	430.3	2,351.4
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	2,234.2	140.8	514.2	443.6	411.0	861.5	4,605.3
Income Statement – État des revenus et dépenses				\$'000,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation	8,363.0	523.2	1,235.0	971.0	794.1	2,385.0	14,271.2
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	8,001.7	503.1	1,155.4	920.2	764.3	2,242.6	13,587.2
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitati	361.3	20.1	79.6	50.8	29.8	142.3	684.0
Other Revenues – Autres recettes	175.8	8.1	46.2	25.5	87.5	37.0	380.1
Other Expenses – Autres dépenses	223.6	9.4	30.2	33.6	90.5	62.0	449.3
Net Other Income – Autres recettes nettes	-47.8	-1.3	16.0	-8.1	-2.9	-25.0	-69.2
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	313.4	18.9	95.6	42.7	26.8	117.4	614.8
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	83.3	2.2	23.3	11.8	7.1	26.4	154.0
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	230.2	16.6	72.3	30.9	19.8	91.0	460.7
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	5.3	0.2	0.1	0.0	0.1	1.5	7.2
Net Profit – Recettes nettes	224.9	16.4	72.1	30.9	19.7	89.5	453.5
Financial Ratios – Ratios financiers							
Profitability – Rentabilité							
Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation	4.32%	3.85%	6.45%	5.23%	3.75%	5.97%	4.79%
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.96	0.96	0.94	0.95	0.96	0.94	0.95
Return on Assets – Rendement de l'actif	6.28%	7.31%	9.43%	5.07%	3.62%	7.50%	6.56%
Leverage – Levier financier							
Return on Equity – Rendement de l'avoir	19.73%	23.97%	28.60%	15.72%	8.39%	21.15%	19.59%
Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés	17.25%	17.39%	22.12%	11.47%	9.35%	16.99%	16.49%
Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	5.36	4.35	6.26	6.22	3.32	5.04	5.25
Solvency – Solvabilité							
Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement	1.180	1.070	1.020	1.090	1.120	1.260	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.480	0.510	0.510	0.560	0.430	0.500	0.490

Table 2.9

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, Summary of Financial Statistics¹, by Local and Long Distance, 1997

Tableau 2.9

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques financières¹, selon le camionnage local et sur de longues distances, 1997

	General Freight		Specialized Freight		Total excluding Movers		Movers	Total
	Marchandises générales		Marchandises spécialisées		Total excluant les déménageurs		Déménageurs	
	Local	Long Distance Longue Distance	Local	Long Distance Longue Distance	Local	Long Distance Longue Distance		
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	104	234	113	251	217	485	89	791
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	290	765	385	731	675	1,496	178	2,349
Balance Sheet – Bilan					\$'000,000			
Current Assets – Actifs à court terme	218.3	1,460.6	242.6	790.2	460.9	2,250.8	93.1	2,804.9
Current Liabilities – Passifs à court terme	206.7	1,221.7	199.4	705.6	406.1	1,927.3	86.6	2,420.0
Working Capital – Fonds de roulement	11.6	238.9	43.2	84.6	54.8	323.6	6.5	384.8
Long-Term Assets – Actifs à long terme	286.5	1,697.2	464.4	1,638.0	751.0	3,335.2	134.3	4,220.5
Net Assets – Actif net	298.1	1,936.1	507.7	1,722.6	805.8	3,658.7	140.8	4,605.3
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme	138.6	929.0	184.9	930.0	323.5	1,858.9	71.5	2,253.9
Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	159.5	1,007.2	322.8	792.6	482.3	1,799.8	69.3	2,351.4
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	298.1	1,936.1	507.7	1,722.6	805.8	3,658.7	140.8	4,605.3
Income Statement – État des revenus et dépenses					\$'000,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation	1,068.8	7,294.2	1,099.3	4,285.6	2,168.1	11,579.9	523.2	14,271.2
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	1,021.1	6,980.7	1,016.5	4,065.9	2,037.6	11,046.6	503.1	13,587.2
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation	47.7	313.6	82.8	219.7	130.5	533.3	20.1	684.0
Other Revenues – Autres recettes	65.2	110.6	51.4	144.9	116.6	255.5	8.1	380.1
Other Expenses – Autres dépenses	62.8	160.8	48.9	167.4	111.7	328.2	9.4	449.3
Net Other Income – Autres recettes nettes	2.4	-50.2	2.4	-22.5	4.8	-72.7	-1.3	-69.2
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	50.1	263.3	85.2	197.3	135.4	460.6	18.9	614.8
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	10.0	73.3	13.1	55.4	23.1	128.7	2.2	154.0
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	40.1	190.0	72.1	141.8	112.3	331.9	16.6	460.7
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	3.4	1.9	0.9	0.9	4.3	2.8	0.2	7.2
Net Profit – Recettes nettes	36.7	188.2	71.3	140.9	108.0	329.1	16.4	453.5
Financial Ratios – Ratios financiers								
Profitability – Rentabilité								
Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation	4.46%	4.30%	7.53%	5.13%	6.02%	4.61%	3.85%	4.79%
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.96	0.96	0.92	0.95	0.94	0.95	0.96	0.95
Return on Assets – Rendement de l'actif	7.95%	6.02%	10.20%	5.84%	9.26%	5.94%	7.31%	6.56%
Leverage – Levier financier								
Return on Equity – Rendement de l'avoir	25.15%	18.87%	22.35%	17.89%	23.28%	18.44%	23.97%	19.59%
Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés	19.50%	16.90%	18.34%	14.88%	18.77%	15.95%	17.39%	16.49%
Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	7.25	5.12	11.85	4.34	9.53	4.74	4.35	5.25
Solvency – Solvabilité								
Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement	1.060	1.200	1.220	1.120	1.130	1.170	1.070	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.470	0.480	0.360	0.540	0.400	0.510	0.510	0.490

¹ Data are from the Annual Motor Carriers of Freight Survey (Supplement – Q5). – Les données proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Supplément – T5).

Table 2.10

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Financial Statistics by Revenue Size, 1997

Tableau 2.10

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la taille des recettes, 1997

	Size of carriers – Taille des transporteurs				
	> \$1M to/à < \$2M	> \$2M to /à < \$5M	> \$5M to/à < \$12M	> \$12M to/à < \$25M	> \$25M
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	254	214	138	116	69
Estimated Total Number of Carriers – Nombre total estimatif de transporteurs	961	744	415	160	69
Balance Sheet – Bilan					
	\$'000,000				
Current Assets – Actifs à court terme	253.5	474.4	582.1	735.9	758.9
Current Liabilities – Passifs à court terme	211.0	371.9	575.3	578.9	682.9
Working Capital – Fonds de roulement	42.5	102.5	6.7	157.0	76.0
Long-Term Assets – Actifs à long terme	519.2	772.6	826.8	1,011.0	1,090.9
Net Assets – Actif net	561.7	875.1	833.6	1,168.0	1,166.9
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme	236.5	373.7	421.3	557.1	665.4
Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	325.2	501.4	412.3	611.0	501.5
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	561.7	875.1	833.6	1,168.0	1,166.9
Income Statement – État des revenus et dépenses					
	\$'000,000				
Operating Revenues – Recettes d'exploitation	1,228.7	2,266.8	3,034.9	3,553.1	4,187.7
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	1,151.5	2,119.7	2,925.7	3,339.0	4,051.4
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitatio	77.2	147.2	109.2	214.1	136.3
Other Revenues – Autres recettes	21.2	84.0	108.8	63.5	102.8
Other Expenses – Autres dépenses	30.5	95.2	121.0	63.1	139.6
Net Other Income – Autres recettes nettes	-9.3	-11.2	-12.2	0.4	-36.8
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	67.9	136.0	97.0	214.5	99.4
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	8.1	24.7	21.4	54.2	45.8
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	59.9	111.3	75.6	160.3	53.7
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	0.6	3.8	0.6	2.0	0.3
Net Profit – Recettes nettes	59.3	107.5	75.0	158.3	53.4
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability – Rentabilité					
Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation	6.29%	6.49%	3.60%	6.03%	3.25%
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.94	0.94	0.96	0.94	0.97
Return on Assets – Rendement de l'actif	7.75%	8.93%	5.37%	9.18%	2.90%
Leverage – Levier financier					
Return on Equity – Rendement de l'avoir	18.41%	22.20%	18.34%	26.24%	10.70%
Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés	14.63%	18.55%	14.28%	21.24%	12.65%
Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	5.75	6.16	5.40	7.39	3.06
Solvency – Solvabilité					
Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement	1.200	1.280	1.010	1.270	1.110
Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.420	0.430	0.510	0.480	0.570

Table 2.11
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers:
Semi-Trailers and Other Operated Equipment by
Region, 1997

Tableau 2.11
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
semi-remorques et autre matériel en service selon la
région, 1997

	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie- Britannique	Territories Territoires	Canada ¹
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques	4,314	15,027	30,534	10,677	3,752	75	64,380
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques	2,660	2,459	5,314	4,717	1,496	78	16,724
Flatdeck – Semi-remorques surbaissées	1,709	3,626	8,789	9,513	2,782	144	26,564
Other Trailers ² – Autres remorques ²	959	5,496	6,788	4,819	1,808	59	19,929
Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	344	1,377	3,253	6,978	1,073	89	13,114
Other Type of Equipment – Autres genres de matériel	229	450	1,385	713	517	–	3,293
Grand Total	10,215	28,435	56,064	37,417	11,428	445	144,004
Owned – Possédées	8,398	23,344	45,463	31,831	9,412	437	118,885
Leased – Louées	1,817	5,091	10,600	5,586	2,016	8	25,119

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

² Includes Full trailers, Dump trailers and Container-Chassis. – Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

Table 2.12
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers:
Semi-Trailers and Other Operated Equipment by
Industry, 1997

Tableau 2.12
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
semi-remorques et autre matériel en service selon l'industrie,
1997

	General Freight		Specialized Freight		All Industries	
	Marchandises générales		Marchandises spécialisées		Toutes les industries	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédées	Louées	Possédées	Louées	Possédées	Louées
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques	41,959	12,597	9,145	678	51,105	13,275
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques	9,443	1,742	4,096	1,445	13,538	3,186
Flatdeck – Semi-remorques surbaissées	13,324	1,784	9,333	2,123	22,656	3,908
Other Trailers ¹ – Autres remorques ¹	9,819	2,180	7,181	750	16,999	2,930
Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	762	118	10,686	1,549	11,448	1,666
Other Type of Equipment – Autres genres de matériel	522	6	2,617	148	3,139	154
Grand Total	75,830	18,427	43,055	6,691	118,885	25,119

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, 1997

Intercity Activity of Canada-based For-hire Trucking Carriers

Last year the universe for the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey was comprised of Canada-based for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1 million or more whatever their type of activity in terms of distance covered.

The universe for the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey was altered somewhat in 1997 and is now comprised of Canada-based for-hire trucking companies whose annual operating revenues are one million dollars or more, the major part of which is derived from long-distance deliveries. The definition of long distance (80 km and above) is based on the new North American Industry Classification System (NAICS) which was implemented in 1997. This means that there has been a change from the 1996 and previous surveys.

Since 1996, the sampling frame of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey was derived from Statistics Canada's Business Register (BR). The BR is a growing database that is updated on an ongoing basis.

The carriers surveyed included companies that were classified as being in the survey coverage of the quarterly For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey. It also dealt with those classified as long-distance carriers in the NAICS whose annual operating revenues are one million dollars or more. For these carriers, the survey population included all shipments transported for a distance of 25 kilometres or more.

The size of the survey population decreased slightly (9%) as a result of the changes made to the sampling frame. On the other hand, using the BR allows the more rapid capture of changes that occur within the survey population, especially new additions (existing companies which, in 1996, had revenues of one million dollars or more for the first time) or new companies (for-hire trucking companies that had gross annual revenues of one million dollars or more that went into business in 1996).

The population of for-hire trucking companies that are classified as long-distance transport companies in the NAICS and that have operating revenues of one million dollars or more has decreased by 180 carriers, from 1,623 companies in 1996 to 1,443 in 1997. This decrease in the survey population was observed primarily in Class 2 for-hire trucking companies, in other words, companies with annual transportation revenues between one and twelve million dollars.

As a result of this change in methodology, it is impossible to directly compare the results of the 1997 survey with those of previous years. Section 4 of this chapter, however, presents a comparison of the 1997 survey results with those of the previous year for a subset of for-hire trucking companies surveyed.

As the changes in methodology are the results of the implementation of NAICS to the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, Chapter 5 is dedicated to an article describing the main outline of the new classification for the benefit of our users.

For more information on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and reliability of estimates, see Chapter 6, Survey Methodology and Data Limitations.

Chapitre 3

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1997

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

L'an passé, l'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) comprenait les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain étaient de 1 million de dollars ou plus, et ce, peu importe le genre d'activité qu'ils pratiquaient en termes de distance parcourue.

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a quelque peu changé en 1997 et porte maintenant sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provient de livraisons sur de longues distances. La définition de longues distances (80 km et plus) est conforme au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) mis en application en 1997. Il s'agit d'un changement par rapport à l'enquête de 1996 et aux enquêtes précédentes.

Depuis 1996, la base de sondage de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est établie à partir du Registre des entreprises (RE) de Statistique Canada. Le RE est une base de données dynamique, qui est mise à jour de façon permanente.

Les transporteurs observés comprenaient les entreprises classées comme faisant partie du champ de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Il s'agissait notamment de ceux classés comme transporteurs de longues distances dans le SCIAN, dont les recettes annuelles d'exploitation étaient de 1 million de dollars ou plus. La population observée chez ces transporteurs comprenait toutes les livraisons effectuées sur une distance de 25 kilomètres ou plus.

La taille de la population visée par l'enquête a diminué légèrement (9 %) suite au changement apporté à la base de sondage. Par contre, l'utilisation du RE permet de saisir beaucoup plus rapidement les changements qui se produisent 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 1996 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 1996).

La population des compagnies de camionnage pour compte d'autrui qui sont classées comme transporteurs de longues distances dans le SCIAN et qui ont réalisé des recettes d'exploitation de 1 million de dollars ou plus a diminué de 141 transporteurs, passant de 1 623 entreprises en 1996 à 1 482 en 1997. Cette diminution de la population visée par l'enquête a été surtout observée dans la catégorie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui de classe II, soit les compagnies dont les recettes annuelles d'exploitation 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 1997 à ceux des enquêtes des années antérieures. À la section 4 du présent chapitre, figure cependant une comparaison des résultats de l'enquête de 1997 par rapport à l'année précédente pour un sous-ensemble des entreprises de camionnage pour compte d'autrui visées par l'enquête.

Comme ces changements méthodologiques sont le résultat de l'adhésion de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) au SCIAN, le chapitre 5 est consacré, à un article décrivant les grandes lignes de cette nouvelle classification, au bénéfice de nos utilisateurs.

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

Due to a significant increase in capital investments in 1997, the Canadian economy saw a strong increase in its GDP and in employment. The increase in the GDP at factor cost reached 4% while employment rose by 3% during 1997.¹

The transportation sector in general also had a prosperous year with growth that exceeded that of the overall economy. The GDP, at factor cost, for the transport industry² was 5.4% in 1997. Employment also rose more rapidly than the Canadian economy, increasing by 3.7% during the same period.

Canada-based for-hire trucking companies, whose annual operating revenues were one million dollars or more with the majority of the revenue being derived from long distance deliveries (80 km and above), hauled 223.3 million tonnes of freight over distances greater than 24 kilometres in 1997. These carriers performed 130 billion tonne-kilometres and moved 32 million shipments. Delivery of these shipments generated revenues of \$10.8 billion for the carriers.

Table 3.1
Trucking activity in 1997

		Domestic	Transborder			
		Intérieur	Transfrontalier	Total		
Revenues	\$ 000,000	6,377	4,378	10,755	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	167.8	55.6	223.3	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	72 240	57 901	130 141	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	25.6	6.4	32.0	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.09	1.17	2.70	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	248.83	678.97	335.30	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	6 546	8 615	6 962	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	714	1 103	792	km	Distance par expédition

Even though they accounted for only 20% of the shipments carried by these carriers, transborder shipments generated 41% of total revenues in 1997. The average revenue earned per transborder shipment was close to three times greater than that earned from domestic shipments whereas the average distance of transborder shipments was one and a half times greater than that of domestic shipments.

¹ GDP statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, matrix 4677, series I53001 and I53232, whereas employment figures are taken from the monthly Survey of Employment, Payrolls and Hours, Statistics Canada, Catalogue No. 72F0002XIB.

² The transport industry is defined here according to the Industrial Classification of the System of National Accounts (SNA).

Section 1 – L'activité totale du camionnage

En 1997, l'économie canadienne grâce à une hausse importante des investissements en installations et en matériel a connu une forte croissance de son PIB et de l'emploi. La croissance du PIB au coût des facteurs a atteint 4.0 % tandis que l'emploi progressait de 3.0 % durant l'année 1997¹.

Le secteur du transport en général a aussi connu une année prospère, sa croissance surpassant celle de l'économie dans son ensemble. Le PIB au coût des facteurs pour l'industrie du transport² a été de 5.4 % en 1997. L'emploi a aussi progressé à un rythme plus rapide que l'économie canadienne avec une hausse de 3.7 % durant la même période.

En 1997, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation étaient de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provenait de livraisons sur de longues distances (80 km et plus), ont transporté 223.3 millions de tonnes de marchandises sur des distances supérieures à 24 kilomètres. Ces transporteurs ont réalisé 130 milliards de tonnes-kilomètres et acheminé 32 millions d'expéditions. La livraison de ces expéditions a rapporté à ces transporteurs des recettes de 10,8 milliards de dollars.

Tableau 3.1
L'activité du camionnage en 1997

Les expéditions transfrontalières, même si elles n'ont représenté que 20 % des expéditions acheminées par les transporteurs concernés, ont rapporté à ces derniers 41 % de leurs recettes totales en 1997. Les recettes moyennes produites par expédition transfrontalière ont été près de trois fois supérieures à celles générées à partir d'expéditions intérieures tandis que la distance moyenne des expéditions transfrontalières a été une fois et demi supérieure à celle des expéditions intérieures.

¹ Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, matrice 4677, série I53001 et I53232, tandis que les chiffres sur l'emploi proviennent de l'Enquête mensuelle sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Statistique Canada, Catalogue No. 72F0002XIB.

² L'industrie du transport est définie ici selon la Classification industrielle du Système de Comptabilité Nationale (SCN).

Section 2 – Domestic Trucking Activity

In 1997, close to 168 million tonnes of freight was hauled within Canada, generating revenues of \$6.4 billion. Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 75% of the total tonnage hauled and 59% of the revenues earned by the large Canada-based for-hire carriers.

Regional Overview

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

Eighty-two percent of the domestic intercity freight tonnage was picked up and delivered in the same region. The carriers earned \$3.6 billion or 56% of their domestic intercity freight revenues from these intra-regional movements. Quebec had the lowest proportion (72%) of intra-regional tonnage. The proportion of intra-regional tonnage in the other four regions ranged between 82% and 87%.

Section 2 – Trafic intérieur

En 1997, près de 168 millions de tonnes de marchandises étaient transportées à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de 6,4 milliards de dollars. Les expéditions intérieures (les expéditions dont l'origine et la destination étaient le Canada) ont représenté 75 % du tonnage total transporté et 59 % des recettes des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

Aperçu régional

Pour fin d'analyse les dix provinces et deux territoires furent regroupés selon les traditionnelles 5 grandes régions canadiennes que sont l'Atlantique, le Québec, l'Ontario, les Prairies et la Colombie-Britannique et les territoires.

Quatre-vingt-deux pour cent du tonnage des marchandises qui constituait le trafic interurbain intérieur a été ramassé et livré dans la même région. Les transporteurs ont réalisé 3,6 milliards de dollars ou 56 % de leurs recettes au titre du transport interurbain intérieur de marchandises, à partir de ces mouvements intrarégionaux. C'est le Québec qui a enregistré la plus faible proportion (72 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a varié de 82 % à 87 %.

Figure 3.1

Domestic Tonnes by Region of Origin

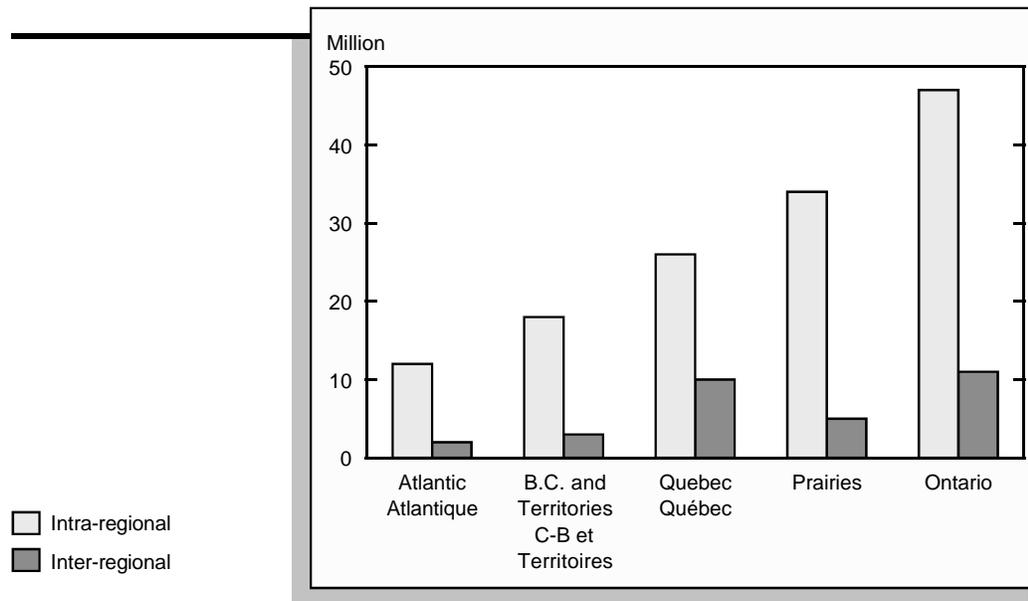


Figure 3.1

Tonnage intérieur selon la région d'origine

Atlantic Region

The Economy

The Atlantic Region, which regrouped the provinces of Newfoundland, Prince-Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick, had in 1997 a growth rate of its real GDP of 1.5%. It was the smallest regional growth, well below the Canadian rate of 4%.

Région de l'Atlantique

L'économie

La région atlantique qui regroupe les provinces de Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick avait un taux de croissance de son PIB réel de 1.5 % en 1997. C'était le plus faible taux de croissance régional, bien en deçà du taux canadien de 4 %.

The Newfoundland economy expanded in 1997 but remains below the Canadian average. The 1.7% increase in real GDP is, among other things, due to the resumption of iron ore production and of fishing activities.³

In spite of the fact that construction on the Hibernia Project platform ended, its starting production during the year still had a positive impact on the economy. The construction of the petroleum-handling facility at Whiffen Head started during the year to respond to the needs generated by this increase in crude oil production.

Despite the termination of construction of the Confederation Bridge, Prince Edward Island experienced the second-best growth in the Atlantic Region with an increase of 1.9% of its real GDP in 1997. The primary sources of this growth are the expansion of fish processing activities combined with the considerable increase in potato processing.

In Nova Scotia, the increase in fishing activity and in fish processing, the remarkable increase in shipbuilding and repairs and the construction activity related to the Sable Island gas development project contributed to the economic growth of the province. In 1997, Nova Scotia registered the best performance in the Atlantic Region with a growth rate of 2.0% of the real GDP. There was a slowing down in coal production. Moreover, offshore oil operations at Cohasset were interrupted several times in 1997.

In New Brunswick, the economy has been slowing down for the second year in a row. With a 0.7% growth rate in its real GDP in 1997, New Brunswick has the second-lowest rate in Canada after the Yukon territory.

These results were due to different factors: strong growth in certain sectors is diminished by a decrease in others. The forestry sector, for example, had a strong increase in paperboard and particle-board panel shipments whereas the sawmills and pulp and paper mills had setbacks.

Regional Trucking

Fourteen million tonnes, or 8%, of freight moved within Canada by the large for-hire carriers originated in the Atlantic Region. As in most other regions, a very high percentage (87%) of truck freight by weight that originated in the region remained in Atlantic Canada. These shipments generated approximately 68% of the \$434 million in revenues earned from domestic truck movements that originated in the region.

A little more than 2.4 million tonnes of *crude wood materials* were moved within the Atlantic Region, which represents close to 9% of intra-regional revenues and 20% of the intra-regional tonnage. By weight, *wood-fabricated materials* were the main commodity trucked out of the region and they accounted for close to 9% of its intra-regional revenues and 19% of its intra-regional tonnage.

³ Provincial data on economic growth measured using the gross domestic product in constant 1992 dollars are taken from Statistics Canada publication N° 15-203, *Provincial Gross Domestic Product by Industry 1984-1997*.

L'économie terre-neuvienne s'est améliorée en 1997 mais demeure sous la moyenne canadienne. L'augmentation de 1.7 % du PIB réel est entre autre attribuable à la reprise de la production de minerai de fer et des activités de pêche.³

Malgré la fin des activités de construction de la plate-forme du projet Hibernia, son impact est encore positif sur l'économie avec sa mise en production durant l'année. Pour répondre aux besoins de cette augmentation de la production de pétrole brut, la construction du terminal pétrolier de Whiffen Head a débuté en cours d'année.

En dépit de la fin des activités de construction du pont de la Confédération, l'Île-du-Prince-Édouard a connu la deuxième meilleure croissance de l'Atlantique avec une hausse de 1.9 % de son PIB réel en 1997. L'expansion des activités de transformation du poisson conjugué à l'augmentation substantielle du traitement de la pomme de terre représente la principale source de cette croissance.

En Nouvelle-Écosse, l'augmentation des activités de pêche et de transformation du poisson, la hausse remarquable de la construction et réparation de navires et les activités de construction reliées au projet d'exploitation gazière de l'Île de sable ont contribué à la croissance économique de la province. En 1997, la Nouvelle-Écosse a affiché la meilleure performance de la région Atlantique avec un taux de croissance de 2.0 % du PIB réel. On note cependant un ralentissement dans la production de charbon. De plus, l'extraction de pétrole en mer de Cohasset a été interrompue à plusieurs reprises au cours de 1997.

L'économie est au ralenti pour une deuxième année consécutive au Nouveau-Brunswick. Avec un taux de croissance de 0.7 % de son PIB réel en 1997, exception faite du Yukon, le Nouveau-Brunswick affiche le plus faible taux au Canada.

Ces résultats sont le fruit de différents facteurs, la forte croissance de certains secteurs est amenuisée par la baisse de certains autres. Le secteur forestier, par exemple, a connu une forte hausse des livraisons de carton et panneaux de particules tandis que les scieries et les usines de pâtes et papier accusaient un recul.

Camionnage régional

Quatorze millions de tonnes ou 8 % de 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 (87 %) du poids des marchandises transportées par camion qui provenaient de la région est demeuré au Canada atlantique. Ces expéditions ont rapporté environ 68 % des 434 millions de dollars de recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion ayant pour origine cette région.

Un peu plus de 2,4 millions de tonnes de *matières de bois brutes* ont été acheminées à l'intérieur de la région de l'Atlantique, ce qui représente près de 9 % des recettes intrarégionales et 20 % du tonnage intrarégional. Les *demi-produits en bois* ont été, en termes de poids, les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région et représentent près de 9 % des recettes intrarégionales de cette dernière et 19 % de son tonnage intrarégional.

³ Les données provinciales sur la croissance économique mesurée par le produit intérieur brut en dollars constants de 1992 sont tirées de la publication N° 15-203 au catalogue de Statistique Canada, *Produit intérieur brut provincial par industrie 1984-1997*.

Quebec

The Economy

The Quebec economy grew in 1997 even if it was below the Canadian average. The growth rate of its real GDP was 2.4% in 1997. Increases in manufacturing, telecommunications and high technology industry sectors compensated for decreases in public sector activities. The retail sector remained at the same level in 1997.

Regional Trucking

Close to 36 million tonnes of freight, or 21% of the total tonnage carried within Canada originated in Quebec. Seventy-two percent of the freight tonnage transported by truck that originated in Quebec stayed within the province, which represents the smallest proportion of intra-regional tonnage recorded in the country. Nevertheless, intra-regional shipments generated half (50%) of the revenues of the \$1.2 billion generated by domestic truck shipments originating in Quebec.

By weight, *crude wood materials* was the principal commodity trucked within Quebec. Delivery of these shipments generated 15% of total intra-regional revenues and 24% of the total intra-regional tonnage. It was reported that the largest group of goods transported out of Quebec was *general or unclassified freight*, which represented 21% of intra-regional revenues and 13% of the intra-regional tonnage.

Ontario

The Economy

In 1997, Ontario reported a (growth rate) in its real GDP of 4.4%, a rate higher than the Canadian average. This represents the greatest growth since the '80s. The manufacturing sector was the primary source of this growth. The excellent results in this sector had positive repercussions on the transport industry. The trucking of freight grew for the sixth year in a row. Activity in this sector registered an increase of more than 12% in 1997.

Regional Trucking

Close to 58 million tonnes of truck freight originated in Ontario, generating approximately \$2.3 billion for the carriers. These shipments generated close to 36% of total domestic transportation revenues and accounted for 34% of the total domestic tonnage.

The *iron, steel and alloys* group accounted for 14% of the total tonnage transported in Ontario. The largest group of freight transported outside of the province was the *general or unclassified freight*, which accounted for close to 24% of inter-regional revenues and 19% of the inter-regional tonnage.

The Prairies

The Economy

In spite of the fact that the agriculture sector slowed down slightly in 1997, the Prairies experienced the

Québec

L'économie

L'économie du Québec était en progression en 1997 même si elle se situait sous la moyenne canadienne. Le taux de croissance de son PIB réel était de 2.4 % en 1997. Les gains des secteurs de la fabrication, des télécommunications et des entreprises de haute technologie ont compensé la réduction des activités du secteur public. Le secteur des ventes au détail est demeuré sensiblement au même niveau de 1997.

Camionnage régional

Près de 36 millions de tonnes de fret provenaient du Québec, soit 21 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada. Soixante-douze pour cent du tonnage des marchandises transportées par camion provenant du Québec est demeuré dans la province, ce qui représente la proportion la plus faible du tonnage intrarégional enregistrée au pays. Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté la moitié (50 %) des recettes de 1,2 milliards de dollars générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

En termes de poids, les *matières de bois brutes* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur des frontières du Québec. La livraison de ces expéditions a généré 15 % des recettes intrarégionales totales et 24 % 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 21 % des recettes intrarégionales et 13 % du tonnage intrarégional.

Ontario

L'économie

L'Ontario affichait en 1997 un taux de croissance de son PIB réel de 4.4 %, soit un taux supérieur à la moyenne canadienne. Ceci représente la plus forte croissance depuis les années 80. Le secteur de la fabrication était la principale source de cette croissance en 1997. L'excellent résultat de ce secteur a eu des retombées positives sur l'industrie du transport. Pour une sixième année consécutive, le transport routier de marchandises était en croissance. Les activités de ce secteur affichaient une augmentation de plus de 12 % en 1997.

Camionnage régional

Près de 58 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario, ce qui a permis aux transporteurs de réaliser des recettes d'environ 2,3 milliards de dollars. Ces expéditions ont rapporté quasiment 36 % des recettes totales au titre du transport intérieur et ont représenté 34 % du tonnage intérieur total.

Le groupe du *fer, acier et alliages* a représenté 14 % 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 près de 24 % des recettes interrégionales et 19 % du tonnage interrégional.

Les Prairies

L'économie

Malgré un léger ralentissement du secteur de l'agriculture en 1997, les Prairies connaissent la plus forte croissance au Canada

greatest growth in Canada due to the expansion in the crude oil industry sector. Alberta showed the largest growth in the country with an increase of 7.5% of its real GDP, followed by Saskatchewan (6.0%) and Manitoba (4.5%). The transport industry grew at a faster pace than the economies of Alberta and Saskatchewan as a whole, with a growth rate in the real GDP of 8.5% and 6.9% respectively. In Alberta and Saskatchewan, oil production activities are the principal reasons for the expansion of their respective economies. In Manitoba, the manufacturing, construction and wholesale sectors all contributed to growth in this province.

Regional Trucking

While slightly more than 39 million tonnes of freight moved by truck (23% of the total domestic tonnage) originated in the Prairies, close to 34 million tonnes of freight remained in the region.

Petroleum and coal products were the primary commodities transported within and out of the Prairies. These products represented 20% of both the intra-regional and the inter-regional tonnage.

British Columbia and the Territories

The Economy

With a 2.3% increase in its real GDP in 1997, the economic performance of British Columbia falls between that of Quebec (2.4%) and of the Atlantic Region (1.5%). This moderate performance can be attributed to a modest increase in the activity of service industries and to a decrease among the goods-producing industries.

The closing of the Faro mine for part of the year had significant repercussions on the economic activity of the Yukon territory. In 1997, this territory experienced a 5.9% decrease in its real GDP since the mining industry is its most important economic activity.

The Northwest Territories had a 1.8% increase in real production. This economic growth was brought about by all the activities associated with the construction of the first diamond mine in Canada.

Regional Trucking

Shipments originating in the Pacific Region (British Columbia, Yukon and the Northwest Territories) represented 12% and 13% respectively of domestic revenues and domestic tonnage in 1997. More than 21 million tonnes of truck freight originated in the Pacific Region, generating revenues of \$792 million. Eighty-five percent of the freight that originated in this region was shipped within the region.

Crude wood materials were the primary freight trucked within the region. They represented 41% of the intra-regional tonnage and 24% of intra-regional revenues. Seventeen percent of the inter-regional tonnage consisted of shipments of *wood-fabricated materials*. The transport of this freight represents 8% of inter-regional revenues.

grâce à l'expansion du secteur de l'extraction du pétrole brut. L'Alberta a enregistré la plus forte croissance au pays avec une augmentation de 7.5 % de son PIB réel, suivi par la Saskatchewan avec 6.0 % et le Manitoba avec 4.5 %. L'industrie du transport a progressé à un rythme supérieur à celui de l'ensemble de l'économie en Alberta et en Saskatchewan avec un taux de croissance du PIB réel de 8.5 % et 6.9 % respectivement. En Alberta et en Saskatchewan, les activités de production de pétrole étaient le moteur principal de l'expansion de leur économie respective. Au Manitoba, le secteur de la fabrication, de la construction et du commerce de gros ont tous contribué à la croissance dans cette province.

Camionnage régional

Alors qu'un peu plus de 39 millions de tonnes de marchandises acheminées par camion (23 % du tonnage intérieur total) provenaient des Prairies, près de 34 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 20 % du tonnage tant intrarégional qu'interrégional.

Colombie-Britannique et les Territoires

L'économie

Avec une augmentation de 2,3 % du PIB réel en 1997, la performance économique de la Colombie-Britannique se situe entre celle du Québec (2.4 %) et de la région Atlantique (1.5 %). Cette performance modérée est attribuable à une hausse modeste de l'activité des industries de services et une diminution pour les industries productrices de biens.

La fermeture de la mine Faro, pour une partie de l'année, a eu des répercussions importantes sur l'activité économique du Yukon. En 1997, comme l'industrie minière était la plus importante activité économique, ce territoire a connu une baisse de 5.9 % de son PIB réel.

Les Territoires du Nord-Ouest ont enregistré une augmentation de 1.8 % de leur production réelle. Toutes les activités associées à la construction de la première mine de diamants au Canada ont entraîné cette croissance économique.

Camionnage régional

Les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et les Territoires du Nord-Ouest) ont représenté 12 % et 13 % respectivement des recettes intérieures et du tonnage intérieur en 1997. Plus de 21 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de la région du Pacifique, ce qui a permis de rapporter des recettes de 792 millions de dollars. Quatre-vingt-cinq pour cent des marchandises qui provenaient de cette région furent 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 41 % du tonnage intrarégional et 24 % des recettes intrarégionales. Dix-sept pour cent du tonnage interrégional se composaient d'expéditions de *demi-produits en bois*. Le transport de ces marchandises représente 8 % des recettes interrégionales.

Table 3.2
Domestic For-hire Trucking, 1997: Intra-regional Traffic

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total		Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario – Ontario	1,107	31	47.1	34	10 182	29	5.5	31
Man., Sask, Alta. – Man., Sask. et Alb.	1,081	30	33.7	25	11 635	33	4.8	27
Québec	622	17	25.7	19	6 181	18	3.0	17
British Columbia, Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	496	14	18.1	13	4 447	13	2.0	11
Atlantic Provinces – Provinces de l'Atlantique	297	8	12.3	9	2 866	8	2.7	15
Intra-regional – Total – Intra-régional	3,602	100	136.9	100	35 311	100	18.0	100

Tableau 3.2
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Volume de transport intra-régional

Table 3.3
Domestic For-hire Trucking, 1997: Inter-regional Traffic

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total		Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario to Man., Sask., Alta. – De l'Ontario aux Man., Sask., Alb.	383	14	1.8	6	4 989	14	0.8	11
Ontario to Quebec – De l'Ontario au Québec	378	14	7.0	23	4 369	12	1.4	18
Quebec to Ontario – Du Québec à l'Ontario	349	13	7.8	25	5 117	14	1.1	15
Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories – De Man., Sask., Alb. aux C.-B. et Territoires	341	12	3.8	12	3 871	10	0.8	11
Ontario to B.C. and the Territories – De l'Ontario aux C.-B. et Territoires	204	7	0.6	2	2 698	7	0.4	5
Other Inter-regional Movements – Autres mouvements inter-régionaux	1,121	40	9.9	32	15 885	43	3.1	40
Inter-regional – Total – Inter-régional	2,775	100	30.9	100	36 929	100	7.6	100

Tableau 3.3
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Volume de transport inter-régional

Table 3.4

Domestic For-hire Trucking, 1997: 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	296,687	51,782	69,896
C.V. ¹		5.49	6.92	6.15
Tonnes	'000	12 277	953	786
C.V. ¹		9.91	7.44	8.13
Tonne-kilometres	'000	2 866 222	788 908	1 279 806
C.V. ¹		8.87	7.79	7.86
Number of shipments	'000	2,737.4	156.1	181.7
Revenues per tonne ²	\$	1,831.92	3,849.49	4,355.81
Revenues per tonne-km ²	\$	8.56	4.60	2.65
Revenues per shipment ²	\$	108.38	331.70	384.72
Weight per shipment ²	kg	4 485	6 106	4 325
Distance per shipment ²	km	329	998	1 729
Québec				
Revenues	\$'000	136,745	621,759	349,156
C.V. ¹		5.18	2.65	3.12
Tonnes	'000	1 623	25 707	7 802
C.V. ¹		7.29	3.96	4.54
Tonne-kilometres	'000	1 551 277	6 180 694	5 116 845
C.V. ¹		7.49	3.46	4.74
Number of shipments	'000	518.9	2,993.8	1,146.0
Revenues per tonne ²	\$	1,770.18	389.32	503.90
Revenues per tonne-km ²	\$	1.63	2.54	0.97
Revenues per shipment ²	\$	263.54	207.68	304.67
Weight per shipment ²	kg	3 128	8 587	6 808
Distance per shipment ²	km	1 155	269	605
Ontario				
Revenues	\$'000	196,330	377,527	1,106,589
C.V. ¹		4.47	2.71	2.10
Tonnes	'000	1 256	6 951	47 114
C.V. ¹		5.74	4.17	3.28
Tonne-kilometres	'000	2 288 014	4 369 342	10 181 970
C.V. ¹		5.62	4.45	3.93
Number of shipments	'000	800.3	1,392.9	5,492.9
Revenues per tonne ²	\$	2,546.40	631.00	477.63
Revenues per tonne-km ²	\$	1.42	1.11	3.98
Revenues per shipment ²	\$	245.31	271.03	201.46
Weight per shipment ²	kg	1 569	4 990	8 577
Distance per shipment ²	km	1 873	658	250

See footnote(s) at end of table.

Tableau 3.4

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : 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
9,066	6,357	433,789	\$'000	Recettes
10.86	16.76	4.09		C.V. ¹
17	8	14 041	'000	Tonnes
15.20	23.24	8.80		C.V. ¹
71 726	47 576	5 054 239	'000	Tonnes-kilomètres
14.15	23.51	5.77		C.V. ¹
13.4	6.5	3,095.1	'000	Nombre d'expéditions
9,624.58	6,962.38	2,126.38	\$	Recettes par tonne ²
2.05	1.22	7.97	\$	Recettes par tonne-km ²
675.62	978.90	140.15	\$	Recettes par expédition ²
1 250	1 210	4 536	kg	Poids par expédition ²
4 549	5 819	474	km	Distance par expédition ²
				Québec
89,810	48,508	1,245,977	\$'000	Recettes
6.31	9.09	1.92		C.V. ¹
361	126	35 619	'000	Tonnes
7.50	11.72	3.20		C.V. ¹
1 134 536	581 967	14 565 319	'000	Tonnes-kilomètres
7.57	11.71	2.51		C.V. ¹
179.8	95.1	4,933.7	'000	Nombre d'expéditions
1,096.16	1,335.05	605.16	\$	Recettes par tonne ²
0.34	0.29	1.96	\$	Recettes par tonne-km ²
499.41	509.96	252.55	\$	Recettes par expédition ²
2 009	1 321	7 220	kg	Poids par expédition ²
3 250	4 607	632	km	Distance par expédition ²
				Ontario
383,145	203,665	2,267,256	\$'000	Recettes
3.38	4.31	1.27		C.V. ¹
1 821	614	57 757	'000	Tonnes
3.64	5.24	2.66		C.V. ¹
4 989 021	2 698 209	24 526 546	'000	Tonnes-kilomètres
3.63	5.28	2.01		C.V. ¹
805.3	394.5	8,886.0	'000	Nombre d'expéditions
910.56	1,398.58	768.12	\$	Recettes par tonne ²
0.38	0.32	2.81	\$	Recettes par tonne-km ²
475.80	516.22	255.15	\$	Recettes par expédition ²
2 261	1 557	6 500	kg	Poids par expédition ²
2 907	4 426	886	km	Distance par expédition ²

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 3.4

Domestic For-hire Trucking, 1997: 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	15,299	45,322	155,150
C.V. ¹		19.23	8.76	4.08
Tonnes	'000	34	303	1 266
C.V. ¹		18.94	9.57	5.13
Tonne-kilometres	'000	156 655	954 133	2 426 728
C.V. ¹		20.02	9.82	5.40
Number of shipments	'000	13.9	56.8	361.8
Revenues per tonne ²	\$	2,114.27	840.74	826.07
Revenues per tonne-km ²	\$	0.49	0.29	0.77
Revenues per shipment ²	\$	1,100.28	798.43	428.85
Weight per shipment ²	kg	2 435	5 344	3 500
Distance per shipment ²	km	4 270	3 003	1 809
British Columbia and Territories				
Revenues	\$'000	6,909	18,908	73,522
C.V. ¹		11.14	10.13	6.08
Tonnes	'000	9	82	315
C.V. ¹		17.86	15.18	9.02
Tonne-kilometres	'000	52 449	377 851	1 364 008
C.V. ¹		17.58	15.20	9.04
Number of shipments	'000	5.8	27.7	100.2
Revenues per tonne ²	\$	1,878.73	1,641.97	1,598.03
Revenues per tonne-km ²	\$	0.33	0.36	0.37
Revenues per shipment ²	\$	1,197.14	682.28	734.01
Weight per shipment ²	kg	1 579	2 962	3 144
Distance per shipment ²	km	5 691	4 635	4 370
Canada				
Revenues	\$'000	651,970	1,115,298	1,754,313
C.V. ¹		3.19	1.75	1.43
Tonnes	'000	15 199	33 997	57 284
C.V. ¹		8.01	3.21	2.66
Tonne-kilometres	'000	6 914 618	12 670 927	20 369 495
C.V. ¹		4.60	2.59	2.37
Number of shipments	'000	4,076.3	4,627.3	7,282.6
Revenues per tonne ²	\$	1,965.37	591.84	611.23
Revenues per tonne-km ²	\$	6.24	2.14	3.26
Revenues per shipment ²	\$	159.94	241.02	240.89
Weight per shipment ²	kg	3 729	7 347	7 866
Distance per shipment ²	km	758	470	477

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:

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

Tableau 3.4

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : 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
1,081,140	340,951	1,637,862	\$'000	Recettes
2.08	4.58	1.77		C.V. ¹
33 701	3 822	39 127	'000	Tonnes
3.17	4.53	2.80		C.V. ¹
11 635 301	3 870 562	19 043 373	'000	Tonnes-kilomètres
2.89	4.11	2.23		C.V. ¹
4,779.1	842.7	6,054.3	'000	Nombre d'expéditions
526.04	897.27	602.24	\$	Recettes par tonne ²
2.04	1.00	1.80	\$	Recettes par tonne-km ²
226.22	404.60	270.53	\$	Recettes par expédition ²
7 052	4 535	6 463	kg	Poids par expédition ²
425	1 102	635	km	Distance par expédition ²
				Colombie-Britannique et les territoires
196,901	495,951	792,191	\$'000	Recettes
3.51	4.73	3.18		C.V. ¹
2 733	18 080	21 219	'000	Tonnes
4.59	8.62	7.38		C.V. ¹
2 809 711	4 446 647	9 050 663	'000	Tonnes-kilomètres
4.55	5.61	3.60		C.V. ¹
532.9	1,992.7	2,659.3	'000	Nombre d'expéditions
596.42	603.31	652.99	\$	Recettes par tonne ²
0.60	4.32	3.37	\$	Recettes par tonne-km ²
369.50	248.88	297.90	\$	Recettes par expédition ²
5 129	9 073	7 979	kg	Poids par expédition ²
1 254	366	751	km	Distance par expédition ²
				Canada
1,760,062	1,095,432	6,377,075	\$'000	Recettes
1.61	2.75	0.75		C.V. ¹
38 633	22 650	167 763	'000	Tonnes
2.80	6.93	1.48		C.V. ¹
20 640 295	11 644 956	72 240 138	'000	Tonnes-kilomètres
2.07	2.98	1.11		C.V. ¹
6,310.5	3,331.6	25,628.3	'000	Nombre d'expéditions
616.64	805.13	849.65	\$	Recettes par tonne ²
1.66	2.88	3.09	\$	Recettes par tonne-km ²
278.91	328.80	248.83	\$	Recettes par expédition ²
6 122	6 799	6 546	kg	Poids par expédition ²
901	1 165	714	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:

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

Table 3.5

Domestic For-hire Trucking, 1997: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.5

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises et selon 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	1,048,832	1	18 052	1	9 976 111	1	5,001	1
Montréal	531,767	2	10 002	2	5 149 241	2	2,806	2
Edmonton	404,081	3	8 345	3	4 211 560	3	1,802	3
Vancouver	381,458	4	5 749	4	3 951 880	4	1,716	4
Calgary	271,535	5	4 569	6	2 822 357	5	1,177	5
Winnipeg	227,489	6	3 091	7	2 407 381	6	1,093	6
Hamilton	140,532	7	5 204	5	2 049 140	7	422	8
Québec	89,995	8	2 930	8	1 039 924	8	349	9
Halifax	76,582	9	...	9	737 347	11	900	7
Windsor	71,903	10	1 476	11	611 546	12	321	10
Regina	62,092	11	1 887	10	909 691	9	239	14
Kitchener	60,423	12	972	16	475 595	13	285	11
Saskatoon	57,475	13	1 360	12	755 642	10	284	12
London	51,877	14	1 125	14	423 274	15	211	15
Ottawa-Hull	41,773	15	617	20	257 263	20	129	18
St.Catherines-Niagara	38,753	16	1 350	13	454 233	14	104	19
Oshawa	33,843	17	700	19	235 622	21	197	16
Sudbury	29,234	18	995	15	312 688	17	100	20
Thunder Bay	27,669	19	721	18	385 348	16	80	21
Saint John	27,245	20	943	17	277 483	19	269	13
Trois-Rivières	17,279	21	542	21	206 626	22	46	22
Chicoutimi-Jonquière	15,639	22	381	22	281 086	18	33	23
St.John's	15,475	23	138	23	128 530	23	168	17
Victoria	10,796	24	94	24	54 058	24	25	24
Subtotal – Sous-total	3,733,748		73 634		38 113 626		17,757	
Grand Total – Total Général	6,377,075		167 763		72 240 138		25,628	

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 1997: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des mouvements de marchandises et selon certaines estimations fondées sur les recettes

Destination	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	581,975	1	18 507	1	7 109 335	1	2,422	1
Vancouver	412,122	2	6 335	3	5 730 284	2	1,009	3
Montréal	397,132	3	10 056	2	4 969 150	3	1,615	2
Edmonton	283,425	4	4 485	5	3 562 750	4	865	5
Calgary	281,985	5	3 600	6	3 525 061	5	897	4
Winnipeg	206,094	6	2 604	7	3 156 356	6	574	7
Halifax	114,375	7	1 799	12	1 219 796	7	578	6
Ottawa-Hull	96,981	8	1 994	11	686 059	14	489	8
Québec	90,239	9	2 201	9	880 854	12	471	9
Hamilton	86,526	10	4 733	4	1 155 081	8	368	10
Saskatoon	83,942	11	1 411	17	969 546	9	302	12
Sudbury	65,815	12	2 022	10	...	10	192	18
Thunder Bay	64,325	13	1 057	20	875 925	13	175	20
Regina	63,851	14	1 040	21	882 012	11	249	15
Windsor	56,267	15	1 645	15	640 352	16	226	16
St. John's	55,453	16	309	24	591 180	18	165	21
Kitchener	52,477	17	1 725	13	528 816	19	272	13
St. Catherines-Niagara	51,403	18	1 703	14	597 974	17	202	17
Saint John	50,916	19	2 462	8	665 757	15	319	11
London	45,493	20	1 219	19	428 492	20	255	14
Victoria	40,984	21	442	23	229 089	24	187	19
Trois-Rivières	35,040	22	1 447	16	378 136	21	151	22
Oshawa	32,042	23	1 363	18	339 518	22	132	24
Chicoutimi-Jonquière	28,655	24	642	22	276 554	23	135	23
Subtotal – Sous-total	3,277,517		74 799		40 332 180		12,250	
Grand Total – Total Général	6,377,075		167 763		72 240 138		25,628	

Table 3.7
Domestic For-hire Trucking, 1997: Major
Commodity Movements by Region Based on
Tonnage Transported

Tableau 3.7
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
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	26,231	2 498
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	...	...
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	34,365	869
		29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	9,184	755
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	14,529	718
		Subtotal – Sous-total	296,687	12 277
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Inter-regional – Inter-régional	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	12,134	338
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	18,436	218
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	17,298	151
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	9,110	121
		09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	6,729	106
		Subtotal – Sous-total	137,102	1 764
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique		Total	433,789	14 041
Québec	Intra-regional – Intra-régional	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	93,705	6 189
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	36,892	2 180
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	23,571	1 770
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	85,222	1 650
		29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	20,283	1 332
		Subtotal – Sous-total	621,759	25 707
Québec	Inter-regional – Inter-régional	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	131,744	1 300
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	29,624	1 048
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	34,066	1 031
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	33,310	804
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	45,863	578
		Subtotal – Sous-total	624,218	9 912
Quebec – Québec		Total	1,245,977	35 619
Ontario	Intra-regional – Intra-régional	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	83,844	6 694
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	45,081	6 394
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	41,899	3 958
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	59,904	3 283
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	141,107	2 957
		Subtotal – Sous-total	1,106,589	47 115

Table 3.7
Domestic For-hire Trucking, 1997: Major
Commodity Movements by Region Based on
Tonnage Transported – concluded

Tableau 3.7
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Principaux mouvements de marchandises par région,
selon les tonnes transportées – fin

Origin		Commodity		Revenues	Tonnage
Origine		Produit		Recettes	Tonnes
				(\$'000)	('000)
Ontario	Inter-regional – Inter-régional	99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	275,335	2 030
		14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	121,748	1 195
			Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	50,972	1 011
		35	Paper and Paperboard – Papier et carton	27,993	484
		47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	31,227	462
Subtotal – Sous-total				1,160,667	10 642
Ontario				2,267,256	57 757
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Intra-regional – Intra-régional	43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	109,176	6 626
		23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	43,806	2 689
		47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	69,751	2 343
		27	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	36,499	2 046
		44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	68,024	1 968
Subtotal – Sous-total				1,081,140	33 701
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Inter-regional – Inter-régional	43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	41,163	1 093
		99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	77,143	625
		14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	59,323	501
		01	Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	38,373	297
		33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	17,651	229
Subtotal – Sous-total				556,722	5 426
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.				1,637,862	39 127
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Intra-regional – Intra-régional	23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	120,361	7 430
		33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	46,867	2 631
		29	Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	15,053	1 178
		43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	25,875	1 122
		99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	40,294	806
Subtotal – Sous-total				495,951	18 080
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Inter-regional – Inter-régional	33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	24,908	533
		99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	43,816	373
		14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	23,115	214
		44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	11,318	194
		43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	3,808	182
Subtotal – Sous-total				296,240	3 139
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires				792,191	21 219
Canada				6,377,075	167 763

Table 3.8
For-hire Trucking, 1997: Distribution of Domestic
Truck Traffic by Commodity Group

Tableau 3.8
Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Ventilation du
trafic intérieur par groupe 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	0
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs	17	14	18	14
Crude materials, inedible – Matières brutes non comestibles	11	28	16	7
Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles	31	41	39	23
End products, inedible – Produits finals non comestibles	26	9	13	33
General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé	15	7	12	24
Total	100	100	100	100

Note: Components may not add up to totals due to rounding. – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de produits

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		'000	
001 Cattle – Bovins	18,990	67	535	58	359 617	41	26	130
011 Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	86,022	18	1 086	29	1 100 907	15	350	10
051 Dairy products – Produits laitiers	84,566	19	2 537	16	827 609	21	233	24
061 Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	33,734	38	2 400	18	688 276	25	80	66
062 Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	19,295	64	666	44	271 582	52	39	104
064 Other bakery products – Autres produits de boulangerie	29,047	43	317	77	220 740	63	134	41
075 Fruit juice concentrates (10% or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre)	19,576	62	451	63	317 697	46	35	111
091 Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais or réfrigérés	37,451	35	858	33	561 503	27	81	65
101 Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	18,754	69	823	36	251 042	54	39	101
104 Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre (y compris les confiseries)	18,196	72	234	91	227 327	57	130	46
146 Other food preparations – Autres préparations alimentaires	450,042	2	7 102	6	5 255 408	2	1,476	3
159 Complete feed – Aliments complets	18,803	68	651	47	221 241	60	75	68
171 Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	31,993	39	1 484	24	617 957	26	92	59
172 Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	28,342	44	951	31	373 858	37	142	38
173 Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	27,522	46	664	45	318 718	45	101	56
231 Logs and bolts – Billes et billots	105,150	13	7 840	4	1 584 547	8	246	20
238 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	235,974	3	13 148	1	3 407 872	4	506	6
239 Other crude wood materials – Autres matières de bois brutes	6,370	138	698	43	133 647	87	24	134
253 Copper in ores, concentrates, matte and scrap – Cuivre, minerais, concentrés, matte et déchets	8,827	113	700	42	151 201	79	20	149
259 Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	21,535	56	...	20	470 037	30	57	80
261 Coal – Houille	4,288	160	836	35	70 285	127	23	139
262 Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	24,995	49	1 772	23	310 006	48	62	76
263 Natural gas & other crude bituminous substances – Gaz naturel & autres substances bitumineuses brutes	...	74	...	51	...	33	...	170
276 Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	51,078	29	5 859	10	1 016 092	17	191	31
279 Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	63,424	26	4 684	12	1 545 781	10	146	37
291 Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts	94,982	17	5 946	9	1 332 410	13	247	19
331 Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	164,010	5	7 125	5	3 802 674	3	261	17
339 Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois	23,665	52	779	39	449 618	32	52	87
351 Paper for printing – Papier d'impression	114,062	9	3 339	14	2 008 624	6	259	18
357 Building paper and board – Papier et panneaux de construction	22,377	55	944	32	388 487	35	49	91

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – continued

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de produits – suite

Commodity – Produit	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
371 Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entières. ou en partie de coton	35,908	36	275	80	220 964	62	244	22
401 Inorganic acids & oxygen comp. of non-met. or metalloid – Acides inorgan. & comp. d'oxy de prod. non mét. ou mét.	20,276	60	773	40	255 432	53	36	108
402 Inorganic bases & metal oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & pérox. métal.	40,025	32	1 314	25	380 223	36	61	77
404 Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	28,095	45	842	34	370 315	39	56	84
416 Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & mat. fertilisants	60,078	27	2 531	17	1 211 511	14	82	64
423 Plastics materials, not shaped – Matières plastiques, non façonnées	19,257	65	630	48	213 413	65	38	106
425 Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique	40,379	31	799	38	303 026	50	153	35
428 Paints and related paint products – Peintures et produits connexes	29,661	42	377	68	225 892	58	224	25
429 Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles	77,924	22	1 173	27	816 570	22	334	11
431 Gasoline – Essence	74,994	23	6 188	8	1 344 402	12	244	23
432 Fuel oil – Mazout	109,319	11	6 758	7	1 887 370	7	223	26
436 Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	29,749	41	1 161	28	392 576	34	45	94
439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	64,026	25	3 086	15	994 409	18	139	40
443 Castings & forgings, iron & steel (exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages de fer & d'acier (sauf tuyaux & raccords)	20,087	61	443	64	314 382	47	48	92
445 Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	156,579	6	8 802	3	2 818 494	5	373	9
448 Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	84,069	20	1 817	22	878 183	20	204	27
451 Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	21,313	58	571	53	485 214	28	39	100
452 Copper and copper alloys – Cuivre et alliages de cuivre	19,359	63	554	55	308 920	49	63	75
461 Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture	24,502	50	318	76	214 723	64	130	45
465 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	50,392	30	455	62	334 128	44	330	12
469 Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	31,915	40	706	41	467 257	31	116	49
473 Glass basic products – Produits de base en verre	35,546	37	652	46	372 974	38	125	47
475 Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	111,903	10	5 132	11	1 365 563	11	182	32
479 Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	120,344	8	4 068	13	1 578 530	9	291	15
494 Tile, floor & wall covering (exc. wood, met., cer. & etc) – Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois)	21,353	57	210	96	119 720	96	295	14
509 Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction	54,893	28	378	67	344 219	42	244	21

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – concluded

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de produits – fin

Commodity – Produit	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
521 Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétrole et gaz	102,950	14	804	37	363 668	40	202	28
581 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	99,858	15	1 053	30	340 557	43	843	5
583 Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc.	65,927	24	604	50	195 106	69	436	7
588 Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	156,525	7	1 865	21	809 025	23	1,023	4
621 Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	38,853	34	535	57	274 100	51	272	16
637 Electronic equip. components, chassis & cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique	23,030	53	139	112	172 899	74	131	44
681 Electric lighting fixtures and portable lamps – Appareils d'éclairage électriques & lampes portatives	13,596	87	71	148	72 913	126	116	50
686 Wiring devices – Dispositifs de câblage	14,689	85	74	146	80 290	122	163	34
697 Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels électriques divers	18,697	70	116	124	89 272	115	121	48
741 Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	39,493	33	218	95	211 336	67	202	29
763 Miscellaneous equipment – Matériel divers	26,753	48	172	102	123 700	93	95	57
788 Other apparel – Autres vêtements	20,491	59	115	125	121 142	95	169	33
841 Floor coverings – Couvre-sols	15,472	79	...	115	83 203	119	147	36
867 Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagés)	178,282	4	341	73	478 234	29	133	42
879 Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	24,302	51	187	100	164 703	75	142	39
899 Other printed matter – Autres imprimés	27,182	47	277	79	223 683	59	200	30
901 Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau	9,417	110	63	157	41 233	161	131	43
951 Shipping and distribution containers and closures – Récip., contenants, conteneurs & fermet. pour livr. & distrib.	99,460	16	1 910	19	889 016	19	426	8
964 Paper end-products – Produits finals en papier	77,995	21	1 272	26	764 675	24	324	13
991 Mail – Courrier	105,165	12	630	49	1 049 356	16	1,619	2
995 General freight – Fret général	854,458	1	11 243	2	7 820 521	1	4,414	1
Total for all commodities – Total pour tous les produits	6,377,075		167 763		72 240 138		25,628	

Table 3.10

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues)

Commodity – Produit	Revenues	Tonnes	Tonne-	Shipments
	Recettes		kilometres		Expéditions
	\$'000	'000	Tonnes-	'000
			kilomètres	
SHIPMENT WEIGHT <= 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION <=10 000 kg				
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	569,470	3 035	2 642 191	5,506
58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires	283,418	2 262	943 767	2,228
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	187,361	1 437	1 235 193	1,140
86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	171,477	220	362 761	151
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	96,080	492	445 704	767
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	93,397	628	463 921	694
52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	89,847	334	159 377	306
96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	68,935	565	370 509	414
74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	65,440	251	278 760	365
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	61,396	452	266 158	356
50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	59,730	235	199 296	409
95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	56,447	484	235 129	323
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	52,833	338	205 989	303
01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	49,815	309	288 551	422
63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe	45,448	140	193 032	320
TOTAL (<= 10 000 kg)	2,753,457	16 291	11 999 428	19,597
SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg				
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	390,152	8 838	6 227 685	527
23 Crude Wood Materials – Matière de bois brutes	332,829	21 914	5 191 444	736
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	283,114	5 986	4 363 870	374
43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	269,995	17 326	4 672 681	572
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	237,797	11 681	4 345 171	402
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	229,584	10 014	3 336 206	346
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	202,017	8 898	4 737 489	307
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	127,802	4 643	2 564 472	192
27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	123,328	11 295	2 689 154	347
40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	106,722	3 652	1 278 253	125
29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	89,175	5 895	1 318 341	227
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	80,712	2 455	1 156 522	106
41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	73,541	3 279	1 395 497	99
05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel	66,241	2 353	730 187	134
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	65,768	1 595	994 564	72
TOTAL (> 10 000 kg)	3,623,618	151 471	60 240 881	6,032
GRAND TOTAL	6,377,075	167 763	72 240 309	25,628

Tableau 3.10

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Statistiques choisies pour des groupes de produits selon le poids (classées en fonction des recettes)

Table 3.11

**Domestic For-hire Trucking, 1997: 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	460	332
Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	959	679
Ontario	1,183	1,084
Québec	750	496
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	272	161
Total	3,624	2,753
Tonnes	'000	'000
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	19 664	1 555
Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	35 178	3 948
Ontario	51 360	6 397
Québec	32 232	3 388
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	13 037	1 003
Total	151 471	16 291

Tableau 3.11

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
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	7 663	1 388
Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	16 241	2 802
Ontario	19 254	5 273
Québec	12 571	1 994
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	4 511	543
Total	60 241	11 999
Shipments – Expéditions	'000	'000
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	739	1,920
Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	1,330	4,724
Ontario	2,117	6,769
Québec	1,337	3,597
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	509	2,586
Total	6,032	19,597

Table 3.12

**Domestic For-hire Trucking, 1997: 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-kilomètres	Expéditions
	%			
Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg	4	0	0	26
100 to 999 kg – 100 à 999 kg	14	2	4	34
1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg	8	2	3	9
2 000 to 4 499 kg – 2 000 à 4 499 kg	8	2	4	5
4 500 to 9 999 kg – 4 500 à 9 999 kg	11	5	7	4
10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg	19	17	21	7
20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg	18	26	28	7
30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg	16	41	29	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	0	1	1	0
Total	100	100	100	100

Note: Components may not add up to totals due to rounding. – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.13

Domestic For-hire Trucking, 1997: 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
Live animals							
Revenues	\$'000	... ¹	...	349	862	2,577	20,905
Tonnes	'000	... ¹	2	...	12	64	531
Tonne-kilometres	'000	... ¹	...	1 810	...	22 879	163 764
Shipments	'000	... ¹	4	3	4	9	35
Food, feed, beverages and tobacco							
Revenues	\$'000	19,729	104,322	57,663	88,519	131,310	315,914
Tonnes	'000	29	491	427	878	1 888	6 638
Tonne-kilometres	'000	17 832	387 956	336 194	635 159	1 206 225	3 959 724
Shipments	'000	568	1,260	294	283	271	442
Crude materials, inedible							
Revenues	\$'000	1,583	21,431	6,337	9,666	10,489	108,848
Tonnes	'000	1	57	30	69	173	4 153
Tonne-kilometres	'000	945	26 409	19 334	...	102 521	1 492 112
Shipments	'000	25	95	21	21	24	253
Fabricated materials, inedible							
Revenues	\$'000	40,810	171,603	74,643	95,394	126,629	254,597
Tonnes	'000	48	624	427	830	1 862	6 984
Tonne-kilometres	'000	33 628	478 596	319 625	561 178	1 105 501	3 316 458
Shipments	'000	1,009	1,717	304	273	265	446
End products, inedible							
Revenues	\$'000	109,190	410,195	280,506	228,735	250,401	246,227
Tonnes	'000	103	1 265	1 980	1 174	2 058	4 700
Tonne-kilometres	'000	99 867	1 204 749	958 106	864 498	1 488 221	2 646 599
Shipments	'000	2,220	3,528	1,518	396	304	332
General or unclassified freight							
Revenues	\$'000	81,033	198,500	64,498	73,439	161,522	278,393
Tonnes	'000	71	691	349	539	1 510	5 823
Tonne-kilometres	'000	55 503	583 223	279 899	421 889	1 447 787	3 831 532
Shipments	'000	2,903	1,985	250	184	204	391
Total							
Revenues	\$'000	252,365	906,993	483,996	496,615	682,928	1,224,884
Tonnes	'000	251	3 131	3 217	3 503	7 556	28 829
Tonne-kilometres	'000	207 842	2 681 797	1 914 970	2 539 774	5 373 129	15 410 188
Shipments	'000	6,726	8,589	2,390	1,162	1,077	1,899

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 1997 : Certaines estimations selon la section de produits 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		
Animaux vivants						
24,674	...	618 ¹	... ¹	53,613	\$'000	Recettes
...	...	52 ¹	... ¹	1 718	'000	Tonnes
461 321	50 836	... ¹	... ¹	727 765	'000	Tonnes-kilomètres
35	4	1 ¹	... ¹	94	'000	Expéditions
Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs						
263,792	68,247	2,468	...	1,052,990	\$'000	Recettes
7 869	4 410	158	...	22 985	'000	Tonnes
5 066 706	1 441 978	66 578	...	13 147 727	'000	Tonnes-kilomètres
335	125	3	...	3,554	'000	Expéditions
Matières brutes non comestibles						
209,254	330,645	22,984	1,910	723,146	\$'000	Recettes
12 451	27 942	2 216	136	47 228	'000	Tonnes
3 110 238	6 533 663	462 276	41 256	11 838 427	'000	Tonnes-kilomètres
489	774	45	2	1,750	'000	Expéditions
Demi-produits non comestibles						
494,722	608,634	77,591	11,700	1,956,322	\$'000	Recettes
18 299	34 062	5 112	946	69 194	'000	Tonnes
8 317 257	11 849 486	1 962 226	420 552	28 364 504	'000	Tonnes-kilomètres
746	928	103	13	5,775	'000	Expéditions
Produits finals non comestibles						
79,839	20,823	3,048	2,417	1,631,382	\$'000	Recettes
2 344	855	128	157	14 764	'000	Tonnes
1 532 867	371 451	60 999	...	9 291 865	'000	Tonnes-kilomètres
103	24	2	2	8,422	'000	Expéditions
Fret ordinaire ou non classé						
86,740	14,631	... ¹	... ¹	959,623	\$'000	Recettes
2 248	581	... ¹	... ¹	11 873	'000	Tonnes
1 850 589	349 973	... ¹	... ¹	8 869 876	'000	Tonnes-kilomètres
100	16	... ¹	... ¹	6,033	'000	Expéditions
Total						
1,159,021	1,045,511	106,961	17,800	6,377,075	\$'000	Recettes
44 121	67 977	7 698	1 479	167 763	'000	Tonnes
20 338 977	20 597 387	2 568 630	607 479	72 240 138	'000	Tonnes-kilomètres
1,808	1,871	155	20	25,628	'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, 1997: Selected Estimates by Originating Region by Weight Category

Origin		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	30,497	42,501	26,619	23,522	39,607	82,431
Tonnes	'000	33	188	205	184	422	1 986
Tonne-kilometres	'000	15 035	103 463	87 990	95 123	267 089	1 011 050
Shipments	'000	1,741	578	152	60	61	131
Québec							
Revenues	\$'000	46,862	166,943	81,567	84,137	125,420	274,980
Tonnes	'000	45	611	610	665	1 649	7 816
Tonne-kilometres	'000	34 764	436 977	311 268	409 044	888 217	3 229 345
Shipments	'000	1,007	1,726	455	221	233	503
Ontario							
Revenues	\$'000	98,000	363,363	192,445	195,127	270,887	452,227
Tonnes	'000	82	1 189	1 302	1 443	3 087	10 383
Tonne-kilometres	'000	93 026	1 246 955	852 078	1 154 647	2 256 904	5 430 176
Shipments	'000	1,951	3,122	971	484	438	693
Manitoba, Saskatchewan and Alberta							
Revenues	\$'000	52,443	209,006	123,098	133,815	173,765	295,127
Tonnes	'000	66	781	766	850	1 717	6 073
Tonne-kilometres	'000	42 948	570 477	432 610	612 226	1 321 425	4 101 549
Shipments	'000	1,485	2,194	566	280	245	394
British Columbia and the Territories							
Revenues	\$'000	24,563	125,181	60,266	60,015	73,248	120,119
Tonnes	'000	25	362	334	361	680	2 571
Tonne-kilometres	'000	22 070	323 925	231 025	268 739	639 498	1 638 072
Shipments	'000	543	968	247	117	99	177
Canada							
Revenues	\$'000	252,365	906,993	483,996	496,615	682,928	1,224,884
Tonnes	'000	251	3 131	3 217	3 503	7 556	28 829
Tonne-kilometres	'000	207 842	2 681 797	1 914 970	2 539 774	5 373 129	15 410 188
Shipments	'000	6,726	8,589	2,390	1,162	1,077	1,899

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 1997: Certaines estimations selon la région d'origine et la catégorie 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		Origine
Province de l'Atlantique						
115,430	67,254	5,852	... ¹	433,789	\$'000	Recettes
5 057	5 425	540	... ¹	14 041	'000	Tonnes
2 007 863	1 346 893	117 790	... ¹	5 054 239	'000	Tonnes-kilomètres
204	156	11	... ¹	3,095	'000	Expéditions
Québec						
206,851	236,123	21,764	1,330	1,245,977	\$'000	Recettes
8 293	14 605	1 214	112	35 619	'000	Tonnes
3 568 505	4 974 968	658 409	53 823	14 565 319	'000	Tonnes-kilomètres
340	427	22	1	4,934	'000	Expéditions
Ontario						
334,022	336,671	21,218	3,295	2,267,256	\$'000	Recettes
12 346	25 736	1 886	301	57 757	'000	Tonnes
6 029 522	6 810 423	511 167	141 687	24 526 546	'000	Tonnes-kilomètres
515	705	39	4	8,886	'000	Expéditions
Manitoba, Saskatchewan et Alberta						
316,864	285,434	41,971	6,342	1,637,862	\$'000	Recettes
10 544	15 387	2 641	303	39 127	'000	Tonnes
5 545 652	5 380 926	862 133	173 436	19 043 373	'000	Tonnes-kilomètres
441	406	55	4	6,054	'000	Expéditions
Colombie-Britannique et les territoires						
185,854	120,029	16,156	6,759	792,191	\$'000	Recettes
7 881	6 824	1 419	762	21 219	'000	Tonnes
3 187 435	2 084 177	419 132	236 592	9 050 663	'000	Tonnes-kilomètres
308	178	28	10	2,659	'000	Expéditions
Canada						
1,159,021	1,045,511	106,961	17,800	6,377,075	\$'000	Recettes
44 121	67 977	7 698	1 479	167 763	'000	Tonnes
20 338 977	20 597 387	2 568 630	607 479	72 240 138	'000	Tonnes-kilomètres
1,808	1,871	155	20	25,628	'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, 1997: 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	1,695	5,305	11,598	5,008	7,236	7,177
Tonnes	'000	90	220	491	171	291	247
Tonne-kilometres	'000	3 296	15 453	69 410	41 874	110 787	151 731
Shipments	'000	7	13	27	10	14	11
Food, feed, beverages and tobacco							
Revenues	\$'000	25,421	58,559	99,630	90,477	117,001	135,300
Tonnes	'000	1 567	3 123	4 354	3 252	3 048	2 697
Tonne-kilometres	'000	54 296	231 268	637 202	826 289	1 192 820	1 639 207
Shipments	'000	177	356	509	499	556	465
Crude materials, inedible							
Revenues	\$'000	31,100	74,211	174,789	110,652	146,883	71,032
Tonnes	'000	5 846	8 917	13 666	6 916	6 568	2 557
Tonne-kilometres	'000	217 669	650 665	2 056 669	1 706 402	2 542 930	1 538 873
Shipments	'000	201	308	473	268	245	114
Fabricated materials, inedible							
Revenues	\$'000	64,145	131,534	203,992	210,978	281,332	334,920
Tonnes	'000	6 633	11 432	12 558	9 771	9 565	9 187
Tonne-kilometres	'000	244 094	826 591	1 813 208	2 444 153	3 728 847	5 675 033
Shipments	'000	396	683	927	855	860	839
End products, inedible							
Revenues	\$'000	42,922	84,267	136,688	136,901	200,618	236,277
Tonnes	'000	1 393	1 684	2 326	1 876	2 228	2 080
Tonne-kilometres	'000	48 915	121 802	333 847	478 175	862 502	1 260 434
Shipments	'000	532	745	1,149	1,106	1,348	1,188
General or unclassified freight							
Revenues	\$'000	24,230	29,767	63,918	67,092	97,305	166,266
Tonnes	'000	1 004	1 007	1 321	1 316	1 554	2 416
Tonne-kilometres	'000	35 324	73 788	194 442	338 986	630 206	1 463 368
Shipments	'000	214	378	762	808	977	957
Total							
Revenues	\$'000	189,513	383,644	690,615	621,110	850,374	950,973
Tonnes	'000	16 533	26 382	34 716	23 302	23 254	19 185
Tonne-kilometres	'000	603 595	1 919 563	5 104 776	5 835 879	9 068 092	11 728 657
Shipments	'000	1,528	2,482	3,847	3,548	4,000	3,575

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 1997 : 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
4,220	2,159	9,215	53,613	\$'000	Recettes
84	...	71	1 718	'000	Tonnes
72 257	...	200 277	727 765	'000	Tonnes-kilomètres
5	2	4	94	'000	Expéditions
					Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
81,591	147,756	297,254	1,052,990	\$'000	Recettes
1 201	1 675	2 068	22 985	'000	Tonnes
1023 403	2 031 197	5 512 070	13 147 727	'000	Tonnes-kilomètres
224	367	401	3,554	'000	Expéditions
					Matières brutes non comestibles
50,626	38,938	24,915	723,146	\$'000	Recettes
1 649	816	293	47 228	'000	Tonnes
1475 462	970 069	679 687	11 838 427	'000	Tonnes-kilomètres
66	44	31	1,750	'000	Expéditions
					Demi-produits non comestibles
201,403	217,114	310,903	1,956,322	\$'000	Recettes
4 374	3 562	2 113	69 194	'000	Tonnes
3 771 543	4 220 066	5 640 971	28 364 504	'000	Tonnes-kilomètres
352	351	512	5,775	'000	Expéditions
					Produits finals non comestibles
113,238	168,375	512,096	1,631,382	\$'000	Recettes
757	944	1 475	14 764	'000	Tonnes
648 347	1 135 449	4 402 384	9 291 865	'000	Tonnes-kilomètres
484	588	1,282	8,422	'000	Expéditions
					Fret ordinaire ou non classé
67,616	126,038	317,389	959,623	\$'000	Recettes
656	1 073	1 526	11 873	'000	Tonnes
559 633	1 306 547	4 267 589	8 869 876	'000	Tonnes-kilomètres
376	655	905	6,033	'000	Expéditions
					Total
518,693	700,380	1,471,772	6,377,075	\$'000	Recettes
8 723	8 122	7 545	167 763	'000	Tonnes
7 550 648	9 726 008	20 702 978	72 240 138	'000	Tonnes-kilomètres
1,506	2,008	3,135	25,628	'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, 1997: Selected Ratios
for the 10 Major Commodity Divisions Based on
Revenues

Tableau 3.16
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Certains ratios pour les 10 principales divisions de
produits fondés sur les recettes

Commodity – Produit	Estimated Revenues	Estimated Revenue per Shipment	Estimated Revenue per Tonne	Estimated Weight per Shipment
	Recettes estimatives	Recettes estimatives par expédition	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatif par expédition
	\$'000	\$	\$	kg
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	959,623	159.06	1,871.23	1 968
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	470,475	310.76	376.10	4 903
23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	354,631	446.93	46.87	27 744
58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	333,057	143.36	480.43	1 566
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	299,192	395.02	302.00	16 019
43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	292,726	426.51	100.59	25 579
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	282,417	434.74	341.52	15 936
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	227,645	505.95	257.56	20 166
86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	183,468	1,139.62	1,164.18	2 583
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	174,110	217.54	546.10	3 852

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

International Trade

As measured by the dollar value of goods, Canada's total exports in 1997 rose by 8% and imports rose by 14% compared to the previous year. Exports to, and imports from, the United States increased by 9% and 15% respectively. In 1997, trade with the United States, Canada's principal trading partner, accounted for 81% of Canada's exports and 68% of its imports.

Table 3.17
Canada's Exports and Imports by Dollar Value of Goods, 1996 and 1997⁴

	1996	1997	Variation	
	\$'000,000,000		%	
Total Exports	259	281	8	Exportations totales
Total Imports	233	272	14	Importations totales
Exports to the United States	209	229	9	Exportations aux États-Unis
Imports from the United States	157	184	15	Importations des États-Unis

⁴ **Sources:** Exports, *Merchandise Trade, 1997, Statistics Canada, Catalogue N° 65-202*
Imports, *Merchandise Trade, 1997, Statistics Canada, Catalogue N° 65-203*

⁴ **Source:** *Exportations, commerce de marchandises, 1997, Statistique Canada, N° 65-202 au catalogue*
Importations, commerce de marchandises, 1997, Statistique Canada, N° 65-203 au catalogue

These trade figures, measured by the dollar value of the goods, neither reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States nor the nationality of the carriers involved. Trade statistics include all modes of transport and data for private carriers as well as both Canada- and United States-based carriers. Freight moved by rail consisted primarily of low-value, bulk commodities.

Ces chiffres sur le commerce, 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 des marchandises en vrac ayant peu de valeur.

Trade between Canada and the United States depends heavily on the trucking industry for quick, dependable and inexpensive delivery of goods. In 1997, the trucking industry delivered 58% of the exports from Canada to the United States and 79% of imports from the United States into Canada.

Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier pour l'acheminement rapide, fiable et peu coûteux des marchandises. En 1997, l'industrie du camionnage a acheminé 58 % des exportations canadiennes aux États-Unis et 79 % des importations canadiennes en provenance des États-Unis.

In 1997, transborder shipments represented 19% of the total number of shipments carried by the large Canada-based for-hire carriers and generated 40% of total revenues. Considering revenues earned for these shipments, this activity seems to be a lucrative niche for Canada-based carriers.

En 1997, les expéditions transfrontalières ont représenté 19 % du nombre total d'expéditions acheminées par les grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ont rapporté 40 % des recettes totales. Compte tenu des recettes déclarées pour ces expéditions, cette activité semble être un créneau de marché intéressant pour les transporteurs domiciliés au Canada.

Transborder activity can be broken down into south-bound (to the United States) and north-bound (from the United States) deliveries.

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

The shipments going south dominated the transborder trucking activity in 1997 with 57% of revenues earned from this activity and 58% of the tonne-kilometres performed (see Figure 3.3).

Les expéditions destinées vers le sud ont dominé les activités transfrontalières de camionnage en 1997 avec 57 % des recettes tirées de cette activité et 58 % des tonnes-kilomètres réalisées. (Voir figure 3.3).

Figure 3.2

Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking

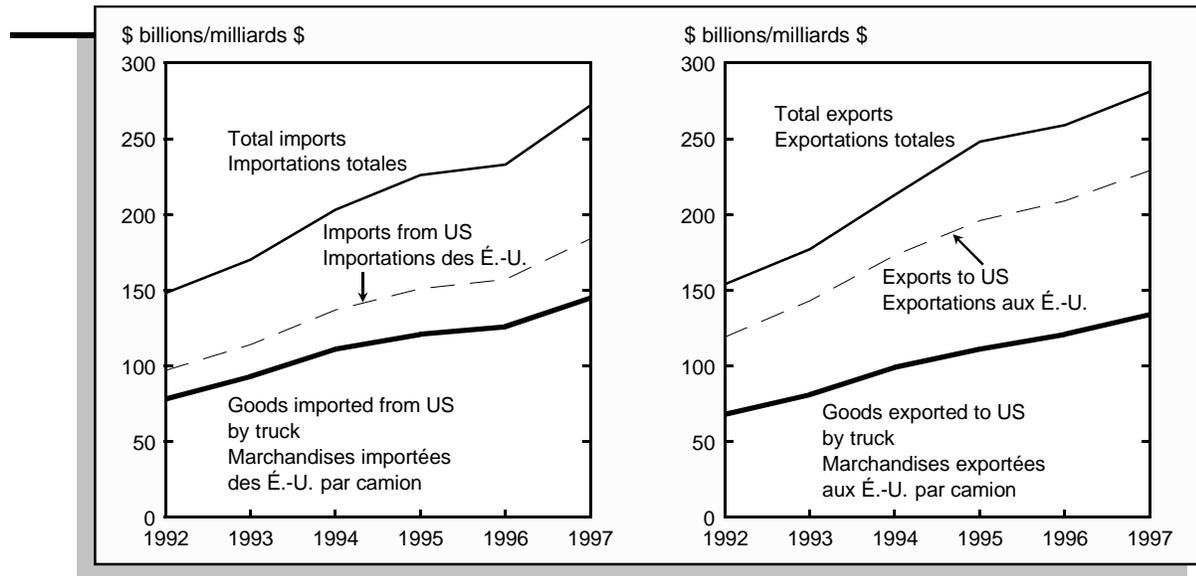


Figure 3.2

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

Sources: Exports, Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue N° 65-202
Imports, Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue N° 65-203

Source : Exportations, commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, N° 65-202 au catalogue
Importations, commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, N° 65-203 au catalogue

Figure 3.3

Transborder activity makes a significant impact on total trucking activity

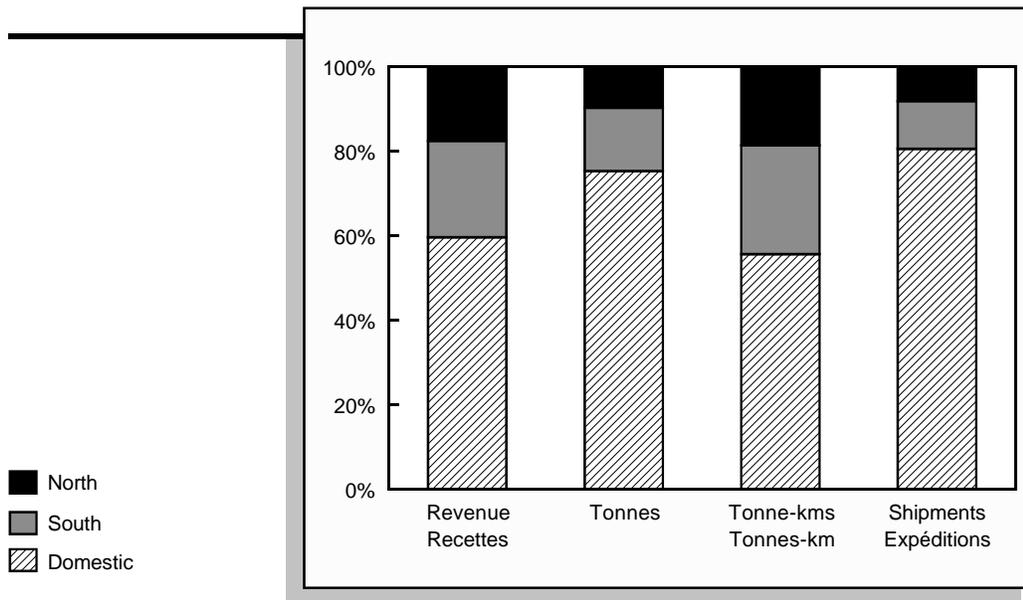


Figure 3.3

Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage

With revenues of \$313 million, deliveries of *road motor vehicles, parts and accessories* generated the most revenues of all commodities trucked to the United States. *General or unclassified freight* and *paper and paperboard* generated revenues of \$261 million and \$215 million respectively.

Avec des recettes de 313 millions de dollars, les livraisons de *véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires* ont constitué la plus grande part des recettes tirées du transport de marchandises aux États-Unis. Les groupes du *fret ordinaire ou non classé* et le *papier et le carton* ont rapporté des recettes de 261 et 215 millions de dollars respectivement.

Canadian carriers moved a significant number of shipments into Canada. Shipments north bound account for 43% of revenues generated by transborder activities and 42% of tonne-kilometres performed.

As for shipments from the United States, *general or unclassified freight* constituted the greatest amount of trucked goods. These shipments generated revenues of \$320 million. Not surprisingly, fruits and vegetables were also among the top ten commodities trucked north, into Canada.

Les transporteurs canadiens ont acheminé un nombre important d'expéditions au Canada. Les expéditions vers le nord ont représenté 43 % des recettes tirées du trafic transfrontalier et 42 % des tonnes-kilomètres réalisées.

Du côté des acheminements en provenance des États-Unis, le groupe du *fret ordinaire ou non classé* a constitué les plus importantes marchandises transportées par camion. Ces livraisons ont rapporté des recettes de 320 millions de dollars. Comme on pouvait s'y attendre, les denrées périssables que sont les fruits et légumes se sont également classées à l'intérieur des 10 principales marchandises transportées par camion en direction du nord, soit vers le Canada.

Table 3.18
For-Hire Trucking, 1997: Southbound Movements of Goods, Canada - U.S.

Tableau 3.18
Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements nord-sud de marchandises, Canada - États-Unis

Region of Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine	Destination 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	89,624	1 896	1 505 032	99	925
	North Central – Centre-Nord	14,775	119	274 280	13	2 330
	South – Sud	39,422	307	717 151	21	2 447
	West – Ouest	...	...	...	3	5 153
Total		145,899	2 328	2 529 641	137	1 400
Québec	Northeast – Nord-est	233,116	4 310	2 806 911	291	654
	North Central – Centre-Nord	165,046	1 839	2 544 691	159	1 352
	South – Sud	160,762	1 291	2 400 599	105	1 902
	West – Ouest	32,420	90	394 121	17	4 395
Total		591,344	7 531	8 146 322	571	1 186
Ontario	Northeast – Nord-est	246,854	4 432	2 200 191	512	558
	North Central – Centre-Nord	533,085	9 535	6 878 949	1,515	696
	South – Sud	318,824	2 314	3 380 351	288	1 516
	West – Ouest	109,164	344	1 327 344	74	3 886
Total		1,207,927	16 625	13 786 834	2,389	865
Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	Northeast – Nord-est	23,884	145	450 424	13	3 038
	North Central – Centre-Nord	121,772	1 593	2 454 526	122	1 442
	South – Sud	69,599	404	1 274 337	35	3 146
	West – Ouest	104,788	1 149	1 660 350	66	1 582
Total		320,043	3 291	5 839 637	235	1 818
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Northeast – Nord-est	11,933	38	174 032	7	4 605
	North Central – Centre-Nord	25,993	162	513 395	20	3 267
	South – Sud	21,005	89	346 992	15	4 156
	West – Ouest	117,193	3 311	2 104 946	203	671
Total		176,124	3 600	3 139 364	245	1 210
Total Canada - United States – Canada - États-Unis		2,441,336	33 376	33 441 798	3,577	1 023

Table 3.19
For-Hire Trucking, 1997: Southbound Movements of
the Top Ten Commodities, Canada - U.S.

Tableau 3.19
Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements
nord-sud des dix principales marchandises,
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	313,018	4 006	3 077 380	1,251
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	260,869	2 988	3 229 716	326
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	215,188	3 509	4 093 519	194
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	200,264	4 227	3 955 585	202
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	122,394	2 277	2 046 802	127
74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	95,936	325	594 369	109
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	78,273	716	858 177	86
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	77,578	1 578	1 117 313	85
96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	73,759	920	1 078 368	78
45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	64,225	954	1 088 733	58
Other commodities – Autres produits	939,833	11 875	12 301 837	1,061
Total Canada - United States – Canada - États-Unis	2,441,336	33 376	33 441 798	3,577

Table 3.20

For-Hire Trucking, 1997: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada - U.S.

Tableau 3.20

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis

Origin	Commodity – Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	22,285	298	377 051	17
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	20,739	...	421 081	22
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ing. alim. et prép. alim.	15,634	161	244 069	10
	62 Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en chaoutchouc	14,553	104	250 786	7
	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	11,623	121	193 767	6
	Other commodities – Autres produits	61,066	1 008	1 042 888	75
	Total		145,899	2 328	2 529 641	137
Québec	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	91,085	1 431	1 537 292	78
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	81,966	841	...	83
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	51,752	845	875 438	42
	45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	45,100	616	804 364	31
	58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Vehicules routiers, pièces et accessoires	36,053	270	351 156	49
	Other commodities – Autres produits	285,388	3 527	3 556 987	288
	Total		591,344	7 531	8 146 322	571
Ontario	58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Vehicules routiers, pièces et accessoires	269,868	3 702	2 668 325	1,192
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	138,675	...	...	178
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	72,852	1 628	1 164 407	88
	74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	62,738	192	337 718	75
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	57,343	1 189	938 251	63
	Other commodities – Autres produits	606,452	8 307	7 052 567	792
	Total		1,207,927	16 625	13 786 834	2,389
Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	00 Live Animals – Animaux vivants	28,355	...	425 388	14
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	26,466	396	726 062	26
	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	26,352	215	499 534	12
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	25,959	350	694 727	17
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	19,619	182	316 568	20
	Other commodities – Autres produits	193,291	1 808	3 177 358	146
	Total		320,043	3 291	5 839 637	235
B.C. and Territories – C.-B. et Territories	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	44,472	1 206	1 026 089	58
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	19,926	303	505 112	15
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	18,018	338	234 116	31
	96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	9,014	69	171 061	6
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	6,114	116	142 785	7
	Other commodities – Autres produits	78,580	1 567	1 060 201	127
	Total		176,124	3 600	3 139 364	245
Total Canada - United States – Canada - États-Unis		2,441,336	33 376	33 441 798	3,577

Table 3.21
For-Hire Trucking, 1997: Northbound Movements of
Goods, U.S. - Canada

Tableau 3.21
Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : 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	21,199	316	305 862	26	1 049
	Quebec – Québec	100,158	2 255	1 443 717	210	632
	Ontario	186,985	3 791	1 809 950	412	532
	Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	18,243	69	229 952	14	3 488
	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	15,268	37	168 927	16	4 611
Total		341,853	6 469	3 958 408	677	737
North Central – Centre-Nord	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	18,059	77	199 102	12	2 545
	Quebec – Québec	94,928	903	1 328 897	105	1 441
	Ontario	397,710	5 617	4 448 333	753	801
	Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	119,326	953	1 729 403	110	2 052
	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	35,375	102	332 170	40	3 371
Total		665,398	7 652	8 037 906	1,020	1 123
South – Sud	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	27,453	157	404 832	14	2 633
	Quebec – Québec	112,439	1 012	1 846 584	99	1 841
	Ontario	279,934	2 374	3 255 999	332	1 440
	Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	83,010	372	1 154 034	50	3 283
	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	26,745	69	273 577	25	4 025
Total		529,581	3 983	6 935 025	520	1 852
West – Ouest	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	1,628	4	22 254	1	5 850
	Quebec – Québec	42,708	193	860 005	20	4 486
	Ontario	97,752	376	1 476 562	75	3 986
	Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	79,318	754	1 244 652	63	1 783
	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	120,703	2 261	1 614 026	222	773
Total		342,109	3 588	5 217 498	382	1 786
Total United States - Canada – États-Unis - Canada		1,878,941	21 693	24 148 837	2,599	1 266

Table 3.22
For-Hire Trucking, 1997: Northbound Movements of
the Top Ten Commodities, U.S. - Canada

Tableau 3.22
Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements
sud-nord des dix principales marchandises,
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	320,320	3 777	4 049 215	426
58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	173,434	1 598	1 317 254	279
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	97,682	1 821	1 778 718	122
09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	94,437	828	1 832 077	44
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	86,288	823	1 072 869	121
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	58,285	500	592 392	124
50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	57,172	255	375 793	93
07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	54,325	607	896 849	36
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	53,178	941	874 878	69
95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	52,832	467	383 081	99
Other commodities – Autres produits	830,988	10 077	10 975 711	1,186
Total United States - Canada – États-Unis - Canada	1,878,941	21 693	24 148 837	2,599

Table 3.23

For-Hire Trucking, 1997: Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. - Canada

Tableau 3.23

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements sud-nord des cinq principales marchandises selon la région d'origine, États-Unis - Canada

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produit	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	61,590	1 095	678 393	128
	58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	21,061	243	154 225	47
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	20,675	560	307 922	38
	95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	18,963	210	117 818	42
	29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	18,677	665	386 929	35
	Other commodities – Autres produits	200,887	3 696	2 313 120	387
	Total		341,853	6 469	3 958 408	677
North Central – Centre-Nord	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	123,513	1 370	1 560 302	164
	58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	108,440	1 107	807 338	187
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	36,246	776	689 077	52
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	28,187	307	331 937	45
	46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	25,381	232	235 362	64
	Other commodities – Autres produits	343,631	3 860	4 413 890	507
	Total		665,398	7 652	8 037 906	1,020
South – Sud	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	91,633	788	1 318 023	74
	58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	38,348	224	309 665	36
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	34,148	276	498 097	30
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	29,662	296	544 160	20
	46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	19,925	144	243 717	29
	Other commodities – Autres produits	315,864	2 256	4 021 363	332
	Total		529,581	3 983	6 935 025	520
West – Ouest	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	71,773	538	1 449 355	28
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	43,584	524	492 498	59
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	25,618	177	455 638	11
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	16,390	120	285 212	14
	63 Communication and Related Equipment – Matériel de communication et matériel connexe	12,891	35	121 548	18
	Other commodities – Autres produits	171,853	2 195	2 413 247	251
	Total		342,109	3 588	5 217 498	382
Total United States - Canada – États-Unis - Canada		1,878,941	21 693	24 148 837	2,599

Section 4 – Comparison of 1997 to 1996

Section 4 – Comparaison de 1997 par rapport à 1996

Due to the changes in methodology in 1997, the results of the 1997 survey cannot be directly compared to the findings of the 1996 survey (please see Chapter 6 for more information). This section, however, looks at the trucking activity of a subset of companies common to both reference years that should provide a good indication of the change in activity of the large companies between the two years.

Given the change in the survey universe, it was difficult to link companies from one year to the next. Nevertheless, 95 of the 114 companies identified in 1996 as Class 1 carriers (companies with operating revenues of \$12 million or more, the major part of which is generated by long-distance shipments) were linked between the two years.

The following comparison of trucking activity between 1996 and 1997 was done for this group of carriers. Although the analysis excludes companies that began operations in 1997 and those that ceased operations in 1996, it represents the growth within the 95 companies and not that of the industry.

En raison des changements apportés à la méthodologie en 1997, on ne peut directement comparer les résultats de l'enquête de 1997 aux conclusions de l'enquête de 1996. (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 communes aux deux années de référence, 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 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, 95 des 114 compagnies désignées en 1996 comme des transporteurs de la classe 1 (soit les compagnies ayant réalisé des recettes d'exploitation de 12 millions de dollars ou plus, et, dont la majeure partie des recettes d'exploitation provient de livraisons sur de longues distances) ont pu être couplées pour les deux années.

La comparaison des activités de transport routier entre 1996 et 1997 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 1997 ni de celles qui ont cessé leurs activités en 1996, les résultats représentent la croissance affichée par les 95 compagnies et non celle du secteur dans son ensemble.

Company characteristics

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

Caractéristiques des compagnies

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

Table 3.24	Tableau 3.24	
Region of domicile in 1996	Région du domicile en 1996	
Region – Région	Surveyed Compagnies enquêtées	In subset Compagnies comprises dans le sous-ensemble
Atlantic – Atlantique	10	8
Québec	19	14
Ontario	49	41
Prairies	27	23
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	9	9
Total	114	95

All regions of domicile are represented in the subset. Like the total Class 1 companies, the majority 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	Tableau 3.25	
Area of operation in 1996	Zone d'activité en 1996	
Area – Zone	Surveyed Compagnies enquêtées	In subset Compagnies comprises dans le sous-ensemble
Canada only – Canada seulement	34	25
Canada and United States – Canada et les États-Unis	80	70

Approximately 72% of the companies of both groups serve both Canadian and U.S. markets. The remainder carried domestic shipments only.

Environ 72 % 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 1996	Genre d'activité en 1996	
Activity – Activité	Surveyed Compagnies enquêtées	In subset Compagnies comprises dans le sous-ensemble
General freight, – less than truckload – Fret général, – charge partielle	38	29
General freight – truckload – Fret général – charge complète	29	25
Liquid bulk – Liquides en vrac	15	12
Forest products – Produits forestiers	2	2
Building materials – Matériel de construction	4	4
Refrigerated solids – Produits solides réfrigérés	7	6
Vanlines – Déménageurs	4	4
Other – Autre	15	13

The type of activity for the companies was also similar between the two groups with the majority of the groups classified as general freight carriers.

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

Table 3.27
Trucking activity in 1996

Tableau 3.27
Activité du camionnage en 1996

	Surveyed	in subset	Subset as a % of Class 1		
	Enquêtées	dans le sous-ensemble	Sous ensemble en % de la Classe 1	%	
Revenues	\$ 000,000	4,376	3,919	90	\$ 000,000
Tonnes	000 000	76.9	67.1	87	000 000
Tonne-km	000 000	46 669	42 536	91	000 000
Shipments	000,000	19.7	15.4	78	000,000
					Recettes
					Tonnes
					Tonnes-km
					Expéditions

In addition to the similarity in the types of activities of the companies, the 95 companies in the subset represent a large portion of the activity of all 114 Class 1 companies surveyed in 1996. They earned 90% of the total transportation revenues attributed to the largest for-hire carriers and carried 78% of the shipments.

Outre la similitude du genre d'activité des compagnies, les 95 compagnies du sous-ensemble représentent une forte proportion de l'activité de l'ensemble des 114 compagnies de la classe 1 visées par l'enquête en 1996. Elles ont obtenu 90 % des recettes totales au titre du transport attribuées aux grands transporteurs pour compte d'autrui et ont acheminé 78 % des expéditions.

Total Activity

In 1997, these 95 carriers saw growth greater than the economy, which grew 4% as a whole. Revenues and shipments jumped 6% and 9% respectively. The tonnage of freight hauled increased by 5% and tonne-kilometres performed increased by 2%.

Trafic total

Durant 1997, ces 95 transporteurs ont connu une croissance supérieure à celle de l'ensemble de l'économie qui avait augmenté de 4 % durant cette période. Les recettes et les expéditions ont fait un bond de 6 % et 9 % respectivement. Le tonnage de marchandises transportées a grimpé de 5 % et les tonnes-kilomètres effectuées ont augmenté de 2 %.

Table 3.28
Trucking activity in subset in 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96			
					Taux de changement annuel 1997/96		
					%		
Revenues	\$ 000,000	3,919	4,161	6	\$ 000,000	Recettes	
Tonnes	000 000	67.1	70.5	5	000 000	Tonnes	
Tonne-km	000 000	42 536	43 300	2	000 000	Tonnes-km	
Shipments	000,000	15.4	16.8	9	000,000	Expéditions	
Revenue per Tonne-km	\$	2.31	2.84	23	\$	Recettes par tonne-km	
Revenue per Shipment	\$	253.90	248.01	-2	\$	Recettes par expédition	
Weight per Shipment	kg	4 344	4 204	-3	kg	Poids par expédition	
Distance per Shipment	km	900	865	-4	km	Distance par expédition	

Domestic Activity

Just like the overall growth in 1997, domestic activity also had strong growth. Tonnage hauled increased by 5% in spite of the 1% decrease in tonne-kilometres performed. Revenues and shipments showed results similar to those of total activity with an increase of 5% and 9% respectively.

Tableau 3.28
Activité du camionnage dans le sous-ensemble en 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96			
					Taux de changement annuel 1997/96		
					%		
Revenues	\$ 000,000	3,919	4,161	6	\$ 000,000	Recettes	
Tonnes	000 000	67.1	70.5	5	000 000	Tonnes	
Tonne-km	000 000	42 536	43 300	2	000 000	Tonnes-km	
Shipments	000,000	15.4	16.8	9	000,000	Expéditions	
Revenue per Tonne-km	\$	2.31	2.84	23	\$	Recettes par tonne-km	
Revenue per Shipment	\$	253.90	248.01	-2	\$	Recettes par expédition	
Weight per Shipment	kg	4 344	4 204	-3	kg	Poids par expédition	
Distance per Shipment	km	900	865	-4	km	Distance par expédition	

Trafic intérieur

À l'instar de la croissance globale enregistrée en 1997, le trafic intérieur a aussi connu une forte croissance. Le tonnage acheminé a augmenté de 5 % malgré la diminution de 1 % des tonnes-kilomètres. Les recettes et les expéditions ont enregistré des résultats similaires à l'activité totale avec une augmentation de 5 % et 9 % respectivement.

Table 3.29
Domestic activity in subset in 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96			
					Taux de changement annuel 1997/96		
					%		
Revenues	\$ 000,000	2,711	2,850	5	\$ 000,000	Recettes	
Tonnes	000 000	52.6	55.0	5	000 000	Tonnes	
Tonne-km	000 000	27 584	27 387	-1	000 000	Tonnes-km	
Shipments	000,000	12.8	13.9	9	000,000	Expéditions	
Revenue per Tonne-km	\$	2.53	3.22	27	\$	Recettes par tonne-km	
Revenue per Shipment	\$	211.36	204.47	-3	\$	Recettes par expédition	
Weight per Shipment	kg	4 103	3 948	-4	kg	Poids par expédition	
Distance per Shipment	km	876	835	-5	km	Distance par expédition	

Transborder Activity

Transborder activity was the key factor behind the growth in 1997. The annual growth rate of revenues, tonnage and tonne-kilometres performed was 9%, 8% and 6% respectively, which was greater than all trucking activity. However, the increase of the number of shipments was 1% lower than the total trucking activity with a growth rate of 8%. Not with standing the fact that

Tableau 3.29
Le trafic intérieur dans le sous-ensemble en 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96			
					Taux de changement annuel 1997/96		
					%		
Revenues	\$ 000,000	2,711	2,850	5	\$ 000,000	Recettes	
Tonnes	000 000	52.6	55.0	5	000 000	Tonnes	
Tonne-km	000 000	27 584	27 387	-1	000 000	Tonnes-km	
Shipments	000,000	12.8	13.9	9	000,000	Expéditions	
Revenue per Tonne-km	\$	2.53	3.22	27	\$	Recettes par tonne-km	
Revenue per Shipment	\$	211.36	204.47	-3	\$	Recettes par expédition	
Weight per Shipment	kg	4 103	3 948	-4	kg	Poids par expédition	
Distance per Shipment	km	876	835	-5	km	Distance par expédition	

Trafic transfrontalier

Le trafic transfrontalier a été le facteur clé de la croissance en 1997. Le taux de croissance annuel des recettes, du tonnage et des tonnes-kilomètres était de 9 %, 8 % et 6 % respectivement. Il a été supérieur au total de l'activité du transport routier. Cependant, l'augmentation du nombre d'expéditions, avec un taux de croissance de 8 %, était inférieure de 1 % au total de l'activité du transport routier. Bien que l'ensemble des principaux

all primary activity indicators grew in 1997, revenues per tonne-kilometre performed (-20%), average revenues per shipment (0%), weight per shipment (-1%) and the average distance per shipment (-1%) stagnated or decreased.

In 1996, the carriers earned 31% of their revenues from transborder shipments. This portion increased to 32% in 1997. The portion of transborder tonnage across the Canada-U.S. border has also increased by 1%, from 21% of total tonnage in 1996 to 22% in 1997.

indicateurs d'activité ait augmenté en 1997, les recettes par tonne-kilomètre (-20 %), les recettes moyennes par expédition (0 %), le poids par expédition (-1 %) et la distance moyenne par expédition (-1 %) ont stagné ou reculé.

En 1996, les transporteurs visés avaient tiré 31 % de leurs recettes totales du transport d'expéditions transfrontalières; cette proportion est passée à 32 % en 1997. La proportion du tonnage qui a traversé la frontière canado-américaine a aussi augmenté de 1 %, passant de 21 % du tonnage total en 1996 à 22 % du tonnage total en 1997.

Table 3.30
Transborder activity in subset in 1997

Tableau 3.30
Le trafic transfrontalier dans le sous-ensemble en 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96			
					Taux de changement annuel 1997/96		
					%		
Revenues	\$ 000,000	1,209	1,312	9	\$ 000,000	Recettes	
Tonnes	000 000	14.4	15.5	8	000 000	Tonnes	
Tonne-km	000 000	14 953	15 912	6	000 000	Tonnes-km	
Shipments	000,000	2.6	2.8	8	000,000	Expéditions	
Revenue per Tonne-km	\$	1.22	0.97	-20	\$	Recettes par tonne-km	
Revenue per Shipment	\$	462.67	461.54	0	\$	Recettes par expédition	
Weight per Shipment	kg	5 524	5 464	-1	kg	Poids par expédition	
Distance per Shipment	km	1,023	1,011	-1	km	Distance par expédition	

Introduction

This chapter presents the results of the 1997 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 Canada-based private carriers with at least \$1 million in annual operating expenses that can provide separate accounting information for their trucking activities within the larger business¹. The number of carriers reporting to the survey in 1997 was 422, a decrease of 7% over 1996. In the following text, 1997 data comparisons with previous years are based on averages per carrier.

Number of carriers

Of the 422 carriers reporting in 1997, almost three quarters (307) were based in Quebec and Ontario. Private carriers based in the Prairies and British Columbia accounted for 15% (62) and 7% (32) respectively of all carriers reporting; the remaining carriers (21 or 5%) were based in the Atlantic Provinces.

Operating expenses

Total operating expenses for private carriers reporting in 1997 reached \$1.7 billion. On a per carrier basis, operating expenses decreased to \$4.1 million in 1997 compared to \$4.2 million in 1996 and 1995 respectively, their lowest level since the early 1990s (Figure 4.1). Transportation expenses accounted for about 65% or \$1.1 billion of the total operating expenses, followed by administrative expenses \$342 million, maintenance expenses \$181 million and terminal expenses at \$90 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 per-carrier total operating expenses (\$5.3 million), followed by Ontario (\$4.3 million), Quebec and the Prairies (\$3.8 million each) and the Atlantic Provinces

¹ The response rate for the Private carrier of freight survey is fairly low when compared to the for-hire carrier of freight surveys. Users should consult chapter 6, section 6.4 where you will find the survey methodology, coverage, response rates and others. The difficulties linked to this survey stem from the survey frame and the problem inherent in identifying the proper respondent within a company that could provide the required variables. These problems may explain large discrepancies in the year over year results.

Introduction

Ce chapitre présente les résultats de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM), transporteurs pour compte propre, 1997. 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 domiciliés au Canada dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élèvent 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 globale¹. Le nombre de transporteurs déclarants s'est établi à 422 en 1997, soit une baisse de 7 % par rapport à 1996. Dans le texte qui suit, les données de 1997 sont comparées à celles des années précédentes à l'aide des moyennes par transporteur.

Nombre de transporteurs

Des quelques 422 transporteurs déclarants en 1997, près des trois-quarts (307) 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 respectivement près de 15 % (62) et 7 % (32) du total des transporteurs déclarants, tandis que les autres transporteurs provenant des Provinces de l'Atlantique comptaient pour 5 % (21).

Dépenses d'exploitation

En 1997, les dépenses totales d'exploitation des transporteurs déclarants pour compte propre se sont élevées à 1,7 milliard de dollars. Les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur ont diminué à 4,1 millions de dollars en 1997, comparative-ment à 4,2 millions en 1995 et 1996. Les dépenses moyennes d'exploitation ont ainsi atteint leur niveau le plus bas depuis le début des années 1990 (Figure 4.1). Les frais de transport ont accaparé la portion la plus importante soit environ 65 % ou 1,1 milliard de dollars des dépenses totales d'exploitation, suivi des dépenses administratives (342 millions de dollars), l'entretien et les frais de garage (181 millions de dollars) et enfin, les frais de terminus (90 millions de dollars).

Selon la région, l'Ontario a affiché les dépenses totales d'exploitation les plus élevées, suivie respectivement du Québec et des Prairies (Tableau 4.1). Toutefois, la Colombie-Britannique a enregistré les dépenses totales d'exploitation les plus élevées par transporteur, soit 5,3 millions de dollars, suivie de l'Ontario (4,3 millions de dollars), puis des Prairies et du Québec

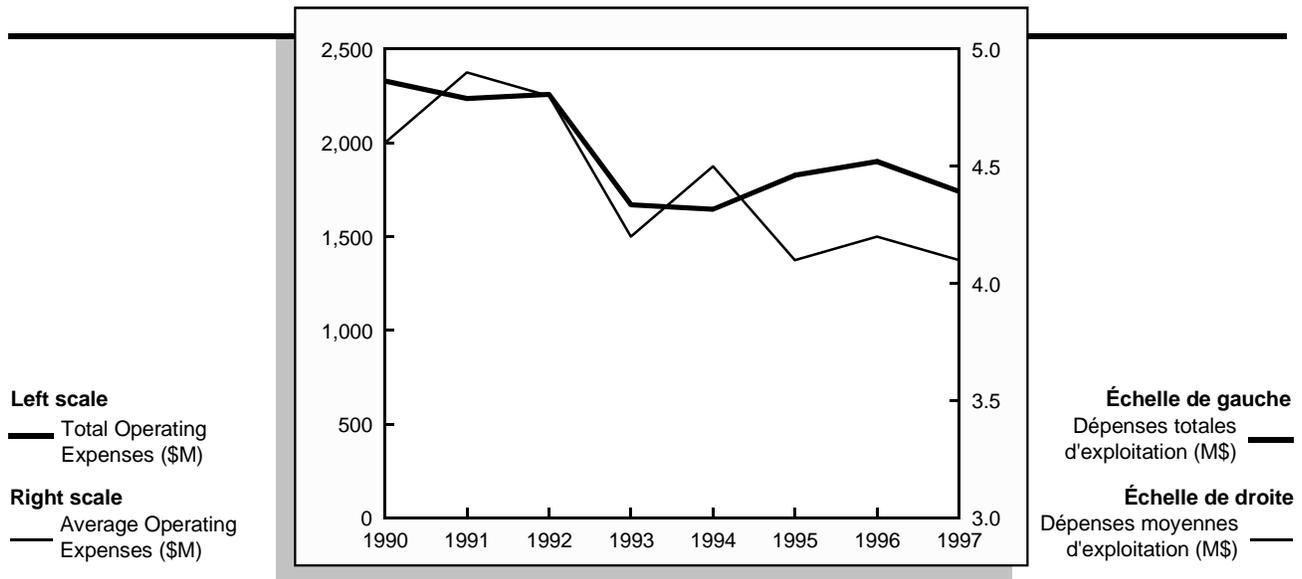
¹ Le taux de réponse à l'enquête sur les transporteurs pour compte propre est faible comparativement aux résultats d'enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui. Nous invitons donc l'utilisateur à consulter le chapitre 6 section 6.4 portant sur la méthodologie d'enquête, tel la couverture, le taux de réponse et autres. Les difficultés propres à cette enquête, résident d'une part dans la base de sondage et d'autre part dans la difficulté de rejoindre le répondant susceptible d'offrir l'ensemble des variables requises. Ces difficultés peuvent engendrer des écarts importants tel que le démontrent les résultats d'une année à l'autre.

Figure 4.1

Operating Expenses, Private Trucking, 1990-1997

Figure 4.1

Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 1990-1997



(\$3.6 million). Table 4.2 breaks down total operating expenses in more detail.

Employment and salaries

A total of 17 592 workers were employed by those private truckers reporting in 1997 (Table 4.3). The average number of employees per carrier continued to decline, from 60 in 1991 to 44 and 42 in 1996 and 1997 respectively. Highway drivers and local drivers together accounted for 70% of all employment in private trucking in 1997. The highway drivers' share of employment has decreased from 28% in 1996 to 25% in 1997. Local drivers accounted for 45% of employment in private trucking in 1997, an increase of 5% over 1996.

For those private trucking companies reporting in 1997, total expenditures for salaries and wages were \$655 million (excluding benefits). The average salary was \$37,245 (excluding benefits), up 4% from \$35,670 in 1996. This varied from a high of \$39,237 in British Columbia to a low of \$35,911 in Quebec.

Mechanics and maintenance employees were the highest paid employment category in private trucking in 1997 (\$41,384) followed by highway drivers (\$40,585) while the local drivers and helpers were the lowest paid (\$35,293) (Figure 4.2). In most regions, highway drivers earned the highest incomes in 1997, achieving a maximum of \$41,668 in Quebec. Between 1996 and 1997, the average salary has increased significantly in

(3,8 millions de dollars chacun) et enfin les provinces de l'Atlantique (3,6 millions de dollars). Le tableau 4.2 présente une ventilation plus détaillée des dépenses totales d'exploitation.

Emploi et rémunération

Le nombre total d'employés des transporteurs déclarants pour compte propre s'est élevé à 17 592 en 1997 (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 et 42 en 1996 et 1997 respectivement. En 1997, les conducteurs de longues distances et les conducteurs locaux représentaient 70 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre. La part des conducteurs de longues distances a baissé passant de 28 % en 1996 à 25 % en 1997. Les conducteurs locaux, quant à eux, représentaient 45 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre en 1997, soit une augmentation de 5 % par rapport à 1996.

Les dépenses totales au titre des traitements et salaires des transporteurs déclarants pour compte d'autrui se sont chiffrées à 655 millions de dollars (avantages sociaux non compris). La rémunération moyenne s'est établie à 37 245 dollars (avantages sociaux non compris), soit une hausse de 4 % par rapport à la rémunération moyenne de 35 670 dollars enregistrée en 1996. La rémunération moyenne a varié d'un maximum de 39 237 dollars en Colombie-Britannique à un minimum de 35 911 dollars au Québec.

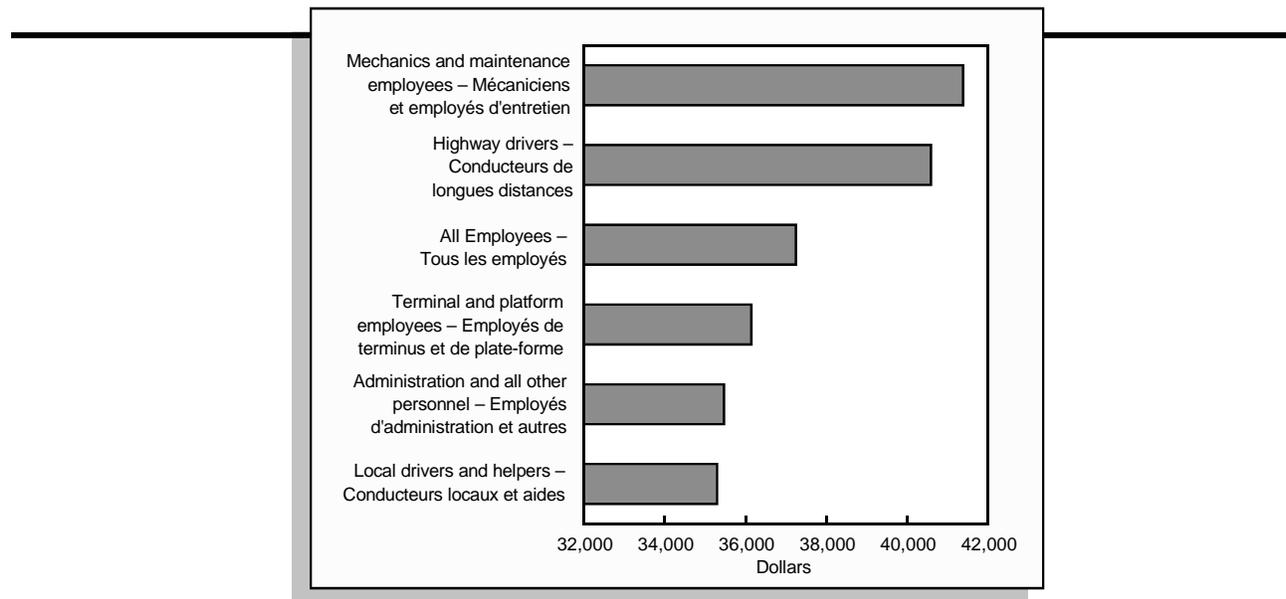
Par catégorie d'emploi, les mécaniciens et le personnel d'entretien ont obtenu, en 1997, les revenus les plus élevés de l'industrie du camionnage pour compte propre, soit 41 384 dollars (viennent ensuite les conducteurs de longues distances avec 40 585 dollars). Les conducteurs locaux et les aides ont obtenu les revenus les moins élevés avec 35 293 dollars (Figure 4.2). Les conducteurs de longues distances ayant les revenus les plus élevés sont au Québec avec un sommet de 41 668 dollars.

Figure 4.2

Average Salary and Wages¹, Private Trucking, 1997

Figure 4.2

Rémunération moyenne¹, camionnage pour compte propre, 1997



¹ Excluding benefits

¹ Avantages sociaux non compris

all categories except for administration and all other personnel.

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.

Between 1996 and 1997, salaries of highway drivers, and local drivers rose 3%, and 7% respectively (Figure 4.3).

La rémunération moyenne a considérablement augmenté dans toutes les catégories d'emploi se rapportant au camionnage entre 1996 et 1997, à l'exception des employés d'administration.

Dans l'industrie du camionnage pour compte propre, les conducteurs locaux sont moins bien rémunérés que les conducteurs de longues distances 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.

Malgré tout, les conducteurs de longues distances ainsi que les conducteurs locaux obtiennent des augmentations substantielles de 3 % et 7 % respectivement, entre 1996 et 1997 (Figure 4.3).

Figure 4.3

Highway and Local Drivers, Average Salary and Wages, Private Trucking, 1990-1997

Local Drivers and Helpers
Highway Drivers

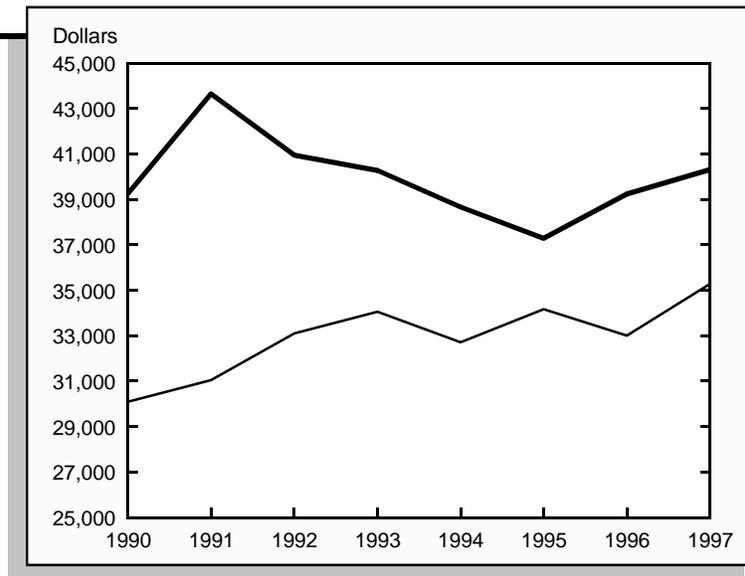


Figure 4.3

Conducteurs locaux et de longues distances, rémunération moyenne, camionnage pour compte propre, 1990-1997

Conducteurs locaux et aides
Conducteurs de longues distances

Equipment

The total number of revenue equipment (road tractors, straight trucks, semi-trailers and other equipment) operated by private carriers reporting in 1997 was 27,750, a decrease of 3% over 1996 (Table 4.4). Both company owned and leased semi-trailers accounted for most of the equipment operated by private carriers in 1997 with an average of 29 units per carrier. Average semi-trailers per carrier varied from 15 units in British Columbia to 38 units in Ontario (Figure 4.4). Private carriers also operated an average of 19 straight trucks and 12 road tractors in 1997. Regionally, the largest number of straight trucks per carrier was 28 reported in British Columbia while the lowest number were in the Atlantic Region and Ontario (17). For road tractors, Ontario firms had the largest average fleet with 15 while the lowest was found in the Atlantic Provinces with only 6 road tractors on average per carrier.

Nationally, 6,138 units of equipment (22% of the fleet surveyed) were leased, a decrease over the previous high of 26% in 1996. The decrease in the proportion of equipment leased by private carriers in 1997 coincided with a increase in the number of units owned per carrier, from 46 pieces in 1996 to 51 pieces in 1997. The benefits of leasing equipment include less capital investment by a carrier and enhanced ability to quickly adapt to technological change. The 1997 data shown above would thus indicate a reverse trend, perhaps due to improved financial conditions favourable to capital investment.

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 27 750 en 1997, une diminution de près de 3 % comparativement à 1996 (Tableau 4.4). En 1997, 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 15 unités en Colombie-Britannique à 38 unités en Ontario (Figure 4.4). Les transporteurs pour compte propre ont également utilisé en moyenne 19 camions et 12 tracteurs routiers en 1997. À l'échelle régionale, le plus grand nombre de camions par transporteur a été enregistré en Colombie-Britannique (28) et le plus bas dans la région de l'Atlantique et de l'Ontario (17). Pour les tracteurs routiers, le plus grand nombre était géré par des entreprises en Ontario (15) et le plus petit dans les Provinces de l'Atlantique (6).

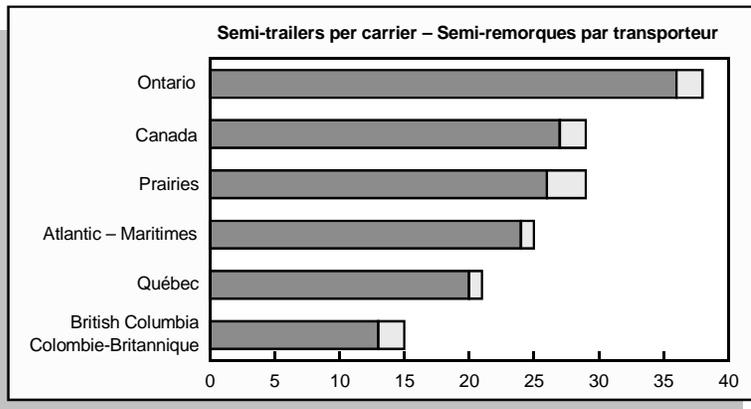
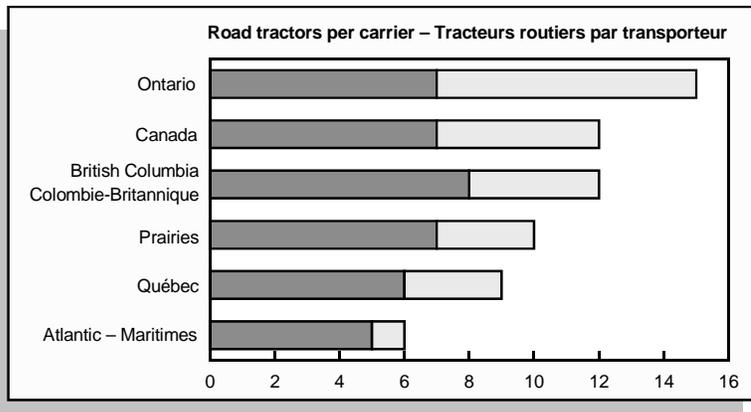
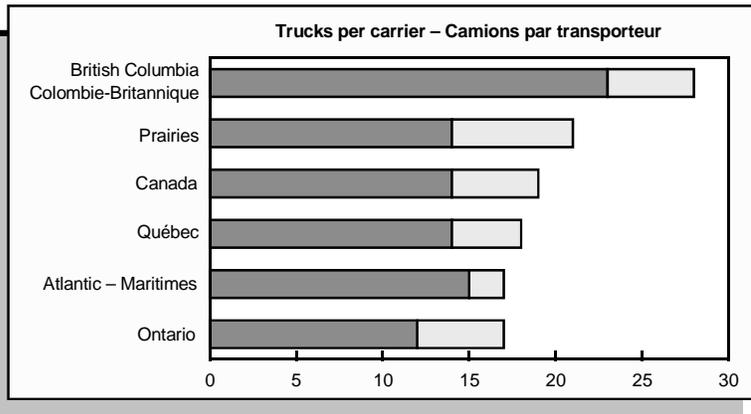
À l'échelle nationale, plus de 6 138 unités ou 22 % du parc de véhicules était loué, soit une diminution sur le précédent sommet de 26 % enregistré en 1996. La diminution de la proportion de matériel loué par les transporteurs routiers pour compte propre en 1997 a coïncidé avec l'augmentation du nombre d'unités de matériel possédées par transporteur, ce nombre est passé de 46 unités en 1996 pour atteindre 51 en 1997. 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, il est donc surprenant de voir ce changement de tendance. Il est permis de croire que la période est propice aux investissements massifs.

Figure 4.4

Revenue Equipment per Carrier by Region,
Private Trucking, 1997

Figure 4.4

Matériel en service par transporteur selon
la région, camionnage pour compte propre,
1997



Owner
Leased

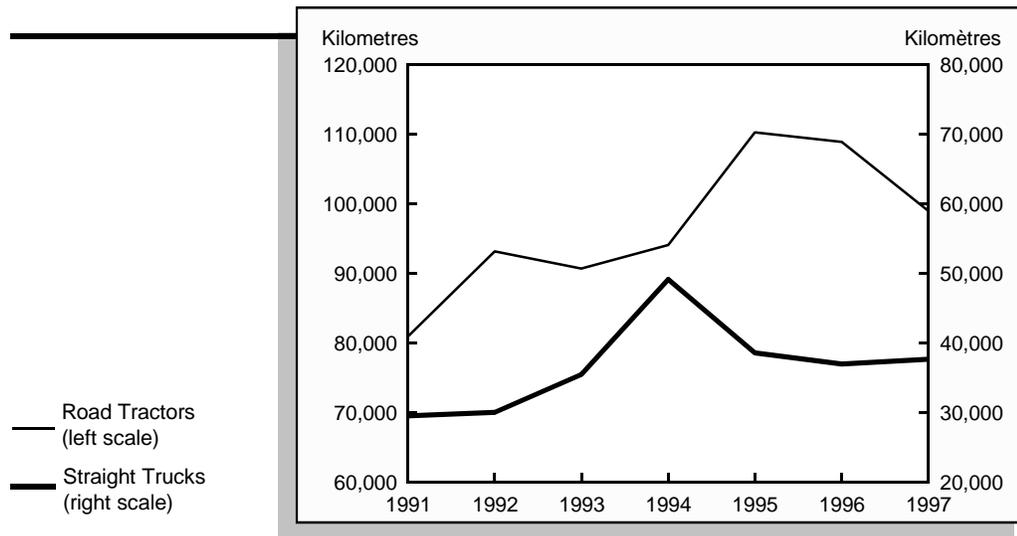
Possédés
Loués

Distance travelled

In 1997, road tractors operated by the reporting private carriers travelled an average distance of 99,000 km (Table 4.5), an increase over the average of 90,000 km reported in the period 1992 to 1994, but a significant decrease from 109,000 in 1996 (Figure 4.5). Straight trucks travelled 38,000 km on average in 1997, a small increase from the 37 000 km travelled in 1996.

Figure 4.5

Average Distance Travelled, Private Trucking, 1991-1997



Distance parcourue

En 1997, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs déclarants pour compte propre ont parcouru en moyenne 99 000 km (Tableau 4.5), une augmentation par rapport aux moyennes d'un peu plus de 90 000 km enregistrées au cours des années 1992-1994, mais une diminution importante comparativement à 1996, soit 109 000 km (Figure 4.5). Les camions ont parcouru en moyenne 38 000 km en 1997, soit une légère hausse par rapport aux 37 000 km parcourus en 1996.

Figure 4.5

Distance moyenne parcourue, camionnage pour compte propre, 1991-1997



On average, road tractors from Ontario based carriers travelled the greatest distances (102,000 km), while the shortest distances were travelled in British Columbia (88,000 km) (Figure 4.6). Straight trucks travelled the greatest distances on average in Quebec (39,000 km), and the shortest distances in the Atlantic region (32,000 km).

Fuel consumption

The reporting carriers used over 337 million litres of fuel in 1997 (Table 4.6), an average of 798,983 litres per carrier compared with 813,485 litres in 1996. The cost of fuel consumption totalled \$151 million in 1997. This represents an average cost of \$0.45 per litre (compared to \$0.47 in 1996). Regionally, the average fuel cost varied from a high of \$ 0.48 per litre in British Columbia to a low of \$0.43 per litre in the Prairies.

On average, private carriers spent \$358,000 or 9% of their total operating expenses on fuel in 1997, the same as in 1995 and 1996.

Les distances moyennes les plus importantes furent parcourues par les tracteurs routiers provenant des firmes de l'Ontario (102 000 km), et les moins importantes, en Colombie-Britannique avec moins de 88 000 km (Figure 4.6). C'est dans la région du Québec que les distances moyennes parcourues par les camions furent les plus importantes (39 000 km), alors que les moins importantes furent enregistrées dans la région de l'Atlantique (32 000 km).

Consommation de carburant

Les transporteurs routiers déclarants ont consommé plus de 337 millions de litres de carburant en 1997 (tableau 4.6), soit une moyenne de 798 983 litres par transporteur comparativement à 813 485 litres en 1996. Cette consommation de carburant a entraîné des dépenses totales de 151 millions de dollars en 1997, soit 0,45 \$ le litre en moyenne comparativement à 0,47 \$ en 1996. À l'échelle régionale, le coût moyen du carburant a varié d'un maximum de 0,48 \$ le litre en Colombie-Britannique à un minimum de 0,43 \$ le litre dans les Prairies.

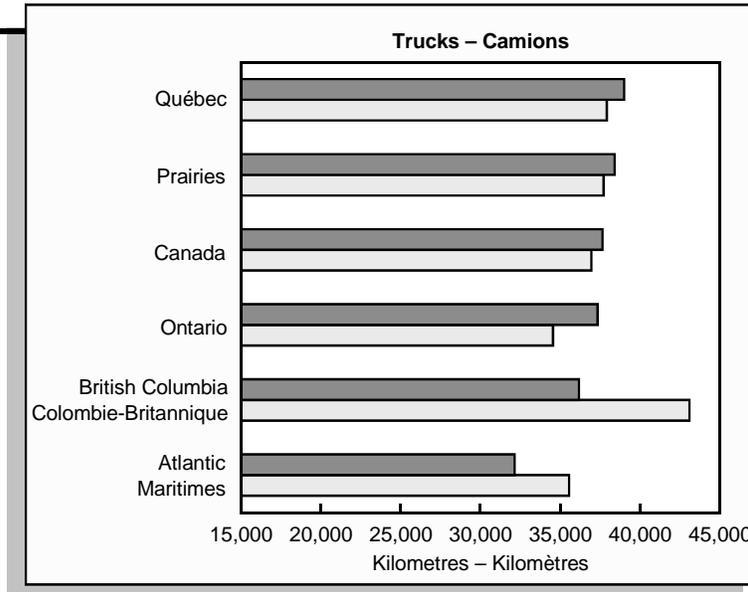
En 1997, les transporteurs pour compte propre ont affecté en moyenne 358 000 dollars, soit 9 % de leurs dépenses totales d'exploitation au carburant, un taux semblable à 1995 et 1996.

Figure 4.6

Average Distance Travelled by Region,
Private Trucking, 1997

Figure 4.6

Distance moyenne parcourue selon
la région, camionnage pour compte propre,
1997



■ 1997
□ 1996

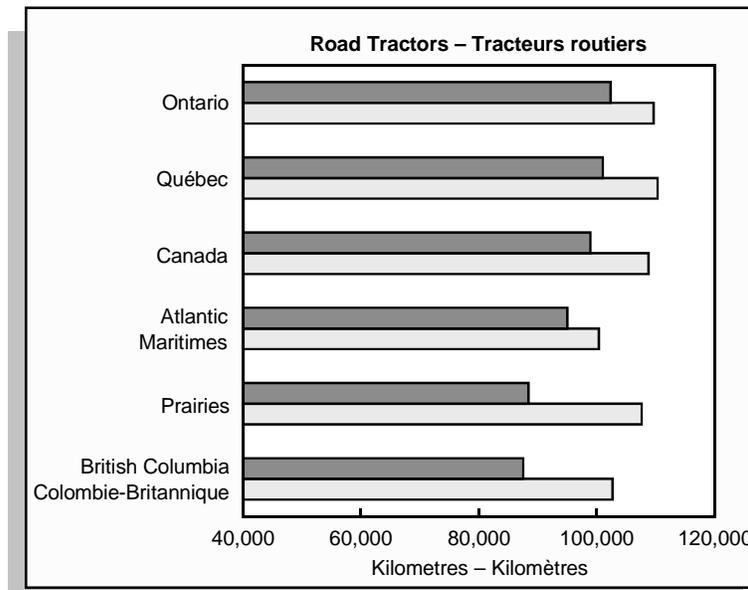


Table 4.1
Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics
by Region of Domicile, Private Carriers

Tableau 4.1
Transporteurs routiers de marchandises, 1997 :
Statistiques sommaires selon la région de domicile,
camionnage pour compte propre

		Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie- Britannique
Carriers Reporting – Transporteurs déclarants	No. - Nbre	422	21	125	182	62	32
Total Operating Expenses¹ – Total, Dépenses d'exploitation¹	\$'000	1,740,827	75,547	477,192	780,126	238,236	169,726
Transportation Expenses – Frais de transport	„	1,126,610	56,276	293,033	498,785	171,897	106,620
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage	„	181,711	8,701	55,393	78,347	23,517	15,753
Terminal Expenses – Frais de terminus	„	90,093	1,844	22,752	46,967	4,490	14,041
Administrative and General Office Expenses ² – Frais d'administration et frais généraux ²	„	342,413	8,727	106,014	156,028	38,332	33,312
Total Number of Employees – Total, nombre d'employés	No. - Nbre	17,592	720	4,900	7,587	2,259	2,126
Total Salaries and Wages – Total, traitements et salaires	\$'000	655,221	25,908	175,962	286,442	83,491	83,418
Total Equipment Operated – Total du matériel productif en service	No. - Nbre	27,750	1,147	6,793	13,431	4,217	2,162
Straight trucks – Camions	„	7,954	349	2,332	3,050	1,331	892
Road tractors – Tracteurs routiers	„	4,897	123	1,030	2,727	629	388
Semi-trailers – Semi-remorques	„	12,304	521	2,635	6,871	1,783	494
Other – Autres	„	2,595	154	796	783	474	388

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

Motor Carriers of Freight, 1997: Operating Expenses by Region, Private Carriers

Tableau 4.2

Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Dépenses d'exploitation selon la région, camionnage pour compte propre

	Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie-Britannique
	\$'000					
Salaries and Wages – Traitements et salaires						
Highway drivers – Chauffeurs de longues distances	177,723	5,324	41,959	97,184	19,988	13,267
Local drivers and helpers – Chauffeurs locaux et aides	282,383	15,058	77,767	98,263	46,129	45,166
Mechanics and maintenance employees – Mécaniciens et personnel de l'entretien	46,888	1,970	12,950	22,176	5,999	3,795
Terminal and platform employees – Employés de terminus et de plate-forme	57,939	1,833	14,132	24,125	4,441	13,408
Administration and all other personnel – Administration et tous les autres employés	90,288	1,725	29,153	44,696	6,934	7,781
Total Salaries and Wages – Total, traitements et salaires	655,221	25,908	175,962	286,442	83,491	83,418
Benefits (including unemployment and health insurance and others) – Bénéfices (incluant assurance-emploi, assurance-maladie et autres)	125,986	4,366	37,082	51,805	18,633	14,100
Fuel (including tax) – Carburant (taxe comprise)	150,869	6,427	43,898	65,619	22,485	12,441
Owner operator payments – Dépenses au titre des chauffeurs contractants	167,686	16,276	47,485	65,387	28,669	9,868
Vehicle rent (short term) – Location de véhicules (à court-terme)	12,761	401	2,712	5,854	3,206	588
Vehicle lease (long term) – Location de véhicules (à long-terme)	83,373	1,991	16,485	36,487	18,325	10,085
Purchased Transportation – Achat de services de transport	163,130	6,256	35,687	93,655	18,310	9,221
Maintenance and repairs – Dépenses d'entretien et frais de garage	134,823	6,731	42,443	56,172	17,518	11,959
Depreciation of revenue equipment – Amortissement du matériel productif	88,685	4,543	27,038	36,335	14,786	5,984
Depreciation of buildings, and other equipment – Amortissement des bâtiments et autre matériel	32,154	11	8,620	22,842	49	632
Insurance – Assurance	28,211	1,491	7,934	12,399	4,226	2,160
Safety and compliance – Sécurité et règlements	6,832	168	1,458	3,714	1,175	316
Other expenses – Autres dépenses	91,097	978	30,387	43,413	7,364	8,954
Total	1,740,827	75,547	477,192	780,126	238,236	169,726

Table 4.3

Motor Carriers of Freight, 1997: Employees, Salaries and Wages¹ by Region, Private Carriers

Tableau 4.3

Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Employés, traitements et salaires¹ selon la région, camionnage pour compte propre

		Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Quebec Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie-Britannique
Carriers Reporting – Transporteurs déclarants	No. - Nbre	422	21	125	182	62	32
Highway drivers ² – Chauffeurs de longues distances ²	No. - Nbre	4,379	133	1,007	2,364	533	342
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	177,723	5,324	41,959	97,184	19,988	13,267
Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$	40,585	40,028	41,668	41,110	37,502	38,794
Local drivers and helpers ² – Chauffeurs locaux et aides ²	No. - Nbre	8,001	433	2,297	2,897	1,257	1,117
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	282,383	15,058	77,767	98,263	46,129	45,166
Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$	35,293	34,775	33,856	33,919	36,697	40,435
Mechanics and maintenance employees – Mécaniciens et personnel de l'entretien	No. - Nbre	1,133	54	341	500	143	95
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	46,888	1,970	12,950	22,176	5,999	3,795
Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$	41,384	36,473	37,975	44,351	41,948	39,944
Terminal and platform employees ³ – Employés de terminus et de plate-forme ³	No. - Nbre	1,603	50	401	663	123	366
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	57,939	1,833	14,132	24,125	4,441	13,408
Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$	36,144	36,654	35,242	36,387	36,106	36,635
Administration and all other personnel – Administration et tous les autres employés	No. - Nbre	2,476	50	854	1,163	203	206
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	90,288	1,725	29,153	44,696	6,934	7,781
Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$	36,465	34,490	34,137	38,431	34,157	37,771
Total Number of Employees – Nombre total d'employés	No. - Nbre	17,592	720	4,900	7,587	2,259	2,126
Salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$'000	655,221	25,908	175,962	286,442	83,491	83,418
Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$	37,245	35,984	35,911	37,754	36,959	39,237

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

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

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

Table 4.4
Motor Carriers of Freight, 1997: Revenue Equipment
Operated by Region, Private Carriers

Tableau 4.4
Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Matériel
productif en service selon la Région, camionnage pour
compte propre

	Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie- Britannique
	Number – Nombre					
Straight Trucks – Camions						
Owned – Possédés	5,973	305	1,793	2,239	889	747
Leased – Loués	1,981	44	539	811	442	145
Road Tractors – Tracteurs routiers						
Owned – Possédés	2,849	100	702	1,338	447	262
Leased – Loués	2,048	23	328	1,389	182	126
Semi-Trailers – Semi-remorques						
Owned – Possédés	11,577	504	2,560	6,502	1,596	415
Leased – Loués	727	17	75	369	187	79
Other revenue equipment – Autre matériel productif						
Owned – Possédés	1,213	85	560	318	59	191
Leased – Loués	1,382	69	236	465	415	197
Total						
Owned – Possédés	21,612	994	5,615	10,397	2,991	1,615
Leased – Loués	6,138	153	1,178	3,034	1,226	547

Table 4.5
Motor Carriers of Freight, 1997: Annual Distance
Travelled by Straight Trucks and Road Tractors by
Region, Private Carriers

Tableau 4.5
Transporteurs Routiers de marchandises, 1997 : Distance
annuelle parcourue par les camions et tracteurs routiers
selon la région, camionnage pour compte propre

Province	Straight Trucks Owned and Leased Camions possédés et Loués	Kilometres Kilomètres	Average per Straight Truck Distance moyenne par camion	Road Tractors Owned and leased Tracteurs routiers possédés et Loués	Kilometres Kilomètres	Average per Road Tractor Distance moyenne par tracteur routier
		'000			'000	
Canada	7,954	299 448	37,648	4 897	484,518	98,942
Atlantic Region – Région de l'Atlantique	349	11 219	32,147	123	11,687	95,019
Québec	2,332	90 972	39,010	1 030	104,087	101,056
Ontario	3,050	113 869	37,334	2 727	279,131	102,358
Prairies	1,331	51 119	38,407	629	55,634	88,448
British Columbia – Colombie-Britannique	892	32 269	36,176	388	33,979	87,576

Table 4.6
Motor Carriers of Freight, 1997: Fuel Consumption
and Cost by Region, Private Carriers

Tableau 4.6
Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Coût et
consommation en carburant selon la région, camionnage
pour compte propre

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	422	337,171	150,869	0.45
Atlantic Region – Région de l'Atlantique	21	13,845	6,427	0.46
Québec	125	98,577	43,898	0.45
Ontario	182	146,112	65,619	0.45
Prairies	62	52,521	22,485	0.43
British Columbia – Colombie-Britannique	32	26,117	12,441	0.48

Chapter 5

North American Industry Classification System

Chapitre 5

Système de classification des industries de l'Amérique du Nord

This study deals with the introduction of the newly developed North American Industry Classification system (NAICS), and its impact on the Trucking surveys at Statistics Canada. This paper provides an overview of the uses and needs of an industry classification system and the processes involved in the collection, implementation and dissemination of trucking statistics based on this new classification.

La présente étude traite de l'adoption du nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) et de l'incidence de celui-ci sur les enquêtes de Statistique Canada visant le transport routier. L'article donne un aperçu des utilisations et des exigences du système de classification des industries ainsi que des procédés de collecte, de mise en œuvre et de diffusion des statistiques sur le transport routier en fonction de cette nouvelle classification.

Introduction

The North American Industry Classification system (NAICS) was created through a joint effort between the statistical agencies of Canada, the United States and Mexico. Their mandate, as a result of the North American Free Trade Agreement, was to create a common classification system to replace each country's current industry classification. NAICS has replaced the Standard Industrial Classification (SIC 1980) of Canada, the Standard Industrial Classification (SIC 1987) of the United States and the Mexican Classification of Activities and Products (CMAP, 1984). Their primary objectives were to establish consistent industry definitions among the three countries and a common framework for statistical analysis.

NAICS classifies all establishments involved in the production of goods and services. This basically means establishments will be grouped into industries according to the similarities in the production processes used to produce these goods and services. The activity of these establishments describe what is produced, how they are produced and the raw materials, service inputs, skills and technology used in the production process. Based on this production-oriented approach, NAICS can be used to evaluate industrial performance and as a result as the link for performance comparison among the three countries.

NAICS is a comprehensive classification system which accounts for all economic activities. This new system has been implemented by Statistics Canada and will be reflected in economic surveys for the 1997 reference year. Classifications were also established for new industries, service industries and industries producing new technologies.¹

Structure and Coding

NAICS was developed using a hierarchical concept. This hierarchical structure consists of sectors, subsectors, industry groups and industries. All classes, which make up the structure, were jointly agreed on by the statistical agencies of the three countries. For NAICS

¹ Source: *North American Industry Classification System, Canada 1997, Catalogue no. 12-501-XPE, Statistics Canada, Standards Division.*

Introduction

Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est le produit des efforts conjoints des bureaux de la statistique du Canada, des États-Unis et du Mexique, dont le mandat, découlant de l'Accord de libre-échange nord-américain, consistait à créer un système de classification commun devant remplacer le système de classification des industries en vigueur dans chacun des pays. Le SCIAN a donc remplacé la Classification type des industries (CTI 1980) du Canada, la Classification type des industries (CTI 1987) des États-Unis et la Classification mexicaine des activités et des produits (CMAP 1984). Les bureaux de la statistique avaient pour objectif principal d'établir des définitions uniformes des industries dans les trois pays et un cadre commun d'analyse statistique.

Le SCIAN permet de classer tous les établissements qui se livrent à la production de biens et de services. Ainsi, les établissements seront regroupés dans des classes selon les similitudes observées quant aux procédés de production de ces biens et services. L'activité de ces établissements décrit les biens et services produits, les modes de production ainsi que les matières premières, les services, les compétences et la technologie utilisés dans le processus de production. Compte tenu de cette approche axée sur la production, le SCIAN peut être utilisé pour évaluer le rendement industriel et peut, par conséquent, servir de cadre pour la comparaison du rendement des trois pays.

Le SCIAN est un système de classification complet qui tient compte de l'ensemble des activités économiques. Ce nouveau système a été mis en œuvre par Statistique Canada et il servira de base aux enquêtes économiques visant l'année de référence 1997. On a également défini des classifications pour les nouvelles industries, les industries de service et les industries produisant de nouvelles technologies.¹

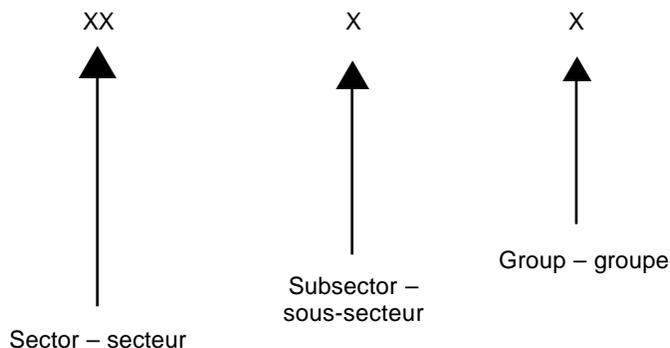
Structure et codage

Le SCIAN a été élaboré selon une structure hiérarchique qui comprend des secteurs, des sous-secteurs, des groupes et des classes. Toutes les catégories qui forment cette structure ont été approuvées par les bureaux de la statistique des trois pays. Dans le cas du SCIAN Canada, l'activité économique est répartie

¹ Source : *Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, Canada 1997, n° 12-501-XPF au catalogue, Statistique Canada, Division des normes.*

Canada, the economy is divided into 20 sectors, which are represented by 99 subsectors, 321 industry groups, 734 industries and 921 national industries. This structure has been designed in this way to allow for data comparability between the three countries.

The coding system for NAICS utilizes a 6-digit system all aggregated to the 2-digit industry sector:



x denotes one digit – représente un chiffre

A sixth digit has been used to designate national industries (where national needs existed). Canada and the United States have created comparable national industries where possible.

In classifying an establishment to a specific industry, the establishment has to meet the definition of that industry. This could create problems when establishments perform more than one type of activity. Therefore NAICS has implemented the concept of identifying the principle or primary activity of the establishment and using this as the basis for classification. Basically, when an establishment is performing more than one type of activity, the activity with the largest value-added is considered the establishment's primary activity. The establishment is then classified to the industry relating to this activity. Common variables used to determine the value-added criteria include revenue, shipments, employment etc.

NAICS and the Trucking Industry

The trucking industry is classified under sectors 48 and 49 (Transportation and Warehousing) and more specifically under subsector 484 (Truck Transportation) of the North American Industry Classification System.

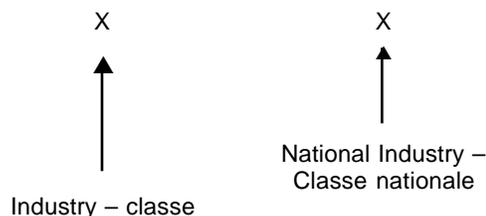
This subsector comprises establishments primarily engaged in the truck transportation of goods. These establishments may carry general freight or specialized freight. Specialized freight comprises goods that, because of size, weight shape or other inherent characteristics, require specialized equipment for transportation.²

The difference in the industry coverage based on the new NAICS classification is with the *local / long distance*

² Source: North American Industry Classification System, Canada 1997, Catalogue no. 12-501-XPE, Statistics Canada, Standards Division

en 20 secteurs, subdivisés en 99 sous-secteurs, 321 groupes, 734 classes et 921 classes nationales. La structure a été conçue de cette façon pour permettre la comparabilité des données des trois pays.

Le système de codage du SCIAN s'appuie sur des codes à six chiffres articulés autour du secteur (code à deux chiffres) :



Le sixième chiffre du code désigne les classes nationales (lorsque le besoin de telles classes était manifeste). Le Canada et les États-Unis ont créé, dans la mesure du possible, des classes nationales comparables.

Pour être rangé dans une classe donnée, l'établissement doit être conforme à la définition de la classe en question, ce qui peut causer des problèmes lorsque les établissements se livrent à plus d'un type d'activité. Par conséquent, le SCIAN s'appuie sur le concept de l'activité principale de l'établissement qui constitue la base de la classification. Essentiellement, lorsqu'un établissement se livre à plus d'une activité, l'activité qui se caractérise par la valeur ajoutée la plus élevée est considérée comme l'activité principale. L'établissement est ensuite rangé dans la classe couvrant l'activité en question. Les recettes, les livraisons, les effectifs comptent au nombre des variables communes servant à déterminer le critère de la valeur ajoutée.

Le SCIAN et le transport routier

Le transport routier est classifié dans les secteurs 48 et 49 (Transport et entreposage) et plus précisément dans le sous-secteur 484 (Transport par camion) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

Ce sous-secteur regroupe les établissements dont l'activité principale est le transport de marchandises par camion. Ces établissements peuvent transporter des marchandises diverses ou spéciales. Les marchandises spéciales s'entendent des biens qui, en raison de leur taille, de leur poids, de leur forme ou d'autres caractéristiques, doivent être acheminés à l'aide d'un matériel spécialisé.²

Dans le nouveau SCIAN, la couverture de ces activités se distingue par le concept du transport *local ou sur de longues*

² Source : Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, Canada 1997, n° 12-501-XPF au catalogue, Statistique Canada, Division des normes

concept. *Local* and *long distance* trucking companies provide significantly different services, which require the use of different equipment, scheduling, terminal and networking services. The type of load also varies between local and long distance. A conceptual NAICS definition classifies *long distance* as establishments primarily providing trucking services between metropolitan areas and *local* as establishments primarily providing trucking services within a metropolitan area and its surrounding areas.

From an operational viewpoint, starting with the 1997 reference year and for survey purposes, *long distance* trucking should have one or more of the following characteristics:

- 1) trips are 80 kilometers or more
- 2) drivers do not usually return to their home terminal each evening
- 3) "long haul" or "line haul" are commonly used to describe shipments or trips
- 4) drivers are required to keep daily log trips
- 5) highway tractor trailers (sometimes equipped with sleeper cabs) or highway trailers are used

Local trucking is trucking activity not defined in the long distance group above.

These characteristics were defined following extensive discussions with industry experts.

Implementation of NAICS

On the Business Register Frame

All economic surveys conducted by Statistics Canada are to produce data on a North American Industry Classification System basis for the 1997 reference year. In order to meet this goal, the Business Register Division was responsible for updating their Central Frame Database, which serves as the frame for the trucking surveys, by coding all statistical establishments to the newly developed NAICS classification. The Business Register Division developed two tools to assist in the NAICS conversion on the Frame, the NAICS converter and the NAICS forecaster. The converter was designed to allow subject matter divisions in Statistics Canada to code the new NAICS code on the Frame. Establishments with a one to one concordance between the SIC 1980 and NAICS 1997 were automatically recoded. For establishments where no code could be assigned, an additional phone survey (Nature of Business Report) was conducted to determine the business activity of a company. The NAICS forecaster was used to allow staff to measure the impact of assigning different codes to locations or companies.

distances. Les entreprises de transport routier *local* et de transport routier *sur de longues distances* offrent des services fort différents, qui nécessitent l'utilisation de matériel, de services de programmation, d'installations terminales et de réseaux différents. Les types de chargement du transport local se distinguent également de ceux du transport sur de longues distances. Selon la définition conceptuelle du SCIAN, les établissements de transport routier sur de *longues distances* sont ceux dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par camion d'une région métropolitaine à l'autre, tandis que les établissements de transport routier *local* sont ceux dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par camion à l'intérieur d'une région métropolitaine et la zone environnante.

D'un point de vue opérationnel, à compter de l'année de référence 1997 et aux fins d'enquête, le transport par camion *sur de longues distances* doit comporter une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- 1) les déplacements couvrent une distance minimale de 80 kilomètres
- 2) les chauffeurs de camion ne retournent habituellement pas à leur installation terminale d'attache chaque soir
- 3) les termes «transport sur de longues distances» et «transport de ligne» servent généralement à désigner des livraisons ou des déplacements
- 4) les chauffeurs de camion sont obligés de tenir des fiches journalières de leurs déplacements
- 5) des véhicules articulés (quelquefois munis d'une cabine à couchette) ou des remorques routières sont utilisés

On entend par «transport *local* par camion» les activités de transport routier qui ne sont pas couvertes par la définition du transport par camion sur de longues distances présentée ci-dessus.

La définition de ces caractéristiques a été établie à la suite de discussions poussées tenues avec des experts de ce secteur.

Mise en œuvre du SCIAN

Base de sondage du Registre des entreprises

Toutes les enquêtes économiques menées par Statistique Canada devront produire des données en fonction du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord pour l'année de référence 1997. Afin de réaliser cet objectif, on a conféré à la Division du Registre des entreprises la responsabilité de mettre à jour sa base de données du registre central qui tient lieu de base de sondage pour les enquêtes sur le transport routier et de coder tous les établissements statistiques conformément au nouveau SCIAN. La Division du Registre des entreprises a mis au point deux outils pour faciliter la conversion des enregistrements de la base de sondage selon le SCIAN, un instrument de conversion au SCIAN et un instrument de prévision du SCIAN. Le convertisseur a été conçu de façon à permettre aux divisions spécialisées de Statistique Canada d'inscrire les nouveaux codes du SCIAN aux enregistrements de la base de sondage. Les établissements caractérisés par une concordance biunivoque entre la CTI 1980 et le SCIAN 1997 ont été recodés automatiquement. Dans le cas des établissements auxquels aucun code n'a pu être attribué, une enquête téléphonique additionnelle (soit les Rapports sur la nature des activités) a été utilisée pour vérifier les activités des sociétés. L'instrument de prévision du SCIAN a permis au personnel de mesurer l'incidence de l'attribution de nouveaux codes à des emplacements ou des sociétés.

Updating the Trucking Surveys Frame

The major concern in assigning a NAICS code to the trucking industries was to determine establishments that were primarily involved in local or long distance transportation. This resulted in major changes with regards to the collection of data in trucking surveys (see Appendix B for a concordance between the SIC 1980 and NAICS 1997). The Trucking Section has made use of all information available from annual and quarterly surveys and created lists of carriers according to the local or long distance industry they belong to. Although not specifically designed for NAICS, this information has been made available in previous years and enhanced with the new classification. Staff would then code these industries through the NAICS converter. When subject matter experts could not assign a NAICS code to a particular company, the information was collected from a Nature of Business survey. This survey was conducted in 1997 to collect additional information about trucking companies that were identified on the Business Register Frame. Data gathered included information used to verify that these companies were actually trucking companies, and indicators such as the type of activity that the company was involved in and the percentage of revenue earned from local and long distance trucking. Transportation Division staff then classified companies as local or long distance using the response from this survey. If 50% or more of revenues earned were from local trucking activity, then the company was considered local. Otherwise the company was classified as long distance.

Appendix A presents the structure of the Truck Transportation subsector according to the North American Industry Classification. Appendix B shows a concordance of the former Standard Industry Classification (SIC – 80) and the NAICS 1997.

Impact On Trucking Surveys

For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination Survey)

The implementation of the new classification system for the trucking industry has had an impact on the frame creation for the For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey. The carriers surveyed include those companies on Statistics Canada's Business Register. Due to the implementation of NAICS in 1997, the For-hire Trucking Survey now measures the inter-city activity of long distance Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more. This was a change from previous years when the survey measured all Canada-based for-hire trucking companies with annual inter-city transportation revenues of \$1 million or more.

Mise à jour de la base de sondage des enquêtes sur le transport routier

Le principal défi découlant de l'attribution des codes du SCIAN aux établissements du secteur du transport routier consistait à définir les établissements dont l'activité principale était le transport local ou sur de longues distances. Cette démarche a donné lieu à des modifications considérables dans la collecte de données des enquêtes du transport routier (voir l'Annexe 2 pour la concordance entre la CTI 1980 et le SCIAN 1997). La Section chargée du transport routier a utilisé tous les renseignements disponibles tirés des enquêtes annuelles et trimestrielles et a établi des listes de transporteurs selon la classe appropriée de transport local ou sur de longues distances. Bien qu'ils n'aient pas été expressément conçus pour le SCIAN, ces renseignements ont été rendus publics les années antérieures, et la nouvelle classification a permis de les enrichir. Le personnel a ensuite codé ces classes à l'aide de l'instrument de conversion au SCIAN. Lorsque les experts ne pouvaient attribuer un code du SCIAN à une société donnée, des renseignements supplémentaires étaient recueillis grâce aux Rapports sur la nature des activités. Une telle enquête a été réalisée en 1997 pour recueillir des renseignements supplémentaires sur les sociétés de transport routier inscrites à la base de sondage du Registre des entreprises. Les données recueillies comprenaient des renseignements servant à vérifier que ces sociétés étaient effectivement des sociétés de transport routier de même que des indicateurs tels que la nature des activités des sociétés et le pourcentage des recettes provenant du transport routier local et sur de longues distances. Les employés de la Division des transports ont classifié les sociétés dans les classes du transport local ou du transport sur de longues distances à l'aide des réponses fournies dans le cadre de cette enquête. Lorsque 50 % ou plus des recettes provenaient d'activités de transport local par camion, la société était considérée comme une société de transport local; dans les autres cas, elle était considérée comme une société de transport sur de longues distances.

L'Annexe A présente la structure du sous-secteur du transport par camion selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord. L'Annexe B présente la concordance entre l'ancienne Classification type des industries (CTI 1980) et le SCIAN 1997.

Incidence sur les enquêtes relatives au transport routier

Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (Origine et destination des marchandises)

L'application du SCIAN à l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a eu une incidence sur la création de la base de sondage de cette enquête. Les transporteurs visés par l'enquête comprennent les sociétés inscrites au registre des entreprises de Statistique Canada. En raison de la mise en œuvre du SCIAN en 1997, l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui offre maintenant des données sur les activités interurbaines des sociétés de transport routier sur de longues distances pour compte d'autrui domiciliées au Canada et déclarant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus. Il s'agit là d'un changement par rapport aux années antérieures, puisque l'enquête visait alors toutes les sociétés de transport routier pour compte d'autrui domiciliées au Canada déclarant des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain.

Prior to 1997, the survey would include local trucking companies provided they earned \$1 million or more in inter-city revenues. Under the NAICS definition, these companies are now excluded from the survey if the majority of their revenues are earned from local trucking activity even if they earned \$1 million or more from inter-city activity.³

Carriers in the survey frame are still grouped according to their type of operation.

Motor Carriers of Freight Survey

The effect of the new NAICS classification on the Motor Carriers of Freight (MCF) surveys is reflected more in the dissemination of data. The results of the MCF surveys show trucking statistics for local and long distance for both general and specialized freight. With further breakdowns between truckload and less than truckload for General Freight long distance trucking.

As discussed and shown in Chapter 2 – table 2.5, the Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight survey now offers financial and operational data for the General Freight (GF) and Specialized Freight separately for both Local and Long distance trucking.

As well, Table 2.9 shows summary statistics from the Annual Supplement survey of For-Hire Motor Carriers of Freight (Q-5) at the 5 digit International level (see Appendix A) for General, Specialized Freight carriers by Local and Long Distance as well as for Used Households and Office Goods moving. Detailed and aggregated statistics from Balance Sheet, Income Statement and financial ratios are also provided based on the NAICS.

Both data series for Local and Long Distance trucking present very distinctive results mainly based on the operational requirements from carriers operating in the two extremely varied Industry groups.

Although not all statistics are presented in this publication, data from the National Industry level are available from the above-mentioned surveys as well as for Small For-Hire and Owner Operators surveys. For example, Long Distance Truckload (TL) and Less Than Truckload (LTL) and Specialized Freight such as the transport of Dry Bulk Materials, Bulk Liquids, Forest Products and Other specialized freight trucking for both Local and Long distance are available from the Transportation Division survey programs.

³ For further information regarding methodology changes, refer to Chapter 6.

Avant 1997, l'enquête visait les sociétés de transport routier local qui déclaraient des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain. Dans le cadre du SCIAN, ces sociétés sont maintenant exclues de l'enquête si la majorité de leurs recettes provient des activités de transport local par camion, malgré qu'elles aient déclaré des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain.³

Les transporteurs faisant partie de la base de sondage sont toujours regroupés selon la catégorie de leurs opérations.

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises

Les effets de la nouvelle classification, le SCIAN, sur les Enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) se font sentir davantage dans la diffusion des données. Les statistiques tirées des ETRM sont présentées selon qu'il s'agit de transport local ou de transport sur de longues distances et selon la nature des biens transportés, soit les marchandises diverses ou les marchandises spéciales. Dans le cas du transport routier de marchandises diverses sur de longues distances, les résultats sont aussi répartis selon qu'il s'agit de charges complètes ou de charges partielles.

Comme on l'a examiné et montré au chapitre 2, tableau 2.5, l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui présente désormais des données financières et des statistiques sur l'exploitation distinctes pour les marchandises diverses et pour les marchandises spéciales ainsi que pour le transport local et pour le transport sur de longues distances.

Par ailleurs, le tableau 2.9 présente des statistiques sommaires tirées du Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (Q-5) au niveau du code international à 5 chiffres (voir l'Annexe A) sur les transporteurs routiers de marchandises diverses et de marchandises spéciales transportées localement et sur de longues distances de même que sur le déménagement de biens usagés de maison et de bureau. Les statistiques détaillées et regroupées tirées du bilan, de l'état des résultats de même que les ratios financiers sont aussi fournis selon le SCIAN.

Les séries de données visant le transport routier local et le transport routier sur de longues distances font état de résultats fort différents, axés principalement sur les exigences opérationnelles des transporteurs œuvrant dans des groupes d'activités extrêmement variés.

Bien que les statistiques ne figurent pas toutes dans la présente publication, les données tirées des enquêtes précitées ainsi que de l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants sont disponibles à l'échelle de la classe nationale. Par exemple, les programmes d'enquête de la Division des transports permettent de produire des données sur le transport sur de longues distances en charge complète (CC) et en charge partielle (CP) et sur le transport local et sur de longues distances de marchandises spéciales comme le vrac solide, le vrac liquide, les produits forestiers et d'autres marchandises spéciales.

³ Pour de plus amples renseignements sur les changements méthodologiques, veuillez vous référer au chapitre 6.

For more information concerning Trucking Statistics and the new NAICS classification, contact;

Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Surface and Marine Transport Sections
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les statistiques du transport routier et le nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), prière de communiquer avec :

Robert Larocque
Chef, Unité de la diffusion
Section des transports de surface et maritimes
Division des transports

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

Appendix B

CONCORDANCE of the 1980 SIC to NAICS 1997

SIC 1980		NAICS 1997	
4 – digit	description	6 – digit	description
4 – chiffre	description	6 – chiffre	description
4561	General Freight Trucking Industry – Industrie du camionnage de marchandises diverses	484110	General Freight Trucking, Local – Transport local par camion de marchandises diverses
		484121	General Freight Trucking, Long Distance, Truckload – Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances, charge complète
		484122	General Freight Trucking, Long Distance, Less Than Truckload – Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances, charge partielle
4562	Used Goods Moving and Storage Industry – Industrie du déménagement et de l'entreposage de biens usagés	484210	Used Household and Office Goods Moving – Déménagement de biens usagés de maison et de bureau
4563	Bulk Liquids Trucking Industry – Industrie du camionnage de liquide en vrac	484221	Bulk Liquids Trucking, Local – Transport local par camion de vrac liquide
		484231	Bulk Liquids Trucking, Long Distance – Transport par camion de vrac liquide sur de longues distances
4564	Dry Bulk Materials Trucking Industry – Industrie du camionnage de matières sèches en vrac	484222	Dry Bulk Materials Trucking, Local – Transport local par camion de vrac solide
		484232	Dry Bulk Materials Trucking, Long Distance – Transport par camion de vrac solide sur de longues distances
4565	Forest Products Trucking Industry – Industrie du camionnage de produits forestiers	484223	Forest Products Trucking, Local – Transport local par camion de produits forestiers
		484233	Forest Products Trucking, Long Distance – Transport par camion de produits forestiers sur de longues distances
4569	Other Truck Transport Industries – Autres industries de camionnage	484229	Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Local – Transport local par camion d'autres marchandises spéciales, sauf les biens usagés
		484239	Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Long Distance – Transport par camion d'autres marchandises spéciales sur de longues distances, sauf les biens usagés

Annexe B

CONCORDANCE de la CTI de 1980 à SCIAN 1997

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

1997 QMCF

The survey population consists of all companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. The CFDB is a dynamic database, updated on an ongoing basis. For the first time in 1997, the survey population was updated each quarter to reflect the most up-to-date information on the CFDB.

1997 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of all companies on the CFDB at the end of 1997 classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. This population was slightly more up-to-date than the fourth quarter population for QMCF.

C. Sample Design

1997 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population for the first quarter of 1997. This sample was then updated each quarter so that it would remain representative of the survey population. Each segment of the industry and each province and territory of Canada was represented in the sample.

The carriers on the first quarter survey frame were first grouped (stratified) according to their province of domicile and type of activity. For the first time in 1997, the type of activity was defined according to the new North American Industrial Classification System (NAICS). Then, within each province/type of activity combination,

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 1997

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. La BDRC est une base de données dynamique, qui est mise à jour sur une base permanente. Pour la première fois en 1997, la population observée a été mise à jour tous les trimestres, afin de rendre compte des données les plus récentes de la BDRC.

T5 1997 Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les entreprises figurant dans la BDRC à la fin de 1997, classées parmi les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. Cette population était légèrement plus à jour que la population pour le quatrième trimestre de l'ETTRM.

C. Plan d'échantillonnage

ETTRM 1997

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 1997. Cet échantillon a par la suite été mis à jour tous les trimestres, afin de demeurer représentatif de la population observée. Chaque composante du secteur et chaque province et territoire étaient représentées dans l'échantillon.

Les transporteurs de la base de sondage du premier trimestre ont été tout d'abord regroupés (stratifiés) selon leur principale province d'opération et leur type d'activité. Pour la première fois en 1997, le type d'activité a été défini selon le nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Les transporteurs étaient ensuite divisés en trois groupes de

the carriers were divided into three size groups (strata). The size was measured by annual gross business income.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province/type of activity combination were included in the sample with certainty. Carriers in the remaining size strata were sampled according to a probability mechanism called simple random sampling, which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. The number of carriers selected from each stratum is determined such that the total sample size is minimized subject to fixed levels of precision for estimates of operating revenues, for each province and for each type of activity. The coefficient of variation was used as the measure of precision and is described in Section 6.5. All carriers in Newfoundland and Prince Edward Island, as well as the Yukon and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of in-scope carriers in these provinces/territories.

The first quarter sample for 1997 consisted of 753 carriers representing a survey population of 2,260 carriers. Table 6.1 presents the survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity. The sample size is presented in parentheses beside the population size. Note that the estimated number of carriers in the population is generally smaller than the survey population, due to out-of-business or out-of-scope units included in error on the survey frame identified during collection.

For each of the second, third and fourth quarters of 1997, the previous quarter sample was updated so that it would remain representative of the updated survey population for that quarter. Units in the previous quarter sample no longer in the survey population were removed, and a sample of the units new to the survey population for that quarter (births) was added. The births were assigned to the strata defined for the first quarter, and a random sample of them was selected from each stratum. The fraction of births selected in each stratum was the same as the fraction of units selected in that stratum for the first quarter.

1997 Q5 Annual Supplement

The 1997 Q5 survey sample was the fourth quarter 1997 QMCF sample, updated to reflect any changes between the fourth quarter QMCF survey population and the Q5 survey population. Companies no longer in the survey population were removed, and a sample of new units was added (just as is done for each quarter of QMCF). Table 6.2 presents the total survey population size and sample size for region of domicile and type of activity.

taille (strates) à l'intérieur de chaque combinaison province et genre d'activité. La taille était mesurée en fonction du revenu annuel brut.

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de plus grande taille de chaque combinaison province et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Les transporteurs des autres strates étaient échantillonnés selon une certaine probabilité d'après un plan d'échantillonnage aléatoire simple. Ce plan a pour effet de donner à toutes les unités d'une même strate la même chance d'être sélectionnées. Le nombre de transporteurs choisis dans chaque strate fut tel que la taille totale de l'échantillon est minimisée sous la contrainte de niveaux de précision fixés pour l'estimation des recettes d'exploitation pour chaque province et pour chaque genre d'activité. Le coefficient de variation, décrit à la section 6.5, servait de mesure de précision. Tous les transporteurs de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest étaient dans l'échantillon avec certitude en raison du petit nombre de transporteurs compris dans le champ de l'enquête dans ces provinces et territoires.

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 1997 comprend 753 transporteurs représentant une population observée de 2 260 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région de domicile 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.

Pour chacun des deuxième, troisième et quatrième trimestres de 1997, l'échantillon du trimestre précédent a été mis à jour, afin de demeurer représentatif de la population observée mise à jour pour ce trimestre. Les unités de l'échantillon du trimestre précédent qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon des nouvelles unités de la population observée pour ce trimestre (créations) a été ajouté. Les créations ont été réparties entre les strates définies pour le premier trimestre, et un échantillon aléatoire de celles-ci a été choisi à partir de chaque strate. La fraction des créations choisies dans chaque strate correspondait à la fraction des unités choisies dans cette strate pour le premier trimestre.

T5 1997 Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 1997 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 1997, mis à jour pour rendre compte des changements entre la population observée pour le quatrième trimestre de l'ETTRM et la population observée de l'enquête T5. Les entreprises qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon de nouvelles unités a été ajouté (comme c'est le cas pour chaque trimestre de l'ETTRM). Le tableau 6.2 présente la taille totale de la population observée et la taille de l'échantillon pour chaque région de domicile et chaque genre d'activité.

D. Data Collection and Processing

1997 QMCF

At the end of each quarter, a QMCF questionnaire was sent to each sampled carrier. The data were collected by mail-back, facsimile or through computer assisted telephone interviews. The survey data were captured and checked for errors and inconsistencies. Inconsistent, questionable and missing data were referred back to the carrier for clarification or revision. Problems or missing data which could not be resolved with the carrier were then replaced with consistent values (were imputed) using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System. The system imputes the data using different imputation rules depending on the type of carrier and the type of data to be imputed. For example, the data can be imputed from historical files (using data from previous QMCF and Q5 surveys), or by using representative data from another carrier. The data were then verified by subject matter specialists.

1997 Q5

For the 1997 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 1998. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1998. The processing methods were similar to those used for the 1997 QMCF survey.

E. Estimation

Since only a sample of carriers was contacted for the QMCF survey, the individual values were weighted to represent the whole industry within the scope of the survey. The value for each carrier in the sample was multiplied by the sampling weight for that carrier, and then the weighted data from all sampled carriers belonging to a given estimation domain (e.g. general freight in Ontario) were summed to obtain the estimate. The same method was used to produce the estimates for the Q5 survey.

The financial ratios presented in Chapter 2 (e.g. operating ratio) are for-hire trucking industry level ratios. They are calculated by dividing the estimate of one total (e.g. total operating expenses) by another (e.g. total operating revenues). The result may differ somewhat from a ratio calculated as the average of the individual ratios of each carrier.

Notes for Historical Comparison

- The target population for the 1988 and 1989 QMCF surveys consisted of carriers with annual operating revenues of \$250,000 or more.
- The survey frame prior to 1995 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers.
- Prior to 1997, the same survey population and sample was used for all four quarters of the reference year for QMCF.

D. Collecte et traitement des données

ETTRM 1997

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

T5 1997 Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 1997, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 1998. 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 1998. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 1997.

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.
- Avant 1997, on utilisait la même population observée et le même échantillon pour les quatre trimestres de l'année de référence de l'ETTRM.

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:

- 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 intercity shipments transported by Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual operating revenues of \$1 million or more, for which most of their earnings are derived from long-distance shipments. The definition of long-distance is in accordance with the new North American Industrial Classification System (NAICS). This is a change from the 1996 and prior surveys (see notes for historical comparison below).

This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers which moved them. Courier and messenger services are not covered by this survey.

Survey Population

The carriers surveyed included those companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as in-scope for the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey. This included those classified as NAICS long-distance, with annual operating revenues of \$1 million or more. These carriers constituted the survey frame, while the survey population consisted of all shipments of 25 kms or more made by these carriers.

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) 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 désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend toutes les expéditions interurbaines transportées par les transporteurs (compagnies) routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provient de livraisons sur de longues distances. La définition de longues distances est conforme au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Il s'agit d'un changement par rapport à l'enquête de 1996 et aux enquêtes précédentes (voir la Note concernant les comparaisons des données dans le temps figurant ci-dessous).

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

Les transporteurs observés comprenaient les entreprises figurant dans le Registre des entreprises de Statistique Canada, la Base de données du registre central (BDR), classées comme faisant partie du champ de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Il s'agissait notamment de ceux classés comme transporteurs sur de longues distances dans le SCIAN, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus. Ces transporteurs ont constitué la base de sondage, tandis que la population observée comprenait toutes les livraisons sur 25 kilomètres ou plus effectuées par ces transporteurs.

C. Sample Design

In the survey frame, carriers are stratified by their type of operation, area of operation and annual 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.

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 1997 survey by region 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.

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.

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 1997 selon la région de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et expéditions).

D. Collecte et traitement des données

On recueille les renseignements suivants pour chaque expédition échantillonnée : origine et destination de l'expédition, description des marchandises transportées, poids de l'expédition et recettes produites du transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées. 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.

Notes for Historical Comparison

- Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the target population has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, prior to 1997, the survey covered carriers with annual transportation revenues of \$1 million or more derived from intercity shipments (25 kms or more).
- 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.
- 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).

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 1997 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1996 and whose operating expenses were anticipated to exceed \$1 million in 1997. 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 1997 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1998.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

- Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la population cible a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Par exemple, avant 1997, l'enquête englobait les transporteurs ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus tirées du transport interurbain de marchandises (25 kilomètres ou plus).
- 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.
- 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.]

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 1997 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1996 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devraient totaliser 1 million \$ ou plus en 1997. 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 1997, 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 1998.

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.

6.5 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

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 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

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.

Some non-sampling errors will cancel over a large number of observations, but systematically occurring errors (i.e. those that do not tend to cancel) will contribute to a bias in the estimates. For example, if carriers consistently tend to under-report their revenues, then the resulting estimate of the total revenues will be below the true population total. Any such biases are not reflected in the estimates of standard error.

As the sample size becomes closer to the population size, the sampling error component of the total survey error is expected to decrease. However, this is not necessarily true for the non-sampling error component.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as response and imputation rates are easily obtained and can be used as indicators of the non-sampling errors to a certain extent. Different types of non-sampling error along with some measures are discussed below.

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (under coverage), or counted more than once (over coverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (over coverage).

Possible sources of coverage errors for these trucking industry surveys include:

- 1) Errors in the classification variables (industry or revenue) on the survey frame may result in either under or over coverage of the trucking industry.
- 2) The 1997 Q5 survey excluded some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1997. Each quarter of the 1997

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.

Certaines des erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Par exemple, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs revenus, l'estimation des revenus sera alors inférieure à la valeur réelle du total de la population. Il est à noter que l'erreur type ne tient pas compte d'un tel biais.

À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de l'effectif de la population, l'apport de l'erreur d'échantillonnage appliqué à l'erreur totale de l'enquête diminue. Toutefois, ce principe ne s'applique pas nécessairement à l'erreur non due à l'échantillonnage.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont assez difficiles à évaluer; des études spéciales doivent être menées pour être à même de les estimer. Certaines mesures tels des taux de réponse et d'imputation peuvent toutefois être obtenues assez facilement. Ces mesures peuvent agir, jusqu'à un certain point, comme indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. On présente ci-après divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage ainsi que certaines mesures associées aux enquêtes sur les transporteurs routiers.

I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On présente dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, des sources éventuelles d'erreurs de couverture.

- 1) Des erreurs dans les variables de classification (activité ou recette) présent dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) L'enquête T5 de 1997 exclut toutes entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 1997. Pour chaque

QMC survey excluded some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) during the previous twelve months.

- 3) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1996, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1997 were excluded from the survey population of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey.
- 4) 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.

trimestre de l'ETTRM de 1997, certaines entreprises ont été exclues parce que leurs activités avaient commencé au cours des douze mois précédents (ou qu'elles avaient eu des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois).

- 3) Certains transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) en 1996 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 1997 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).
- 4) 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.

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for each survey. For instance, follow-ups of non-respondents are conducted to obtain information from the total non-respondents or to complete partially unanswered questionnaires for questions that are deemed essential. Various quality assurance procedures are exercised at the data capture 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 0.2 (\$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.

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 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, 1997 – 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, 1997 – 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 Marchandises générales	Household Goods Movers Articles ménagers	Bulk Produits en vrac	Other Autre	
Atlantic – Atlantique	55(43) ¹	14(14)	21(21)	68(45)	158(123)
Québec	246(61)	32(15)	101(28)	161(35)	540(139)
Ontario	371(92)	73(19)	130(30)	139(31)	713(172)
Prairies	181(75)	27(24)	151(64)	174(49)	533(212)
British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	91(40)	31(13)	37(23)	157(31)	316(107)
Total	944(311)	177(85)	440(166)	699(191)	2,260(753)

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

Table 6.2
Motor Carriers of Freight Survey, Annual Supplement (Q5), 1997 – 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), 1997 – 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 Marchandises générales	Household Goods Movers Articles ménagers	Bulk Produits en vrac	Other Autre	
Atlantic – Atlantique	67(52) ¹	18(18)	24(24)	80(54)	189(148)
Québec	270(65)	28(14)	105(33)	163(34)	566(146)
Ontario	428(106)	86(21)	150(33)	153(35)	817(195)
Prairies	230(107)	34(31)	189(80)	206(61)	659(279)
British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	111(45)	37(16)	56(27)	166(31)	370(119)
Total	1106(375)	203(100)	524(197)	768(215)	2601(887)

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

Table 6.3
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination)
Survey, 1997 – 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 trans- porteurs dans la population observée	Number of Carriers Selected Nombre de transporteurs sélectionnés			
		QTR.1	QTR.2	QTR.3	QTR.4
		TRI.1	TRI.2	TRI.3	TRI.4
Atlantic – Atlantique	107	45	39	38	44
Québec	372	118	126	127	117
Ontario	466	158	168	170	180
Prairies	351	132	115	119	111
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	186	59	71	58	64
Canada	1,482	512	519	512	516

Tableau 6.3
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine
et destination des marchandises), 1997 – 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, 1997 – Estimated Number of Shipments in
the Population of Carriers and Second Stage
Sample Size by Region of Domicile

Region of Domicile Région de domicile	1 st Quarter – 1 ^{er} trimestre		2 nd Quarter – 2 ^{ième} trimestre	
	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample
	Nombre estimatif de livraisons dans la population	Nombre de livraisons dans l'échantillon	Nombre estimatif de livraisons dans la population	Nombre de livraisons dans l'échantillon
Atlantic – Atlantique	874,712	16,732	1,335,150	17,358
Québec	1,010,857	23,340	1,397,923	16,296
Ontario	3,117,888	48,056	3,547,110	50,690
Prairies	1,761,988	44,523	1,952,144	39,132
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	504,262	7,255	560,621	8,327
Canada	7,269,707	139,906	8,792,948	131,803
	3 rd Quarter – 3 ^{ième} trimestre		4 th Quarter – 4 ^{ième} trimestre	
Atlantic – Atlantique	941,124	16,255	1,235,637	16,810
Québec	1,400,563	15,396	1,061,413	13,782
Ontario	2,862,246	41,558	3,160,769	39,928
Prairies	2,032,764	47,579	2,338,924	44,530
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	436,694	6,771	543,886	7,177
Canada	7,673,391	127,559	8,340,629	122,227

Tableau 6.4
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine
et destination des marchandises), 1997 – 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
1997 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 1997 – Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité

	1 st Quarter – 1 ^{er} trimestre			2 nd Quarter – 2 ^{ème} 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	52.6			48.2		
Revenues – Recettes		66.3	1.1		45.2	1.2
Expenses – Dépenses		68.0	1.6		64.6	1.1
Québec	75.0			67.2		
Revenues – Recettes		29.8	3.8		48.4	3.4
Expenses – Dépenses		30.8	3.4		51.8	3.4
Ontario	57.8			54.5		
Revenues – Recettes		45.0	4.1		54.8	4.8
Expenses – Dépenses		51.6	3.7		63.7	4.7
Prairies	51.8			49.5		
Revenues – Recettes		28.3	3.7		37.6	4.7
Expenses – Dépenses		48.3	4.0		47.9	4.9
British Columbia – Colombie-Britannique	45.7			44.6		
Revenues – Recettes		54.2	4.2		57.6	5.3
Expenses – Dépenses		63.2	4.1		64.6	5.3
Territories – Territoires	20.0			40.0		
Revenues – Recettes		99.7	0.0		37.5	0.0
Expenses – Dépenses		99.7	0.0		41.5	0.0
Main Type of Activity – Principale activité						
General Freight – Marchandises générales	55.1			55.9		
Revenues – Recettes		47.0	2.8		50.1	3.5
Expenses – Dépenses		52.3	2.5		59.3	3.4
Specialized Freight – Marchandises spécialisées	57.7			51.0		
Revenues – Recettes		32.5	3.8		47.3	4.1
Expenses – Dépenses		45.8	3.9		55.7	4.1
Total	56.5			53.0		
Revenues – Recettes		41.1	2.1		49.0	2.5
Expenses – Dépenses		49.7	1.9		57.9	2.4

Table 6.5
1997 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 1997 – Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité – fin

	3 rd Quarter – 3 ^{ième} trimestre			4 th Quarter – 4 ^{ième} 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	55.9			54.2		
Revenues – Recettes		48.0	1.6		42.8	1.4
Expenses – Dépenses		71.0	2.4		45.0	1.4
Québec	72.9			71.5		
Revenues – Recettes		37.2	3.7		42.1	3.9
Expenses – Dépenses		49.1	3.9		48.2	3.8
Ontario	57.9			55.8		
Revenues – Recettes		51.8	4.2		48.4	4.4
Expenses – Dépenses		57.7	4.5		57.7	4.4
Prairies	58.2			55.5		
Revenues – Recettes		32.3	4.9		38.0	4.4
Expenses – Dépenses		43.8	5.0		49.4	4.7
British Columbia – Colombie Britannique	51.7			51.6		
Revenues – Recettes		48.2	5.8		49.6	6.1
Expenses – Dépenses		60.6	5.8		53.0	4.4
Territories – Territoires	60.0			40.0		
Revenues – Recettes		34.6	0.0		33.7	0.0
Expenses – Dépenses		87.7	0.0		93.9	0.0
Main Type of Activity – Principale activité						
General Freight – Marchandises générales	63.2			56.3		
Revenues – Recettes		44.2	3.4		46.3	3.1
Expenses – Dépenses		52.8	3.7		52.4	3.1
Specialized Freight – Marchandises spécialisées	57.0			58.8		
Revenues – Recettes		43.4	3.7		41.6	4.3
Expenses – Dépenses		56.1	3.7		53.0	4.3
Total	59.7			57.7		
Revenues – Recettes		43.9	2.3		44.4	2.3
Expenses – Dépenses		54.2	2.4		52.7	2.3

Table 6.6
Motor Carriers of Freight Survey, Annual
Supplement (Q5), 1997 – Quality Measures by
Region, by Type of Activity and by Size

Tableau 6.6
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs
rouliers de marchandises (T5), 1997 – Mesures de qualité
selon la région, le genre d'activité et la taille

	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
		%	
Region – Région			
Atlantic – Atlantique	43.4		
Revenues – Recettes		28.7	1.0
Expenses – Dépenses		28.5	1.0
Québec	77.0		
Revenues – Recettes		32.5	5.2
Expenses – Dépenses		33.7	5.3
Ontario	62.5		
Revenues – Recettes		35.6	3.9
Expenses – Dépenses		38.2	3.8
Prairies	47.9		
Revenues – Recettes		37.5	4.1
Expenses – Dépenses		37.4	4.0
British Columbia – Colombie-Britannique	45.5		
Revenues – Recettes		49.3	6.0
Expenses – Dépenses		54.0	6.2
Territories – Territoires	40.0		
Revenues – Recettes		18.6	0.0
Expenses – Dépenses		18.0	0.0
Type of Activity – Genre d'activité			
General Freight – (Local) – Marchandises générales	51.9		
Revenues – Recettes		40.5	11.7
Expenses – Dépenses		40.8	11.7
General Freight (Long Distance) – Marchandises générales (longues distances)	68.8		
Revenues – Recettes		26.8	2.8
Expenses – Dépenses		28.5	2.7
Specialized Freight – (Local) – Marchandises spécialisées	52.2		
Revenues – Recettes		42.4	6.6
Expenses – Dépenses		43.0	6.8
Specialized Freight (Long Distance) – Marchandises spécialisées (Longues distances)	49.4		
Revenues – Recettes		46.1	5.8
Expenses – Dépenses		47.8	5.8
Household Good Movers – Articles ménagers	41.6		
Revenues – Recettes		60.6	5.3
Expenses – Dépenses		63.8	5.2

Table 6.6
Motor Carriers of Freight Survey, Annual
Supplement (Q5), 1997 – Quality Measures by
Region, by Type of Activity and by Size – Concluded

Tableau 6.6
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs
routiers de marchandises (T5), 1997 – Mesures de qualité
selon la région, le genre d'activité et la taille – fin

	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
		%	
Size (based on Total Annual Operating Revenues) –			
Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)			
Less than \$2,000,000 – Moins de 2 000 000 \$	42.1		
Revenues – Recettes		61.9	8.6
Expenses – Dépenses		63.0	8.6
\$2,000,000 to \$4,999,999 – 2 000 000 \$ à 4 999 999 \$	54.7		
Revenues – Recettes		43.6	10.4
Expenses – Dépenses		47.2	10.4
\$5,000,000 to \$11,999,999 – 5 000 000 \$ à 11 999 999 \$	51.4		
Revenues – Recettes		55.5	9.4
Expenses – Dépenses		60.0	9.4
\$12,000,000 and above (excluding Top Carriers) – 12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs)	66.4		
Revenues – Recettes		40.2	7.6
Expenses – Dépenses		40.5	7.4
Top Carriers – Principaux transporteurs	91.3		
Revenues – Recettes		6.9	0.0
Expenses – Dépenses		6.7	0.0
Total	55.0		
Revenues – Recettes		36.1	2.1
Expenses – Dépenses		37.6	2.1

Table 6.7
**For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/
 Destination) 1997 – Response Rates for the First
 Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile**

Tableau 6.7
**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine
 et destination des marchandises), 1997 – Taux de réponse
 pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la
 région de domicile**

Region of Domicile Région de domicile	Response Rate – Taux de réponse			
	QTR.1 TRI.1	QTR.2 TRI.2	QTR.3 TRI.3	QTR.4 TRI.4
			%	
Atlantic – Atlantique	95.0	97.3	97.1	92.7
Québec	94.5	95.0	94.0	92.5
Ontario	91.6	94.2	91.7	91.9
Prairies	98.3	98.1	97.2	98.0
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	96.1	95.4	98.0	98.2
Canada	94.7	95.6	94.6	94.2

Table 6.8
**Annual Motor Carriers of Freight Survey, Private
 Carriers, 1997 – Quality Measures by Region of
 Domicile**

Tableau 6.8
**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
 marchandises – Transporteurs pour compte propre, 1997 –
 Mesures de qualité selon la région de 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	9.5	91.2
Québec	24.0	72.9
Ontario	28.6	65.7
Prairies	24.2	69.5
British Columbia – Colombie-Britannique	31.3	82.5
Canada	25.8	71.0

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 long distance carriers which earned gross annual operating revenues of \$12 million or more.

Class II (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). For-hire long distance carriers which earned gross annual operating 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.

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, 1997 and March 31, 1998.

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 traveled, 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 for a distance greater than 24 km.

Interest Coverage Ratio. 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 Shipment. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

International Motor Carrier. A Canadian-based for-hire or private carrier that operates in the United States, or Mexico.

Interprovincial Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

LTL – Less than Truckload LTL carriers are characterized by the use of terminals to consolidate shipments, generally from several shippers, into a single truck for haulage between a load assembly terminal and a disassembly terminal, where the load is sorted and shipments are re-routed for delivery.

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

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

Local Distance. Establishments primarily providing trucking services within a metropolitan area and its hinterland.

Long Distance. Establishments primarily providing trucking services between metropolitan areas.

Long-term Debt Ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing long term liabilities by long term liabilities plus *total* owner's equity.

North American Industrial Classification System (NAICS). Classification system developed in 1997 which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down Canada's total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 484) are establishments primarily engaged in the truck transportation of goods. This industry group is a part of the Major Groups 48-49 (Transportation, Warehousing and Storage industries) which include establishments primarily engaged in transporting passengers and goods, warehousing and storing goods, and providing services to these establishments. The modes of transportation are road (trucking, transit and ground passenger), rail, water, air and pipeline.

Operating Expenses. Operating expenses include expenses incurred in carrying 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 extraordinary items by owner's equity.

Return on Long-term Capital Employed. Measures the financial return to the providers of long term capital and is obtained by dividing net income before interest and taxes by the sum of long term liabilities plus owner's equity.

Sampling. A procedure used to select randomly a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Sampling Weight. A raising factor attached to each sampled unit 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. (see NAICS)

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 generally devoted to the goods of a single shipper, taken directly from a point of origin to one or more destination points.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not 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».

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

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

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

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

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). (voir SCIAN)

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), connaissance, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

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

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 1997 et le 31 mars 1998.

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 transportée 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).

Longues distances. Ces établissements offrent principalement des services de transport par camion d'une région métropolitaine à l'autre.

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

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

Ratio du fond de roulement. Voir le coefficient de liquidité général.

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

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

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

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

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 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.

Transport local. Ces établissements offrent principalement des services de transport par camion à l'intérieur d'une région métropolitaine et de ses faubourgs.

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

Title	Catalogue no. N° au catalogue	Titre
Surface and Marine Transport – <i>Service Bulletin</i> – Eight issues a year. Bilingual.	50-002-XIB	Transport terrestre et maritime – <i>Bulletin de Service</i> – Huit numéros par année. Bilingue.
Aviation – <i>Service Bulletin</i> – Bilingual. Monthly.	51-004-XIB	Aviation – <i>Bulletin de service</i> – Bilingue. Mensuel.
Air Carrier Traffic at Canadian Airports – <i>Annual</i> . Bilingual.	51-203-XIB	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report – <i>Annual</i> . Bilingual.	51-204-XPB	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur – <i>Annuel</i> . Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada / United States Report – <i>Annual</i> . Bilingual.	51-205-XPB	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada/États-Unis – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Canadian Civil Aviation – <i>Annual</i> . Bilingual.	51-206-XIB	Aviation civile canadienne – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Air Charter Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual.	51-207-XPB	Statistique des affrètements aériens – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Railway Carloadings – <i>Monthly</i> . Bilingual.	52-001-XPB	Chargements ferroviaires – <i>Mensuel</i> . Bilingue.
Rail in Canada – <i>Annual</i> . Bilingual.	52-216-XPB	Le transport ferroviaire au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Passenger Bus and Urban Transit Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual.	53-215-XPB	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Road Motor Vehicles – Fuel Sales – <i>Annual</i> . Bilingual.	53-218-XIB	Véhicules automobiles, ventes de carburants – <i>Annuel</i> . Bilingue
Road Motor Vehicles – Registrations – <i>Annual</i> . Bilingual.	53-219-XIB	Véhicules automobiles, immatriculations – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Trucking in Canada – <i>Annual</i> . Bilingual.	53-222-XPB	Le camionnage au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Shipping in Canada – <i>Annual</i> . Bilingual.	54-205-XPB	Le transport maritime au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue.
International Travel, Advance Information (Touriscope) – <i>Monthly</i> . Bilingual.	66-001-PPB	Voyages internationaux, renseignements provisoires (Touriscope) – <i>Mensuel</i> . Bilingue.
International Travel – <i>Annual</i> . Bilingual.	66-201-XPB	Voyages internationaux – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Travel Log – <i>Quarterly</i> . Bilingual.	87-003-XPB	Info-voyages – <i>Trimestriel</i> . Bilingue.

To order a publication, you may telephone 1 613 951-7277 or use facsimile number 1 613 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1 800 770-1033. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800 770-1033. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

How to get the economic facts and analysis you need on transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

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

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

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