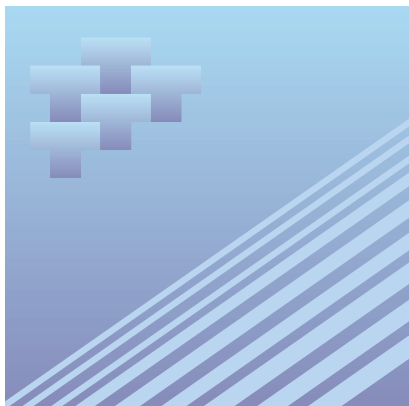




Trucking in Canada

2002



Le camionnage au Canada

2002



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

How to obtain more information

Specific inquiries about this product and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: 1-866-500-8400).

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

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

Ordering and subscription information

This product, Catalogue no. 53-222-XIB, is published annually in electronic format on the Statistics Canada Internet site at a price of CDN \$42.00 per issue. To subscribe visit our Web site at www.statcan.ca, and select Products and Services.

This product is also available in print through a Print-on-Demand service, at a price of CDN \$63.00 per issue. The following additional shipping charges apply for delivery outside Canada:

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

All prices exclude sales taxes.

The printed version can be ordered by

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

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

Standards of service to the public

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

Comment obtenir d'autres renseignements

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

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

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

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 53-222-XIB au catalogue est publié annuellement sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada et est offert au prix de 42 \$ CA l'exemplaire. Les utilisateurs peuvent s'abonner en visitant notre site Web à www.statcan.ca et en choisissant la rubrique Produits et services.

Ce produit est aussi disponible en version imprimée par l'entremise du service d'Impression sur demande, au prix de 63 \$ CA l'exemplaire. Les frais de livraison supplémentaires suivants s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada :

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

Les prix ne comprennent pas les taxes de ventes.

La version imprimée peut être commandée par

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

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

Normes de service à la clientèle

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



Statistics Canada
Transportation Division
Trucking Section

Trucking in Canada

2002

Statistique Canada
Division des transports
Section du camionnage

Le camionnage au Canada

2002

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 2004

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.

April 2004

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

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2004

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.

Avril 2004

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

Périodicité : annuel

Ottawa

Note of appreciation

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

Note de reconnaissance

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

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

Signes conventionnels

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

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

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of **Gordon Baldwin**, Director; **Bruce Meyer**, Assistant Director; **John Ross**, Chief, Trucking Section; **Ed Hamilton**, Chief, Trucking Section; **Joe Foti**, Chief Operations; **John Nicoletta** and **Denis Pilon**, Unit Heads, Trucking Section.

The principal authors of this publication were **Jan Patenaude** and **Denis Pilon**.

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

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

Transportation Division – Division des transports

Michel Benoit	Ghislaine Comeau	Vincent Dubé
Nathalie Larocque	Nicole Truax	

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

Louis-Jérôme Belleau	Serge Robert	François Roy
Greg Toll		

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

Jeannine Claveau	Winnie Gagné	François Gagnon
Sébastien Landry	Jack Lothian	Tracy Tabuchi

Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Ida Didomenico	Rosa Pizzuto	Milena Zelenbaba
----------------	--------------	------------------

Statistics Canada Regional Offices – Bureaux régionaux de Statistique Canada

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

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

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

Remerciements

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

Les auteurs principaux de cette publication sont **Jan Patenaude** et **Denis Pilon**.

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

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

Table of Contents Trucking in Canada

Table des matières Le camionnage au Canada

	Page		Page
Highlights	9	Faits saillants	9
Chapter 1 – Trucking in Canada		Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
The trucking industry in 2002	11	L'industrie du camionnage en 2002	11
The Canadian economy and the transportation industry in 2002	11	L'économie du Canada et l'industrie du transport en 2002	11
The transportation industry and the role of trucking	12	L'industrie du transport et le rôle du camionnage	12
Domestic Trucking Activity	13	Activité intérieure de camionnage	13
Employment	13	Emploi	13
About this publication	14	Au sujet de cette publication	14
Chapter 2 – Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 2002		Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2002	
Introduction	17	Introduction	17
Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight	17	Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises	17
1.1 Domestic shipments outgrow international shipments	17	1.1 Les expéditions internes dépassent les expéditions internationales	17
1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses	18	1.2 L'activité économique se reflète dans les recettes et les dépenses d'exploitation désaisonnalisées	18
1.3 Performance changes in local versus long-distance freight carriers	20	1.3 Fluctuation du rendement entre les transporteurs de marchandises locaux et de longues distances	20
1.4 Crossborder trucking revenues improved	21	1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier se sont améliorées	21
1.5 Fuel expenses decrease overall in 2002	22	1.5 Les dépenses en carburant ont généralement diminué en 2002	22
Section 2 – Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 2002	31	Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2002	31
2.1 Profitability returns to levels observed in 2000	31	2.1 Retour de la rentabilité aux niveaux observés en 2000	31
2.2 Short-term liquidity	31	2.2 Solvabilité à court terme	31
2.3 Changes in Long-term liquidity	32	2.3 Variation de la solvabilité à long terme	32
2.4 Financial leverage remains positive	33	2.4 L'effet de levier demeure positif	33
2.5 Trends for owned and leased equipment	33	2.5 Tendances relatives au matériel possédé et loué	33
Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 2002		Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 2002	
For-hire Intercity Trucking Activity of Canada-based Carriers	41	Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui assuré par les compagnies de camionnage domiciliées au Canada	41
Section 1 – Total Trucking Activity	42	Partie 1 – Trafic total	42
Section 2 – Domestic Trucking Activity	43	Partie 2 – Trafic intérieur	43
Regional Overview	44	Aperçu régional	44
Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States	67	Partie 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis	67
– International Trade	67	– Commerce international	67

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Chapter 4 – Survey Methodology and Data Quality		Chapitre 4 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	
Introduction	77	Introduction	77
Section 1 – Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2	77	Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) - chapitre 2	77
Section 2 – Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3	80	Partie 2 – Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3	80
Section 3 – Data Quality	83	Partie 3 – Qualité des données	83
Glossary	92	Glossaire	94
Definitions of Financial Ratios	97	Définitions des ratios financiers	97
Figures		Figures	
Chapter 1 – Trucking in Canada		Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
1.1 Annual Variation in GDP, 1998-2002	12	1.1 Variations annuelles en pourcentages du PIB, 1998-2002	12
1.2 Proportion of Employment According to Means of Transport, 2002	13	1.2 Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 2002	13
Chapter 2 – Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 2002		Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2002	
2.1 Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984 -2002	18	2.1 Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-2002	18
2.2 Quarterly Operating Ratios, Adjusted Series and Trend, All Carriers, 1993-2002	19	2.2 Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-2002	19
2.3 Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series, 1993 -2002	20	2.3 Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-2002	20
2.4 Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993 -2002	21	2.4 Tendances des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-2002	21
2.5 Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993 and 2002	22	2.5 La part des mouvements intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993 et 2002	22
2.6 Percent Distribution of Operating Expenses, All Carriers, 2002	23	2.6 Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, tous les transporteurs, 2002	23
2.7 Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) – Monthly 1993-2002	23	2.7 Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) – Mensuel 1993-2002	23
2.8 Profit Margins by Region	32	2.8 Marges bénéficiaires selon la région	32
Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 2002		Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 2002	
3.1 Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional, by Region of Origin, 2002	44	3.1 Tonnage intérieur, intrarégional et interrégional, selon la région d'origine, 2002	44
3.2 Domestic Tonnage by Region of Origin, 2000-2002	45	3.2 Tonnage intérieur selon la région d'origine, 2000-2002	45
3.3 Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking	67	3.3 Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier	67
3.4 Transborder activity has a significant impact on total trucking activity, 2002	68	3.4 Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 2002	68

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

Tables	Page	Tableaux	Page
Chapter 1 – Trucking in Canada		Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
1 2002 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry	15	1 Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2002	15
Chapter 2 – Section 1 – QMCF Survey, For-hire Carriers		Chapitre 2 – Section 1 – Enquête TTRM, transporteurs pour compte d'autrui	
2.1 Summary Statistics by Quarter, 2002 – Canada	25	2.1 Statistiques sommaires selon le trimestre, 2002 – Canada	25
2.2 Summary Statistics by Region, 2002	26	2.2 Sommaire statistique selon la région, 2002	26
2.3 General and Specialized Freight by Quarter, 2002	28	2.3 Marchandises générales et spécialisées par trimestre, 2002	28
2.4 For-hire carriers, revenues by type of movement by quarter, 2002	30	2.4 Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 2002	30
Chapter 2 – Section 2 – AMCF Survey, For-hire Carriers		Chapitre 2 – Section 2 – Enquête TRM, transporteurs pour compte d'autrui	
2.5 Summary of Financial Statistics, 1998-2002	34	2.5 Sommaire des statistiques financières, 1998-2002	34
2.6 Financial Statistics by Region, 2002	35	2.6 Statistiques financières par région, 2002	35
2.7 Summary Statistics by Type of Activity, 2002	36	2.7 Statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2002	36
2.8 Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 2002	37	2.8 Sommaire des statistiques financières, selon le camionnage local et sur de longues distances, 2002	37
2.9 Financial Statistics by Revenue Size, 2002	39	2.9 Statistiques financières selon la taille des recettes, 2002 ..	39
2.10 Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 2002	40	2.10 Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 2002	40
2.11 Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 2002	40	2.11 Semi-remorques et autre matériel par industrie, 2002	40
Chapter 3 – Section 1 – Total Trucking Activity		Chapitre 3 – Section 1 – Trafic total	
3.1 Trucking activity in 2002 and 2001	43	3.1 Activité de transport routier en 2002 et 2001	43
Section 2 – Domestic Trucking Activity		Section 2 – Trafic intérieur	
3.2 Trucking activity in 2002	43	3.2 Activité de transport routier en 2002	43
3.3 Domestic Activity in 2002 and 2001	43	3.3 Le trafic intérieur en 2002 et 2001	43
3.4 Intra-regional Traffic	50	3.4 Volume de transport intrarégional	50
3.5 Inter-regional Traffic	51	3.5 Volume de transport interrégional	51
3.6 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	52	3.6 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	52
3.7 Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues	56	3.7 Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes	56
3.8 Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues	57	3.8 Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes	57

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

	Page
3.9 Major Commodity Movements by Region, Based on Tonnage Transported	58
3.10 Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups	60
3.11 Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues)	62
3.12 Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group	63
3.13 Distribution of Truck Traffic by Weight Group	63
3.14 Selected Estimates by Originating Region, by Weight Group	64
3.15 Selected Ratios for the 10 Major Commodity Groups Based on Revenues	66

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

3.16 Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 2002 and 2001	69
3.17 Transborder activity in 2002 and 2001	69
3.18 Southbound Movements of Goods, Canada – U.S.	70
3.19 Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada – U.S.	71
3.20 Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada – U.S.	72
3.21 Northbound Movements of Goods, U.S. – Canada	73
3.22 Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. – Canada	74
3.23 Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. – Canada	75

Appendix A – Concordance of U.S. Regions and States	76
---	----

Chapter 4 – Survey methodology and Data Quality

4.1 QMCF Survey, For-hire Carriers, First Quarter 2002 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity	87
4.2 2002 MCF Survey, Annual Supplement (Q5) – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity	87
4.3 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 2002 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile	88
4.4 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 2002 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile	88

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page
3.9 Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées	58
3.10 Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises	60
3.11 Statistiques choisies pour des groupes de marchandises selon le poids (classées en fonction des recettes)	62
3.12 Certaines estimations selon la région d'origine et le poids	63
3.13 Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids	63
3.14 Certaines estimations selon la région d'origine et le groupe de poids	64
3.15 Certains ratios pour les 10 principaux groupes de marchandises fondés sur les recettes	66

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

3.16 Exportations et importations du Canada selon la valeur monétaire des marchandises, 2002 et 2001	69
3.17 Le trafic transfrontalier en 2002 et 2001	69
3.18 Mouvements nord-sud de marchandises, Canada – États-Unis	70
3.19 Mouvements nord-sud des dix principales marchandises, Canada – États-Unis	71
3.20 Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada – États-Unis	72
3.21 Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis – Canada	73
3.22 Mouvements sud-nord des dix principales marchandises, États-Unis – Canada	74
3.23 Mouvements sud-nord des cinq principales marchandises selon la région d'origine, États-Unis – Canada	75

Annexe A – Concordance des régions américain et des états ..	76
--	----

Chapitre 4 – Méthodologie d'enquête et qualité des données

4.1 ETTRM, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2002 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	87
4.2 Supplément annuel à l'ETRM (T5), 2002 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	87
4.3 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2002 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile	88
4.4 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2002 – Nombre estimatif d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile	88

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

		Page			Page
4.5	2002 QMCF Survey, Quality Measures by Region and by Type of Activity	89	4.5	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2002 – Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité	89
4.6	2002 MCF Survey, Annual Supplement(Q5) – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size	90	4.6	Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2002 – Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille	90
4.7	For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/ Destination) Survey, 2002 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile	91	4.7	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2002 – Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région de domicile	91

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



Highlights

For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 2002

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

For-hire Trucking: Quarterly Statistics, 2002

- Operating revenues of for-hire motor carriers of freight based in Canada, reached a little more than \$20.6 billion in 2002. Average revenue per carrier was down by almost 2%.
- For-hire carriers maintained a pattern of quarterly operating ratios (the total operating expenses divided by the total operating revenues) similar to that of 2001. The operating ratio was higher (0.94) for the first and fourth quarters of 2002 while registering an improved 0.93 in the second and third quarters.

For-hire Trucking: Annual Supplement Statistics, 2002

- For-hire motor carriers generated \$19.3 billion in total revenues and incurred \$18.3 billion in total expenses, resulting in net operating revenues of \$1.0 billion.
- The profit margin (net operating income as a percentage of total operating revenues) for 2002 was 5.3%.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached \$10.2 billion in 2002, total assets per carrier were unchanged on a year to year basis.
- In 2002, the return on equity at 20.5% indicated a positive financial leverage with a rate of return on capital employed of 16.4%.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 2002

Transporteurs domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 2002

- Les recettes d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont atteint un peu plus de 20,6 milliards de dollars en 2002. Les recettes moyennes par transporteur ont montré une baisse de près de 2 %.
- Les transporteurs pour compte d'autrui ont maintenu un modèle de ratios d'exploitation trimestriels (les dépenses d'exploitation totales divisées par les recettes d'exploitation totales) semblable à celui de 2001. Le ratio d'exploitation était plus élevé (0,94) au premier et au quatrième trimestres de 2002, mais a affiché une amélioration (0,93) au deuxième et au troisième trimestres.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 2002

- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont généré 19,3 milliards de dollars en recettes totales et ont engagé au total 18,3 milliards de dollars en dépenses, ce qui représente un bénéfice net d'exploitation de 1,0 milliard de dollars.
- La marge bénéficiaire (bénéfice net d'exploitation en tant que pourcentage des recettes totales d'exploitation) s'est établie à 5,3 % en 2002.
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus ont atteint 10,2 milliards de dollars en 2002, les actifs totaux par transporteur n'ayant montré aucun changement par rapport à l'année précédente.
- En 2002, le rendement de l'avoire (20,5 %) a indiqué un effet de levier financier positif, avec un rendement des capitaux engagés de 16,4 %.

For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 2002

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

Domestic Trucking Activity

- In 2002, Canada-based for-hire trucking carriers hauled 31 million shipments within Canada, accounting for 212.8 million tonnes.
- Domestic shipments generated over \$8.3 billion in revenues.
- Based on revenues earned, the *miscellaneous transported products* commodity group was the top commodity moved followed by *wood products*.

Transborder Trucking Activity

- There was a total of 7.9 million shipments crossing the Canada-United States border in 2002 carrying 81 million tonnes of freight.
- These transborder shipments generated \$7.3 billion in revenues.
- Based on revenues earned, the most frequent single commodity moved from or to the United States was the *miscellaneous transported products* followed by *road motor vehicles, parts and accessories*.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 2002

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

Trafic intérieur

- En 2002, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont effectué 31 millions d'expéditions au Canada, pour un total de 212,8 millions de tonnes.
- Les expéditions intérieures ont généré des recettes de plus de 8,3 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, la classe de *biens transportés divers* est la première catégorie d'expédition suivi des *produits du bois*

Trafic transfrontalier

- Au total 7,9 millions d'expéditions ont été effectuées entre le Canada et les États-Unis en 2002, ce qui représente 81 millions de tonnes de marchandises.
- Ces expéditions transfrontalières ont généré des recettes de 7,3 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, les *biens transportés divers* ont été le principal groupe de marchandises transportées à destination ou en provenance des États-Unis suivi des *véhicules automobiles y compris pièces et accessoires*.

The trucking industry in 2002

The importance of trucking in the Canadian economy and for Canadians in general remains as strong as ever. The trucking industry accounts for a significant share of the revenues generated and people employed in Canada. Trucking is often the most efficient way to transport many types of goods around Canada quickly and effectively. Trucking impacts everyone. Nearly everything we buy, from food to clothing to fuel, is brought to us, at some point, by truck.

In 2002, the overall total operating revenues for the for-hire trucking industry¹ amounted to \$19.3 billion. While the total operating revenues decreased by less than 1% from 2001, the average revenue per carrier was down 3% (the estimated number of carriers was up by 71 carriers) in 2002. Domestic movements accounted for the higher proportion of revenues with (63%) and totalled \$12.5 billion, a decrease of 9% from 2001. Total revenues generated from international transborder movements (movements between Canada and United States and Mexico) amounted to \$7.4 billion in 2002, a substantial increase from \$6.7 billion in 2001.²

The Canadian economy and the transportation industry in 2002

Economic activity picked up in 2002 as the Gross Domestic Product³ increased 3.2%, around double the percentage change reported in 2001. There was increased demand for housing driven by low interest rates. In turn, furniture and appliances manufacturers benefited as did the banking sector. Lower borrowing costs and buyer incentive plans also stimulated the automotive industry.

In 2002, total exports fell while imports increased resulting in a decrease in the trade surplus. While exports (and imports) of automotive products increased, there were reductions in exports of energy products, forestry products and grain. Exports to the United States decreased by 2.3% while imports remained unchanged from 2001. Trade with the United States accounted for

1. Refers to for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more, from the annual supplement survey Q5.
2. Refers to for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more, from the Quarterly Motor Carriers Freight Survey.
3. Gross Domestic Product (GDP) statistics are drawn from the publication, Provincial Gross Domestic Product by Industry, catalogue number 15-203-XIE.

L'industrie du camionnage en 2002

L'importance du camionnage dans l'économie canadienne et pour les Canadiens en général demeure aussi forte que jamais. L'industrie du camionnage a une part importante des recettes générées et des personnes occupées au Canada. Le camionnage est souvent le moyen le plus efficace de transporter rapidement de nombreux types de biens partout au Canada. Le camionnage touche tout le monde. Presque tout ce que nous achetons, des aliments aux vêtements, en passant par le carburant, est à un moment donné transporté par camion.

En 2002, le total des recettes d'exploitation d'ensemble de l'industrie¹ du camionnage pour compte d'autrui s'élevait à 19,3 milliards de dollars. Bien que le total des recettes d'exploitation ait diminué de moins de 1 % par rapport à 2001, les recettes moyennes par transporteur ont baissé de 3 % (le nombre estimatif de transporteurs a augmenté de 71 transporteurs) en 2002. Les déplacements intérieurs ont constitué la proportion de recettes la plus élevée (à 63 %) et ont totaliser 12,5 milliards de dollars, soit une baisse de 9 % par rapport à 2001. Les recettes totales qui découlent des déplacements transfrontaliers internationaux (déplacements entre le Canada, les États-Unis et le Mexique) se sont élevées à 7,4 milliards de dollars en 2002, soit une hausse appréciable par rapport aux 6,7 milliards de dollars en 2001².

L'économie du Canada et l'industrie du transport en 2002

L'activité économique a connu une reprise en 2002. En effet, le produit intérieur brut³ a augmenté de 3,2 %, soit près du double du taux de variation signalé en 2001. Il y a eu une augmentation de la demande de logement, sous l'impulsion de faibles taux d'intérêt. Et les fabricants de meubles et d'appareils ménagers en ont profité, tout comme le secteur bancaire. La baisse des frais d'emprunt et les régimes d'incitations à l'achat ont aussi stimulé l'industrie de l'automobile.

En 2002, les exportations totales ont diminué, tandis que les importations ont augmenté, ce qui a fait baisser l'excédent commercial. Si les exportations (et les importations) de produits automobiles ont crû, on a par ailleurs observé une baisse des exportations de produits énergétiques, de produits forestiers et de céréales. Les exportations aux États-Unis ont diminué de 2,3 %, tandis que les importations sont demeurées les mêmes

1. Fait référence aux transporteurs routiers pour compte d'autrui qui ont des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus, selon les réponses à la Q5 de l'Enquête du supplément annuel.
2. Fait référence aux transporteurs routiers pour compte d'autrui qui ont des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus, selon l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.
3. Les statistiques du produit intérieur brut (PIB) sont tirées de la publication Produit intérieur brut provincial par industrie, numéro 15-203-XIF au catalogue.

87% of Canada's total exports and 63% of Canada's total imports in 2002.⁴

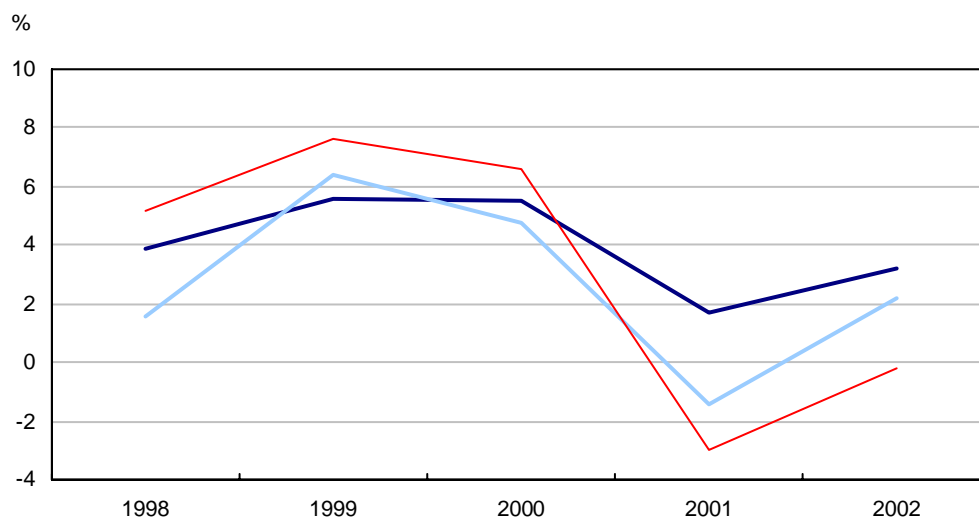
Trucking continued to be the dominant mode, in terms of revenue, for transporting goods between Canada and the United States. About 55% of the exports to the United States and over 80% of the imports from the United States were moved by truck in 2002.

The transportation industry and the role of trucking

Unlike the previous year when there was a decline, the GDP for the transportation sector⁵ increased in 2002. The GDP rose by 2.2%. All of the industries in this sector, except air transportation (-4.8%) and truck transportation (-0.2%), experienced positive growth. (See Figure 1.1.)

Although economic activity in the truck transportation sector declined in 2002, this industry continued to be the top segment of the total transportation sector as measured by the GDP. In 2002, trucking accounted for 30% of the total transportation industry GDP. Furthermore, the importance of trucking in the transportation sector has remained relatively consistent over the last six years⁶ ranging from 30% to 32%.

Figure 1.1
Annual variation in GDP, 1998-2002



Source: Gross Domestic Product at basic prices, 1997 prices. Statistics Canada, CANSIM, Table 379-0017.

4. Canadian international merchandise trade statistics are drawn from the publications Exports, Merchandise Trade, catalogue No. 65-202 and Imports, Merchandise Trade, catalogue No. 65-203 and The Daily release of February 20, 2003 on Canadian international merchandise trade.

5. The Transportation sector as classified using the North American Industry Classification System (NAICS) includes Air Transportation, Rail Transportation, Water Transportation, Truck Transportation, Pipeline Transportation, Transit and Ground Passenger Transportation, Scenic and Sightseeing Transportation and Support Activities for Transportation.

6. 1997 was the first year industries were classified according to NAICS, the North American Industry Classification System.

qu'en 2001. Le commerce avec les États-Unis a représenté 87 % des exportations totales du Canada et 63 % des importations totales du Canada en 2002⁴.

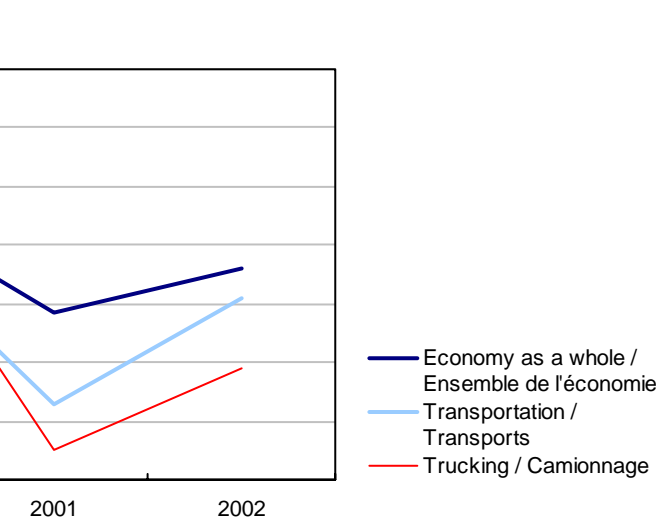
Le camionnage demeure le principal moyen de transport, sous l'angle des recettes, pour le transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Environ 55 % des exportations aux États-Unis et plus de 80 % des importations de ce pays ont été acheminées par camion en 2002.

L'industrie du transport et le rôle du camionnage

Au contraire de l'année précédente, où il y a eu un recul, le PIB pour le secteur du transport⁵ a augmenté en 2002. Le PIB a monté de 2,2 %. Toutes les catégories formant ce secteur, sauf le transport aérien (-4,8 %) et le transport par camion (-0,2 %), ont connu une croissance positive (voir figure 1.1).

Bien que l'activité économique dans l'industrie du transport par camion ait diminué en 2002, cette industrie n'en a pas moins gardé sa place dans le segment supérieur du secteur du transport sur le plan du PIB. En 2002, le camionnage comptait pour 30 % du PIB total de l'industrie du transport. De plus, l'importance du camionnage dans le secteur du transport est demeurée relativement constante au cours des six dernières années⁶, oscillant entre 30 % et 32 %.

Figure 1.1
Variations annuelles en pourcentages du PIB, 1998-2002



Source : Produit intérieur brut au prix de base, aux prix de 1997, Statistique Canada, CANSIM, tableau 379-0017.

4. Les statistiques du commerce international des marchandises sont tirées des publications Exportations, commerce de marchandises, n° 65-202 au catalogue, et Importations, commerce de marchandises, n° 65-203 au catalogue, et du communiqué sur le commerce international de marchandises du Canada, paru dans Le Quotidien du 20 février 2003.

5. Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), le secteur du transport comprend le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport par eau, le transport par camion, le transport par pipeline, le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs, le transport de tourisme et d'agrément ainsi que les activités de soutien au transport.

6. C'est en 1997 que les industries ont été classées pour la première fois en fonction du SCIAN, le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

Rail is the trucking industry's main competitor. Rail transportation's share of the GDP in the transportation sector was 14% in 2002 and has ranged between 12% and 14% since 1997.

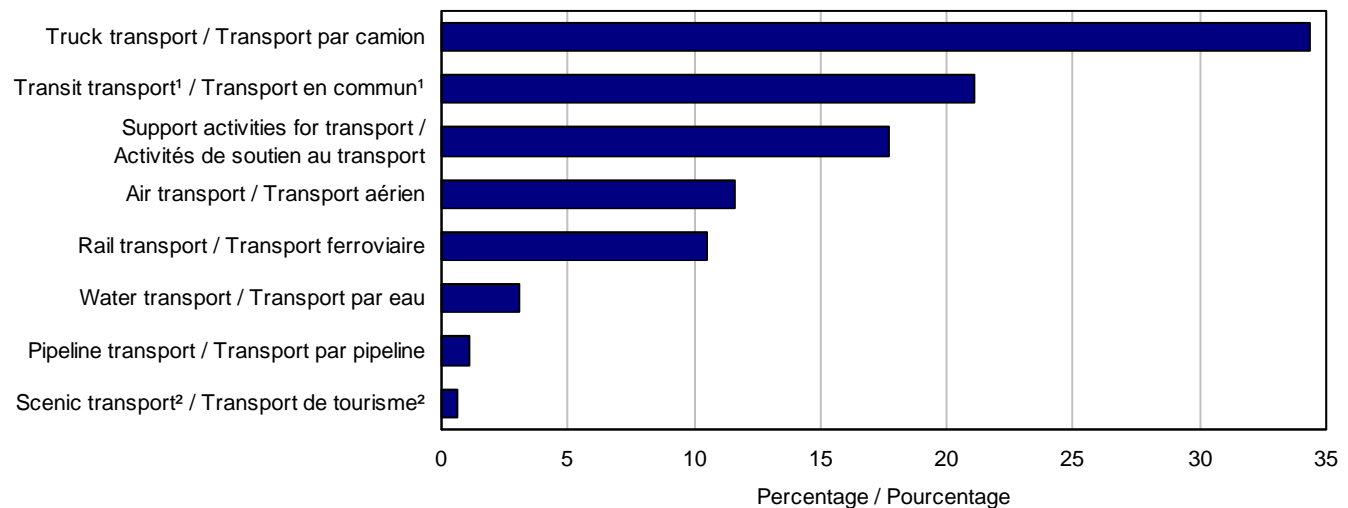
Domestic Trucking Activity

For-hire trucking companies (Canadian domiciled long-distance for-hire trucking companies with annual operating revenues of \$1 million or more) in 2002 carried a total of 30.6 million domestic shipments accounting for 212.8 million tonnes and 86.9 billion tonne-kilometres. This information does not reflect the activity within the entire trucking industry however, since private companies and small or local for-hire carriers are excluded from these data.

Employment

The number of people employed in the transportation sector decreased marginally (-0.1%) in 2002 to 474,800. The trucking industry was by far the largest employer accounting for 34% or 163,400 of the people working in the sector. The next largest employer in the transportation sector was transit and ground passenger transportation, employing 100,200 people. (See Figure 1.2.)

Figure 1.2
Proportion of employment according to means of transport, 2002



¹ This category consists of Transit and Ground Passenger Transportation.

² This category consists of Scenic and Sightseeing Transportation.
Source: Estimates of all Employees, for Transportation industries classified using the North American Industry Classification System (NAICS), Annual, Statistics Canada, CANSIM, Table 281-0024.

Le rail est le principal concurrent du transport routier. Or la part du rail dans le PIB du secteur du transport se situait à 14 % en 2002, et oscille entre 12 % et 14 % depuis 1997.

Activité intérieure de camionnage

En 2002, les entreprises de transport routier pour compte d'autrui (transporteurs routiers sur longues distances pour compte d'autrui domiciliées au Canada et réalisant des recettes d'exploitation de 1 million de dollars ou plus) ont effectué un total de 30,6 millions d'expéditions internes représentant 212,8 millions de tonnes et 86,9 milliards de tonnes-kilomètres. Ces chiffres ne sont cependant pas révélateurs de l'activité dans l'ensemble de l'industrie du camionnage, puisque les transporteurs privés et les petits transporteurs ou les transporteurs locaux pour compte d'autrui sont exclus de ces données.

Emploi

Le nombre de personnes travaillant dans le secteur du transport a connu une légère baisse (-0,1 %) en 2002, tombant à 474 800. L'industrie du camionnage était de loin le plus grand employeur, ayant 34 % ou 163 400 des personnes travaillant dans le secteur. Le deuxième employeur en importance dans ce secteur était la catégorie du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs, avec 100 200 travailleurs (voir la figure 1.2).

Figure 1.2
Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 2002

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

² Cette catégorie comprend le transport de tourisme et d'agrément.
Source : Estimations de tous les employés pour les industries du transport classées selon le SCIAN, données annuelles, Statistique Canada, CANSIM, table 281-0024.

About this publication

Trucking in Canada, 2002 presents information about the trucking industry in 2002. This chapter provides a discussion of the role of trucking in the Canadian economy.

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

Chapter 2 presents financial and operating data about for-hire carriers with annual operating revenues of **\$1 million or more** in 2002. These statistics were collected as part of the 2002 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 motor freight carriers. In an annual supplement, it also collects balance sheet and equipment information. This chapter includes financial data on revenues, expenditures and operating ratios, plus selected economic indicators.

Chapter 3 presents statistics on carrier activity in the area of inter-city for-hire deliveries for 2002. Activity statistics describe industry output in terms of commodity movements. This chapter is based on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey. It comprises of all Canada-based for-hire trucking companies with annual operating revenues of **\$1 million or more**, the major part of which is derived from long-distance deliveries. Figures taken from this survey include revenues, tonnes, tonne-kilometres and the number of shipments for specific commodities and specific origin/destination pairs. In addition to providing information on domestic movements, the results of this survey are also used to describe trucking between Canada and the United States by Canadian-based carriers.

Finally, a description of the survey methodologies and data quality is presented in **Chapter 4**, followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

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

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

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

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 2002 présente de l'information au sujet de l'industrie du camionnage en 2002. Ce chapitre discute du rôle du camionnage dans l'économie canadienne.

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

Le **chapitre 2** présente des données financières et d'exploitation au sujet des transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles **ont atteint ou dépassé un million de dollars** en 2002. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) de 2002. L'enquête sur les TRM recueille des données d'exploitation et financières dans une enquête trimestrielle par échantillon auprès des transporteurs pour compte d'autrui. Elle recueille de l'information sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Elle recueille également dans un supplément annuel de l'information relative à leur bilan et à leur matériel. Ce chapitre comprend des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation ainsi que certains indicateurs économiques.

Le **chapitre 3** présente des statistiques sur l'activité des transporteurs pour compte d'autrui dans le secteur des livraisons interurbaines en 2002. Les statistiques de l'activité décrivent le rendement de l'industrie en fonction des mouvements de marchandises. Les données de ce chapitre sont tirées de l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion. Le chapitre inclut tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui effectue principalement des expéditions sur de longues distances et dont les recettes annuelles d'exploitation sont de **1 million de dollars ou plus**. Les données tirées de cette enquête incluent les recettes, les tonnes, les tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions pour des marchandises particulières et certaines paires origine/ destination. En plus de fournir de l'information sur les mouvements intérieurs, les résultats de cette enquête servent également à décrire les activités de camionnage entre le Canada et les États-Unis des transporteurs domiciliés au Canada.

En dernier lieu, une description des méthodologies d'enquêtes et de la qualité des données est présentée au **chapitre 4**, suivie d'un **glossaire** des termes utilisés dans la présente publication.

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

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

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

Table 1
2002 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

Tableau 1
Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2002

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

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

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

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



Chapter 2

Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 2002

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2002

Introduction

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

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

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

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

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

Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight

1.1 Domestic shipments outgrow international shipments

For-hire trucking Gross Domestic Product (GDP) decreased 0.2% in 2002 while the value of Canada's GDP for all industries and sectors rose by 3.2%.¹ (See figure 2.1).

In 2002, decreases were registered for most major types of freight carried (see Table 2.1) general freight truckload (TL) and less than truckload (LTL), dry bulk and other specialized freight all saw their shipments decreased by more than \$100 millions. Less significantly, household

1. GDP statistics are drawn from the CANSIM database, Statistics Canada, Table 379-0017.

Introduction

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

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

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

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

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

Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

1.1 Les expéditions internes dépassent les expéditions internationales

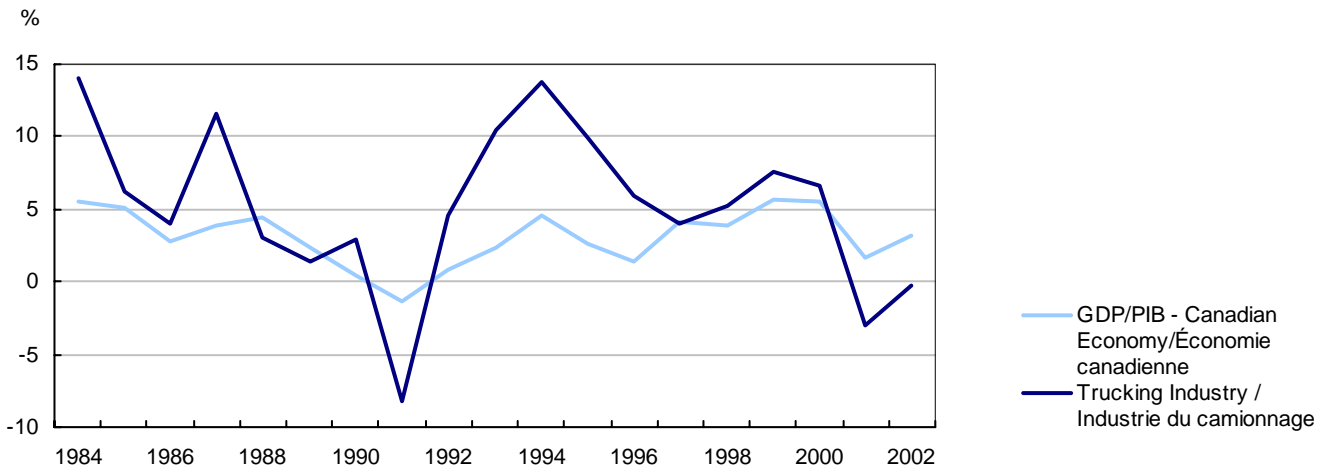
Le produit intérieur brut (PIB) du camionnage pour compte d'autrui a fléchi de 0,2 % en 2002 tandis que le PIB du Canada pour l'ensemble des industries et des secteurs a augmenté de 3,2 %¹ (voir la figure 2.1).

En 2002, on a observé des baisses pour la plupart des principaux types de fret transporté (voir le tableau 2.1), les secteurs du fret général – charges complètes (CC) et charges partielles (CP), des produits secs en vrac et des autres marchandises spécialisées signalant tous une baisse de plus

1. Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, tableau 379-0017.

Figure 2.1

Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984-2002



Source: Gross Domestic Product at Basic Prices, Statistics Canada, CANSIM Table 379-0017.

goods moving decreased by \$40 millions or 7% compare to 2001. Finally, forest products was the only major type of freight to register an increase in 2002, up 2.2%. The share of dry bulk revenues to total transportation revenue decreased by 11%, while household goods moving lost 5% of its total revenue share. The gain in the forest products freight contribution to total transportation revenue (4.8% over 2001) was again due to the improved demand for housing starts.

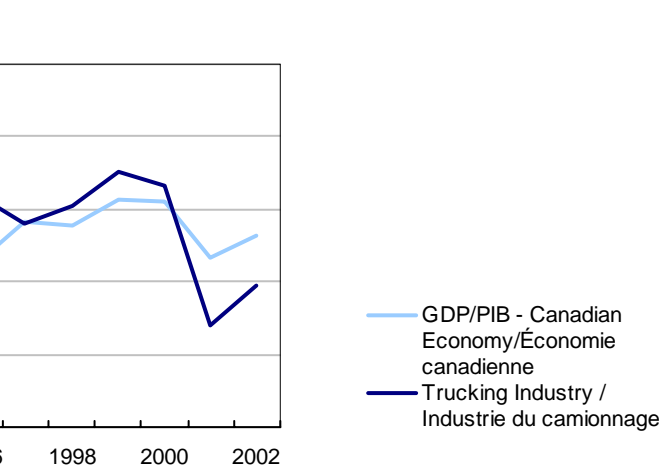
On average, there were 2,950 Canada based for-hire carriers with annual revenues of over \$1 million operating during each quarter of 2002. The estimated number of for-hire carriers with annual revenues of \$1 million remained almost unchanged in 2002.

1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses

Seasonally adjusted revenues, expenses and operating ratios (with seasonal fluctuations removed) reveal the fundamental overall trends in the performance of Canadian for-hire trucking. Adjusted for-hire revenues concluded the year at close to par compare to the year-end level of 2001. Carriers closed out the year with total adjusted fourth quarter 2002 revenues of \$5.2 billion. The operating margin (difference between operating revenues and operating expenses, before interest expenses) has decreased by 9%, therefore breaking a three year upward trend.

Figure 2.1

Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-2002



Source : Produit intérieur brut aux prix de base, Statistique Canada, CANSIM Tableau 379-0017.

de 100 millions de dollars de leur volume d'expédition. Le secteur du transport d'articles ménagers a été moins touché, la baisse se chiffrant à 40 millions de dollars (7 %) comparativement à 2001. Enfin, parmi les principaux types de fret, seul le transport des produits forestiers a enregistré une hausse (2,2 %) en 2002. La part des produits secs en vrac dans les recettes totales de transport a fléchi de 11 %, tandis que le transport d'articles ménagers a perdu 5 % à ce chapitre. La plus forte contribution des produits forestiers (4,8 % de plus qu'en 2001) dans les recettes totales de transport est attribuable à la demande accrue de mises en chantier de logements.

En moyenne, 2 950 transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles de plus de un million de dollars ont été en service pendant chaque trimestre de 2002. Le nombre estimatif de transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de un million de dollars est demeuré presque inchangé en 2002.

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

Les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation désaisonnalisés (après correction des fluctuations saisonnières) révèlent les tendances globales fondamentales de la performance de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Les recettes désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui étaient à la fin de l'année à peu près inchangées par rapport au niveau observé à la fin de l'année 2001. Les transporteurs ont fermé l'année avec des recettes désaisonnalisées totales de 5,2 milliards de dollars pour le quatrième trimestre de 2002. La marge d'exploitation (différence entre les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation moins les intérêts débiteurs) a fléchi de 9 %, ce qui a mis fin à la tendance haussière observée depuis trois ans.

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

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

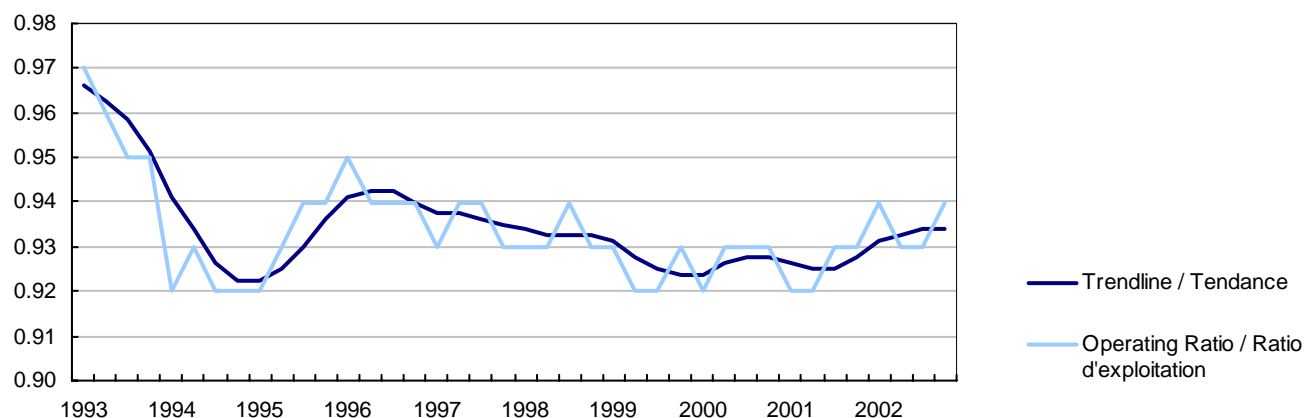
La désaisonnalisation élimine les fluctuations saisonnières des séries de données brutes ou « non désaisonnalisées ». Ainsi, les **données désaisonnalisées** saisissent la tendance plus fondamentale d'une série de données et donnent des comparaisons plus appropriées dans le temps.

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

For-hire carriers maintained a constant seasonally adjusted quarterly operating ratio of 0.93 for the first and third quarters of 2002, which implies that for each dollar of revenue, 7 cents are of disposable gross profits. During the second and fourth quarter, however, the operating ratio deteriorated to 0.94 (See figure 2.2 and figure 2.3). For-hire carriers has registered operating ratio above 0.93 for the first time since 1998.² A rise in the ratio indicates a worsening of financial performance whereas a ratio greater than 1.00 represents an operating loss.

Les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché un ratio d'exploitation trimestriel désaisonnalisé constant de 0,93 aux premier et troisième trimestres de 2002, ce qui implique que pour chaque dollar de recettes, 7 cents représentent le bénéfice brut disponible. Durant les deuxième et quatrième trimestres, cependant, le ratio d'exploitation s'est dégradé à 0,94 (voir les figures 2.2 et 2.3). Les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché un ratio d'exploitation supérieur à 0,93 pour la première fois depuis 1998². Une hausse du ratio indique une détérioration du rendement financier, tandis qu'un ratio supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation.

Figure 2.2
Quarterly Operating Ratios, Adjusted Series and Trend, All Carriers, 1993-2002



Note: Trendline is based on fourth quarter moving average.

Source: Quarterly Motor Carriers of Freight survey, CANSIM Table 403-0002.

On a year over year basis, for-hire carriers reported lower average revenue per carrier during most of the year, down 5% for the second and third quarters and 1% for the last quarter.

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

Figure 2.2
Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-2002

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

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, CANSIM Tableau 403-0002.

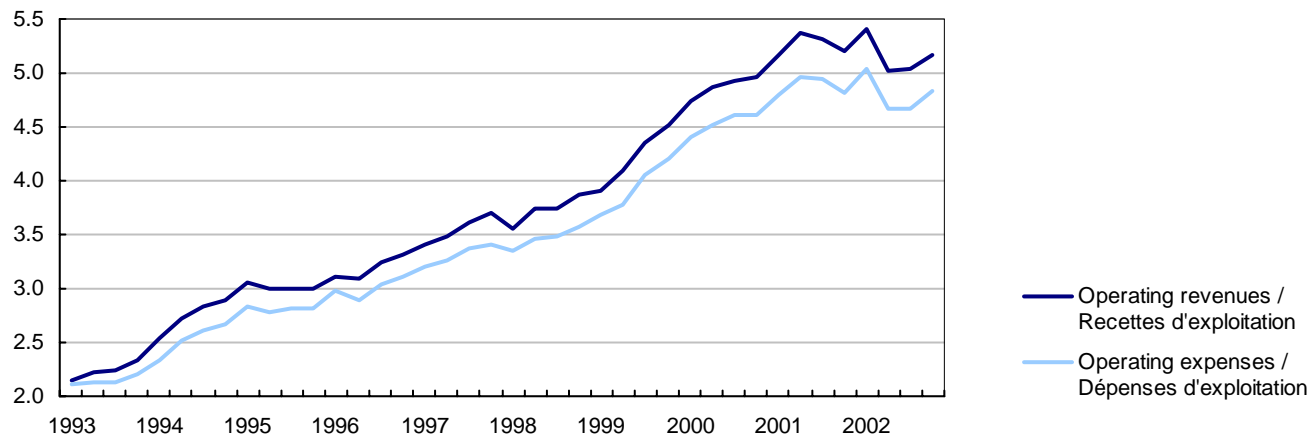
Dans la comparaison d'une année à l'autre, les transporteurs pour compte d'autrui ont vu leurs recettes moyennes par transporteur diminuer pendant la plus grande partie de l'année, en baisse de 5 % pour les deuxième et troisième trimestres et de 1 % pour le dernier trimestre.

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

Figure 2.3

Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series, 1993-2002

\$ billion



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, CANSIM Table 403-0002.

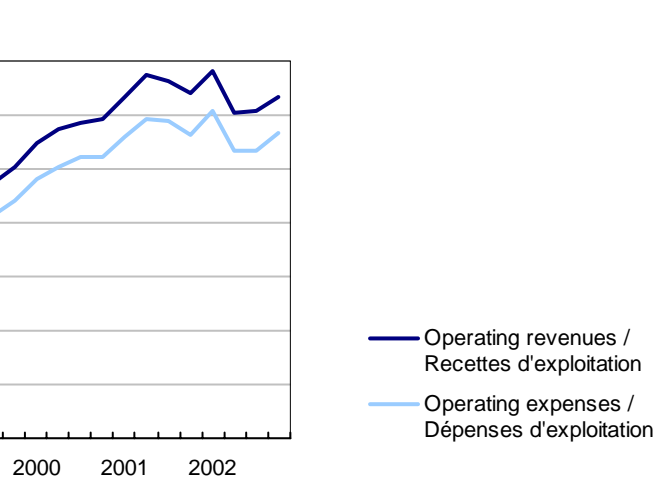
Top carriers (over \$25 million in annual revenues) accounted for more than one-third of overall operating revenue and recorded an unadjusted operating ratio of 0.94 in the first and third quarter, 0.93 in the second and 0.95 in the fourth quarter of 2002. For-hire trucking companies with annual revenues between \$12 million and \$25 million reported operating ratios of 0.95 in the first and fourth quarter while they recorded 0.93 and 0.94 respectively, in the second and third quarter of the year. Carriers with annual revenues between \$2 million and \$12 million recorded operating ratios ranging from 0.93 in the first quarter to 0.90 in the third to conclude the year with 0.92 in the fourth quarter (See figure 2.4).

1.3 Performance changes in local versus long-distance freight carriers

General freight carriers began the year with a first quarter 2002 operating ratio of 0.94, a one point deterioration of the ratio reported from the first quarter of 2001 (0.93). General freight operating ratios for the second (0.93) and fourth (0.94) quarters saw similar deteriorations from the ratios recorded one year earlier. Long-distance general freight carriers, which account for more than 63% of total for-hire carrier revenues, reported results generally similar to those reported in 2001. On a year over year basis, the operating ratio of general freight long-distance carriers was 0.93 for the second quarter of 2002 compare to 0.92 in 2001, the fourth quarter worsen by two points at 0.95 compare to the results registered in the same quarter of 2001, all other quarters saw identical results.

Figure 2.3

Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-2002



Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, CANSIM Tableau 403-0002.

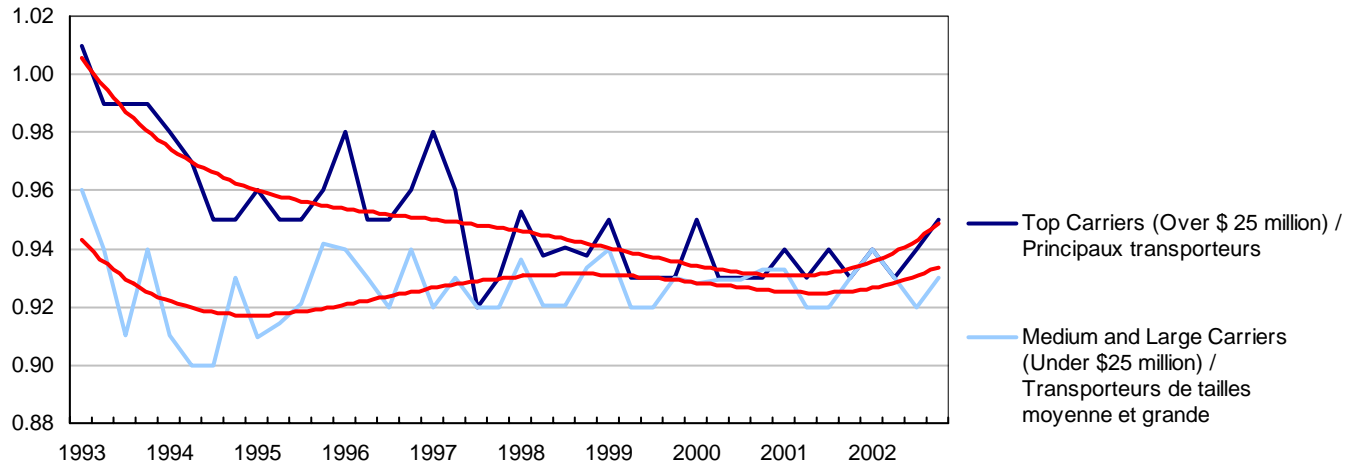
Les principaux transporteurs (ceux dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) ont compté pour un peu plus du tiers des recettes d'exploitation totales et ont affiché un ratio d'exploitation non désaisonnalisé de 0,94 aux premier et troisième trimestres, de 0,93 au deuxième trimestre et de 0,95 au quatrième trimestre de 2002. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes annuelles se situent entre 12 millions de dollars et 25 millions de dollars ont déclaré des ratios d'exploitation de 0,95 aux premier et quatrième trimestres et de 0,93 et 0,94, respectivement, aux deuxième et troisième trimestres de l'année. Les entreprises dont les recettes annuelles se situent entre 2 millions de dollars et 12 millions de dollars ont signalé des ratios d'exploitation oscillant entre 0,93 (premier trimestre) et 0,90 (troisième trimestre); elles ont terminé l'année avec un ratio de 0,92 (quatrième trimestre) (voir la figure 2.4).

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

Les transporteurs de marchandises générales ont commencé l'année avec un ratio d'exploitation de 0,94 au premier trimestre de 2002, soit un résultat moins bon que celui enregistré au premier trimestre de 2001 (0,93). Les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises générales pour le deuxième (0,93) et pour le quatrième trimestre (0,94) se sont détériorés de la même façon par rapport aux ratios enregistrés un an plus tôt. Les transporteurs de marchandises générales sur longues distances, qui représentent plus de 63 % du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui, ont affiché des résultats généralement semblables à ceux de 2001. Dans la comparaison d'une année à l'autre, le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales de longues distances s'est établi à 0,93 au deuxième trimestre de 2002, comparativement à 0,92 en 2001, et s'est détérioré davantage au quatrième trimestre (0,95), l'écart par rapport au même trimestre en 2001 s'établissant à deux points. Pour les deux autres trimestres, on n'a pas constaté de changement d'une année à l'autre.

Figure 2.4

Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-2002



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, CANSIM Table 403-0002.

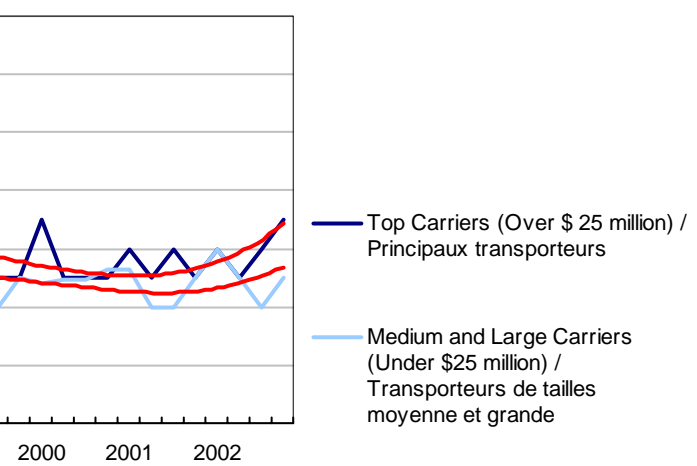
Specialized freight carriers hauling forest products, dry bulk or liquid bulk products account for almost 44% of total for-hire trucking revenues recorded in the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey. Local specialized carriers reported some deterioration (from their 2001 results) in their operating ratios which register 0.92 and 0.91 in the first three quarters, the final quarter was much improved at 0.90. The operating ratio for the long-distance specialized freight carriers saw a one point improvement for the first (0.93) and second (0.92) quarters. The last two quarters were unchanged.

1.4 Crossborder trucking revenues improved

The movements of goods within Canada accounted for about 61% of for-hire truck transportation revenues. On average, carriers reported domestic transportation revenues of about \$3.1 billion or \$1.1 million for the first, second and fourth quarter and \$1.0 million per carrier during the third quarter of 2002. International transborder activity between Canada and the United States continued to play a key role in the performance of these carriers, accounting for 37% of transportation revenues. Revenue per carrier from international movements to and from the United States and Mexico increased in 2002. International movements into Canada improved the most with an annual increase close to 16% while movement out of Canada improved by 5%.

Figure 2.4

Tendance des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-2002



Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, CANSIM Tableau 403-0002.

Les transporteurs de marchandises spécialisées qui ont transporté des produits forestiers et des produits en vrac secs ou liquides comptent pour presque 44 % de l'ensemble des recettes du camionnage pour compte d'autrui relevées dans l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises. Les transporteurs locaux de marchandises spécialisées ont indiqué une détérioration de leur ratio d'exploitation (par rapport à leurs résultats de 2001) de leurs ratios d'exploitation, qui se sont établis à 0,92 et 0,91 au cours des trois premiers trimestres; le ratio d'exploitation s'est nettement amélioré au cours du quatrième trimestre (0,90). Dans le cas des transporteurs spécialisés de longues distances, le ratio d'exploitation s'est amélioré d'un point aux premier (0,93) et deuxième (0,92) trimestres. Le ratio d'exploitation est demeuré inchangé aux deux derniers trimestres.

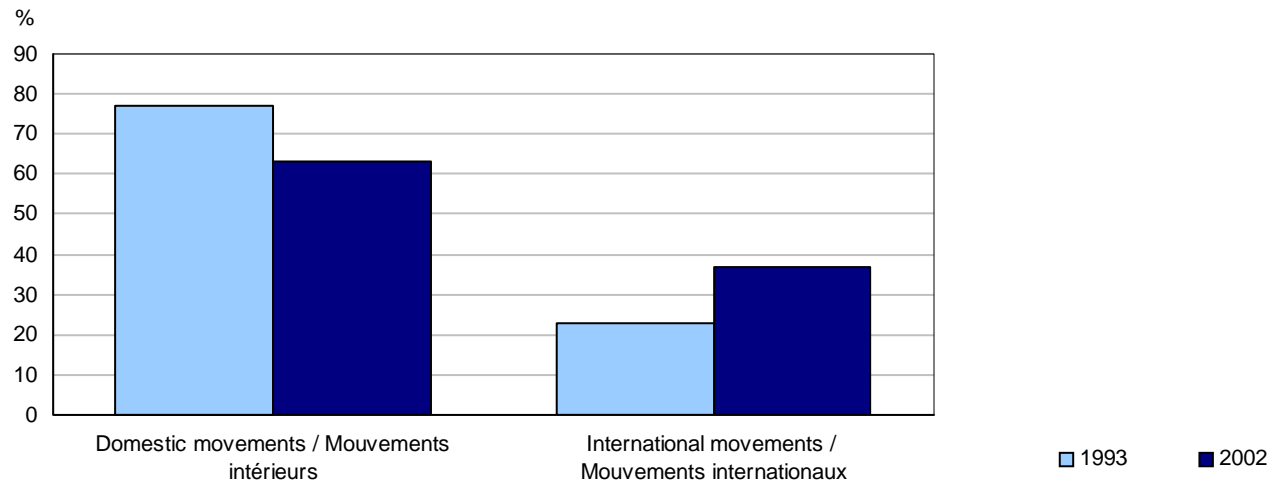
1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier se sont améliorées

Les mouvements de marchandises à l'intérieur du Canada ont représenté environ 61 % des recettes du transport par camion pour compte d'autrui. En moyenne, les transporteurs ont déclaré, pour le transport intérieur, des recettes de l'ordre de 3,1 milliards de dollars ou 1,1 million de dollars pour les premier, deuxième et quatrième trimestres et 1,0 million de dollars par transporteur au troisième trimestre de 2002. L'activité transfrontalière entre le Canada et les États-Unis a continué de jouer un rôle clé dans les résultats de ces transporteurs, comptant pour 37 % des recettes du transport. Les recettes par transporteur au titre des mouvements internationaux à destination et en provenance des États-Unis et du Mexique ont augmenté en 2002. Les mouvements internationaux vers le Canada sont ceux qui se sont améliorés le plus, l'augmentation annuelle atteignant près de 16 %, tandis que les mouvements partant du Canada se sont accrus de 5 %.

Overall, trucking to and from the United States and Mexico has grown to \$7.4 billion in 2002 from an observed level of \$6.7 billion in 2001. The international movement share of total transportation revenues increased from 33% in 2001 to 37% in 2002. Consequently, the domestic share of total transportation revenue has decreased from 67% in 2001 to 63% in 2002 (See figure 2.5).

Dans l'ensemble, le transport par camion à destination et en provenance des États-Unis et du Mexique a crû en 2002, atteignant 7,4 milliards de dollars, comparativement à 6,7 milliards de dollars en 2001. La part des mouvements internationaux dans les recettes totales du transport est passée de 33 % en 2001 à 37 % en 2002. Par conséquent, la part des mouvements intérieurs dans les recettes totales du transport a fléchi, passant de 67 % en 2001 à 63 % en 2002 (voir la figure 2.5).

Figure 2.5
Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993-2002



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey.

Figure 2.5
La part des mouvement intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993-2002

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises.

1.5 Fuel expenses decrease overall in 2002

Wages and salaries as well as payments for owner operators continued to be the leading expense categories in all but the smallest size income segments surveyed. For-hire carriers spent a substantial share of their operating budgets on wages and salaries (including employee benefits) (28%), owner operator payments (23%), miscellaneous expenses (15%), purchases of transportation services (11%) and fuel (11%). Maintenance (7%) and depreciation (6%) still accounted for a relatively smaller share of costs (See figure 2.6).

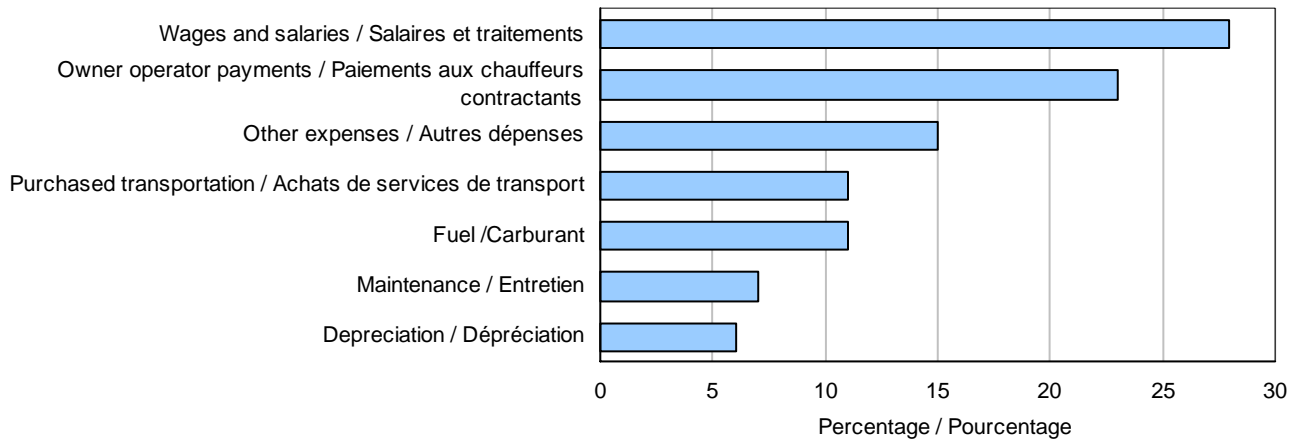
Fuel has remained a volatile expense item for carriers in 2002. On a per carrier basis, fuel expenses decreased in 2002 by a little more than 3%. By the close of 2002, both national diesel fuel prices (excluding taxes and transportation) as well as the average monthly retail price for diesel fuel in larger cities such as Toronto, Montreal, Calgary, Vancouver and Ottawa has returned to levels observed at mid-year of 2001, negating most of the decreases observed throughout 2001 and early 2002. (See figure 2.7)

1.5 Les dépenses en carburant ont généralement diminué en 2002

Les salaires et traitements de même que les versements aux chauffeurs contractants sont demeurés les principales catégories de dépenses dans tous les segments observés, sauf chez les entreprises ayant les plus faibles recettes. Les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré une part considérable de leur budget d'exploitation aux salaires (y compris les avantages sociaux) (28 %), aux paiements aux chauffeurs contractants (23 %), aux dépenses diverses (15 %), aux achats de services de transport (11 %) et au carburant (11 %). L'entretien (7 %) et la dépréciation (6 %) comptaient encore pour une part relativement moindre des coûts (voir la figure 2.6).

Le carburant a continué à être un poste de dépenses instable pour les transporteurs en 2002. Par transporteur, les dépenses à ce chapitre ont diminué d'un peu plus de 3 % en 2002. À la fin de 2002, les prix nationaux du carburant diesel (sans les taxes et le transport) ainsi que le prix de détail mensuel moyen du carburant diesel dans les grandes villes comme Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver et Ottawa étaient revenus aux niveaux observés au milieu de 2001, annulant la majeure partie des baisses observées en 2001 et au début de 2002 (voir la figure 2.7).

Figure 2.6
Percent Distribution of Operating Expenses,
All Carriers, 2002



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, 2002.

Figure 2.6
Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage,
tous les transporteurs, 2002

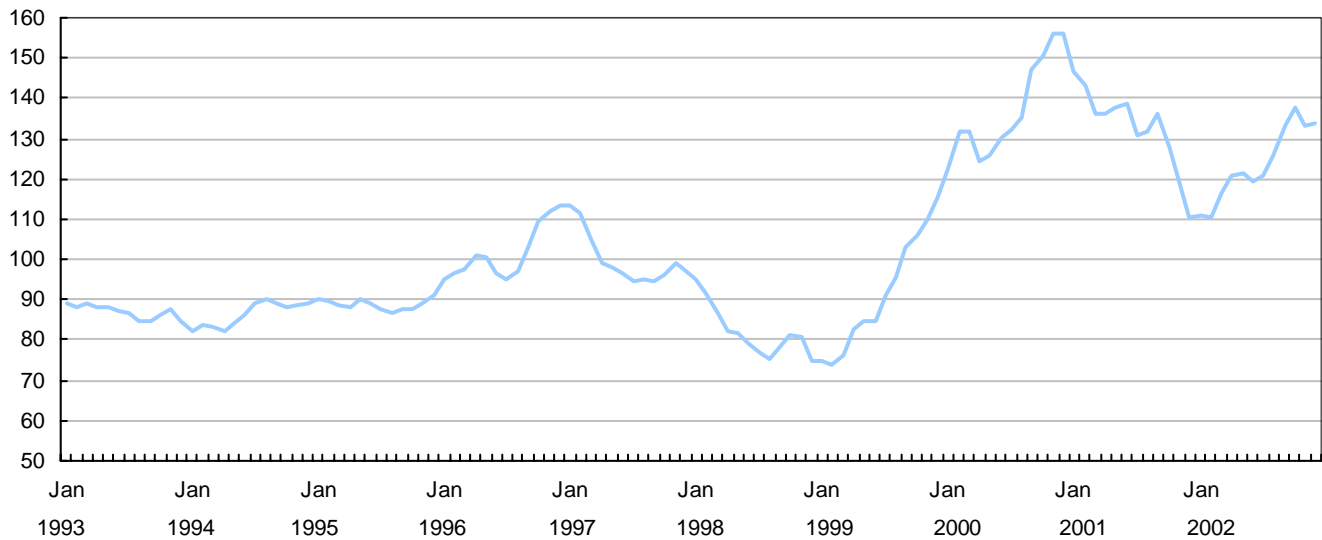
Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, 2002.

Road diesel fuel prices continued their downward trend in the first two months of 2002 to rebound for the rest of the year. Overall in 2002, Canadian fuel costs were 3% lower than in 2001.

Le prix du carburant diesel routier a continué de diminuer au cours des deux premiers mois de 2002, mais a rebondi par la suite. Dans l'ensemble, les coûts du carburant au Canada ont été de 3 % moins élevés en 2002 qu'en 2001.

Figure 2.7
Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) - Monthly 1993-2002

Index 1997=100



Source: Diesel Fuel Price Index, Canada, Industrial Product Price Index, Statistics Canada. CANSIM Table 329-0046.

Figure 2.7
Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) - Mensuel 1993-2002

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

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



Table 2.1

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Summary Statistics by Quarter, 2002 - Canada⁵**

Tableau 2.1

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
statistique sommaire selon le trimestre, 2002 - Canada⁵**

	Quarter - Trimestre			
	I	II	III	IV
	Number - Nombre			
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	812	766	779	771
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	3,124.0	2,889.0	2,941.0	2,855.0
	\$'000,000			
Revenues and Expenses - Recette et dépenses				
General Freight : Truckload - Fret général : charge complète	2,153.2	1,900.7	1,978.1	2,024.2
General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle	931.7	993.8	937.6	948.2
Dry Bulk - Produits secs en vrac	267.8	207.3	253.0	268.9
Liquid Bulk - Liquides en vrac	470.2	423.0	455.1	412.6
Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers	154.8	126.0	162.1	133.2
Forest Products - Produits forestiers	276.9	303.3	247.9	279.3
Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹	868.5	848.4	830.9	835.2
Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport	74.8	64.9	57.5	54.9
Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport	5,197.8	4,867.4	4,922.1	4,956.6
Other Revenues - Autres Recettes	137.8	163.4	177.2	195.4
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	5,335.6	5,030.8	5,099.4	5,152.0
Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²	1,339.1	1,343.4	1,316.0	1,345.7
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	570.2	525.3	484.8	550.3
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et dépenses de garage	321.6	302.2	315.7	330.6
Owner-Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants	1,225.6	1,052.7	1,078.2	1,108.0
Other Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³	562.9	490.5	526.4	489.1
Depreciation - Dépréciation	253.3	262.3	254.5	292.3
Miscellaneous Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴	730.4	683.3	747.0	713.7
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	5,003.2	4,659.6	4,722.6	4,829.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.93	0.93	0.94
	Number - Nombre			
Employment - Emploi				
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	68,870	70,999	66,743	69,652
Owner Operators - Chauffeurs contractants	35,199	34,715	30,702	32,019
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	104,069	105,714	97,445	101,671
Company Employees - Employés de la compagnie	116,721	116,029	114,815	116,564
Power Units - Véhicules Motorisés				
Number of Trucks - Nombre de camions	10,600	9,675	11,512	10,096
Number of Road Tractors - Nombre de tracteurs routiers	56,014	57,005	58,524	58,299

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 courtages 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, 2002⁵**

Tableau 2.2

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
sommaire statistique selon la région, 2002⁵**

Quarter - Trimestre	Atlantic Region				Québec				Ontario			
	Région de l'Atlantique											
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	Number - Nombre											
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	140	138	141	143	154	145	146	145	196	181	183	183
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	194	188	194	197	656	595	616	591	1,114	1,009	1,016	1,012
	\$'000,000											
General Freight : Truckload - Fret général : charge complète	159.8	180.7	172.2	162.3	433.3	417.5	418.6	433.6	1,076.9	903.1	943.0	980.2
General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle	108.8	124.5	120.9	120.7	158.9	218.5	230.6	223.5	458.7	430.1	374.9	423.5
Dry Bulk - Produits secs en vrac	7.1	7.7	14.3	16.3	52.5	27.6	29.4	29.9	116.8	115.6	128.6	134.7
Liquid Bulk - Liquides en vrac	14.3	20.5	16.5	12.4	72.8	56.4	76.0	71.2	113.4	97.0	114.2	98.9
Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers	10.5	11.8	14.5	10.4	33.7	29.3	39.3	38.2	73.9	48.0	60.8	52.3
Forest Products - Produits forestiers	35.0	23.8	27.9	25.7	96.3	98.0	93.7	97.0	38.5	71.9	37.7	39.9
Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹	48.9	57.3	60.6	65.3	110.9	110.4	91.2	105.4	330.8	300.9	305.7	300.4
Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport	1.9	4.9	3.7	3.9	18.1	8.0	7.4	9.6	36.5	37.5	30.7	29.5
Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport	386.2	431.2	430.7	417.0	976.4	965.7	986.2	1,008.2	2,245.5	2,004.1	1,995.6	2,059.3
Other Revenues - Autres Recettes	4.5	7.3	7.6	7.8	23.8	36.7	39.6	38.1	68.0	77.0	80.0	97.2
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	390.7	438.5	438.3	424.8	1,000.3	1,002.3	1,025.9	1,046.4	2,313.5	2,081.1	2,075.6	2,156.5
Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²	83.9	88.9	96.3	93.3	259.6	280.3	274.7	297.0	566.9	576.7	550.8	577.2
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	29.4	34.3	35.3	36.6	128.8	124.3	118.4	136.5	243.0	211.4	181.9	223.8
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et dépenses de garage	22.3	25.8	28.0	25.6	62.3	60.0	63.2	68.7	127.3	111.2	117.0	127.8
Owner-Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants	112.3	117.5	110.9	105.7	168.2	160.8	161.1	159.4	567.3	422.9	453.3	485.6
Other Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³	51.9	61.4	54.7	58.7	112.4	109.2	119.6	100.8	260.8	195.2	223.6	196.3
Depreciation - Dépréciation	15.7	18.7	19.2	19.2	64.0	64.0	65.0	75.7	94.3	110.3	97.7	118.8
Miscellaneous Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴	48.4	57.8	58.5	55.1	142.8	139.8	146.3	145.4	317.5	283.2	291.2	296.2
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	364.0	404.4	403.0	394.2	938.2	938.4	948.4	983.4	2,177.1	1,910.9	1,915.7	2,025.7
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.92	0.92	0.93	0.94	0.94	0.92	0.94	0.94	0.92	0.92	0.94
	Number - Nombre											
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	3,530	3,876	4,209	4,016	14,790	16,062	14,947	16,779	29,131	29,616	26,746	28,485
Owner Operators - Chauffeurs contractants	3,112	3,154	3,101	3,087	4,367	4,358	4,555	4,577	16,402	15,887	14,113	14,203
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	6,641	7,030	7,310	7,103	19,156	20,421	19,501	21,356	45,533	45,504	40,860	42,688

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 transports et des 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 2002⁵ – Concluded**

Tableau 2.2

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
sommaire statistique selon la région 2002⁵ – fin**

Prairies				British Columbia and Territories Colombie-Britannique et les Territoires				Canada				Quarter - Trimestre
I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Number - Nombre												
228	216	223	217	94	86	86	83	812	766	779	771	Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés
787	772	795	766	373	326	320	290	3124	2889	2941	2855	Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs
\$'000,000												
370.4	336.4	373.4	368.4	112.7	63.0	70.9	79.8	2,153.2	1,900.7	1,978.1	2,024.2	General Freight : Truckload - Fret général : charge complète
157.7	174.6	174.8	149.4	47.7	46.0	36.4	31.2	931.7	993.8	937.6	948.2	General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle
71.5	40.1	59.9	75.9	19.9	16.3	20.7	12.1	267.8	207.3	253.0	268.9	Dry Bulk - Produits secs en vrac
249.9	222.7	222.8	194.6	19.7	26.5	25.7	35.5	470.2	423.0	455.1	412.6	Liquid Bulk - Liquides en vrac
16.6	18.3	25.9	16.7	20.1	18.7	21.5	15.6	154.8	126.0	162.1	133.2	Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers
47.3	57.1	25.1	49.0	59.8	52.5	63.4	67.7	276.9	303.3	247.9	279.3	Forest Products - Produits forestiers
242.5	233.8	239.1	231.3	135.4	146.0	134.4	132.8	868.5	848.4	830.9	835.2	Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹
12.9	9.3	9.7	7.3	5.5	5.3	6.0	4.7	74.8	64.9	57.5	54.9	Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport
1,168.8	1,092.3	1,130.7	1,092.7	420.8	374.2	379.0	379.4	5,197.8	4,867.4	4,922.1	4,956.6	Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport
30.0	32.9	43.5	44.9	11.5	9.5	6.5	7.4	137.8	163.4	177.2	195.4	Other Revenues - Autres Recettes
1,198.8	1,125.2	1,174.2	1,137.5	432.3	383.7	385.5	386.8	5,335.6	5,030.8	5,099.4	5,152.0	Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation
325.2	301.4	309.6	291.6	103.5	96.0	84.5	86.6	1,339.1	1,343.4	1,316.0	1,345.7	Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²
125.3	118.1	113.6	118.0	43.8	37.1	35.4	35.5	570.2	525.3	484.8	550.3	Payments to Owner Operator - Paiements aux chauffeurs contractants
78.3	79.7	83.7	86.9	31.3	25.6	23.8	21.6	321.6	302.2	315.7	330.6	Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant
275.5	259.4	254.2	260.5	102.2	92.1	98.8	96.8	1,225.6	1,052.7	1,078.2	1,108.0	Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et dépenses de garage
91.0	84.4	91.2	97.6	46.7	40.4	37.2	35.7	562.9	490.5	526.4	489.1	Other Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³
60.8	54.9	60.5	59.6	18.6	14.4	12.0	19.0	253.3	262.3	254.5	292.3	Depreciation - Dépréciation
164.2	147.3	184.8	153.2	57.5	55.1	66.2	63.9	730.4	683.3	747.0	713.7	Other Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴
1,120.3	1,045.2	1,097.5	1,067.3	403.6	360.7	358.0	359.0	5,003.2	4,659.6	4,722.6	4,829.6	Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation
0.93	0.93	0.93	0.94	0.93	0.94	0.93	0.93	0.94	0.93	0.93	0.94	Operating Ratio - Ratio d'exploitation
Number - Nombre												
16,346	16,436	16,387	16,059	5,074	5,007	4,454	4,313	68,870	70,999	66,743	69,652	Company Drivers - Conducteurs de la compagnie
8,148	8,033	6,359	7,615	3,170	3,282	2,574	2,537	35,199	34,715	30,702	32,019	Owner Operators - Chauffeurs contractants
24,493	24,470	22,746	23,674	8,245	8,289	7,028	6,850	104,069	105,714	97,445	101,671	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 transports et des 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, 2002⁴

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises
générales et spécialisées, par trimestre 2002⁴

	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	368	444	812	353	413	766
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,522	1,602	3,124	1,408	1,481	2,889
	\$'000,000					
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	3,369.3	1,966.3	5,335.6	3,140.0	1,890.9	5,030.8
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	810.0	529.2	1,339.1	826.7	516.7	1,343.4
Payments to Owner-Operator - Dépenses pour les chauffeurs contractants	788.6	437.0	1,225.6	693.3	359.4	1,052.7
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	368.8	201.4	570.2	316.9	208.3	525.3
Maintenance Expenses - Dépenses d'entretien	173.7	147.8	321.6	143.8	158.4	302.2
Depreciation - Dépréciation	146.0	107.3	253.3	151.4	110.8	262.3
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	445.9	117.0	562.9	374.2	116.3	490.5
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	443.9	286.5	730.4	411.1	272.2	683.3
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	3,177.0	1,826.3	5,003.2	2,917.5	1,742.1	4,659.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.93	0.94	0.93	0.92	0.93
	Number - Nombre					
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	40,645	28,226	68,870	41,920	29,079	70,999
Owner Operator - Chauffeurs contractants	22,707	12,492	35,199	22,118	12,597	34,715
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	63,351	40,718	104,069	64,038	41,675	105,714

1. Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.3

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: General and Specialized Freight, by Quarter, 2002⁴ – Concluded

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées selon le trimestre, 2002⁴ – fin

	Quarter III - Trimestre III			Quarter IV - Trimestre IV		
	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total
	Number - Nombre					
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	353	426	779	350	421	771
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,418	1,523	2,941	1,414	1,441	2,855
	\$'000,000					
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	3,098.1	2,001.2	5,099.4	3,196.2	1,955.7	5,152.0
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	778.3	537.7	1,316.0	835.5	510.2	1,345.7
Payments to Owner-Operator - Dépenses pour les chauffeurs contractants	711.4	366.9	1,078.2	701.2	406.8	1,108.0
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	281.7	203.1	484.8	340.7	209.7	550.3
Maintenance Expenses - Dépenses d'entretien	158.3	157.4	315.7	170.5	160.1	330.6
Depreciation - Dépréciation	145.4	109.1	254.5	172.0	120.3	292.3
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	396.6	129.8	526.4	358.5	130.6	489.1
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	419.1	327.9	747.0	435.6	278.1	713.7
Total Operating Expenses- Dépenses totales d'exploitation	2,890.7	1,831.9	4,722.6	3,013.9	1,815.7	4,829.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.92	0.93	0.94	0.93	0.94
	Number - Nombre					
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	37,528	29,215	66,743	41,551	28,101	69,652
Owner Operator - Chauffeurs contractants	20,938	9,764	30,702	20,670	11,349	32,019
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	58,466	38,979	97,445	62,221	39,450	101,671

1. Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.4
For-hire Carriers, revenues by type of movement by quarter,
2002

Tableau 2.4
Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de
mouvement par trimestre, 2002

	Quarter - Trimestre			
	I	II	III	IV
	Number - Nombre			
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	812	766	779	771
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	3,124	2,889	2,941	2,855
	\$'000,000			
Operating Revenues - Recettes d'exploitation				
Domestic - Intérieur				
Intraprovincial - Intraprovinciaux	2,225.0	1,943.9	1,947.2	1,903.7
Interprovincial - Interprovinciaux	1,176.7	1,109.8	1,100.1	1,131.7
Total - Domestic - Trafic intérieur	3,401.7	3,053.7	3,047.3	3,035.4
International - Internationaux				
Into Canada - À destination du Canada	914.9	956.3	1,006.2	1,014.4
Out of Canada - En provenance du Canada	881.2	857.4	868.1	906.8
International - Total - Internationaux	1,796.1	1,813.7	1,874.4	1,921.1
Total - Other - Autre	0.0	-0.0	0.0	0.0
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	5,197.8	4,867.4	4,922.1	4,956.6
Other Revenues - Autres recettes	137.8	163.4	177.2	195.4
Operating Revenue - Total - Recettes d'exploitation	5,335.6	5,030.8	5,099.4	5,152.0

Section 2

Annual Motor Carriers of Freight Survey, 2002

The estimated size of the population in the 2002 survey (annual supplement Q5) was 2,909 carriers, compared to 2,838 carriers in 2001 for a 2.5% increase.

2.1 Profitability returns to levels observed in 2000

Analysis of the balance sheets of Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more revealed that carriers were generally profitable in 2002. These companies generated net operating income of \$1,024 million (\$19.3 billion in total revenues and \$18.3 billion in total expenses). The operating profit margin was lower in 2002 (5.3%) than the margin posted in 2001 (5.7%) (Table 2.5).

In 2002, the operating profit margin for carriers based in Quebec and British Columbia continued to decrease for a second consecutive year; the Ontario and Prairies regions while also decreasing, merely return to their 2000 profit levels. The greatest decreases in operating profit margins were recorded among companies transporting dry bulk, forest products and general freight. Carriers of liquid bulk saw their margins improve in 2002. (Table 2.6, 2.7 and Figure 2.8).

By size group, the profit margin of top carriers (annual revenues of more than \$25 million) decreased from 5.5% in 2001 to 4.1% in 2002. Large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) posted higher operating profit margins in 2002 (4.7%) compared to 2001 (3.9%). 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 3.5%, 7.7% and 6.9% respectively in 2002. For the \$1-\$2 million group this represented a sharp decrease from levels above 7.0% observed in 2000 and 2001. (Table 2.9).

2.2 Short-term liquidity

In 2002, the financial performance of for-hire motor carriers of freight was reflected in improvements in a number of balance sheet items. Total assets totalled \$10.2 billion, up 2.5% overall while it remained unchanged on a per carrier basis.

Total liabilities were \$6.7 billion in 2002, down 0.5% on a per carrier basis from 2001. The proportion of long-term debt relative to total liabilities was at 50.5 in 2002. Shareholders' equity reached \$3.5 billion in 2002 from \$3.4 billion in 2001.

Partie 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2002

La taille estimée de la population dans l'enquête de 2002 (supplément annuel T5) a atteint 2 909 transporteurs comparativement à 2 838 en 2001, soit une hausse de 2,5 %.

2.1 Retour de la rentabilité aux niveaux observés en 2000

Une analyse des bilans a révélé que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui établies au Canada et ayant des recettes annuelles de un million de dollars ou plus ont généralement été rentables en 2002. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 1,024 millions de dollars (recettes totales de 19,3 milliards de dollars et dépenses totales de 18,3 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation a été moins élevée en 2002 (5,3 %) que la marge enregistrée en 2001 (5,7 %) (voir le tableau 2.5).

En 2002, les marges bénéficiaires d'exploitation des transporteurs domiciliés au Québec et en Colombie-Britannique ont chuté pour une deuxième année consécutive; dans les régions de l'Ontario et des Prairies, les marges bénéficiaires d'exploitation ont aussi baissé, revenant tout simplement à leurs niveaux de 2000. Les baisses les plus marquées des marges bénéficiaires d'exploitation ont été enregistrées chez les entreprises transportant des produits secs en vrac, des produits forestiers et des marchandises générales. Les entreprises transportant des produits liquides en vrac ont vu leurs marges s'améliorer en 2002 (voir les tableaux 2.6 et 2.7 et la figure 2.8).

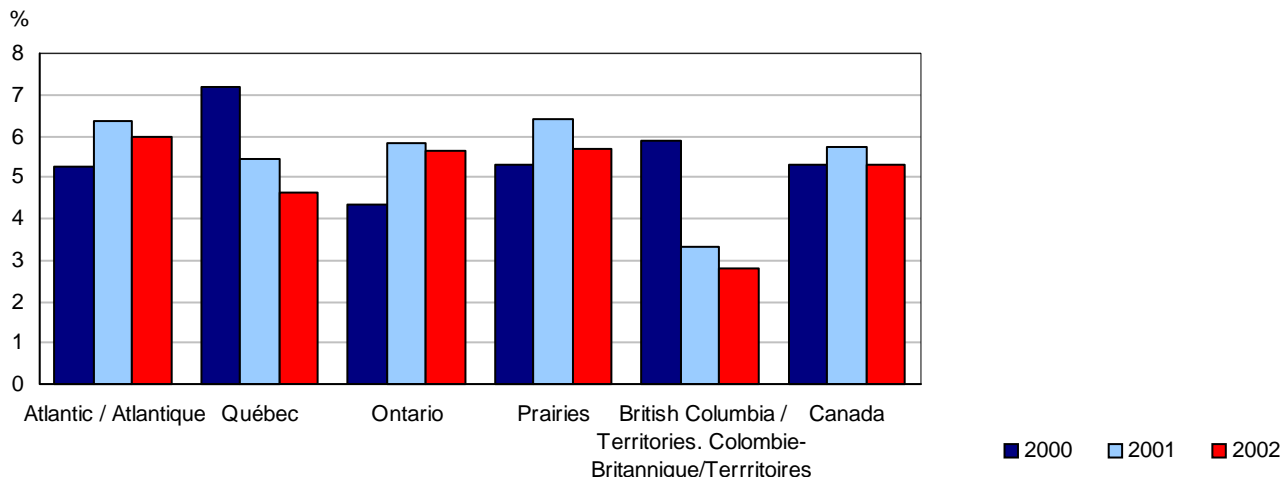
Selon la taille, la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles) a régressé, passant de 5,5 % en 2001 à 4,1 % en 2002. Les transporteurs de grande taille (recettes annuelles se situant entre 12 et 25 millions de dollars) ont enregistré des marges bénéficiaires d'exploitation plus fortes en 2002 (4,7 %) qu'en 2001 (3,9 %). Les entreprises de taille moyenne (recettes annuelles se situant entre un et deux millions de dollars, entre deux et cinq millions de dollars et entre cinq et douze millions de dollars) ont affiché quant à elles des marges de 3,5 %, 7,7 % et 6,9 %, respectivement, en 2002. Pour sa part, le groupe des un à deux millions de dollars a connu une nette baisse par rapport aux niveaux supérieurs à 7,0 % observés en 2000 et 2001 (voir le tableau 2.9).

2.2 Solvabilité à court terme

En 2002, la performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui a été marquée par des améliorations dans certains postes du bilan. L'actif total a atteint 10,2 milliards de dollars, soit une hausse de 2,5 %, mais l'actif total par transporteur est demeuré inchangé.

Par ailleurs, le passif total s'est chiffré à 6,7 milliards de dollars en 2002, une baisse par transporteur de 0,5 % par rapport à 2001. La proportion de la dette à long terme dans le passif total s'est établie à 50,5 en 2002. La participation des actionnaires a atteint 3,5 milliards de dollars en 2002 comparativement à 3,4 milliards en 2001.

Figure 2.8
Profit Margins by Region



The 2002 short-term liquidity of for-hire carriers was lower than that of 2001, as the working capital ratio totalled 1.19, down from 1.23 in 2001. Between 2001 and 2002, the working capital ratio was lower for all types of activity with the exception of other specialized freight trucking.

Grouping carriers by revenue size, there was a deterioration in short-term liquidity between 2001 and 2002 for smaller carriers with annual revenues between \$1 and \$12 million. Short-term liquidity improved for carriers in the above \$12 million revenue size groups: \$12 to \$25 million and above \$25 million respectively at 1.17 and 1.19.

Short term liquidity was lower in all regions with the exception of the Prairies (see Table 2.6, 2.7, 2.9).

2.3 Changes in Long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, deteriorated from 0.50 in 2001 to 0.49 in 2002. On a regional basis results varied, ranging from a low of 0.40 for British Columbia to 0.52 registered in both Quebec and the Prairies, the Territories ratio was exceptional at 0.76; Quebec with Ontario were the only regions with diminishing ratios. The long-term debt to equity ratio decreased for all type of activity with the exception of liquid bulk. The long-term debt to equity ratio was significantly lower for local carriers at 0.43 compare to 0.51 for long-distance carriers (see Tables 2.5, 2.6, 2.7, 2.8).

Figure 2.8
Marges bénéficiaires selon la région

En 2002, les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché une plus faible solvabilité à court terme, le ratio du fonds de roulement passant à 1,19 comparativement à 1,23 en 2001. Entre 2001 et 2002, le ratio du fonds de roulement a régressé pour toutes les activités, sauf en ce qui concerne le transport des autres marchandises spécialisées.

Selon les recettes des entreprises, la solvabilité à court terme s'est détériorée de 2001 à 2002 chez les petits transporteurs ayant des recettes annuelles se situant entre un et douze millions de dollars. La solvabilité à court terme s'est améliorée pour les transporteurs ayant des recettes supérieures à 12 millions de dollars, s'établissant à 1,17 et 1,19, respectivement, pour le groupe des 12 à 25 millions de dollars et le groupe dont les recettes dépassent 25 millions de dollars.

La solvabilité à court terme a été en baisse dans toutes les régions, à l'exception des Prairies (voir les tableaux 2.6, 2.7 et 2.9).

2.3 Variation de la solvabilité à long terme

La solvabilité à long terme, mesurée par le ratio de la dette à long terme par rapport à l'avoir des actionnaires, s'est détériorée, passant de 0,50 en 2001 à 0,49 en 2002. Les résultats ont varié d'une région à l'autre, oscillant entre 0,40 pour la Colombie-Britannique et 0,52 au Québec et dans les Prairies. Dans les territoires, le ratio a été exceptionnel (0,76). Le Québec et l'Ontario ont été les seules régions où les ratios ont diminué. Le ratio a diminué pour toutes les activités, à l'exception du transport des produits liquides en vrac. Le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires était sensiblement moins élevé chez les transporteurs locaux (0,43) que chez les transporteurs de longues distances (0,51) (voir les tableaux 2.5, 2.6, 2.7 et 2.8).

2.4 Financial leverage remain positive

In 2002, the return on equity of 20.5% (as compared to 18.5% in 2001) remains greater than the return on capital employed (16.4%). This means that, in 2002, for-hire trucking companies posted, for a 6th consecutive year, a higher return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, producing more cash flow for financing company operations. On a regional basis, return on equity exceeded return on capital employed in all regions during 2002 with the exception of the Territories. By type of activity, financial leverage strengthened in general freight and forest products, which more than compensate for poorer results register in all other type of activities. By company size, the financial leverage was much improved for all revenue size between \$2 million and \$25 million while for-hire carriers in the smallest and largest revenue groups saw their financial leverage deteriorate. (see Table 2.5, 2.6, 2.9).

2.5 Trends for owned and leased equipment

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 2002 survey results, the quantity of equipment in service totalled 167,000 units, for an average of 55 per carrier. Owned equipment increased from 130,000 in 2001 to 133,000 overall in 2002, led by Quebec region with an increase of 12%.

The proportion of leased equipment in service (semi-trailers and other equipment) remained unchanged at 21% in 2002. Leased units were left almost unchanged between 2001 and 2002 to 35,000 units. Leased units in service by type of activity (semi-trailers and other equipment), represented 23% of equipment in service for general freight carriers and 16% for specialized freight carriers. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and non-controlled semi-trailers and low beds) to overall categories of both leased and owned equipment was 19% for general freight carriers and 6% for specialized freight carriers (Table 2.11).

2.4 L'effet de levier demeure positif

En 2002, à 20,5 % (comparativement à 18,5 % en 2001), le rendement de l'avoir demeure plus élevé que le rendement des capitaux utilisés (16,4 %). Cela signifie qu'en 2002, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré un rendement sur l'avoir supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés, ce qui leur a donné, pour une sixième année consécutive, plus de marge de manœuvre pour le financement de leurs activités. Sur le plan régional, en 2002, le rendement sur l'avoir a été plus élevé que le rendement des capitaux utilisés dans toutes les régions, sauf les territoires. Selon le type d'activité, l'effet de levier a été favorable pour le transport du fret général et des produits forestiers, ce qui a plus que compensé les moins bons résultats enregistrés pour tous les autres types d'activité. Selon la taille des entreprises, l'effet de levier s'est nettement amélioré chez tous les transporteurs du groupe des 2-25 millions de dollars, mais s'est détérioré chez ceux faisant partie des groupes affichant les recettes les plus élevées ou les plus faibles (voir les tableaux 2.5, 2.6 et 2.9).

2.5 Tendances relatives au matériel possédé et loué

L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui permet également de recueillir des renseignements sur le matériel en service. Selon les résultats de l'enquête de 2002, la quantité de matériel en service totalisait 167 000 unités, soit une moyenne de 55 par transporteur. La quantité de matériel possédé est passée de 130 000 unités en 2001 à 133 000 unités en 2002, le Québec affichant la plus forte augmentation (12 %) à ce chapitre.

La proportion du matériel en service loué (semi-remorques et autre matériel) est demeurée stable à 21 % en 2002. En fait, le nombre d'unités louées est demeuré presque inchangé (35 000) entre 2001 et 2002. Selon le genre d'activité, les données montrent que, pour les transporteurs de marchandises générales, les unités en service louées (semi-remorques et autre matériel) représentaient 23 % de la flotte et, pour les transporteurs de marchandises spécialisées, 16 %. La proportion de semi-remorques louées (semi-remorques thermiques, non thermiques et surbaissées) sur l'ensemble de la flotte possédée et louée était de 19 % pour les transporteurs de marchandises générales et de 6 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées (voir le tableau 2.11).

Table 2.5
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers,
Summary of Financial Statistics¹, 1998-2002

Tableau 2.5
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques
financières¹, 1998-2002

	1998	1999	2000	2001	2002
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	757	731	765	724	793
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	2,375	2,523	2,831	2,838	2,909
Balance Sheet – Bilan			\$'000,000		
Current Assets - Actifs à court terme	2,699.1	3,061.1	3,548.5	3,843.1	3,935.2
Current Liabilities - Passifs à court terme	2,564.9	2,649.9	3,046.2	3,126.8	3,315.0
Working Capital - Fonds de roulement	134.1	411.2	502.3	716.3	620.2
Long-Term Assets - Actifs à long terme	4,616.4	5,070.2	5,826.5	6,124.8	6,281.4
Net Assets - Actif net	4,750.6	5,481.4	6,328.8	6,841.1	6,901.7
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	2,345.8	2,795.2	3,262.2	3,444.1	3,384.0
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	2,404.7	2,686.2	3,066.0	3,397.0	3,517.7
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	4,750.6	5,481.4	6,328.2	6,841.1	6,901.7
Income Statement – État des revenus et dépenses			\$'000,000		
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	14,888.1	16,180.7	17,601.9	19,524.9	19,341.3
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	14,074.9	15,413.9	16,672.0	18,405.8	18,317.1
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	813.2	766.8	929.9	1,119.0	1,024.2
Other Revenues - Autres recettes	234.7	346.4	555.8	464.0	476.9
Other Expenses - Autres dépenses	377.7	491.9	734.1	762.5	597.6
Net Other Income - Autres recettes nettes	-142.9	-145.5	-183.2	-298.8	-120.6
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	670.2	621.3	746.6	820.2	903.6
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	193.6	170.3	201.5	192.8	183.5
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	476.6	451.0	545.2	627.4	720.2
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	14.0	12.8	21.8	96.2	9.4
Net Profit - Recettes nettes	462.6	438.2	523.4	531.2	710.7
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability - Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.46%	4.74%	5.28%	5.73%	5.30%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.95	0.95	0.94	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	6.51%	5.55%	5.82%	6.29%	7.05%
Leverage - Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	19.82%	16.79%	17.78%	18.47%	20.47%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	17.07%	14.23%	14.84%	15.57%	16.38%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	5.76	4.91	4.88	4.34	4.98
Solvency - Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.050	1.160	1.160	1.230	1.190
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.490	0.510	0.520	0.500	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 2.6

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers, Financial Statistics by Region, 2002

Tableau 2.6

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par région, 2002

	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	793	151	133	193	228	77	11
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	2,909	205	557	1,058	773	305	11
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000						
Current Assets - Actifs à court terme	3,935.2	351.8	619.8	1,559.4	1,084.8	294.6	24.8
Current Liabilities - Passifs à court terme	3,315.0	272.4	619.5	1,342.6	811.8	238.3	30.4
Working Capital - Fonds de roulement	620.2	79.4	0.4	216.8	273.0	56.2	-5.6
Long-Term Assets - Actifs à long terme	6,281.4	422.1	1,351.9	2,610.0	1,477.1	370.3	49.9
Net Assets - Actif net	6,901.7	501.5	1,352.3	2,826.8	1,750.2	426.5	44.3
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	3,384.0	212.8	698.7	1,358.8	909.3	170.9	33.5
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	3,517.7	288.8	653.6	1,468.0	840.8	255.6	10.8
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	6,901.7	501.5	1,352.3	2,826.8	1,750.2	426.5	44.3
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000						
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	19,341.3	1,754.0	3,324.9	8,430.5	4,366.8	1,368.7	96.4
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	18,317.1	1,649.4	3,171.7	7,953.3	4,118.6	1,331.8	92.2
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	1,024.2	104.6	153.1	477.2	248.2	36.9	4.3
Other Revenues - Autres recettes	476.9	19.4	89.1	205.5	110.2	51.5	1.3
Other Expenses - Autres dépenses	597.6	33.9	87.7	290.9	140.2	43.0	1.9
Net Other Income - Autres recettes nettes	-120.6	-14.4	1.3	-85.4	-30.1	8.5	-0.6
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	903.6	90.1	154.5	391.8	218.1	45.4	3.7
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	183.5	21.0	29.5	98.3	27.3	4.4	2.9
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	720.2	69.2	125.0	293.5	190.8	41.0	0.7
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	9.4	0.7	0.0	6.3	2.1	0.3	0.0
Net Profit - Recettes nettes	710.7	68.4	124.9	287.2	188.7	40.7	0.7
Financial Ratios - Ratios financiers							
Profitability - Rentabilité							
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.30%	5.96%	4.61%	5.66%	5.68%	2.70%	4.42%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.94	0.95	0.94	0.94	0.97	0.96
Return on Assets - Rendement de l'actif	7.05%	8.94%	6.34%	7.04%	7.45%	6.16%	1.00%
Leverage - Levier financier							
Return on Equity - Rendement de l'avoir	20.47%	23.96%	19.12%	20.00%	22.69%	16.03%	6.89%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	16.38%	20.53%	13.81%	17.85%	15.35%	14.75%	10.24%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.98	8.03	5.79	4.47	5.32	3.59	5.36
Solvency - Solvabilité							
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.190	1.290	1.000	1.160	1.340	1.240	0.820
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.490	0.420	0.520	0.480	0.520	0.400	0.760

Table 2.7
For-hire Carriers, Summary Statistics by Type of Activity,
2002

Tableau 2.7
Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires
selon le genre d'activité, 2002

	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	361	76	81	77	50	148	793
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,483	213	282	271	215	445	2,909
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000						
Current Assets - Actifs à court terme	2,208.3	131.7	504.0	225.9	152.0	713.4	3,935.2
Current Liabilities - Passifs à court terme	1,929.8	93.1	404.0	187.1	169.1	532.0	3,315.0
Working Capital - Fonds de roulement	278.5	38.6	99.9	38.8	-17.1	181.4	620.2
Long-Term Assets - Actifs à long terme	3,249.1	131.2	845.9	497.4	374.4	1,183.5	6,281.4
Net Assets - Actif net	3,527.5	169.9	945.8	536.2	357.3	1,364.9	6,901.7
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	1,762.5	74.1	526.3	231.1	129.8	660.0	3,384.0
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	1,765.0	95.8	419.5	305.0	227.5	704.8	3,517.7
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	3,527.5	169.9	945.8	536.2	357.3	1,364.9	6,901.7
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000						
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	12,117.1	652.4	1,464.1	1,047.6	841.5	3,218.7	19,341.3
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	11,486.5	607.0	1,381.7	976.1	792.0	3,073.8	18,317.1
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	630.5	45.4	82.5	71.5	49.5	144.8	1,024.2
Other Revenues - Autres recettes	241.5	28.1	30.6	30.4	24.8	121.6	476.9
Other Expenses - Autres dépenses	301.7	50.1	35.2	40.3	20.8	149.5	597.6
Net Other Income - Autres recettes nettes	-60.2	-22.0	-4.6	-9.9	4.0	-27.9	-120.6
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	570.3	23.4	77.8	61.6	53.5	116.9	903.6
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	133.0	5.5	14.6	12.0	3.0	15.3	183.5
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	437.3	18.0	63.2	49.5	50.5	101.6	720.2
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	6.4	0.4	0.0	1.7	0.1	0.9	9.4
Net Profit - Recettes nettes	430.9	17.6	63.2	47.8	50.4	100.7	710.7
Financial Ratios – Ratios financiers							
Profitability - Rentabilité							
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.20%	6.96%	5.63%	6.82%	5.88%	4.50%	5.30%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.93	0.94	0.93	0.94	0.96	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	8.01%	6.84%	4.68%	6.85%	9.59%	5.36%	7.05%
Leverage - Levier financier							
Return on Equity - Rendement de l'avoir	24.78%	18.78%	15.07%	16.24%	22.19%	14.41%	20.47%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	19.43%	20.52%	9.99%	14.00%	16.76%	13.24%	16.38%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	5.96	3.05	5.67	5.56	9.44	2.83	4.98
Solvency - Solvabilité							
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.140	1.420	1.250	1.210	0.900	1.340	1.190
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.500	0.440	0.560	0.430	0.360	0.480	0.490

Table 2.8

**Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers,
Summary of Financial Statistics, by Local and Long
Distance, 2002**

Tableau 2.8

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques
financières, selon le camionnage local et de longues distances,
2002**

	Local				
	General Freight	Liquid Bulk	Dry Bulk	Forest Products	Other Spec.
	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres march. spécialisées
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	104	34	35	24	23
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	472	162	175	96	116
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000				
Current Assets - Actifs à court terme	392.6	127.4	58.8	55.7	88.3
Current Liabilities - Passifs à court terme	314.7	103.0	49.2	64.4	75.9
Working Capital - Fonds de roulement	77.9	24.4	9.6	-8.7	12.4
Long-Term Assets - Actifs à long terme	539.3	263.3	175.3	103.4	156.3
Net Assets - Actif net	617.3	287.7	184.9	94.7	168.7
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	303.9	114.9	46.6	41.4	79.1
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	313.3	172.8	138.3	53.2	89.6
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	617.3	287.7	184.9	94.7	168.7
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000				
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	1,814.9	501.8	296.4	232.5	394.3
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	1,706.0	462.4	280.8	222.0	381.7
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	108.9	39.4	15.6	10.5	12.6
Other Revenues - Autres recettes	37.6	14.6	12.0	9.9	19.7
Other Expenses - Autres dépenses	76.7	20.2	8.1	11.2	8.9
Net Other Income - Autres recettes nettes	-39.1	-5.6	4.0	-1.3	10.7
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	69.7	33.7	19.6	9.2	23.3
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	25.1	12.4	3.0	1.1	2.6
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	44.7	21.3	16.7	8.1	20.7
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1
Net Profit - Recettes nettes	44.6	21.3	16.4	8.1	20.6
Financial Ratios - Ratios financiers					
Profitability - Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	6.00%	7.84%	5.28%	4.51%	3.18%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.92	0.95	0.95	0.97
Return on Assets - Rendement de l'actif	4.79%	5.46%	7.11%	5.09%	8.44%
Leverage - Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	14.26%	12.34%	12.04%	15.19%	23.05%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	16.37%	14.30%	12.13%	14.33%	15.29%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	3.23	5.55	7.95	3.10	10.23
Solvency - Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.250	1.240	1.190	0.870	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.490	0.400	0.250	0.440	0.470

Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 2002 – Concluded

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques financières, selon le camionnage local et de longues distances, 2002 – fin

	Long Distance - Longues distances					
	General Freight (TL)	General Freight (LTL)	Liquid Bulk	Dry Bulk	Forest Products	Other Spec.
	Marchandises générales (CP)	Marchandises générales (CC)	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres march. spécialisées
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	197	60	47	42	26	125
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	848	164	120	96	118	330
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000					
Current Assets - Actifs à court terme	1,326.5	489.1	376.6	167.2	96.3	625.0
Current Liabilities - Passifs à court terme	1,255.9	359.2	301.0	137.9	104.7	456.1
Working Capital - Fonds de roulement	70.6	129.9	75.5	29.3	-8.4	169.0
Long-Term Assets - Actifs à long terme	1,929.0	780.8	582.6	322.0	271.1	1,027.2
Net Assets - Actif net	1,999.6	910.7	658.1	351.3	262.7	1,196.1
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	995.4	463.2	411.4	184.6	88.4	580.9
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	1,004.2	447.4	246.7	166.8	174.2	615.2
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	1,999.6	910.7	658.1	351.3	262.7	1,196.1
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	7,758.3	2,543.9	962.3	751.2	609.0	2,824.4
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	7,439.2	2,341.4	919.2	695.3	570.0	2,692.1
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	319.1	202.6	43.1	55.8	39.0	132.3
Other Revenues - Autres recettes	179.8	24.2	16.0	18.4	14.9	101.9
Other Expenses - Autres dépenses	182.3	42.7	15.0	32.3	9.6	140.5
Net Other Income - Autres recettes nettes	-2.5	-18.6	1.0	-13.9	5.3	-38.6
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	316.6	184.0	44.1	42.0	44.3	93.6
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	55.6	52.3	2.2	9.1	1.9	12.7
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	261.0	131.7	41.9	32.9	42.4	80.9
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	6.2	0.1	0.0	1.5	0.0	0.8
Net Profit - Recettes nettes	254.7	131.6	41.9	31.4	42.4	80.1
Financial Ratios – Ratios financiers						
Profitability - Rentabilité						
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	4.11%	7.96%	4.48%	7.43%	6.40%	4.68%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.92	0.96	0.93	0.94	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	8.02%	10.37%	4.37%	6.72%	11.54%	4.90%
Leverage - Levier financier						
Return on Equity - Rendement de l'avoir	25.99%	29.43%	16.98%	19.72%	24.33%	13.16%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	18.81%	22.86%	8.10%	14.99%	17.63%	12.95%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	6.32	8.62	5.77	4.93	23.49	2.53
Solvency - Solvabilité						
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.060	1.360	1.250	1.210	0.920	1.370
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.500	0.510	0.630	0.530	0.340	0.490

Table 2.9
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Financial Statistics by Revenue Size, 2002

Tableau 2.9
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la
taille des recettes, 2002

	> \$1M to/ à < \$2M	> \$2M to/ à < \$5M	> \$5M to/ à < \$12M	\$12M to/ à < \$25	> \$25M
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	221	185	160	146	81
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	1,182	934	476	236	81
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000				
Current Assets - Actifs à court terme	453.0	573.0	682.3	865.8	1,361.1
Current Liabilities - Passifs à court terme	351.8	479.2	596.8	738.7	1,148.6
Working Capital - Fonds de roulement	101.2	93.9	85.6	127.1	212.5
Long-Term Assets - Actifs à long terme	702.5	1,138.2	1,267.1	1,194.6	1,979.0
Net Assets - Actif net	803.6	1,232.1	1,352.7	1,321.7	2,191.5
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	285.6	558.7	687.4	740.9	1,111.3
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	518.0	673.4	665.3	580.8	1,080.2
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	803.6	1,232.1	1,352.7	1,321.7	2,191.5
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000				
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	1,493.4	3,061.1	3,556.8	4,648.0	6,582.0
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	1,440.5	2,824.9	3,311.2	4,428.9	6,311.5
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	52.9	236.2	245.5	219.1	270.5
Other Revenues - Autres recettes	96.2	74.2	60.1	137.3	109.2
Other Expenses - Autres dépenses	81.1	120.6	109.7	167.3	118.8
Net Other Income - Autres recettes nettes	15.1	-46.5	-49.7	-30.0	-9.5
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	67.9	189.7	195.9	189.1	261.0
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	11.1	28.0	33.5	37.8	73.1
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	56.8	161.7	162.4	151.3	187.9
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	1.6	1.0	0.1	4.5	2.2
Net Profit - Recettes nettes	55.2	160.7	162.3	146.9	185.7
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability - Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	3.54%	7.72%	6.90%	4.71%	4.11%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.92	0.93	0.95	0.96
Return on Assets - Rendement de l'actif	4.91%	9.45%	8.33%	7.35%	5.63%
Leverage - Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	10.96%	24.02%	24.41%	26.06%	17.39%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	11.64%	18.99%	18.25%	17.93%	14.56%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	3.65	5.29	4.84	4.95	5.49
Solvency - Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.290	1.200	1.140	1.170	1.190
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.360	0.450	0.510	0.560	0.510

Table 2.10
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 2002

	Atlantic Region	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia	Territories	Canada
	Région de l'Atlantique				Colombie-Britannique	Territoires	
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques non-thermiques	5,112	19,391	37,384	12,222	3,068	200	77,377
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques thermiques	2,586	4,047	9,603	4,524	1,950	82	22,791
Flatdeck - Semi-remorques surbaissées	1,894	4,380	9,732	8,310	2,630	165	27,110
Other Trailers ¹ - Autres remorques ¹	1,626	4,853	9,174	3,184	826	89	19,752
Tank (Liquid and Dry Bulk) - Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	618	2,536	6,908	6,001	877	140	17,079
Other Type of Equipment - Autres genres de matériel	103	180	2,033	678	86	0	3,081
Grand Total	11,938	35,387	74,833	34,919	9,438	676	167,191
Owned -possédées	10,008	29,604	59,444	26,215	6,697	660	132,627
Leased - louées	1,931	5,783	15,389	8,704	2,741	16	34,564

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

Tableau 2.10
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 2002

Table 2.11
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 2002

Tableau 2.11
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Semi-remorques et autre matériel par industrie, 2002

	General Freight		Specialized Freight		All Industries	
	Fret général		Fret spécialisé		Toutes les industries	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédée	Louées	Possédée	Louées	Possédée	Louées
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques non-thermiques	48,770	17,208	9,623	1,776	58,393	18,984
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques thermiques	11,918	4,335	4,763	1,775	16,681	6,110
Flatdeck - Semi-remorques surbaissées	12,235	1,605	10,319	2,952	22,553	4,557
Other Trailers ¹ - Autres remorques ¹	10,067	2,010	6,710	964	16,777	2,974
Tank (Liquid and Dry Bulk) - Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	1,458	93	14,242	1,285	15,701	1,378
Other Type of Equipment - Autres genres de matériel	642	283	1,880	277	2,522	559
Grand Total	85,089	25,534	47,537	9,029	132,627	34,564

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, 2002

Chapitre 3

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 2002

For-hire Intercity Trucking Activity of Canada-based Carriers

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

The total population of for-hire trucking companies classified as long-distance carriers in the new NAICS classification with operating revenues of one million dollars or more increased by 5.5% from 1,886 companies in 2001 to 1,989 in 2002. This increase in the survey population was observed primarily in for-hire trucking companies with lower annual operating revenues.

During the 2002 reference year, data were collected from fewer companies than the previous years resulting in a higher imputation rate. The imputation was performed using a method based on an adjustment of the company's own historical data. The use of an imputation process to replace uncollected data leads to an increase in non-sampling errors. The user should take the increase in the non-sampling errors into consideration when interpreting the estimates. We invite the user to consult Section 3 of Chapter 4 which discusses data quality and Table 4.7, in particular, which indicates the percentage of the companies for which data was collected for each quarter.

For more information on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and reliability of estimates see Chapter 4, Survey Methodology and Data Limitations.

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

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

La population totale des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui sont classées comme transporteurs de longues distances dans le SCIAN et qui ont réalisé des recettes d'exploitation de 1 million de dollars ou plus a augmenté de 5,5 % passant de 1 886 entreprises en 2001 à 1 989 en 2002. Cette augmentation de la population visée par l'enquête a surtout été observée dans la catégorie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui déclarent des recettes annuelles d'exploitation moins élevées.

Au cours de l'année de référence 2002, des données ont été recueillies auprès d'un plus petit nombre de compagnies que lors des années précédentes, ce qui a entraîné un taux d'imputation plus élevé. L'imputation a été effectuée en utilisant une méthode basée sur un ajustement des données historiques de cette même compagnie. L'utilisation d'un processus d'imputation pour remplacer les données qui n'ont pu être recueillies entraîne une augmentation des erreurs non due à l'échantillonnage. L'utilisateur devra tenir compte de cette augmentation des erreurs non dues à l'échantillonnage lors de l'interprétation des estimations. Nous invitons l'utilisateur à consulter la partie 3 du chapitre 4 qui porte sur la qualité des données, et plus particulièrement le tableau 4.7 qui présente le pourcentage des compagnies pour lesquelles des données ont été recueillies pour chaque trimestre.

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 4, Méthodologie d'enquête et limites des données.

Section 1 – Total Trucking Activity

Gross Domestic Product (GDP) in 2002 grew 3.2%, almost double the 1.7% rise in 2001. This growth, however, was still much lower than the 5.0% average increase from 1997 to 2000. For two consecutive years, 2001 and 2002, and on average from 1997 to 2002, employment in Canada increased by 2.4%.¹

In 2002, the housing market expanded while mortgage rates were at their lowest in decades. Consumer spending on goods and services increased. Furniture and cabinet manufacturers and automobile manufacturers increased production. Banking services for mortgages and loans also benefited from increased consumer demand.

There was positive growth in the Transportation sector of the economy in 2002. The GDP for the Transportation sector rose 2.2% compared to a 1.4% decline in 2001. Air Transportation (-4.8%) and Truck Transportation (-0.2%) were the only two industry groups in this sector that experienced negative growth in 2002.

Canada-based for-hire long-distance trucking companies, with annual operating revenues of one million dollars or more, generated \$15.6 billion in revenues in 2002, an increase of 6.1% from 2001. This was down from the 6.9% growth experienced in 2001, and considerably lower than the 15.9% increase in 1999. Tonnes of freight moved increased 1.9% from the 288 million tonnes in 2001 to 294 million tonnes in 2002.

These large Canada-based for-hire trucking companies transported 21% of their shipments across the border². After reaching a high of 8.1 million shipments in 1999, transborder shipments declined to 7.9 million in 2002. Transborder shipments in 2002 amounted to 80.9 million tonnes and generated \$7.3 billion in revenues. Both revenues and tonnes increased more than 7.0% between 2001 and 2002. Although accounting for a smaller percentage of total shipments and tonnage, these transborder movements generated over 47% of total revenues and 51% of the tonne-kilometres performed, indicating higher revenue per shipment and greater distances travelled compared to domestic shipments.

1. Provincial Gross Domestic Product (GDP) statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, Table 379-0017 and Table 379-0025 and from the publication, Provincial Gross Domestic Product by Industry, catalogue number 15-203-XIE. It is important to note that the GDP data discussed in this chapter refer to real GDP. Real GDP has been rebased from 1992 prices to 1997 prices and the concept of factor cost has been replaced by GDP at basic prices. Employment figures are taken from the CANSIM database, Statistics Canada, Table 281-0024 and are based on the 1997 North American Industrial Classification (NAICS).

2. These are transborder movements and they pertain to shipments carried by Canada-based for-hire trucking carriers originating in Canada destined to the United States or originating in the United States destined to Canada.

Partie 1 – Trafic total

En 2002, le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 3,2 %, ce qui est près du double de la hausse de 1,7 % enregistrée en 2001. Toutefois, cette croissance est tout de même bien inférieure à la croissance moyenne de 5,0 % observée de 1997 à 2000. Pendant deux années consécutives, 2001 et 2002, et en moyenne de 1997 à 2002, l'emploi au Canada a crû de 2,4 %¹.

En 2002, le marché de l'habitation a connu une expansion alors que les taux hypothécaires étaient à leur plus bas niveau depuis des décennies. Les dépenses de consommation consacrées aux biens et services ont augmenté. Les fabricants de meubles et d'armoires et les constructeurs d'automobiles ont augmenté leur production. Les services bancaires de prêts hypothécaires ont également profité de l'augmentation de la demande des consommateurs.

Le secteur des transports de l'économie a affiché une croissance positive en 2002. Le PIB du secteur des transports a crû de 2,2 %, après avoir accusé une baisse de 1,4 % en 2001. Le transport aérien (-4,8 %) et le transport par camion (-0,2%) ont été les deux seuls groupes d'industries de ce secteur à montrer une croissance négative en 2002.

Les entreprises de camionnage de longue distance pour compte d'autrui domiciliées au Canada qui ont réalisé des recettes d'exploitation annuelles de un million de dollars ou plus ont généré des recettes de 15,6 milliards de dollars en 2002, une hausse de 6,1 % par rapport à 2001. Ce pourcentage est inférieur à la croissance de 6,9 % observée en 2001, et considérablement inférieur à celle de 15,9 % enregistrée en 1999. Le tonnage a augmenté de 1,9 %, étant passé de 288 millions de tonnes en 2001 à 294 millions de tonnes en 2002.

Ces grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada ont effectué 21 % de leurs livraisons outre-frontière². Après avoir atteint un sommet de 8,1 millions d'expéditions en 1999, le nombre d'expéditions transfrontalières a diminué pour se fixer à 7,9 millions en 2002. Les expéditions transfrontalières en 2002 se sont élevées à 80,9 millions de tonnes et ont produit des recettes de 7,3 milliards de dollars. Les recettes et le tonnage ont augmenté de plus de 7,0 % entre 2001 et 2002. Bien qu'ils ne représentent qu'un petit pourcentage des expéditions et du tonnage, ces mouvements transfrontaliers ont rapporté plus de 47 % des recettes totales et constitué 51 % des tonnes-kilomètres réalisées, ce qui indique des recettes plus élevées par expédition et des distances supérieures à celles des expéditions intérieures.

1. Les statistiques sur le PIB provincial sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, tableau 379-0017 et tableau 379-0025, et de la publication, Produit intérieur brut provincial par industrie, n° 15-203-XIE au catalogue. Il est important de souligner que les données sur le PIB citées dans le présent chapitre renvoient au PIB réel. La base du PIB réel a été rajeunie de 1992 à 1997, et la notion de coût des facteurs a été remplacée par celle de prix de base. Les chiffres sur l'emploi proviennent aussi de la base de données CANSIM, tableau 281-0024, et ils sont fondés sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

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

Table 3.1
Trucking activity in 2002 and 2001

		2002	2001	% change		
					variation en %	
Revenues	\$ 000,000	15,620	14,720	6.1	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	293.6	288.0	1.9	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	177 012	170 569	3.8	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	38.5	36.9	4.3	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.54	2.92	21.2	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	405.79	398.72	1.8	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 629	7 800	-2.2	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	778	795	-2.1	km	Distance par expédition

Tableau 3.1
Activité de transport routier en 2002 et 2001

Section 2 – Domestic Trucking Activity

There were 30.6 million shipments hauled within Canada in 2002, accounting for 212.8 million tonnes and \$8.3 billion in revenues. These domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 72% of the total tonnage hauled and 53% of the revenues earned by the large Canada-based for-hire carriers.

Partie 2 – Trafic intérieur

En 2002, 30,6 millions d'expéditions ont permis de déplacer 212,8 millions de tonnes de marchandises à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de 8,3 milliards de dollars. Ces expéditions intérieures (expéditions dont l'origine et la destination sont au Canada) ont représenté 72 % du tonnage total transporté et 53 % des recettes des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

Table 3.2
Trucking activity in 2002

		Domestic	Transborder	Total		
		Intérieur	Transfrontalier			
Revenues	\$ 000,000	8,332	7,288	15,620	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	212.8	80.9	293.6	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	86 924	90 088	177 012	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	30.6	7.9	38.5	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	4.09	1.38	3.54	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	272.62	919.05	405.79	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	6 962	10 198	7 629	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	657	1 245	778	km	Distance par expédition

Tableau 3.2
Activité de transport routier en 2002

Table 3.3
Domestic activity in 2002 and 2001

		2002	2001	% change		
					variation en %	
Revenues	\$ 000,000	8,332	7,922	5.2	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	212.8	212.8	0.0	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	86 924	87 522	-0.7	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	30.6	29.2	4.8	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	4.09	3.37	21.4	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	272.62	271.17	0.5	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	6 962	7 284	-4.4	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	657	687	-4.4	km	Distance par expédition

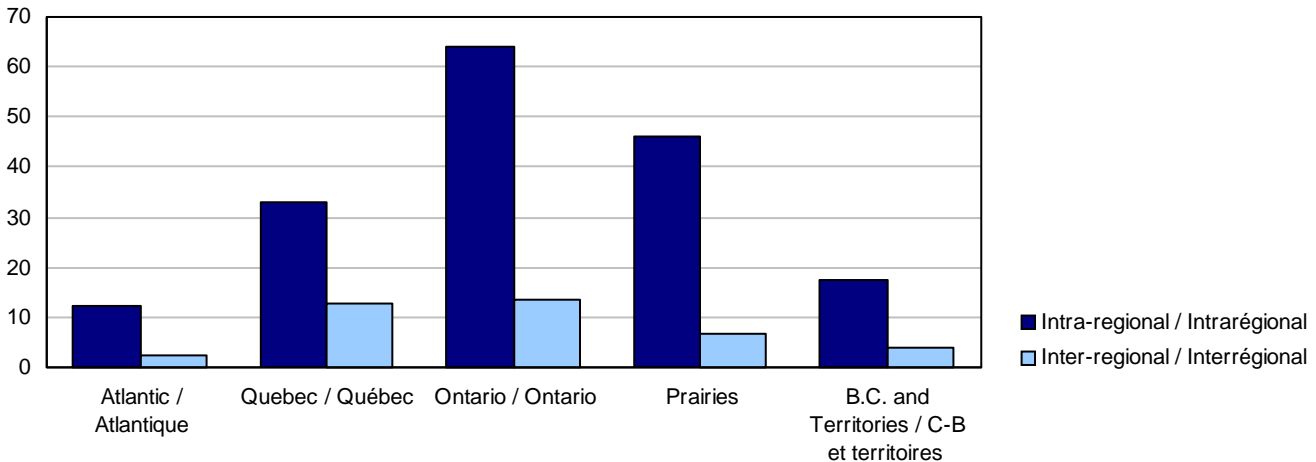
Tableau 3.3
Le trafic intérieur en 2002 et 2001

Regional Overview

For the purpose of this analysis, the ten provinces and three territories have been regrouped according to the five major traditional regions of Canada, namely the Atlantic Region,³ Quebec, Ontario, the Prairies,⁴ and British Columbia and the Territories.⁵

Figure 3.1
Domestic tonnage, intra-regional and inter-regional, by region of origin, 2002

Millions



Across the country all provinces and territories except Saskatchewan experienced positive economic growth in 2002.

In 2002, intra-regional movements (shipments originating and terminating within the same region) accounted for 81% of the total domestic freight tonnage and 71% of the total domestic shipments. The carriers earned \$4.9 billion or 58.6% of their domestic freight revenues from these intra-regional movements. Quebec had the lowest proportion (72%) of tonnage from intra-regional movements. The proportion of intra-regional tonnage in the other four regions ranged between 81% and 87%.

Atlantic Region

The Economy

All four Atlantic provinces had positive economic growth in 2002. Newfoundland and Labrador experienced the highest growth with a 10.7% increase while growth in the three remaining provinces ranged from 3.2% to 4.7%.

Increased production in the oil industry was largely responsible for the strong GDP growth in Newfoundland and Labrador. Also, there were increases in the fishing

3. The Atlantic Region consists of Newfoundland and Labrador, Prince-Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick.
4. The Prairies consists of Manitoba, Saskatchewan, and Alberta.
5. British Columbia and the Territories consist of British Columbia, the Northwest Territories, the Yukon Territory and Nunavut.

Aperçu régional

Aux fins de la présente analyse, les dix provinces et les trois territoires ont été regroupés selon les cinq grandes régions traditionnelles au Canada que sont l'Atlantique³, le Québec, l'Ontario, les Prairies⁴, ainsi que la Colombie-Britannique et les Territoires⁵.

Figure 3.1
Tonnage intérieur, intrarégional et interrégional, selon la région d'origine, 2002

Dans l'ensemble du pays, toutes les provinces et tous les territoires, à l'exception de la Saskatchewan, ont montré une croissance économique positive en 2002.

En 2002, les mouvements intrarégionaux (expéditions dont l'origine et la destination sont dans la même région) ont représenté 81 % de l'ensemble du tonnage associé au trafic intérieur et 71 % de l'ensemble des expéditions intérieures. Les transporteurs ont réalisé 4,9 milliards de dollars ou 58,6 % de leurs recettes au titre du transport intérieur de marchandises à partir de ces mouvements intrarégionaux. C'est le Québec qui a enregistré la plus faible proportion (72 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a oscillé entre 81 % et 87 %.

Région de l'Atlantique

L'économie

Les quatre provinces de l'Atlantique ont affiché une croissance économique positive en 2002. Terre-Neuve-et-Labrador a affiché la plus importante croissance, à 10,7 %, tandis que la croissance dans les trois autres provinces a oscillé entre 3,2 % et 4,7 %.

L'augmentation de la production dans le secteur pétrolier explique en grande partie l'importante croissance du PIB à Terre-Neuve-et-Labrador. De plus, on a observé des hausses dans le

3. La région de l'Atlantique comprend Terre-Neuve-et-Labrador, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.
4. La région des Prairies est formée du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.
5. La région de la Colombie-Britannique et les Territoires comprend la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon et le Nunavut.

industry and seafood processing generated by a rebounding shrimp catch. Total employment increased 4.7%.

Prince Edward Island's economy grew by 4.7% in 2002. Higher potato yields helped farmers recover from the previous year's drought and helped processors continue to operate at peak levels. Increases in residential and non-residential construction also contributed to the economic gains in the province. In 2002, there was a 3.6% increase in employment in Prince Edward Island.

The economy in Nova Scotia expanded by 3.9% in 2002. Increased production in the manufacturing sector along with growth in residential construction and consumer activity contributed to the gains in this province. Employment in Nova Scotia rose 2.6% in 2002.

GDP in New Brunswick increased 3.2% in 2002. There was expansion in a number of sectors including manufacturing, construction, retail and finance and insurance. Overall employment increased by 2.0%.

secteur de la pêche et la transformation des fruits de mer à la suite du rebondissement de la pêche crevettière. L'emploi total a augmenté de 4,7 %.

L'Île-du-Prince-Édouard a connu une croissance économique de 4,7 % en 2002. L'augmentation du rendement de la récolte des pommes de terre a permis aux agriculteurs de se remettre de la sécheresse de l'année précédente et aux transformateurs de demeurer au sommet des niveaux de production. Les progressions observées dans la construction résidentielle et non résidentielle ont également contribué à la croissance économique de la province. En 2002, on a observé une hausse de l'emploi de 3,6 % à l'Île-du-Prince-Édouard.

L'économie de la Nouvelle-Écosse a crû de 3,9 % en 2002. L'augmentation de la production dans le secteur de la fabrication et la croissance dans la construction résidentielle et la consommation sont à l'origine des gains réalisés dans cette province. L'emploi a augmenté de 2,6 % en 2002 en Nouvelle-Écosse.

Au Nouveau-Brunswick, le PIB a augmenté de 3,2 % en 2002. On a observé une expansion dans plusieurs secteurs, notamment la fabrication, la construction, la vente au détail, ainsi que les finances et les assurances. Dans l'ensemble, l'emploi a crû de 2,0 %.

Figure 3.2
Domestic tonnage by region of origin, 2000-2002

Millions

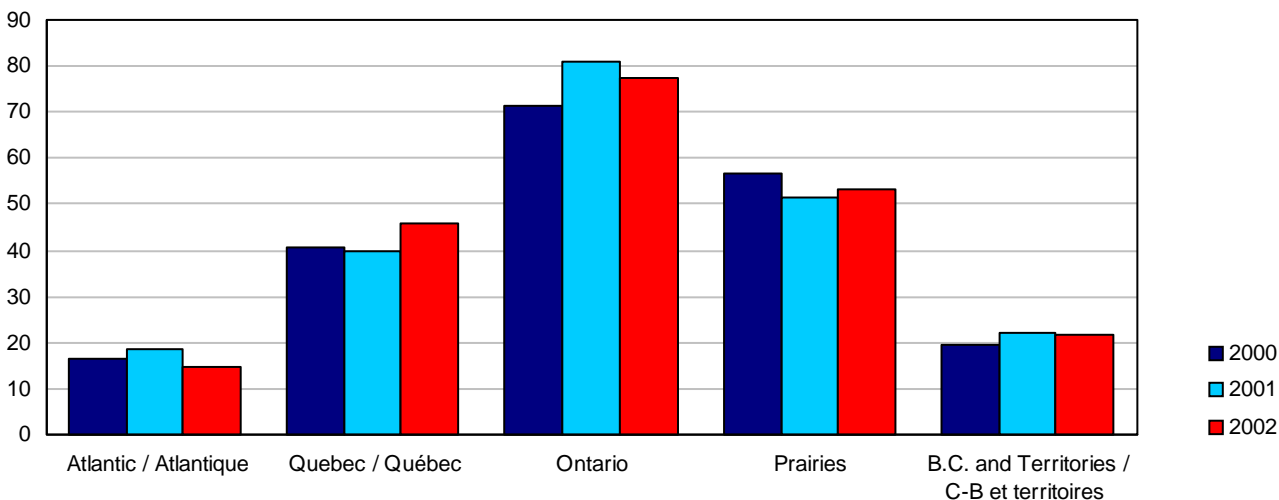


Figure 3.2
Tonnage intérieur selon la région d'origine, 2000-2002

Regional Trucking

In 2002, almost 15 million tonnes or 6.9% of the freight moved within Canada originated from the Atlantic Region. This was down 4.0 million tonnes or 21.5% from 2001. Similar to the 4 other regions, most of the tonnage originating in the region, remained in the region. These intra-regional movements generated approximately 65% of the \$531 million in revenues earned from domestic truck movements that originated in the Atlantic region.

Camionnage régional

En 2002, près de 15 millions de tonnes ou 6,9 % des marchandises acheminées à l'intérieur du Canada provenaient de la région de l'Atlantique. Ceci représente une baisse de 4,0 millions de tonnes ou presque 21,5 % par rapport à 2001. Comme c'était le cas dans les quatre autres régions, la plupart de ce tonnage est demeuré à l'intérieur de la région. Ces expéditions intrarégionales ont représenté environ 65 % des 531 millions de dollars de recettes provenant des mouvements intérieurs par camion ayant pour origine la région de l'Atlantique.

Wood products continued to be the top commodity in terms of weight moved within the Atlantic Region, accounting for almost 3.4 million tonnes of freight, representing 27% of the intra-regional tonnage. *Wood products* was also the main commodity trucked out of the region, accounting for almost 20% of tonnage moved inter-regionally. On the revenue side, *Miscellaneous transported products* was the largest commodity group trucked both intra-regionally and inter-regionally.

Quebec

The Economy

Quebec's economy grew 4.1% in 2002. There were advances in most sectors and prominently in manufacturing, new homebuilding and utilities. Employment grew 2.5%.

Regional Trucking

In 2002, almost 46 million tonnes of freight, 22% of the total tonnage carried within Canada originated from Quebec. This was an increase of 16.0% from 2001. Quebec registered the lowest proportion of intra-regional tonnage in Canada at 72%. These intra-regional movements accounted for 51% of the \$1.6 billion in revenues generated from domestic truck shipments originating from Quebec.

Waste and scrap remained the top commodity group trucked within Quebec, accounting for 6.0 million tonnes or 18% of the total intra-regional tonnage hauled within the province. These shipments of *Waste and scrap* generated 13.6% of total intra-regional revenues. *Miscellaneous transported products* was the top commodity in terms of tonnage and revenue transported out of Quebec, followed by *Wood products* then *Base metal in primary forms and basic shapes*. In total, these three commodities accounted for 45% of inter-regional tonnage and 48% of inter-regional revenues.

Ontario

The Economy

In 2002, Ontario's economy advanced by 3.7%. Increases in the manufacturing sector including transportation equipment manufacturers as well as gains in new home construction contributed to the growth in Ontario. Employment grew by 2.2%.

Regional Trucking

Truck freight originating from Ontario amounted to 77.6 million tonnes in 2002, a decrease of 3.8% from 2001. These shipments generated \$3.0 billion for the carriers and represented 36% of the total domestic tonnage and total domestic revenues. Almost 64 million tonnes or 82% of the total tonnes originating in Ontario remained in this region. These intra-regional shipments accounted for 54% of total revenue generated within the region.

Les *produits du bois* sont toujours, en termes de poids, les principales marchandises transportées dans la région de l'Atlantique, soit presque 3,4 millions de tonnes de marchandises représentant 27 % du tonnage intrarégional. Les *produits du bois* ont aussi été les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région, intervenant pour près de 20 % du tonnage interrégional. Sur le plan des recettes, les *biens transportés divers* ont constitué le plus important groupe de produits transportés par camion à l'intérieur comme à l'extérieur de la région.

Québec

L'économie

Au Québec, l'économie a crû de 4,1 % en 2002. On a observé des progrès dans la majorité des secteurs, surtout dans la fabrication, la construction de logements neufs et les services publics. L'emploi a crû de 2,5 %.

Camionnage régional

En 2002, près de 46 millions de tonnes de marchandises, soit 22 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient du Québec. Ces chiffres représentent une hausse de 16,0 % par rapport à 2001. Le Québec a enregistré la proportion la plus faible du tonnage intrarégional au Canada, soit 72 %. Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté 51 % des 1,6 milliard de dollars de recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

Quant au poids, les *déchets et débris* ont constitué le principal groupe de produits transportés à l'intérieur des frontières du Québec, intervenant pour 6,0 millions de tonnes ou 18 % du tonnage intrarégional total. Ces expéditions de *déchets et débris* ont rapporté 13,6 % des recettes intrarégionales. Quant au tonnage et aux recettes, le groupe le plus important de produits transportés hors du Québec a été celui des *biens transportés divers*, suivi des *produits du bois* puis des *métaux communs en formes primaires et en formes de base*. Au total, ces trois groupes ont compté pour 45 % du tonnage interrégional et 48% des recettes intrarégionales.

Ontario

L'économie

En 2002, l'économie de l'Ontario a progressé de 3,7 %. Les hausses enregistrées dans le secteur de la fabrication, notamment chez les fabricants de matériel de transport, ainsi que les hausses dans le secteur de la construction de maisons neuves sont à l'origine de cette croissance. L'emploi a crû de 2,2 %.

Camionnage régional

En 2002, 77,6 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario, soit 3,8 % de moins qu'en 2001. Ces expéditions ont généré 3,0 milliards de dollars pour les transporteurs et représenté 36 % du tonnage intérieur total et des recettes totales sur le marché intérieur. Près de 64 millions de tonnes ou 82 % du tonnage ayant pour origine cette province sont demeurés à l'intérieur de l'Ontario. Ces expéditions intrarégionales ont représenté 54 % des recettes totales générées dans la région.

Miscellaneous transported products accounted for almost 12% of the tonnage moved within the province and generated almost 22% of the intra-regional revenues. *Miscellaneous transported products* remained the largest revenue generating group for freight transported outside of the province accounting for 42% of inter-regional revenues.

The Prairies

The Economy

In 2002, there were increases in the GDP for two of the three Prairie Provinces; Alberta and Manitoba. All three provinces had gains in employment.

Manitoba's economy grew by 2.4% in 2002. Consumer demand helped the economy as there were gains in residential construction, retail trade and finance industries. Manitoba's employment grew 2.9%.

Saskatchewan's GDP decreased 1.8% in 2002. For a second year in a row there were declines in crop output due to severe drought conditions. Also contributing to the decline were weaker export markets and lower average energy prices. Total employment increased 1.9% in 2002.

Alberta's economy grew 1.5% in 2002. Increased consumer spending in industries such as retail trade and housing helped the economy. Severe drought conditions and lower average energy prices, however, had a negative effect on economic activity. Alberta's employment rose 3.9%.

Regional Trucking

Shipments originating from the Prairie region amounted to 53.0 million tonnes, an increase of 2.9% from 2001. This tonnage represented about 25% of the total domestic tonnage in Canada. Intra-regional traffic accounted for more than 46 million tonnes of freight or 87% of the total tonnage originating from the Prairies. These intra-regional shipments generated \$1.6 billion in revenues or 68% of the total revenues generated in the region.

Miscellaneous transported products was the top commodity transported within the region, accounting for almost 5 million tonnes of freight or 11% of the total intra-regional tonnage. *Miscellaneous transported products* also remained the top commodity transported out of the Prairie region accounting for 1.5 million tonnes of freight or 23% of the inter-regional tonnage.

British Columbia and the Territories

The Economy

GDP in British Columbia increased 2.2% in 2002. Wood products manufacturers and wholesalers rebounded as growth continued in retail and finance industries. Employment rose by 1.1%.

Les *biens transportés divers* ont représenté près de 12 % du tonnage transporté dans la province et près de 22 % des recettes intrarégionales. Les *biens transportés divers* sont demeurés le plus important groupe de marchandises transportées à l'extérieur de la province, intervenant pour 42 % des recettes inter-régionales.

Les Prairies

L'économie

En 2002, deux des trois provinces des Prairies, l'Alberta et le Manitoba, ont enregistré une hausse du PIB. Toutes les trois ont cependant connu une augmentation de l'emploi.

L'économie du Manitoba a progressé de 2,4 % en 2002. La demande de consommation a aidé l'économie puisque l'on a enregistré des gains dans les secteurs de la construction résidentielle, du commerce de détail et des finances. L'emploi au Manitoba a progressé de 2,9 %.

En Saskatchewan, le PIB a reculé de 1,8 % en 2002. Pour une deuxième année consécutive, on a observé un repli de la production agricole en raison d'une importante sécheresse. La faiblesse des marchés d'exportation et du prix moyen de l'énergie a également contribué à cette baisse. L'emploi total a augmenté de 1,9 % en 2002.

L'économie de l'Alberta a crû de 1,5 % en 2002. L'augmentation des dépenses de consommation dans les secteurs tels le commerce de détail et l'habitation a aidé l'économie. L'importante sécheresse et la faiblesse des prix moyens de l'énergie ont toutefois eu un effet négatif sur l'activité économique. L'Alberta a connu une hausse d'emploi de 3,9 % de l'emploi.

Camionnage régional

En 2002, 53,0 millions de tonnes de marchandises transportées par camion, c'est-à-dire environ 25 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient de la région des Prairies, soit une augmentation de 2,9 % par rapport à 2001. Les expéditions intrarégionales ont représenté plus de 46 millions de tonnes de marchandises ou 87 % du tonnage total ayant pour origine la région des Prairies. Ces expéditions intrarégionales ont généré des recettes de 1,6 milliard de dollars, soit 68 % des recettes totales générées dans la région.

Les *biens transportés divers* ont constitué le principal produit transporté à l'intérieur des Prairies, intervenant pour presque 5 millions de tonnes de marchandises ou 11 % du tonnage intrarégional total. Les *biens transportés divers* sont demeurés le principal produit transporté à l'extérieur des Prairies, représentant 1,5 million de tonnes de marchandises ou 23 % du tonnage interrégional.

La Colombie-Britannique et les Territoires

L'économie

Le PIB de la Colombie-Britannique a progressé de 2,2 % en 2002. Les fabricants et les grossistes de produits du bois ont rebondi puisque la croissance a été maintenue dans les secteurs de la vente au détail et des finances. L'emploi a progressé de 1,1 %.

Yukon's economy grew by 1.0% in 2002. There was increased consumer spending on housing and personal and entertainment services as well as increased public sector spending on construction. A slump in the mining sector however, continued to confine the economy. Employment rose by 1.9%.

The Northwest Territories economy grew by 5.1%. Diamond-mining continued to be the catalyst for growth in the economy. In addition to diamond production there was growth in residential construction, non-residential buildings, other engineering projects and in Truck transportation. Employment grew by 5.2%.

In Nunavut the economy grew 1.6% in 2002. While there was growth in the public sector, closures in the mining sector restrained the economy in 2002. Employment rose by 6.5%.

Regional Trucking

Truck shipments originating from the Pacific Region (British Columbia, Yukon, Northwest and Nunavut Territories) amounted to 21.4 million tonnes of freight in 2002, a decrease of 3.2% from 2001. Intra-regional shipments accounted for 17.4 million tonnes or 81% of the total domestic freight originating from this region. These shipments generated almost 60% of the intra-regional revenues.

Wood products continued to be the main commodity moved within the region. *Wood products* accounted for 34% of the intra-regional tonnage and almost 21% of intra-regional revenues. *Miscellaneous transported products* was the top commodity trucked out of the region accounting for 22% of the 4.0 million tonnes of inter-regional freight.

Au Yukon, l'économie a augmenté de 1,0 % en 2002. On a observé une hausse des dépenses de consommation consacrées au logement et aux services personnels et de divertissement, ainsi qu'une augmentation des dépenses du secteur public pour la construction. La chute du secteur minier a toutefois continué de nuire à l'économie. L'emploi a augmenté de 1.9 %.

L'économie des Territoires du Nord-Ouest a bondi de 5,1 %. Le secteur de l'extraction de diamants est demeuré le catalyseur dans la croissance de l'économie. En plus de la production diamantaire, on a remarqué une croissance dans la construction résidentielle, de bâtiments non résidentiels et d'autres projets d'ingénierie, ainsi que dans le transport par camion. L'emploi a crû de 5,2 %.

Au Nunavut, l'économie a progressé de 1,6 % en 2002. Bien qu'il y ait eu croissance dans le secteur public, les fermetures dans le secteur minier ont ralenti l'économie en 2002. L'emploi a augmenté de 6,5 %.

Camionnage régional

En 2002, les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut) ont atteint 21,4 millions de tonnes de marchandises, soit 3,2 % de plus qu'en 2001. Les expéditions intrarégionales ont représenté 17,4 millions de tonnes ou 81 % du tonnage intérieur total ayant pour origine cette région. Ces expéditions ont généré presque 60 % des recettes intrarégionales.

Les *produits du bois* sont demeurés les principaux produits transportés à l'intérieur de la région. Les *produits du bois* ont compté pour 34 % du tonnage intrarégional et presque 21 % des recettes intrarégionales. Les *biens transportés divers* ont été le principal produit transporté par camion à l'extérieur de la région, représentant 22 % des 4,0 millions de tonnes du fret interrégional.

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



Table 3.4
Domestic For-hire Trucking, 2002:
Intra-regional Traffic

Tableau 3.4
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 :
Volume de transport intrarégional

	Revenues	Share of Total		Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario - Ontario	1,621	33	63.9	37	12 355	29	8.0	37
Man., Sask, Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,555	32	46.3	27	15 147	36	5.5	25
Quebec - Québec	816	17	33.0	19	7 478	18	3.5	16
British Columbia, Territories - Colombie-Britannique et les Territoires	549	11	17.4	10	4 444	10	1.9	9
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	343	7	12.4	7	3 005	7	2.8	13
Total, Intra-regional - Intrarégional	4,884	100	173.0	100	42 429	100	21.6	100

Table 3.5
Domestic For-hire Trucking, 2002:
Inter-regional Traffic

Tableau 3.5
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 :
Volume de transport interrégional

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	509	15	9.3	24	5 990	13	1.9	22
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	486	14	10.2	26	6 406	14	1.6	18
Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories - de Man., Sask., Alb. aux C.-B. et Territoires	458	13	5.0	13	4 635	10	0.9	10
Ontario to Man., Sask., Alta. - de l'Ontario aux Man., Sask., Alb.	393	11	1.9	5	5 501	12	0.8	9
Ontario to Atlantic provinces - de l'Ontario aux Provinces de l'Atlantique	268	8	1.7	4	3 115	7	0.9	10
Other Inter-regional Movements - Autres mouvements interrégionaux	1,334	39	11.5	29	18 848	42	2.8	32
Total, Inter-regional - Interrégional	3,448	100	39.7	100	44 495	100	8.9	100

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 2002: 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	343,291	78,601	88,037
C.V. ¹		a	b	b
Tonnes	'000	12 368	1 419	863
C.V. ¹		a	b	b
Tonne-kilometres	'000	3 005 003	1 131 174	1 427 495
C.V. ¹		b	b	b
Number of shipments	'000	2,790.9	164.8	193.1
Revenues per tonne ²	\$	2,055.80	3,228.58	4,573.24
Revenues per tonne-km ²	\$	8.99	3.69	2.63
Revenues per shipment ²	\$	123.00	476.93	455.90
Weight per shipment ²	kg	4 432	8 613	4 471
Distance per shipment ²	km	348	944	1 748
Quebec				
Revenues	\$'000	158,711	815,890	486,470
C.V. ¹		a	a	a
Tonnes	'000	2 227	33 024	10 225
C.V. ¹		b	a	a
Tonne-kilometres	'000	1 854 373	7 477 588	6 406 137
C.V. ¹		b	a	a
Number of shipments	'000	567.0	3,487.6	1,574.6
Revenues per tonne ²	\$	2,884.26	548.52	854.22
Revenues per tonne-km ²	\$	3.37	4.64	1.91
Revenues per shipment ²	\$	279.92	233.94	308.94
Weight per shipment ²	kg	3 927	9 469	6 494
Distance per shipment ²	km	1 109	252	593
Ontario				
Revenues	\$'000	267,898	508,746	1,620,659
C.V. ¹		a	a	a
Tonnes	'000	1 721	9 344	63 940
C.V. ¹		a	a	b
Tonne-kilometres	'000	3 114 742	5 989 758	12 355 316
C.V. ¹		a	a	a
Number of shipments	'000	895.5	1,935.2	8,003.1
Revenues per tonne ²	\$	2,655.41	1,031.01	697.42
Revenues per tonne-km ²	\$	1.46	1.90	5.99
Revenues per shipment ²	\$	299.17	262.89	202.50
Weight per shipment ²	kg	1 922	4 829	7 990
Distance per shipment ²	km	1 882	647	237

See footnote (s) at end of table

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination

Man., Sask., Alta.	B.C. and Territories	Total	Destination
Man., Sask. et Alb.	C.B. et les territoires		Origine
			Provinces de l'Atlantique
15,757	5,484	531,171	\$'000 Recettes
c	c	a	C.V. ¹
35	11	14 698	'000 Tonnes
c	d	a	C.V. ¹
156 697	65 672	5 786 041	'000 Tonnes-kilomètres
c	d	a	C.V. ¹
12.1	7.2	3,168.2	'000 Nombre d'expéditions
3,685.26	11,470.49	2,297.95	\$ Recettes par tonne ²
0.92	2.03	8.28	\$ Recettes par tonne-km ²
1,298.73	759.45	167.66	\$ Recettes par expédition ²
2 878	1 578	4 639	kg Poids par expédition ²
4 275	5 701	492	km Distance par expédition ²
			Québec
83,953	52,574	1,597,598	\$'000 Recettes
b	b	a	C.V. ¹
335	161	45 971	'000 Tonnes
b	c	a	C.V. ¹
1 049 591	738 105	17 525 793	'000 Tonnes-kilomètres
b	c	a	C.V. ¹
174.5	94.1	5,897.8	'000 Nombre d'expéditions
976.40	1,020.92	874.88	\$ Recettes par tonne ²
0.31	0.23	3.59	\$ Recettes par tonne-km ²
481.01	558.90	270.88	\$ Recettes par expédition ²
1 917	1 710	7 795	kg Poids par expédition ²
3 226	4 611	583	km Distance par expédition ²
			Ontario
393,046	216,529	3,006,878	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
1 944	681	77 631	'000 Tonnes
a	b	b	C.V. ¹
5 500 814	3 003 075	29 963 705	'000 Tonnes-kilomètres
a	b	a	C.V. ¹
781.9	375.0	11,990.6	'000 Nombre d'expéditions
1,992.28	1,485.03	1,006.56	\$ Recettes par tonne ²
0.71	0.34	4.47	\$ Recettes par tonne-km ²
502.66	577.45	250.77	\$ Recettes par expédition ²
2 487	1 817	6 474	kg Poids par expédition ²
2 961	4 425	735	km Distance par expédition ²

Voir note (s) à la fin du tableau

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 2002: 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	23,137	48,122	191,191
C.V. ¹		c	b	a
Tonnes	'000	57	297	1 347
C.V. ¹		c	c	b
Tonne-kilometres	'000	247 324	951 049	3 021 749
C.V. ¹		c	c	b
Number of shipments	'000	17.2	64.9	375.3
Revenues per tonne ²	\$	1,823.99	1,016.14	1,233.25
Revenues per tonne-km ²	\$	0.46	0.33	0.81
Revenues per shipment ²	\$	1,344.67	741.84	509.43
Weight per shipment ²	kg	3 306	4 575	3 589
Distance per shipment ²	km	4 334	3 108	2 004
British Columbia and Territories				
Revenues	\$'000	6,067	25,817	75,503
C.V. ¹		c	b	b
Tonnes	'000	...	92	285
C.V. ¹		e	c	b
Tonne-kilometres	'000	...	415 327	1 237 174
C.V. ¹		e	c	b
Number of shipments	'000	5.6	37.4	106.9
Revenues per tonne ²	\$...	1,433.30	1,472.85
Revenues per tonne-km ²	\$...	0.31	0.34
Revenues per shipment ²	\$	1,077.16	690.50	706.04
Weight per shipment ²	kg	...	2 448	2 666
Distance per shipment ²	km	5 903	4 633	4 372
Canada				
Revenues	\$'000	799,104	1,477,175	2,461,860
C.V. ¹		a	a	a
Tonnes	'000	16 390	44 176	76 661
C.V. ¹		a	a	b
Tonne-kilometres	'000	8 320 251	15 964 897	24 447 892
C.V. ¹		a	a	a
Number of shipments	'000	4,276.2	5,689.8	10,253.1
Revenues per tonne ²	\$	2,290.14	801.40	822.20
Revenues per tonne-km ²	\$	6.62	3.60	5.05
Revenues per shipment ²	\$	186.87	259.62	240.11
Weight per shipment ²	kg	3 833	7 764	7 477
Distance per shipment ²	km	794	468	428

¹ Coefficient of variation, see Chapter 4.

a: C.V. range 0% – 5%

b: 6% – 10%

c: 11% – 20%

d: 21% – 30%

e: over 30%

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

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

For example:

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

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : 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
1,554,895	457,675	2,275,019	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
46 322	5 011	53 034	'000 Tonnes
a	b	a	C.V. ¹
15 146 932	4 635 224	24 002 279	'000 Tonnes-kilomètres
b	a	a	C.V. ¹
5,470.0	903.1	6,830.5	'000 Nombre d'expéditions
852.57	793.04	869.62	\$ Recettes par tonne ²
3.07	0.97	2.64	\$ Recettes par tonne-km ²
284.26	506.75	333.07	\$ Recettes par expédition ²
8 468	5 548	7 764	kg Poids par expédition ²
386	1 074	601	km Distance par expédition ²
			Colombie-Britannique et les territoires
264,954	548,996	921,338	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
3 655	17 394	21 443	'000 Tonnes
a	b	b	C.V. ¹
3 450 720	4 443 963	9 645 994	'000 Tonnes-kilomètres
a	b	a	C.V. ¹
636.7	1,888.6	2,675.2	'000 Nombre d'expéditions
650.55	435.97	545.63	\$ Recettes par tonne ²
0.59	3.00	2.28	\$ Recettes par tonne-km ²
416.15	290.69	344.39	\$ Recettes par expédition ²
5 741	9 210	8 015	kg Poids par expédition ²
1 226	376	809	km Distance par expédition ²
			Canada
2,312,606	1,281,258	8,332,004	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
52 291	23 258	212 777	'000 Tonnes
a	b	a	C.V. ¹
25 304 753	12 886 039	86 923 814	'000 Tonnes-kilomètres
a	a	a	C.V. ¹
7,075.3	3,268.0	30,562.4	'000 Nombre d'expéditions
968.26	696.24	1,044.06	\$ Recettes par tonne ²
2.52	2.05	4.09	\$ Recettes par tonne-km ²
326.86	392.06	272.62	\$ Recettes par expédition ²
7 391	7 117	6 962	kg Poids par expédition ²
823	1 167	657	km Distance par expédition ²

¹ Coefficient de variation, voir chapitre 4.

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 3.7

Domestic For-hire Trucking, 2002: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Origin	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Origine	Recettes	Classement		Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	1,375,347	1	22 746	1	12 962 280	1	6,561	1
Montreal	667,096	2	13 924	2	6 354 881	2	3,256	2
Edmonton	572,351	3	10 474	3	6 127 103	3	2,062	3
Vancouver	426,449	4	5 743	5	4 268 289	4	1,712	4
Calgary	330,601	5	5 687	6	3 328 297	5	1,319	5
Winnipeg	219,399	6	2 630	9	2 167 426	7	891	6
Hamilton	185,353	7	7 138	4	2 684 228	6	580	8
Quebec	122,368	8	3 956	7	1 432 431	8	455	10
Windsor	108,494	9	2 701	8	813 085	10	438	11
Kitchener	107,731	10	2 462	10	754 982	12	513	9
Halifax	89,037	11	1 762	12	836 926	9	732	7
Saskatoon	72,976	12	1 375	14	770 077	11	338	12
Ottawa-Gatineau ²	66,227	13	1 876	11	656 943	13	229	16
London	66,205	14	1 641	13	430 892	16	329	13
Regina	63,911	15	1 243	15	636 068	15	302	14
Oshawa	40,014	16	678	21	265 901	20	182	17
St.Catherines-Niagara	38,430	17	1 137	17	304 105	19	133	19
Thunder Bay	33,869	18	1 189	16	644 444	14	89	21
Saguenay ³	30,892	19	845	18	390 743	17	61	23
Sudbury	29,618	20	843	19	304 492	18	116	20
Saint John	26,189	21	513	22	225 810	21	270	15
St.John's	22,671	22	261	23	215 784	23	177	18
Trois-Rivières	20,119	23	755	20	222 514	22	67	22
Victoria	14,665	24	234	24	... ¹	24	39	24
Total	4,730,300		91 819		46 948 315		20,852	
Grand Total - Total Général	8,332,004		212 777		86 923 814		30,562	

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

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

2. Formerly Ottawa-Hull.

2. Anciennement Ottawa-Hull.

3. Formerly Chicoutimi-Jonquière.

3. Anciennement Chicoutimi-Jonquière.

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes

Origin	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Origine	Recettes	Classement		Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	1,375,347	1	22 746	1	12 962 280	1	6,561	1
Montreal	667,096	2	13 924	2	6 354 881	2	3,256	2
Edmonton	572,351	3	10 474	3	6 127 103	3	2,062	3
Vancouver	426,449	4	5 743	5	4 268 289	4	1,712	4
Calgary	330,601	5	5 687	6	3 328 297	5	1,319	5
Winnipeg	219,399	6	2 630	9	2 167 426	7	891	6
Hamilton	185,353	7	7 138	4	2 684 228	6	580	8
Quebec	122,368	8	3 956	7	1 432 431	8	455	10
Windsor	108,494	9	2 701	8	813 085	10	438	11
Kitchener	107,731	10	2 462	10	754 982	12	513	9
Halifax	89,037	11	1 762	12	836 926	9	732	7
Saskatoon	72,976	12	1 375	14	770 077	11	338	12
Ottawa-Gatineau ²	66,227	13	1 876	11	656 943	13	229	16
London	66,205	14	1 641	13	430 892	16	329	13
Regina	63,911	15	1 243	15	636 068	15	302	14
Oshawa	40,014	16	678	21	265 901	20	182	17
St.Catherines-Niagara	38,430	17	1 137	17	304 105	19	133	19
Thunder Bay	33,869	18	1 189	16	644 444	14	89	21
Saguenay ³	30,892	19	845	18	390 743	17	61	23
Sudbury	29,618	20	843	19	304 492	18	116	20
Saint John	26,189	21	513	22	225 810	21	270	15
St.John's	22,671	22	261	23	215 784	23	177	18
Trois-Rivières	20,119	23	755	20	222 514	22	67	22
Victoria	14,665	24	234	24	... ¹	24	39	24
Total	4,730,300		91 819		46 948 315		20,852	
Grand Total - Total Général	8,332,004		212 777		86 923 814		30,562	

Table 3.8

Domestic For-hire Trucking, 2002: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Destination	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	'000			'000	'000		'000	
Toronto	799,677	1	27 793	1	9 099 516	1	3,275	1
Montréal	576,312	2	14 905	2	6 715 861	2	2,232	2
Vancouver	445,994	3	5 434	4	6 053 785	3	958	4
Edmonton	345,979	4	6 322	3	4 380 353	5	977	3
Calgary	337,477	5	4 700	5	4 435 626	4	851	5
Winnipeg	200,259	6	2 516	10	2 947 924	6	537	9
Ottawa-Gatineau ²	161,779	7	3 032	7	1 167 181	10	776	6
Halifax	140,677	8	1 883	15	1 624 144	7	547	8
Quebec	124,592	9	3 031	8	1 229 057	8	551	7
Hamilton	101,796	10	4 137	6	1 208 722	9	474	11
Kitchener	93,392	11	2 747	9	716 659	15	490	10
Thunder Bay	91,044	12	2 111	12	1 066 894	11	231	18
Saskatoon	85,038	13	1 432	19	904 254	12	304	15
St. John's	83,374	14	415	24	708 993	16	214	20
Windsor	73,422	15	1 961	13	783 790	13	314	14
Regina	66,482	16	1 077	21	769 768	14	248	17
London	65,605	17	1 864	16	454 285	21	430	12
Sudbury	63,448	18	1 786	17	623 782	17	261	16
Victoria	48,464	19	629	23	278 418	24	187	22
Trois-Rivières	... ¹	20	... ¹	11	... ¹	18	... ¹	23
St. Catherines-Niagara	46,725	21	1 431	20	479 793	20	221	19
Saint John	45,066	22	1 932	14	505 227	19	370	13
Oshawa	42,360	23	1 649	18	360 874	22	192	21
Saguenay ³	32,315	24	776	22	305 477	23	153	24
Total	4,119,445		95 683		47 393 005		14,958	
Grand Total - Total Général	8,332,004		212 777		86 923 814		30,562	

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

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

2. Formerly Ottawa-Hull.

2. Anciennement Ottawa-Hull.

3. Formerly Chicoutimi-Jonquière.

3. Anciennement Chicoutimi-Jonquière.

Tableau 3.8

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : 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	799,677	1	27 793	1	9 099 516	1	3,275	1
Montréal	576,312	2	14 905	2	6 715 861	2	2,232	2
Vancouver	445,994	3	5 434	4	6 053 785	3	958	4
Edmonton	345,979	4	6 322	3	4 380 353	5	977	3
Calgary	337,477	5	4 700	5	4 435 626	4	851	5
Winnipeg	200,259	6	2 516	10	2 947 924	6	537	9
Ottawa-Gatineau ²	161,779	7	3 032	7	1 167 181	10	776	6
Halifax	140,677	8	1 883	15	1 624 144	7	547	8
Quebec	124,592	9	3 031	8	1 229 057	8	551	7
Hamilton	101,796	10	4 137	6	1 208 722	9	474	11
Kitchener	93,392	11	2 747	9	716 659	15	490	10
Thunder Bay	91,044	12	2 111	12	1 066 894	11	231	18
Saskatoon	85,038	13	1 432	19	904 254	12	304	15
St. John's	83,374	14	415	24	708 993	16	214	20
Windsor	73,422	15	1 961	13	783 790	13	314	14
Regina	66,482	16	1 077	21	769 768	14	248	17
London	65,605	17	1 864	16	454 285	21	430	12
Sudbury	63,448	18	1 786	17	623 782	17	261	16
Victoria	48,464	19	629	23	278 418	24	187	22
Trois-Rivières	... ¹	20	... ¹	11	... ¹	18	... ¹	23
St. Catherines-Niagara	46,725	21	1 431	20	479 793	20	221	19
Saint John	45,066	22	1 932	14	505 227	19	370	13
Oshawa	42,360	23	1 649	18	360 874	22	192	21
Saguenay ³	32,315	24	776	22	305 477	23	153	24
Total	4,119,445		95 683		47 393 005		14,958	
Grand Total - Total Général	8,332,004		212 777		86 923 814		30,562	

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

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

2. Formerly Ottawa-Hull.

2. Anciennement Ottawa-Hull.

3. Formerly Chicoutimi-Jonquière.

3. Anciennement Chicoutimi-Jonquière.

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 2002: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : Principaux
mouvements de marchandises par région, selon les tonnes
transportées

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Marchandise	Recettes	Tonnes
			\$'000	'000
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	Intra-regional - Intrarégional	26 Wood products - Produits du bois	38,743	3 396
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	78,153	1 451
		25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois	14,066	1 217
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métal	24,071	... ¹
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	14,721	710
		Subtotal - Sous - total	343,291	12 368
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	Inter-regional - Interrégional	26 Wood products - Produits du bois	17,656	463
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	30,472	261
		41 Waste and scrap - Déchets et débris	6,587	243
		05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	23,841	208
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	13,280	192
		Subtotal - Sous - total	187,880	2 329
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique		Total	531,171	14 698
Quebec - Québec	Intra-regional - Intrarégional	41 Waste and scrap - Déchets et débris	111,071	6 016
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	181,307	3 653
		26 Wood products - Produits du bois	61,180	2 883
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	46,679	2 456
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	45,909	2 090
		Subtotal - Sous - total	815,890	33 024
Quebec - Québec	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	273,389	2 940
		26 Wood products - Produits du bois	53,268	1 515
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	44,941	1 394
		41 Waste and scrap - Déchets et débris	17,069	821
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	32,346	728
		Subtotal - Sous - total	781,709	12 947
Quebec - Québec		Total	1,597,598	45 971
Ontario	Intra-regional - Intrarégional	12 Gravel and crushed stone - Gravier et pierres concassées	... ¹	... ¹
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	349,286	7 450
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	72,852	5 255
		26 Wood products - Produits du bois	116,378	4 968
		17 Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	44,310	4 824
		Subtotal - Sous - total	1,620,659	63 940
Ontario	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	586,568	4 558
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	59,776	1 560
		23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	51,050	677
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	29,459	644
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	34,013	577
		Subtotal - Sous - total	1,386,219	13 691
Ontario		Total	3,006,878	77 631

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 2002: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported –
Concluded

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 :
Principaux mouvements de marchandises par région, selon les
tonnes transportées – fin

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Marchandise	Recettes	Tonnes
			\$'000	'000
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Intra-regional - Intrarégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	260,397	4 969
		16 Crude petroleum - Pétrole brut	63,319	4 721
		02 Cereal grains - Céréales	42,275	3 114
		26 Wood products - Produits du bois	60,525	2 655
		19 Petroleum refining products nec and coal products - Autres produits du charbon et du raffinage du pétrole	75,805	2 545
Subtotal - Sous - total			1,554,895	46 322
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	201,355	1 529
		26 Wood products - Produits du bois	38,868	887
		19 Petroleum refining products nec and coal products - Autres produits du charbon et du raffinage du pétrole	34,332	436
		33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	52,157	355
		05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	45,080	319
Subtotal - Sous - total			720,124	6 712
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.		Total	2,275,019	53 034
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Intra-regional - Intrarégional	26 Wood products - Produits du bois	112,969	5 990
		25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois	40,004	2 879
		17 Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	14,032	1 264
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	84,464	1 148
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	22,173	828
Subtotal - Sous - total			548,996	17 394
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	109,732	904
		26 Wood products - Produits du bois	35,675	746
		13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	6,324	474
		33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	23,978	241
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	12,019	201
Subtotal - Sous - total			372,342	4 049
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires		Total	921,338	21 443
Canada		Total	8,332,004	212 777

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

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

Table 3.10

Domestic For-hire Trucking, 2002: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 3.10

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises

Commodity	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Marchandise	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
010 Live animals and live fish - Animaux et poissons vivants	86,220	27	1 688	31	855 796	28	103	55
021 Wheat - Blé	38,051	54	2 753	20	864 545	27	76	66
032 Vegetables except potatoes - Légumes excluant les pommes de terre	53,689	40	1 153	44	649 225	36	117	50
039 Fresh-cut flowers, plants, and other agrcltrl prdcts - Fleurs coupées, plantes et autres prod. agricoles	13,823	81	975	50	204 831	73	50	83
041 Cereal straw, food ind. waste, forage prdcts, eggs - Pailles de céréa., prod. fourr., rés. alim., oeufs	31,473	61	1 082	46	443 543	51	64	73
051 Meat including poultry, except preparations - Viandes, incluant volaille, excluant préparations	128,519	18	1 615	33	1 465 174	12	559	7
053 Preparations and extracts of meat, fish & seafood - Prép. et extraits, viande, poissons, fruits de mer	78,802	28	817	55	758 436	32	201	33
064 Bakery products - Produits de la boulangerie	40,552	51	616	66	342 585	58	149	45
071 Dairy products excluding preparations of milk - Produits laitiers, excl. prép. à base de lait	95,560	25	2 278	24	886 951	26	304	25
072 Processed or prepared vegetables, fruit or nuts - Légumes, fruits ou noix traités ou préparés	41,293	49	885	53	553 948	41	82	61
076 Confectionery, cocoa, and cocoa preparations - Sucreries, cacao et préparations de cacao	22,823	69	226	90	199 430	74	135	47
078 Non-alcoholic beverages n.e.c. and ice - Boissons non alcooliques n.c.a. et glace	67,198	33	2 753	21	930 194	22	155	42
081 Malt beer - Bières de malt	43,603	45	1 159	43	548 898	42	162	40
110 Natural sands - Sables naturels	25,984	63	1 805	29	349 325	56	63	74
120 Gravel and crushed stone - Gravier et pierres concassées	...	38	...	4	895 422	25	310	24
131 Salt - Sel	39,475	52	1 977	26	685 703	34	65	72
139 Other non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques	65,463	37	3 893	15	1 125 943	15	137	46
149 Other metallic ores and concentrates - Autres minerais et concentrés métalliques	15,736	78	...	30	232 684	68	52	81
160 Crude petroleum oil and bituminous mineral oil - Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	66,991	34	4 852	10	582 654	39	184	35
171 Gasoline - Essence	128,641	17	10 374	3	1 939 206	7	385	16
180 Fuel oils - Mazouts	74,808	29	3 904	14	996 684	20	151	44
193 Gaseous hydrocarbons - Hydrocarbures gazeux	53,706	39	1 377	37	546 775	44	67	71
199 Other products of coal and petroleum refining - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	124,433	19	4 815	11	1 585 859	10	226	32
202 Inorganic chemicals n.e.c. - Produits chimiques inorganiques n.c.a.	66,167	35	1 927	27	770 613	31	119	49
210 Pharmaceutical products - Produits pharmaceutiques	49,090	43	...	41	...	46	282	29
220 Fertilizers and fertilizer materials - Engrais et matériaux pour engrais	74,646	30	2 829	19	978 376	21	111	52
231 Paints, varnishes, dyes, putty, inks - Peintures, vernis, tanins, mastics, encres	42,282	48	717	58	400 367	53	260	31
239 Other chemical products and preparations - Autres produits et préparations chimiques	137,693	16	3 045	18	1 122 763	16	416	15
241 Plastics and rubber in primary forms - Matières plastiques, caoutchouc, formes primaires	42,343	47	1 175	40	355 341	55	94	56
242 Man-made fibres & plastics basic shapes and artcls - Fibres synthét., form. de base, articles, plastique	91,920	26	1 162	42	739 644	33	481	9
243 Rubber articles - Articles en caoutchouc	51,911	42	976	49	400 987	52	327	23
250 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	144,186	15	8 949	6	1 847 356	9	287	28
261 Wood chips or particles - Bois en copeaux ou en particules	191,653	6	10 817	2	2 123 720	6	425	13
262 Lumber, wood shaped along any faces, shingles - Bois d'oeuvre, profilés sur une face ou +, bardeaux	219,192	2	8 153	7	4 333 254	2	333	22
263 Veneer sheets, plywood, particleboard, fibreboard - Placages, contreplaqués, pann. particules, fibres	35,017	57	1 503	35	847 376	29	55	80
264 Builder's joinery of wood - Ouvrages de menuiserie	71,691	31	2 480	23	1 043 024	18	174	37
269 Other wood products - Autres produits du bois	40,926	50	1 034	48	470 111	47	133	48

Table 3.10
Domestic For-hire Trucking, 2002: Selected Estimates for
the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded

Tableau 3.10
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 :
Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements
de marchandises, selon le groupe de marchandises – fin

Commodity	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Marchandise	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
271 Wood pulp - Pâte de bois	19,787	72	1 508	34	344 125	57	49	84
273 Uncoated paper & paperboard in large rolls or sheets - Papiers, cartons non couch., larges roul., feuil.	148,503	13	4 624	12	2 526 194	4	348	19
280 Paper and paperboard articles - Articles de papier ou de carton	100,327	23	1 849	28	922 348	23	454	12
299 Other printed products - Autres produits imprimés	37,918	56	328	81	186 046	75	342	20
301 Textile fibres, yarns, broadwoven, knitted fabrics - Fibres textiles, fils, tissus larges, tricotés	44,492	44	710	59	455 123	50	273	30
302 Textile clothing and accessories, and headgear - Vêtements, accessoires du vêtement, et coiffures	24,943	65	132	97	135 906	83	152	43
303 Textiles and textile articles, n.e.c. - Textiles et articles textiles n.c.a.	38,040	55	527	67	252 259	67	340	21
311 Hydraulic cements - Ciments hydrauliques	112,221	20	4 603	13	1 203 366	14	160	41
313 Glass and glass products - Verre et produits en verre	53,142	41	1 131	45	645 857	37	163	39
319 Other non-metallic mineral products - Autres produits minéraux non métalliques	153,095	12	5 346	9	1 912 730	8	368	17
322 Flat-rolled products of iron or steel - Produits laminés plats en fer ou en acier	182,058	9	8 057	8	3 595 394	3	359	18
323 Bars, rods, angles, shapes, wire, of iron or steel - Barres, profilés, angles, fils, en fer ou en acier	32,059	60	1 060	47	547 844	43	105	54
324 Non-ferrous metal, in unwrought or basic forms - Métaux non ferreux, formes brutes et de base	42,977	46	1 270	38	817 357	30	77	65
331 Pipes, tubes and fittings of base metal - Tuyaux, tubes et joints en métaux communs	145,817	14	3 076	17	1 303 515	13	292	26
333 Hand tools, cutlery, hardware, of base metal - Outils, coutellerie, quincaillerie, métaux communs	99,065	24	961	51	463 315	48	471	11
339 Other articles of metal - Autres articles de métal	178,304	10	2 497	22	1 539 792	11	615	6
345 Materials-handling, excavating, related machinery - Appareils de manutention, excavation, et connexes	200,930	5	2 267	25	1 014 468	19	189	34
349 Other machinery - Autres machines et appareils	208,954	3	1 638	32	1 093 348	17	722	5
352 Electric cooking and domestic appliances - Appareil de cuisson élect. et autres, à usage dom.	23,516	67	162	96	94 899	90	178	36
359 Other electronic and electrical equipment - Autres appareils électroniques et électriques	71,410	32	499	71	384 197	54	474	10
361 Automobiles, vehicles for transport <10 people - Automobiles, véhicules transport <10 personnes	169,255	11	1 261	39	613 885	38	1,193	3
362 Freight motor vehicles - Véhicules pour le transport de marchandises	65,953	36	666	61	285 258	62	287	27
364 Parts and accessories for motor vehicles - Pièces et accessoires pour véhicules automobiles	186,788	7	3 607	16	914 575	24	1,016	4
390 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	101,574	21	650	64	461 176	49	548	8
409 Miscellaneous manufactured products - Produits manufacturés divers	201,304	4	426	75	523 697	45	169	38
411 Metallic waste and scrap - Déchets et débris métalliques	32,206	58	1 453	36	555 328	40	55	78
412 Non-metallic waste and scrap - Déchets et débris non métalliques	182,398	8	9 479	5	2 513 046	5	423	14
421 Mail and parcels - Courrier et colis	101,546	22	504	69	669 156	35	1,992	2
423 Unidentified freight or cargo ² - Fret ou cargo non identifié ²	2,052,867	1	28 350	1	20 667 237	1	9,114	1
Total for all commodities - Total pour tous les produits	8,332,004		212 777		86 923 814		30,562	

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

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

2. Includes the former "food and food preparations" commodity group. More specifically, \$462.3 million, 8.1 million tonnes, 5.1 billion tonne-kilometers and 1.6 million shipments.

2. Inclus l'ancien groupe de marchandises "Ingredients alimentaires et préparations alimentaires". Plus précisément, 462,3 million de dollars, 8,1 million de tonnes, 5,1 milliard de tonne-kilomètres et 1,6 million d'expéditions.

Table 3.11
Domestic For-hire Trucking, 2002: Selected Statistics
for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by
Revenues)

Tableau 3.11
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 :
Statistiques choisies pour des groupes de marchandises selon
le poids (classées en fonction des recettes)

Commodity	Revenues	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
Marchandise	Recettes		Tonnes-kilomètres	Expéditions
	\$'000	'000	'000	'000
SHIPMENT WEIGHT <= 10 000 kg - POIDS D'EXPÉDITION <=10 000 kg				
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	1,188,348	6 300	5 488 359	9,910
36 Vehicles - Véhicules	361,321	2 467	1 181 771	2,342
34 Machinery - Machines	229,301	814	560 296	1,015
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	228,533	1 225	743 326	1,223
40 Miscellaneous manufactured products - Produits manufacturés divers	199,288	296	411 094	245
35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	116,678	509	446 191	847
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	115,964	712	547 148	748
24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	102,553	699	422 539	766
26 Wood products - Produits du bois	91,319	388	185 450	345
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	89,720	566	395 844	687
30 Textiles, leather, and articles - Matières textiles, cuir, et articles	85,178	426	306 825	827
39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	84,003	355	284 129	530
07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	73,587	658	350 769	495
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	64,063	403	209 642	371
28 Paper and paperboard articles - Articles de papier ou de carton	55,166	455	222 473	372
TOTAL (<= 10 000 kg)	3,465,479	19 596	13 262 445	23,079
SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg - POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg				
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	966,775	22 562	15 851 137	1,198
26 Wood products - Produits du bois	467,161	23 598	8 632 035	774
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	277,595	11 358	3 805 762	392
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	223,074	10 308	4 892 768	327
34 Machinery - Machines	222,317	3 331	1 757 984	137
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	220,190	5 559	2 737 784	236
07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	205,542	7 224	2 798 378	322
41 Waste and scrap - Déchets et débris	204,662	10 852	3 047 076	441
19 Petroleum refining products nec and coal products - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	169,367	6 399	2 166 801	239
27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	150,979	6 215	2 985 723	252
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	139,269	4 055	1 673 712	181
25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	135,053	8 887	1 823 582	252
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	129,612	2 113	1 981 018	123
17 Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	129,465	10 623	1 990 801	358
13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	97,525	5 804	1 792 818	175
TOTAL (> 10 000 kg)	4,866,525	193 180	73 661 368	7,483
GRAND TOTAL	8,332,004	212 777	86 923 814	30,562

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

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

Table 3.12
Domestic For-hire Trucking, 2002: 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	562	359
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,452	823
Ontario	1,540	1,467
Quebec - Québec	979	618
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	333	199
Total	4,867	3,465
Tonnes	'000	'000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	19 828	1 615
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	48 646	4 388
Ontario	69 267	8 365
Quebec - Québec	41 778	4 193
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	13 661	1 036
Total	193 180	19 596

Tableau 3.12
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : Certaines estimations selon la région d'origine et le poids

	Regional totals	
	Totaux régionaux	
	>10 000 kg	<=10 000 kg
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000 000	'000 000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	8 192	1 454
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	21 289	2 714
Ontario	23 770	6 194
Quebec - Québec	15 244	2 281
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	5 167	619
Total	73 661	13 262
Shipments - Expéditions	'000	'000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	725	1,950
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,784	5,047
Ontario	2,727	9,264
Quebec - Québec	1,716	4,182
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	532	2,636
Total	7,483	23,079

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

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

Table 3.13
Domestic For-hire Trucking, 2002: Distribution of Truck Traffic by Weight Group

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic			
	Pourcentage du trafic			
	Revenues Recettes	Tonnes	Tonne- kilometres Tonnes- kilomètres	Shipments Expéditions
	%	%	%	%
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	4	0	0	24
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	13	2	3	34
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	7	2	3	9
2 000 to 4 499 kg - 2 000 à 4 499 kg	8	2	3	5
4 500 to 9 999 kg - 4 500 à 9 999 kg	10	4	6	4
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	21	18	22	8
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	18	25	28	7
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	16	40	27	8
45 000 to 64 999 kg - 45 000 à 64 999 kg	2	6	5	1
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	1	2	2	0
Total	100	100	100	100

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

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

Tableau 3.13
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic			
	Pourcentage du trafic			
	Revenues Recettes	Tonnes	Tonne- kilometres Tonnes- kilomètres	Shipments Expéditions
	%	%	%	%
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	4	0	0	24
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	13	2	3	34
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	7	2	3	9
2 000 to 4 499 kg - 2 000 à 4 499 kg	8	2	3	5
4 500 to 9 999 kg - 4 500 à 9 999 kg	10	4	6	4
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	21	18	22	8
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	18	25	28	7
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	16	40	27	8
45 000 to 64 999 kg - 45 000 à 64 999 kg	2	6	5	1
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	1	2	2	0
Total	100	100	100	100

Table 3.14

Domestic For-hire Trucking, 2002: Selected Estimates by Originating Region, by Weight Group

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	32,417	52,235	31,278	35,142	47,827	103,751
Tonnes	'000	29	202	171	213	431	2 264
Tonne-kilometres	'000	14 080	116 701	92 927	125 340	282 753	1 159 556
Shipments	'000	1,747	611	140	75	65	143
Quebec							
Revenues	\$'000	60,631	205,334	106,686	107,687	148,497	341,195
Tonnes	'000	46	697	749	840	1 973	9 185
Tonne-kilometres	'000	34 010	485 099	362 714	461 666	1 009 832	3 685 067
Shipments	'000	1,036	2,008	611	290	285	593
Ontario							
Revenues	\$'000	169,268	484,225	247,562	259,621	324,574	609,578
Tonnes	'000	119	1 487	1 447	1 925	3 781	14 382
Tonne-kilometres	'000	94 636	1 303 831	1 126 820	1 371 699	2 432 348	7 255 157
Shipments	'000	2,682	4,297	1,165	678	552	948
Manitoba, Saskatchewan and Alberta							
Revenues	\$'000	62,434	234,825	132,007	193,792	218,881	490,820
Tonnes	'000	65	861	676	1 135	1 820	8 516
Tonne-kilometres	'000	42 813	580 698	432 532	673 114	1 093 097	4 704 083
Shipments	'000	1,497	2,377	528	413	264	552
British Columbia and the Territories							
Revenues	\$'000	24,073	126,540	72,462	66,325	75,847	193,286
Tonnes	'000	24	383	332	375	648	3 038
Tonne-kilometres	'000	22 855	341 667	292 830	338 115	522 468	2 143 796
Shipments	'000	488	990	278	132	95	195
Canada							
Revenues	\$'000	348,822	1,103,159	589,995	662,567	815,626	1,738,630
Tonnes	'000	282	3 630	3 375	4 487	8 652	37 384
Tonne-kilometres	'000	208 394	2 827 995	2 307 823	2 969 932	5 340 499	18 947 769
Shipments	'000	7,449	10,283	2,723	1,588	1,261	2,433

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

Tableau 3.14

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 : Certaines estimations selon la région d'origine et le groupe de poids

20 000- 29 999 kg	30 000- 44 999 kg	45 000- 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		Origine
						Province de l'Atlantique
139,321	78,084	10,784	... ¹	531,171	\$'000	Recettes
5 375	5 620	364	... ¹	14 698	'000	Tonnes
2 376 322	1 338 889	267 915	... ¹	5 786 041	'000	Tonnes-kilomètres
219	160	7	... ¹	3,168	'000	Expéditions
						Québec
318,526	280,529	24,082	4,431	1,597,598	\$'000	Recettes
13 326	17 173	1 570	412	45 971	'000	Tonnes
5 102 962	5 466 665	742 386	175 391	17 525 793	'000	Tonnes-kilomètres
552	492	30	5	5,898	'000	Expéditions
						Ontario
426,283	422,066	54,307	9,395	3,006,878	\$'000	Recettes
16 580	32 318	4 633	960	77 631	'000	Tonnes
7 295 517	7 662 635	956 983	464 095	29 963 705	'000	Tonnes-kilomètres
692	881	94	13	11,991	'000	Expéditions
						Manitoba, Saskatchewan et Alberta
451,732	382,699	83,477	24,352	2,275,019	\$'000	Recettes
13 199	20 551	4 714	1 499	53 034	'000	Tonnes
6 975 945	6 624 755	... ¹	528 424	24 002 279	'000	Tonnes-kilomètres
545	547	96	19	6,831	'000	Expéditions
						Colombie-Britannique et les territoires
185,219	147,889	18,797	10,900	921,338	\$'000	Recettes
5 735	8 708	1 500	702	21 443	'000	Tonnes
2 934 943	2 296 338	447 352	305 519	9 645 994	'000	Tonnes-kilomètres
238	231	30	10	2,675	'000	Expéditions
						Canada
1,521,082	1,311,266	191,447	49,410	8,332,004	\$'000	Recettes
54 214	84 371	12 780	3 601	212 777	'000	Tonnes
24 685 689	23 389 282	4 761 454	1 484 989	86 923 814	'000	Tonnes-kilomètres
2,247	2,311	257	47	30,562	'000	Expéditions

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

Table 3.15
Domestic For-hire Trucking, 2002: Selected Ratios for the
10 Major Commodity Groups Based on Revenues

Tableau 3.15
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2002 :
Certains ratios pour les 10 principaux groupes de marchandises
fondés sur les recettes

Commodity	Estimated Revenues	Estimated Revenue per Shipment	Estimated Revenue per Tonne	Estimated Weight per Shipment
Marchandise	Recettes estimatives	Recettes estimatives par expédition	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatif par expédition
	\$'000	\$	\$	kg
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	2,155,123	194.02	1,549.02	2 598
26 Wood products - Produits du bois	558,479	498.73	993.97	21 421
34 Machinery - Machines	451,618	392.01	1,340.14	3 598
36 Vehicles - Véhicules	451,201	175.61	544.93	2 274
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	448,723	307.58	883.64	4 650
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	341,657	447.90	1,106.02	15 419
07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	279,129	341.78	403.42	9 651
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	261,836	474.43	310.17	19 173
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mers, et préparations	245,577	282.07	392.18	3 244
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	228,989	263.74	747.25	5 322

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

International Trade

While Canada's exports fell to \$365.0 billion in 2002, a decrease of 2.2% from 2001, total imports increased 1.6% to \$348.6 billion. Trade with the United States accounted for 87% of Canada's exports and 63% of its imports. Exports to the United States decreased by 2.3% while imports from the United States remained flat.

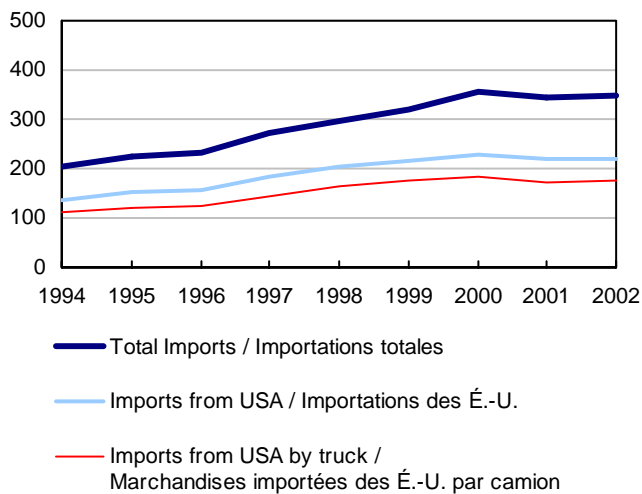
These trade figures, measured by the dollar value of the goods, neither reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States nor the nationality of the carriers involved. Trade statistics include all modes of transport and data for private carriers as well as all carriers irrespective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

Trade between Canada and the United States is primarily dominated by road transportation. In terms of value, 55% of the exports from Canada to the United States and over 80% of imports from the United States into Canada were delivered by truck in 2002.⁶

Figure 3.3

Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking

\$ billions / milliards \$



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

6. Canadian international merchandise trade statistics are drawn from the publications *Exports, Merchandise Trade, catalogue no. 65-202* and *Imports, Merchandise Trade, catalogue no. 65-203.*

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

Commerce international

Bien que les exportations du Canada aient diminué pour se fixer à 365,0 milliards de dollars en 2002, une baisse de 2,2 % par rapport à 2001, les importations totales ont augmenté de 1,6 % pour atteindre 348,6 milliards de dollars. Les échanges avec les États-Unis ont représenté 87 % des exportations et 63 % des importations du Canada. Les exportations vers les États-Unis ont diminué de 2,3 %, tandis que les importations en provenance des États-Unis sont demeurées stables.

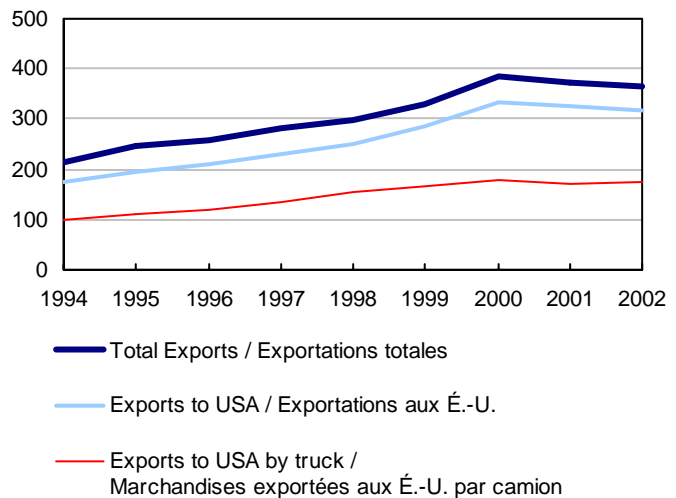
Ces chiffres, qui sont fondés sur la valeur des produits, ne reflètent pas le volume des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis ni la nationalité des transporteurs. Les statistiques sur le commerce comprennent tous les modes de transport ainsi que des données sur les transporteurs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

Le transport routier est le principal mode de transport pour le commerce entre le Canada et les États-Unis. Quant à la valeur, l'industrie du camionnage a acheminé presque 55 % des exportations canadiennes aux États-Unis et plus de 80 % des importations canadiennes en provenance des États-Unis en 2002.⁶

Figure 3.3

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

\$ billions / milliards \$



Sources : *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.

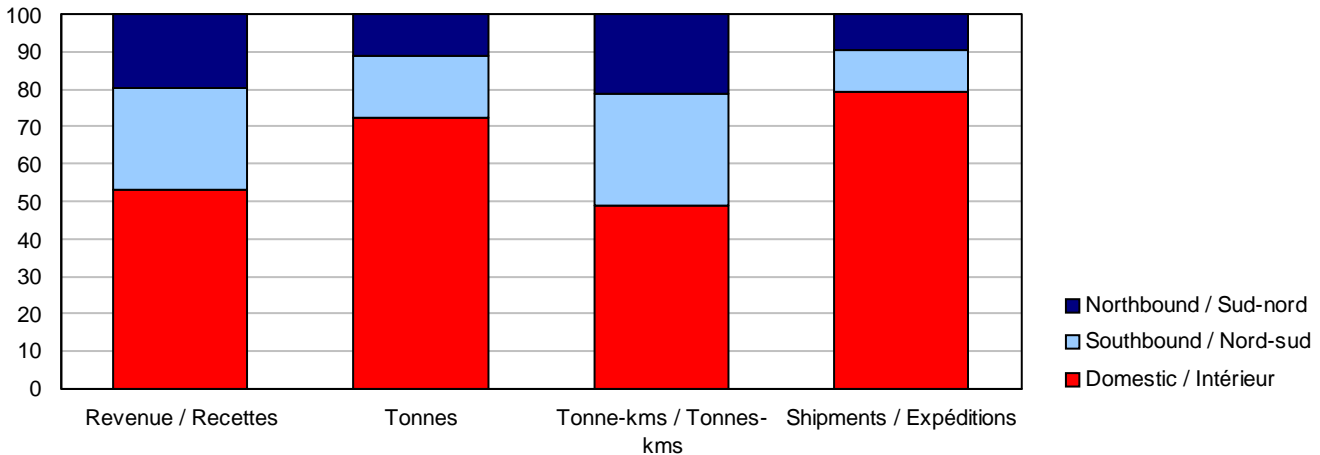
6. Les statistiques sur le commerce international des marchandises au Canada sont tirées des publications *Exportations, Commerce de marchandises, n° 65-202 au catalogue* et *Importations, Commerce de marchandises, n° 65-203 au catalogue.*

In 2002, Canada-based for-hire long-distance trucking companies moved 7.9 million shipments across the Canada-United States border up 2.6% from the previous year.

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

Figure 3.4
Transborder activity makes a significant impact on total trucking activity, 2002

%



En 2002, les transporteurs routiers de longues distances pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont effectué 7,9 millions d'expéditions transfrontalières entre le Canada et les États-Unis, soit 2,6 % de plus que l'année précédente.

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

Figure 3.4
Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 2002

Southbound movements accounted for 52.8% of transborder shipments in 2002. These shipments represented 59.1% of the transborder tonnage and generated 57.9% of the transborder revenues. Revenues from southbound movements increased 10.1% from 2001, considerably higher than the 4.4% increase in the previous year.

Northbound movements amounted to 33 million tonnes of freight or 40.9% of the transborder tonnage and generated 42.1% of the transborder revenues. This represented a 3.8% increase in revenues. However, this was down from the 7.5% increase experienced in 2001 and considerably lower than the 28.6% rise in 1999.

Miscellaneous transported products remained the top export commodity group trucked to the United States in 2002, in terms of revenues. This commodity accounted for almost \$622 million and 5.1 million tonnes. *Vehicles* including *parts and accessories* was the second leading commodity group generating \$441 million in revenues. While *Wood products* ranked third in revenues with \$355 million it accounted for the single largest amount of tonnes hauled at 6.3 million.

Les expéditions à destination du Sud ont compté pour 52,8 % des activités de camionnage transfrontalières en 2002. Ces expéditions ont représenté 59,1 % du tonnage transfrontalier et rapporté 57,9 % des recettes transfrontalières. Les recettes attribuables aux expéditions à destination du Sud ont augmenté de 10,1 % par rapport à 2001, ce qui est considérablement supérieur à l'augmentation de 4,4 % enregistrée l'année précédente.

Les expéditions à destination du Nord ont représenté 3 millions de tonnes de marchandises, soit 40,9 % du tonnage transfrontalier, et généré 42,1 % des recettes découlant du transport transfrontalier. Il s'agit d'une hausse de 3,8 % des recettes. Il s'agit toutefois d'une légère baisse par rapport à l'augmentation de 7,5 % enregistrée en 2001 et d'une importante chute comparativement à la hausse de 28,6 % de 1999.

Quant aux recettes, les *biens transportés divers* sont demeurés le principal groupe de produits transportés aux États-Unis en 2002. Ces marchandises ont généré des recettes de près de 622 millions de dollars et représenté 5,1 millions de tonnes. Le deuxième groupe de marchandises en importance a été les *véhicules automobiles*, y compris les *pièces et accessoires*, avec des recettes de 441 millions de dollars. Classés en troisième place au chapitre des recettes, ayant rapporté 355 millions de dollars, les *produits du bois* ont constitué les principales marchandises transportées quant au tonnage, soit 6,3 millions de tonnes.

Miscellaneous transported products was also the top revenue generating import commodity shipped into Canada by truck at \$614 million. These shipments accounted for 20.0% of the total northbound revenues and 19.8% of the total northbound tonnage. *Vehicles including parts and accessories* was the second leading commodity shipped northbound generating over \$406 million in revenues and totalling 3.6 million tonnes.

Appendix A contains a concordance table of the U.S. regions and the states, which make up each region, used in tables 3.21 and 3.23.

Les *biens transportés divers* ont aussi été les principaux produits transportés par camion des États-Unis vers le Canada. Ces livraisons ont rapporté des recettes de 614 millions de dollars, soit 20,0 % des recettes totales du transport vers le Nord et 19,8 % du tonnage total à destination du Canada. Les *véhicules automobiles*, y compris les *pièces et accessoires*, ont été les deuxièmes principales marchandises transportées vers le Nord, générant des recettes de plus de 406 millions de dollars et intervenant pour 3,6 millions de tonnes.

L'annexe A présente une table de concordance des régions et des États des États-Unis qui composent chaque région utilisée dans les tableaux 3.21 et 3.23.

Table 3.16
Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 2002 and 2001

Tableau 3.16
Exportations et importations du Canada selon la valeur monétaire des marchandises, 2002 et 2001

	2002	2001	% change	
			Variation en %	
	\$'000,000,000			
Total Exports	365.0	373.4	-2.2	Exportations totales
Total Imports	348.6	343.0	1.6	Importations totales
Exports to the United States	317.0	324.3	-2.3	Exportations au États-Unis
Imports from the United States	218.3	218.3	0.0	Importations du États-Unis

Sources: Exports, *Merchandise Trade, 2001, 2002, Statistics Canada, Catalogue no. 65-202.*
Imports, *Merchandise Trade, 2001, 2002, Statistics Canada, Catalogue no. 65-203.*

Sources: Exportations, *commerce de marchandises, 2001, 2002, Statistique Canada, n° 65-202 au catalogue.*
Importations, *commerce de marchandises, 2001, 2002, Statistique Canada, n° 65-203 au catalogue.*

Table 3.17
Transborder activity in 2002 and 2001

Tableau 3.17
Le trafic transfrontalier en 2002 et 2001

		2002	2001	% change		
				variation en %		
Revenues	\$ 000,000	7,288	6,798	7.2	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	80.9	75.2	7.6	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	90 088	83 047	8.5	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	7.9	7.7	2.6	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	1.38	1.21	14.0	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	919.05	882.32	4.2	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	10 198	9 761	4.5	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	1 245	1,206	3.2	km	Distance par expédition

Table 3.18
For-Hire Trucking, 2002: Southbound Movements of Goods,
Canada - U.S.

Tableau 3.18
Camionnage pour compte d'autrui, 2002 : Mouvements nord-sud
de marchandises, Canada - États-Unis

Region of Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
	Région des États-Unis	\$'000	'000	'000	'000	Km
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	Northeast - Nord-est	141,097	2 195	1 916 184	138	906
	North Central - Centre-Nord	32,648	233	560 456	17	2 438
	South - Sud	80,941	603	1 474 091	36	2 527
	West - Ouest	19,754	54	298 996	6	5 344
	Total	274,440	3 085	4 249 727	197	1 467
Quebec - Québec	Northeast - Nord-est	389,630	6 503	4 138 160	438	642
	North Central - Centre-Nord	268,671	2 813	4 214 719	207	1 490
	South - Sud	292,286	2 022	3 847 060	181	1 969
	West - Ouest	100,731	293	1 306 816	44	4 447
	Total	1,051,318	11 632	13 506 757	870	1 314
Ontario	Northeast - Nord-est	454,805	6 827	3 480 686	661	499
	North Central - Centre-Nord	867,602	13 322	10 292 320	1,232	796
	South - Sud	572,765	3 933	5 666 379	475	1 504
	West - Ouest	170,513	504	1 908 063	117	3 779
	Total	2,065,684	24 585	21 347 448	2,485	993
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	Northeast - Nord-est	41,575	236	706 939	22	3 036
	North Central - Centre-Nord	170,473	1 942	2 819 439	135	1 486
	South - Sud	144,219	763	2 337 120	68	3 076
	West - Ouest	156,008	1 517	2 208 950	98	1 622
	Total	512,275	4 458	8 072 478	323	1 967
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Northeast - Nord-est	26,106	80	363 449	15	4 519
	North Central - Centre-Nord	41,265	294	906 139	31	3 195
	South - Sud	39,937	137	535 373	25	4 074
	West - Ouest	208,350	3 489	2 995 183	222	928
	Total	315,657	3 999	4 800 143	292	1 614
Total Canada - United States Canada - États-Unis		4,219,375	47 760	51 976 553	4,167	1 202

Table 3.19
For-Hire Trucking, 2002: Southbound Movements of the Top
Ten Commodities, Canada - U.S.

Tableau 3.19
Camionnage pour compte d'autrui, 2002 : Mouvements nord-sud des
dix principales marchandises, Canada - États-Unis

Commodity	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Marchandise	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
	\$'000	'000	'000	'000
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	621,962	5 122	6 335 113	674
36 Vehicles - Véhicules	441,121	4 161	3 531 683	650
26 Wood products - Produits du bois	355,053	6 291	6 206 583	296
27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	342,565	4 960	5 640 394	252
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	246,652	4 390	4 039 521	225
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	236,563	1 958	2 156 714	278
24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	229,063	1 888	2 647 817	211
39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	217,280	823	1 318 111	208
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	171,600	1 261	2 185 699	110
34 Machinery - Machines	146,091	737	1 193 763	151
Other commodities - Autres marchandise	1,211,425	16 169	16 721 125	1,112
Total Canada - United States - Canada - États-Unis	4,219,375	47 760	51 976 553	4,167

Table 3.20

For-Hire Trucking, 2002: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada - U.S.

Tableau 3.20

Camionnage pour compte d'autrui, 2002 : Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis

Origin	Commodity - Marchandise	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	26 Wood products - Produits du bois	45,371	809	768 334	33
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	38,865	486	661 093	24
	07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	31,294	304	451 180	16
	13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	29,800	344	622 227	15
	05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	25,867	172	278 654	32
	Other commodities - Autres marchandise	103,244	971	1 468 239	77
	Total		274,440	3 085	4 249 727
Quebec - Québec	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	192,010	1 485	1 989 808	171
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	141,254	2 085	2 256 282	107
	32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	89,802	1 255	1 423 739	63
	26 Wood products - Produits du bois	86,045	1 292	1 405 538	60
	39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	60,558	207	357 551	52
	Other commodities - Autres marchandise	481,649	5 307	6 073 839	416
	Total		1,051,318	11 632	13 506 757
Ontario	36 Vehicles - Véhicules	390,756	3 917	3 181 794	603
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	313,160	2 747	2 792 521	398
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	133,876	1 264	1 117 583	179
	32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	127,971	2 822	2 100 578	145
	39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	123,523	463	676 730	129
	Other commodities - Autres marchandise	976,398	13 373	11 478 242	1,031
	Total		2,065,684	24 585	21 347 448
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	82,835	497	1 243 763	28
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	57,964	428	872 783	48
	26 Wood products - Produits du bois	43,746	510	1 004 065	23
	34 Machinery - Machines	35,455	160	427 919	24
	01 Live animals and live fish - Animaux et poissons vivants	29,263	... ¹	387 263	15
	Other commodities - Autres marchandise	263,012	2 538	4 136 681	184
Total		512,275	4 458	8 072 478	323
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	26 Wood products - Produits du bois	70,651	1 566	1 461 162	65
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	44,461	375	504 187	40
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	24,878	310	531 163	16
	03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr	22,917	113	284 187	7
	05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	15,505	101	147 555	11
	Other commodities - Autres marchandise	137,244	1 534	1 871 890	153
	Total		315,657	3 999	4 800 143
Total Canada - United States - Canada - États-Unis		4,219,375	47 760	51 976 553	4,167

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

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

Table 3.21
For-Hire Trucking, 2002: Northbound Movements of Goods,
U.S. - Canada

Tableau 3.21
Camionnage pour compte d'autrui, 2002 : Mouvements sud-nord
de marchandises, États-Unis - Canada

United States Region of Origin	Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine des États-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif du tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
		\$'000	'000	'000	'000	Km
Northeast - Nord-est	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	29,214	419	424 302	35	1 118
	Quebec - Québec	157,611	3 468	2 187 432	290	634
	Ontario	259,651	4 332	2 222 783	494	545
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	40,918	160	543 637	30	3 470
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	16,159	30	137 631	18	4 537
	Total		503,553	8 410	5 515 786	866
North Central - Centre-Nord	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	19,353	100	252 274	21	2 545
	Quebec - Québec	131,977	1 349	2 079 590	161	1 498
	Ontario	708,550	10 164	8 137 338	1,134	819
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	163,712	1 322	1 999 179	157	1 871
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	41,314	145	462 373	47	3 276
	Total		1,064,907	13 081	12 930 747	1,519
South - Sud	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	42,282	228	603 031	22	2 756
	Quebec - Québec	182,738	1 533	2 907 057	166	1 932
	Ontario	530,460	4 297	5 795 840	556	1 395
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	140,195	615	1 996 667	89	3 341
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	47,740	142	544 224	43	3 935
	Total		943,414	6 814	11 846 819	875
West - Ouest	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	6,913	23	119 797	4	5 528
	Quebec - Québec	81,600	301	1 374 158	33	4 546
	Ontario	168,338	611	2 411 303	89	3 942
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	130,950	1 148	1 863 984	99	1 749
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	162,124	2 648	2 002 778	236	798
	Total		549,924	4 731	7 772 021	461
Total United States - Canada États-Unis - Canada		3,061,798	33 036	38 065 379	3,722	1 303

Table 3.22
For-Hire Trucking, 2002: Northbound Movements of the Top
Ten Commodities, U.S. - Canada

Tableau 3.22
Camionnage pour compte d'autrui, 2002 : Mouvements sud-nord
des dix principales marchandises, États-Unis - Canada

Commodity - Marchandise	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
	\$'000	'000	'000	'000
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés	614,331	6 548	8 040 726	814
36 Vehicles - Véhicules	406,328	3 569	3 053 393	522
03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	260,687	1 880	4 056 565	109
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	182,164	1 592	1 967 933	282
34 Machinery - Machines	179,076	804	1 426 593	230
24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	155,284	1 215	1 673 889	203
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	149,089	1 347	1 793 841	157
35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	120,218	619	947 157	130
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	114,221	2 422	2 198 397	149
30 Textiles, leather, and articles - Matières textiles, cuir, et articles	90,815	708	996 243	126
Other commodities - Autres marchandise	789,585	12 332	11 910 641	999
Total United States - Canada - États-Unis - Canada	3,061,798	33 036	38 065 379	3,722

Table 3.23

For-Hire Trucking, 2002: Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. - Canada

Tableau 3.23

Camionnage pour compte d'autrui, 2002 : Mouvements sud-nord des cinq principales marchandises selon la région d'origine, États-Unis - Canada

Origin	Commodity - Marchandise	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Northeast - Nord	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	101,725	1 445	1 018 466	191
	23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	29,515	352	268 804	47
	41 Waste and scrap - Déchets et débris	26,629	902	501 641	45
	07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. Alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	26,200	462	358 354	38
	32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	25,708	610	343 946	40
	Other commodities - Autres marchandise	293,776	4 641	3 024 575	505
	Total	503,553	8 410	5 515 786	866
North Central - Centre-Nord	36 Vehicles - Véhicules	246,177	2 446	1 789 834	357
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	214,111	2 290	2 771 052	312
	34 Machinery - Machines	72,758	370	612 487	105
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	68,384	775	747 811	136
	32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	51,716	1 299	1 123 808	74
	Other commodities - Autres marchandise	411,761	5 899	5 885 761	535
Total	1,064,907	13 081	12 930 747	1,519	
South - Sud	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	185,494	1 498	2 643 345	190
	36 Vehicles - Véhicules	122,675	779	1 036 793	106
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	73,928	524	993 916	61
	34 Machinery - Machines	66,419	236	527 465	66
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	63,627	366	763 189	68
	Other commodities - Autres marchandise	431,271	3 412	5 882 111	385
Total	943,414	6 814	11 846 819	875	
West - Ouest	03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	180,731	926	2 809 140	51
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	113,001	...1	1 607 863	121
	35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composante	25,698	72	198 558	19
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	24,902	164	252 827	28
	34 Machinery - Machines	19,828	81	183 302	23
	Other commodities - Autres marchandise	185,764	2 172	2 720 331	219
Total	549,924	4 731	7 772 021	461	
Total United States - Canada - États-Unis - Canada		3,061,798	33 036	38 065 379	3,722

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

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

Appendix A

Concordance of U.S. Regions and States

Annexe A

Concordance des régions américaines et des états

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

Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 1 and 2 provide, for each survey, descriptions of the target and survey populations, the sample design, and the data processing and estimation methods. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 3, the quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

Several methodology terms (target population, survey population, survey frame, stratification, sampling weight, imputation, etc.) are frequently used in this chapter. Their definitions can be found in the Glossary located at the end of this document.

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request (Telephone: 1-866-500-8400, Email: transportationstatistics@statcan.ca, Fax: 613-951-0579).

Section 1 – Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2

A. Survey Objectives

The principal objective of these surveys is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry. Financial data are used as inputs to the System of National Accounts. Federal and provincial governments use the data to formulate policies and to monitor the trucking industry in Canada. Trucking companies and associations use the published statistics for benchmarking purposes.

B. Populations

Target Population

The target population for both surveys includes all Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$1 million or more.

Introduction

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

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

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

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

A. Objectif de l'enquête

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

B. Populations

Population cible

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

Survey Population

2002 QMCF

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

2002 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of all companies on the CFDB at the end of 2002 classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. This population was slightly more up-to-date than the QMCF fourth quarter survey population.

C. Sample Design

2002 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population for the first quarter of 2002. Sample rotation, except among carriers that have a substantial impact on the survey estimates, was made for the 2002 reference year in order to reduce response burden. Rather than selecting an independent sample in the first quarter of every reference year, the previous year's fourth quarter sample is rotated to minimize the sample overlap from one year to the next. This sample was then updated each quarter so that it would remain representative of the survey population. Each segment of the industry and each province and territory of Canada was represented in the sample.

The carriers on the first quarter survey frame were first grouped (stratified) according to their province or territory of domicile and their type of activity. Since 1997, the type of activity is defined according to the North American Industrial Classification System (NAICS). Then, within each province (or territory)/type of activity combination, the carriers were divided into three size groups (strata). The size was measured by annual gross business income.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province (or territory)/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 with rotation, 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 (or territory) and for each type of activity. The coefficient of variation, described in Section 3, was used as the measure of precision. All carriers in Newfoundland and Prince Edward Island, as well as in Yukon, Nunavut and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of in-scope carriers in these provinces/territories.

Population observée

ETTRM 2002

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant sur le registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC), qui étaient classées au début du trimestre de référence comme transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. La BDRC est une base de données dynamique, qui est mise à jour sur une base permanente. Depuis 1997, la population observée est mise à jour tous les trimestres, afin de rendre compte des données les plus récentes de la BDRC.

T5 2002 - Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant dans la BDRC à la fin de 2002, classées comme transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. Cette population était légèrement plus à jour que la population observée au quatrième trimestre de l'ETTRM.

C. Plan d'échantillonnage

ETTRM 2002

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 2002. Une rotation de l'échantillon, sauf pour les transporteurs qui ont un impact important sur les estimations de l'enquête, a été effectuée en 2002 afin de réduire le fardeau de réponse. Ainsi, au lieu de sélectionner un échantillon indépendant au premier trimestre de chaque année, une rotation de l'échantillon du quatrième trimestre de l'année précédente est faite pour minimiser le chevauchement de l'échantillon d'une année à l'autre. Cet échantillon a par la suite été mis à jour tous les trimestres, afin de demeurer représentatif de la population observée. Chaque composante du secteur d'activité ainsi que chaque province et territoire étaient représentés dans l'échantillon.

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

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

The first quarter sample for 2002 consisted of 949 carriers representing a survey population of 3675 carriers. Table 4.1 presents the survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity. The sample size is presented in parentheses beside the population size. Note that the estimated number of carriers in the population is generally smaller than the survey population, due to out-of-business or out-of-scope units identified during collection that were included in error on the survey frame.

For each of the second, third and fourth quarters of 2002, 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.

2002 Q5 Annual Supplement

The 2002 Q5 survey sample was the fourth quarter 2002 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 4.2 presents the total survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity.

D. Data Collection and Processing

2002 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.

2002 Q5 Annual Supplement

For the 2002 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 2003. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 2002 comprend 949 transporteurs représentant une population observée de 3675 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région de domicile et genre d'activité sont présentées dans le tableau 4.1. La taille de l'échantillon est donnée entre parenthèses à droite de la taille de la population. Il est à noter que le nombre estimé de transporteurs dans la population est généralement plus petit que la population observée. En effet, des unités ayant cessé leurs opérations ou ne faisant pas partie du champ de l'enquête qui étaient incluses par erreur dans la base de sondage ont pu être identifiées pendant la collecte.

Pour chacun des deuxième, troisième et quatrième trimestres de 2002, l'échantillon du trimestre précédent a été mis à jour, afin de demeurer représentatif de la population observée mise à jour pour ce trimestre. Les unités de l'échantillon du trimestre précédent qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon des nouvelles unités de la population observée pour ce trimestre (naissances) a été ajouté. Les naissances ont été réparties entre les strates définies pour le premier trimestre, et un échantillon aléatoire de ces naissances a été choisi à partir de chaque strate. La fraction des naissances choisies dans chaque strate correspondait à la fraction des unités choisies dans cette strate pour le premier trimestre.

T5 2002 - Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 2002 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 2002, mis à jour pour rendre compte des changements entre la population observée pour le quatrième trimestre de l'ETTRM et la population observée de l'enquête T5. Les compagnies qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon de nouvelles unités a été ajouté (comme c'est le cas pour chaque trimestre de l'ETTRM). Le tableau 4.2 présente la taille totale de la population observée et la taille de l'échantillon pour chaque région de domicile et chaque genre d'activité.

D. Collecte et traitement des données

ETTRM 2002

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 2002 - Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 2002, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 2003. Les transporteurs ont été invités à déclarer des données portant sur leur cycle

period ending no later than March 31, 2003. The processing methods were similar to those used for the 2002 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 Comparisons

- The target population for the 1988 and 1989 QMCF surveys consisted of carriers with annual operating revenues of \$250,000 or more.
- The survey frame prior to 1995 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers.
- Prior to 1997, the same survey population and sample was used for all four quarters of the reference year for QMCF.
- Prior to 2000, an independent sample was selected in the first quarter and updated for each of the following quarters of the reference year. Since 2000, rather than selecting an independent sample in the first quarter of every reference year, a sample rotation – except among carriers that have a substantial impact on the survey estimates – was performed in order to minimize the sample overlap from one year to the next. The sample rotation thus reduces the response burden.

Section 2 – Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3

A. Survey Objective

The objective of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure outputs of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. Output variables include, among others, tonnes transported, commodities carried, revenues generated, and origins and destinations of shipments.

comptable de 12 mois ayant pris fin au plus tard le 31 mars 2003. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 2002.

E. Estimation

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

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

Notes concernant les comparaisons des données dans le temps

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

Partie 2 – Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3

A. Objectif de l'enquête

L'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a pour objectif de mesurer la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui en fournissant des estimations sur le transport interurbain de marchandises. Les variables de production sont le tonnage transporté, les marchandises transportées, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, etc.

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 companies regionally and inter-regionally.

The statistics are also used by planning boards to help determine the amount of traffic on certain highways and by trucking companies who are trying to decide whether or not to expand their business.

B. Populations

Target Population

The target population consists of all intercity shipments (shipments transported for a distance greater than 24 kms) transported by Canadian domiciled for-hire motor carriers with annual operating revenues of \$1 million or more, for which most of their earnings are derived from long-distance (80 kms or more) shipments. The definition of long-distance is in accordance with the new North American Industrial Classification System (NAICS).

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

Survey Population

The carriers surveyed included those companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as in-scope for the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey. This included those classified as NAICS long-distance, with annual operating revenues of \$1 million or more. These carriers constituted the survey frame, while the survey population consisted of all shipments of more than 24 kms made by these carriers.

C. Sample Design

The carriers on the survey frame were first grouped (stratified) according to their province or territory of domicile and type of activity. Then, within each province (or territory)/type of activity combination, the carriers were divided into two size groups (strata). The size was measured by annual gross business income.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province (or territory)/type of activity combination were included in the sample with certainty for all four quarters of the year. Carriers in the smallest size strata that contain a small number of carriers were also sampled with certainty. The remaining smallest size strata were randomly divided into four equal parts. Each

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 d'expéditions commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et interrégionale.

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 (expéditions sur une distance de plus de 24 kilomètres) transportées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provient d'expéditions sur de longues distances (80 kilomètres et plus). La définition de longues distances est conforme au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

Comme on ne peut accéder directement à cet univers d'expéditions, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces expéditions. Les services de messagerie ne sont pas inclus dans cette enquête.

Population observée

Les transporteurs observés comprenaient les compagnies figurant sur le Registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC), étant classées comme faisant partie du champ de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Il s'agissait notamment de ceux classés comme transporteurs sur de longues distances dans le SCIAN, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus. Ces transporteurs ont constitué la base de sondage, tandis que la population observée comprenait toutes les expéditions sur plus de 24 kilomètres effectuées par ces transporteurs.

C. Plan d'échantillonnage

Les transporteurs de la base de sondage sont tout d'abord regroupés (stratifiés) selon leur province ou territoire de domicile et leur genre d'activité. Les transporteurs sont ensuite divisés en deux groupes de taille (strates) à l'intérieur de chaque combinaison province (ou territoire) et genre d'activité. La taille est mesurée en fonction du revenu annuel brut.

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de grande taille de chaque combinaison province (ou territoire) et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon de chaque trimestre avec certitude pour des raisons d'efficacité. Dans les strates des transporteurs de plus petite taille où il y a peu d'unités, les transporteurs sont également échantillonnés avec certitude pour chacun des trimestres. Les autres strates de transporteurs de

part represents the sample for one of the four quarters. For strata with fewer than eight carriers, some carriers may be included in the sample for more than one quarter. This sample design minimizes the sample overlap among quarters. Each quarterly sample can be seen as a simple random sample of the full population, i.e. every carrier within the same stratum has an equal chance of being included in the sample for a given quarter.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The selection intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier.

The survey population size and the sample size for the 2002 survey by region of domicile are shown in tables 4.3 and 4.4 for both stages of sampling (carriers and shipments).

D. Data Collection and Processing

The following information is collected for each sampled shipment: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the shipment weight and the transportation revenue earned. This information about shipments is either transcribed from documents, or obtained from computer tapes provided by some respondents. Once all necessary information for the survey is collected, a series of verifications takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed.

E. Estimation

Since the sample is selected in two steps, the sampling weight is also calculated in two steps. The first-stage sampling weight is calculated for each carrier in the first-stage sample. Then the second-stage sampling weight is calculated for each shipment selected from the carrier in the first-stage sample. Finally, these two weights are multiplied together to obtain the final weight. The weighted values obtained by multiplying the final weights and the collected values are aggregated to produce the estimates.

Notes for Historical Comparisons

- Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the survey population has changed over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, prior to 1997, the survey covered carriers with annual transportation revenues of \$1 million or more derived from intercity shipments (more than 24 kms).
- The survey frame prior to 1996 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers. The switch to the use of the CFDB as the frame source in 1996 resulted in

plus petite taille sont divisées au hasard en quatre parties égales. Chaque partie représente l'échantillon pour un des quatre trimestres. Pour les strates ayant moins de huit transporteurs, certains transporteurs peuvent être inclus dans l'échantillon pour plus d'un trimestre. Ce plan d'échantillonnage minimise le chevauchement des échantillons d'un trimestre à l'autre. Chaque échantillon trimestriel peut être vu comme un échantillon aléatoire simple de toute la population, c.-à-d. chaque transporteur dans une même strate a une chance égale d'être sélectionné dans l'échantillon pour un trimestre donné.

Une fois que les transporteurs ont été choisis aléatoirement, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique d'expéditions est alors choisi pour chaque transporteur échantillonné. Ainsi, l'expédition est l'unité d'échantillonnage finale. Les pas de sondage utilisés dans la sélection des expéditions varient selon le nombre total d'expéditions transportées par chaque compagnie.

Les tableaux 4.3 et 4.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 2002 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 générées par le transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées.

E. Estimation

Puisque l'échantillon est sélectionné en deux étapes, le poids d'échantillonnage est également calculé en deux étapes. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque transporteur appartenant à l'échantillon de premier degré. Le poids d'échantillonnage de deuxième degré est ensuite obtenu pour chaque expédition sélectionnée provenant d'un transporteur de l'échantillon de premier degré. Ces deux poids sont finalement multipliés pour obtenir le poids final. Les données pondérées obtenues en multipliant les poids finaux par les données d'enquête sont agrégées de manière à produire les estimations requises.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

- Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques car la population observée a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Par exemple, avant 1997, l'enquête englobait les transporteurs ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus tirées du transport interurbain de marchandises (plus de 24 kilomètres).
- La base de sondage avant 1996 était sous la responsabilité de la Division des Transports et était mise à jour annuellement à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux. L'utilisation de la BDRC en tant que source pour la base de

an increase in the size of the survey population due to the addition of carriers missing on the frame used in 1995 and before.

- Prior to 1987, the survey covered only the domestic shipments of Canada-based carriers (In 1987 the survey was expanded to cover the international shipments of these carriers).

Section 3 – Data Quality

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. Sampling error occurs when a sample survey is carried out. In the case of a census, there is no sampling error. Non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

A. Sampling Error

When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same conditions is referred to as the sampling error of a survey estimate. Factors such as the sample size, the sample design, the variability of the population characteristic under study and the estimation method affect the sampling error. In general, a larger sample size produces a smaller sampling error. If the population is very heterogeneous like the trucking industry, a large sample size is needed to obtain a reliable estimate.

The sampling error is measured by a statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the expected variability of the survey estimate of a particular population characteristic if repeated sampling is carried out. The true value of the standard error is, of course, not known but can be estimated from the sample. The estimated standard error is presented, in this publication, in terms of a relative measure called the coefficient of variation (or CV). This measure is simply the estimated standard error expressed as a percentage of the value of the survey estimate. Therefore, a smaller CV indicates better reliability of the estimate.

All the surveys described in this chapter are subject to sampling error.

sondage à partir de 1996 a eu comme conséquence d'accroître la taille de la population observée suite à l'addition de transporteurs qui n'apparaissaient pas sur la base de sondage employée en 1995 et au cours des années précédentes.

- Avant 1987, cette enquête portait sur trafic intérieur des transporteurs domiciliés au Canada [En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les expéditions internationales des transporteurs domiciliés au Canada.]

Partie 3 – Qualité des données

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que l'on déploie des efforts considérables afin de garantir le respect de normes élevées tout au cours des opérations d'enquête, les estimations résultantes sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreurs. On définit l'erreur totale d'une enquête comme étant la différence entre l'estimation provenant de l'enquête et la valeur réelle de la population cible. L'erreur totale se compose de deux types d'erreurs; l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage survient lorsqu'un échantillon de la population est enquêté. Ainsi, dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage. L'erreur non due à l'échantillonnage survient pour diverses raisons autres que celle liée à l'échantillonnage. Ces deux types d'erreurs sont décrits ci-après.

A. Erreur d'échantillonnage

Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui seraient obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, plus la taille d'échantillon est importante, plus l'erreur d'échantillonnage est petite. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage est exprimée par une mesure statistique appelée erreur type. Cette mesure rend compte de la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même genre étaient tirés. Naturellement, la véritable valeur de l'erreur type n'est pas connue; cependant, il est possible de l'estimer à partir de l'échantillon. Dans cette publication, l'erreur type estimée est présentée sous forme d'une mesure relative appelée coefficient de variation (CV). Cette mesure est tout simplement le rapport entre l'erreur type estimée et la valeur de l'estimation, sous forme de pourcentage. Ainsi, de faibles valeurs de CV font état d'estimations plus précises.

Toutes les enquêtes décrites dans ce chapitre sont sujettes à l'erreur d'échantillonnage.

B. Non-sampling Errors

The sampling error is only one component of the total survey error. All other errors arising from all phases of a survey are called non-sampling errors. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information or does not answer certain questions, when a unit in the target population is omitted or covered more than once, when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

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

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

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

I. Coverage Errors

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

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

- 1) Errors in the classification variables (industry or revenue) on the survey frame may result in either under or over coverage of the trucking industry.
- 2) Due to the period of time that is necessary to update the survey frame, some of the companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2002 were not included on the 2002 Q5 survey frame. For the same reason, some of the companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in the preceding months were not included on the 2002 QMCF survey frame for one or more quarters.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plus d'une fois; ou lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur. Lors du dépouillement des données, les erreurs de codage et de saisie qui peuvent survenir sont également des erreurs non dues à l'échantillonnage.

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

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

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

I. Erreurs de couverture

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

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

- 1) Des erreurs dans les variables de classification (genre d'activité ou revenu) présentes dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) En raison de la période de temps requise pour mettre à jour la base de sondage, certaines compagnies ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 2002 n'apparaissaient pas sur la base de sondage de l'enquête T5 de 2002. Pour la même raison, certaines compagnies ayant commencé leurs activités (ou ayant eu des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) au cours des mois précédents pouvaient ne pas apparaître sur la base de sondage pour un ou plusieurs trimestres de l'enquête ETTRM de 2002.

- 3) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2002, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2003 do not appear on the survey frame of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey. Therefore, they were excluded from the survey population.

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Large response errors are likely to be caught during editing. However, others may simply go through undetected.

III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond at all (total non-response) or responds only to some questions (partial non-response). These errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the non-response rate is high.

IV. Processing Errors

Apart from coverage, response and non-response errors described above, errors that occur during the processing of the data constitute another component of the non-sampling error. Processing errors can arise in data capture, coding, transcription, editing, imputation, outlier detection and treatment, and other types of data handling.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgment (e.g. errors in commodity coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly.

Once data are coded and captured, they are subject to editing and imputation of missing or erroneous values. The quality of the data depends on the amount of imputation and the difference between the imputed and the true, but unknown, values. Using wrong assumptions when developing the imputation system could result in bias in the imputed data.

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

- 3) Certains transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) en 2002 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 2003 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront jamais relevées.

III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse surviennent lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou encore lorsqu'il ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreur peut avoir un effet assez important si les non-répondants sont systématiquement différents des répondants en ce qui a trait aux caractéristiques de l'enquête et/ou si le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitement

Mis à part les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse susmentionnées, les erreurs qui surviennent lors du traitement des données constituent une autre source d'erreur non due à l'échantillonnage. Des erreurs de traitement peuvent se produire lors de toutes les manipulations des données, que ce soit lors de la saisie, du codage, de la transcription, du contrôle, de l'imputation ou encore de la détection et du traitement des valeurs aberrantes.

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le codage des marchandises). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe.

Une fois les données codées et saisies, une étape de vérification et d'imputation des données manquantes ou incohérentes est effectuée. La qualité des données dépend de la quantité de données à imputer ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, chacune des enquêtes est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, un suivi des non-répondants est effectué de manière à obtenir des renseignements pour les cas de non-réponse totale ou encore obtenir les renseignements jugés essentiels de la part des non-répondants partiels. Divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une

step. The data editing procedures identify some inconsistencies in the data structure and the imputation procedures correct the identified inconsistencies.

C. Some Measures of Data Quality

This section presents some indicators of the data quality of the trucking surveys as shown in tables 4.5 to 4.7. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of in-scope units.

As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV) for some for-hire trucking variables are presented in table 3.6 as well as in the following tables. CV's for other estimates may be obtained from the Transportation Division upon request. Note that the provided CV estimates do not consider the fact that some of the data were imputed and thus may underestimate the true CV's. The CV and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate.

vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour les enquêtes sur le secteur de camionnage, ceux-ci sont présentés aux tableaux 4.5 à 4.7. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions \$ soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Un taux de réponse global figure également dans cette section. Ce taux est défini comme étant le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle à l'enquête, divisé par le nombre total de transporteurs faisant partie du champ de l'enquête.

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CV) estimés sont présentés pour certaines variables du camionnage pour compte d'autrui au tableau 3.6, ainsi qu'aux tableaux suivants. Les CV pour d'autres estimations peuvent être obtenus sur demande auprès de la Division des transports. On note que les estimations de CV ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CV présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles. Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations.

Table 4.1
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, First Quarter 2002 - Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Tableau 4.1
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2002 - 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	Household Goods Movers	Bulk	Other	
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantic - Atlantique	108(76) ¹	19(19)	30(25)	88(53)	245(173)
Québec	394(86)	44(11)	115(36)	209(39)	762(172)
Ontario	770(136)	116(20)	191(33)	202(32)	1,279(221)
Prairies	388(104)	38(27)	305(77)	209(60)	940(268)
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	176(38)	31(14)	62(28)	180(35)	449(115)
Total	1,836(440)	248(91)	703(199)	888(219)	3,675(949)

1. Data in parentheses show sample size.

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

Table 4.2
2002 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement (Q5) - Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Tableau 4.2
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2002 - 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	Household Goods Movers	Bulk	Other	
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantic - Atlantique	124(85) ¹	21(21)	37(29)	94(58)	276(193)
Québec	420(91)	52(12)	120(33)	207(42)	799(178)
Ontario	828(142)	116(19)	207(37)	220(37)	1371(235)
Prairies	428(111)	43(30)	318(78)	222(68)	1011(287)
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	195(39)	32(14)	72(30)	175(35)	474(118)
Total	1995(468)	264(96)	754(207)	918(240)	3931(1011)

1. Data in parentheses show sample size.

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

Table 4.3
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey,
2002 - Number of Carriers in the Survey Population and
First Stage Sample Size by Region of Domicile

Region of Domicile Région de domicile	Number of Carriers in the Survey Population Nombre de transporteurs dans la population observée	Number of Carriers Selected Nombre de transporteurs sélectionnés			
		Qtr. 1 Tri. 1	Qtr. 2 Tri. 2	Qtr. 3 Tri. 3	Qtr. 4 Tri. 4
Atlantic/ Atlantique	133	44	44	46	47
Québec	466	150	146	145	146
Ontario	688	252	249	250	248
Prairies	497	163	162	161	162
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	205	68	68	62	69
Canada	1989	677	669	664	672

Tableau 4.3
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2002 - Nombre de transporteurs
dans la population observée et taille de l'échantillon de premier
degré selon la région de domicile

Table 4.4
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey,
2002 - Estimated Number of Shipments in the Population of
Carriers and Second Stage Sample Size by Region of
Domicile

Region of Domicile Région de domicile	1st Quarter - 1er trimestre		2nd Quarter - 2ième trimestre	
	Estimated Number of Shipments in the Population Nombre estimatif d'expéditions dans la population	Number of Shipments in the Sample Nombre d'expéditions dans l'échantillon	Estimated Number of Shipments in the Population Nombre estimatif d'expéditions dans la population	Number of Shipments in the Sample Nombre d'expéditions dans l'échantillon
	Atlantic - Atlantique	1,140,430	15,426	1,294,316
Québec	1,410,643	17,088	1,550,936	16,459
Ontario	4,000,032	51,774	4,144,147	52,189
Prairies	2,244,317	37,619	2,263,461	40,836
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	471,583	8,088	540,950	7,063
Canada	9,267,005	129,995	9,793,810	132,143
	3rd Quarter - 3ième trimestre		4th Quarter - 4ième trimestre	
Atlantic - Atlantique	1,326,717	16,595	1,518,244	16,375
Québec	1,282,972	15,752	1,484,110	15,587
Ontario	4,637,532	53,013	3,974,751	50,506
Prairies	1,914,104	39,552	1,936,267	38,634
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	696,618	6,899	421,986	6,990
Canada	9,857,943	131,811	9,335,358	128,092

Tableau 4.4
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2002 - Nombre estimatif
d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de
l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile

Table 4.5
2002 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -
Quality Measures by Region and by Type of Activity

Tableau 4.5
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, 2002 - Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité

	1st Quarter - 1er trimestre			2nd Quarter - 2ième trimestre		
	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif		Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
	%	%	%	%	%	%
Region - Région						
Atlantic - Atlantique	44.3			45.7		
Revenues - Recettes		30.2	2.5		26.4	2.3
Expenses - Dépenses		30.2	2.4		26.6	2.3
Québec	61.0			66.2		
Revenues - Recettes		28.7	8.6		33.7	5.2
Expenses - Dépenses		28.0	8.8		34.3	5.2
Ontario	48.5			49.7		
Revenues - Recettes		64.6	3.9		49.0	4.3
Expenses - Dépenses		64.8	3.8		49.7	4.2
Prairies	37.7			43.1		
Revenues - Recettes		56.0	3.3		51.5	3.4
Expenses - Dépenses		56.3	3.4		52.0	3.4
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	37.2			46.5		
Revenues - Recettes		68.7	5.2		50.4	4.9
Expenses - Dépenses		68.3	5.0		49.4	4.9
Main Type of Activity - Principale activité						
General Freight - Marchandises générales	48.4			48.4		
Revenues - Recettes		51.8	3.7		46.0	3.2
Expenses - Dépenses		51.8	3.7		46.2	3.2
Specialized Freight - Marchandises spécialisées	43.7			51.1		
Revenues - Recettes		57.1	3.1		42.4	2.9
Expenses - Dépenses		57.2	3.1		43.2	2.9
Total	45.8			49.9		
Revenues - Recettes		53.7	2.5		44.7	2.2
Expenses - Dépenses		53.8	2.5		45.1	2.2
	3rd Quarter - 3ième trimestre			4th Quarter - 4ième trimestre		
Region - Région						
Atlantic - Atlantique	44.7			44.4		
Revenues - Recettes		27.9	2.5		37.5	2.4
Expenses - Dépenses		28.0	2.4		38.4	2.3
Québec	69.9			63.1		
Revenues - Recettes		26.3	5.2		35.2	4.9
Expenses - Dépenses		26.4	5.1		35.6	4.9
Ontario	50.8			52.8		
Revenues - Recettes		49.0	4.4		54.4	4.6
Expenses - Dépenses		49.0	4.5		55.2	4.7
Prairies	47.1			51.5		
Revenues - Recettes		47.5	4.2		44.9	4.0
Expenses - Dépenses		47.2	4.3		45.0	4.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	47.1			52.5		
Revenues - Recettes		51.4	4.4		41.2	4.8
Expenses - Dépenses		50.8	4.4		41.5	4.5
Main Type of Activity - Principale activité						
General Freight - Marchandises générales	53.1			54.0		
Revenues - Recettes		40.1	3.4		46.5	3.6
Expenses - Dépenses		40.2	3.4		47.2	3.6
Specialized Freight - Marchandises spécialisées	50.7			51.9		
Revenues - Recettes		46.1	3.0		45.2	2.8
Expenses - Dépenses		45.8	3.0		45.5	2.8
Total	51.8			52.9		
Revenues - Recettes		42.5	2.3		46.0	2.4
Expenses - Dépenses		42.4	2.3		46.6	2.4

Table 4.6
2002 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement
(Q5) - Quality Measures by Region, by Type of Activity and
by Size

Tableau 4.6
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de
marchandises (T5), 2002 - Mesures de qualité selon la région,
selon le genre d'activité et selon la taille

	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
	%	%	%
Region - Région			
Atlantic - Atlantique	39.1		
Revenues - Recettes		34.9	2.3
Expenses - Dépenses		35.9	2.3
Québec	88.7		
Revenues - Recettes		8.9	6.0
Expenses - Dépenses		11.9	6.2
Ontario	63.2		
Revenues - Recettes		29.2	4.6
Expenses - Dépenses		28.7	4.6
Prairies	50.0		
Revenues - Recettes		34.0	4.0
Expenses - Dépenses		34.7	4.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	59.1		
Revenues - Recettes		33.6	6.0
Expenses - Dépenses		34.6	6.2
Type of Activity - Genre d'activité			
General Freight (Local) - Marchandises générales (local)	47.1		
Revenues - Recettes		49.7	7.7
Expenses - Dépenses		52.4	7.6
General Freight (Long Distance) - Marchandises générales (longue distance)	70.4		
Revenues - Recettes		18.3	4.0
Expenses - Dépenses		18.8	4.0
Specialized Freight (Local) - Marchandises spécialisées (local)	55.2		
Revenues - Recettes		39.3	8.1
Expenses - Dépenses		42.5	7.8
Specialized Freight (Long Distance) - Marchandises spécialisées (longue distance)	55.8		
Revenues - Recettes		33.0	3.7
Expenses - Dépenses		32.6	3.8
Household Goods Movers - Articles ménagers	48.7		
Revenues - Recettes		47.3	8.3
Expenses - Dépenses		46.0	8.0
Size (Based on Total Annual Operating Revenue) - Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)			
Less than \$2,000,000 - Moins de 2 000 000 \$	57.0		
Revenues - Recettes		31.9	7.1
Expenses - Dépenses		35.6	7.3
\$2,000,000 to \$4,999,999 - 2 000 000 \$ à 4 999 999 \$	55.1		
Revenues - Recettes		35.7	7.9
Expenses - Dépenses		36.3	7.9
\$5,000,000 to \$11,999,999 - 5 000 000 \$ à 11 999 999 \$	47.5		
Revenues - Recettes		45.1	9.7
Expenses - Dépenses		47.4	9.6
\$12,000,000 and above (excluding Top Carriers) - 12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs)	54.8		
Revenues - Recettes		46.9	8.6
Expenses - Dépenses		46.6	8.7
Top Carriers - Principaux transporteurs	100		
Revenues - Recettes		0.0	0.0
Expenses - Dépenses		0.0	0.0
Total	58.6		
Revenues - Recettes		27.7	2.5
Expenses - Dépenses		28.2	2.5

Table 4.7
For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/Destination)
2002 -Response Rates for the First Stage Sample (Carriers)
by Region of Domicile

Tableau 4.7
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2002 - Taux de réponse pour
l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région
de domicile

Region of Domicile Région de domicile	Response Rate % ¹ - Taux de réponse % ¹			
	Qtr. 1 Tri. 1	Qtr. 2 Tri. 2	Qtr. 3 Tri. 3	Qtr. 4 Tri. 4
			%	
Atlantic - Atlantique	60.8	59.8	61.7	66.0
Québec	46.9	44.3	36.2	36.0
Ontario	55.4	57.1	55.0	52.0
Prairies	51.0	46.7	47.3	51.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	47.8	48.4	50.0	43.9
Canada	52.2	51.2	49.2	48.6

1. During the 2002 reference year, data were collected from fewer companies than the previous years resulting in a higher imputation rate. The imputation was performed using a method based on an adjustment of the company's own historical data. The use of an imputation process to replace uncollected data leads to an increase in non-sampling errors. The user should take the increase in the non-sampling errors into consideration when interpreting the estimates.

1. Au cours de l'année de référence 2002, des données ont été recueillies auprès d'un plus petit nombre de compagnies que lors des années précédentes, ce qui a entraîné un taux d'imputation plus élevé. L'imputation a été effectuée en utilisant une méthode basée sur un ajustement des données historiques de cette même compagnie. L'utilisation d'un processus d'imputation pour remplacer les données qui n'ont pu être recueillies entraîne une augmentation des erreurs non due à l'échantillonnage. L'utilisateur devra tenir compte de cette augmentation des erreurs non dues à l'échantillonnage lors de l'interprétation des estimations.

Glossary

Bill of Lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Commodity. The description of the transported merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Classification of Transported Goods (SCTG).

Current Ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier.

Domestic Shipment. A shipment whose origin and destination are in Canada.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey, Q5 Annual Supplement). Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 2002 and March 31, 2003.

For-hire Carrier. Any carrier which undertakes the transport of goods for compensation.

Freight Forwarders. Companies that play an intermediary role between the shipper and the carrier by arranging the transport of freight for a fee. These companies are excluded from this report.

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

Imputation. Procedure of completing a response by using values from one or more records on the same file or from external sources. (e.g. historical data on non-respondents, administrative sources, etc.)

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

Industry Structure Statistics. Statistics that describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity Shipment (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). A shipment transported for a distance greater than 24 km.

Interest Coverage Ratio. The number of times a company can meet the interest payments of its creditors. The ratio is calculated by dividing the net income before interest and taxes by the amount of interest paid.

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

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

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

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

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

Local Carrier. A company which gains the majority of its revenues by providing trucking services within a metropolitan area and its hinterland, (see NAICS definition and For-hire Motor Carriers of Freight-Annual Supplement survey).

Long-distance Carrier. A company which gains the majority of its revenues by providing trucking services between metropolitan areas (see NAICS definition and For-hire Motor Carriers of Freight-Annual Supplement survey).

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

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

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

Operating Ratio. The proportion of operating revenues absorbed by operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues.

Operating Revenues. Operating revenues include revenues pertaining to the motor carriers of freight operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and exclude revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback (a rail movement where the transport of goods is in highway trailers/containers on railway cars).

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

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

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit Margin. The percentage of profit earned from each revenue dollar. It is obtained by dividing net income after taxes by total revenues and multiplying by 100.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Relative Imputation Rate. The proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by the imputed data.

Response Rate. The number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of carriers in-scope for the survey (cases resolved and unresolved).

Return on Assets. A measure of profitability, calculated as a percentage and obtained by dividing net income after taxes by total assets and multiplying by 100.

Return on Equity. A measure of the financial return to owners of a business. Calculated by dividing net income before extraordinary items by owner's equity.

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

Revenue per tonne-kilometre. This value is determined by dividing revenues by tonne-kilometres for each shipment in the domain, summing up these values and dividing by the number of shipments.

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

Sampling Weight. A raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of units in the population the unit represents.

Shipment (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin? Destination). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping Document. Any document recording the transportation of goods by a carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Stratification. A non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata and are used for sample allocation and selection.

Survey Frame. A list of all units in the survey population (e.g. carriers, shipments) that carries the contact (e.g., name, address) and the classification information (e.g. industrial, geographical and size) of the units to be surveyed.

Survey Population. Collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty in identifying all the units that belong to the target population.

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

Tonne-Kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Top Carriers. A group of for-hire motor carriers of freight with annual revenues of \$25 million and more per carrier.

Trip Report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truckload (TL) A shipment generally devoted to the goods of a single shipper, taken directly from a point of origin to one or more destination points.

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

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, supplément annuel T5). Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 2002 et le 31 mars 2003.

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

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

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

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

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

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

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

Marchandises générales. Voir fret général.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Recette par tonne-kilomètre. On détermine cette valeur en divisant les recettes par les tonnes-kilomètres pour chacune des livraisons du domaine, puis on additionne ces valeurs qu'on divise ensuite par le nombre de livraisons.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Definitions of Financial Ratios**Définitions des ratios financiers****Profitability****Rentabilité**

$$\text{Operating Profit Margin (\%)} = \frac{\text{Net Operating Income}}{\text{Operating Revenue}} \times 100$$

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

$$\text{Operating Ratio} = \frac{\text{Operating Expenses}}{\text{Operating Revenue}}$$

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

$$\text{Return on Assets (\%)} = \frac{\text{Net Income before Extraordinary Items}}{\text{Total Assets}} \times 100$$

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

Leverage**Levier financier**

$$\text{Return on Equity (\%)} = \frac{\text{Net Income before Extraordinary Items}}{\text{Owner's Equity}} \times 100$$

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

$$\text{Return on Capital Employed (\%)} = \frac{\text{Net Income before Tax and Interest}}{\text{Long Term Capital Employed}} \times 100$$

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

$$\text{Interest Coverage Ratio} = \frac{\text{Net Income before Tax and Interest}}{\text{Interest Expenses}}$$

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

Solvency**Solvabilité**

$$\text{Working Capital Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

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

$$\text{Long-Term Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Long-Term Debt}}{\text{Long Term Capital Employed}}$$

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

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title	Catalogue no. N° au catalogue	Titre
Surface and Marine Transport – Service Bulletin – Bilingual.	50-002-XIB	Transport terrestre et maritime – Bulletin de Service – Bilingue.
Aviation – Service Bulletin – Bilingual.	51-004-XIB	Aviation – Bulletin de service – Bilingue. Mensuel.
Air Carrier Traffic at Canadian Airports – Annual. Bilingual.	51-203-XIB	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – Annual. Bilingue.
Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report – Annual	51-204-XIE 51-204-XIF	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur – Annual
Air Passenger Origin and Destination, Canada United States Report – Annual. Bilingual	51-205-XPB	Origine et destination des passagers aériens, Rapport Canada – États-Unis – Annual. Bilingue
Air Charter Statistics – Annual. Bilingual.	51-207-XIB	Statistique des affrètements aériens – Annual. Bilingue.
Railway Carloadings – Monthly.	52-001-XIE 52-001-XIF	Chargements ferroviaires – Mensuel.
Rail in Canada – Annual.	52-216-XIE 52-216-XIF	Le transport ferroviaire au Canada – Annual.
Passenger Bus and Urban Transit Statistics – Annual. Bilingual.	53-215-XIB	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – Annual. Bilingue.
Trucking in Canada – Annual. Bilingual.	53-222-XIB	Le camionnage au Canada – Annual. Bilingue.
Canadian Vehicle Survey – Annual.	53-223-XIE 53-223-XIF	Enquête sur les véhicules au Canada – Annual.
Shipping in Canada – Annual.	54-205-XIE 54-205-XIF	Le transport maritime au Canada – Annual.

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:

Dissemination Unit
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, Suite 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: 1-866-500-8400
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: transportationstatistics@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:

Unité de la diffusion
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Suite 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

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