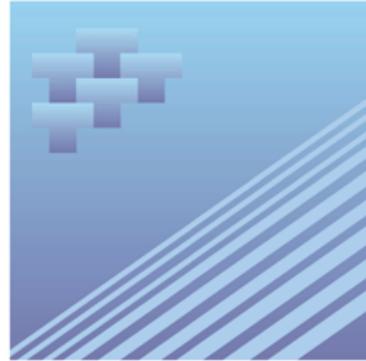




Le camionnage au Canada

2004



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

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

Renseignements sur les commandes

Le produit n° 53-222-XIF au catalogue est publié annuellement sous format électronique au prix de 42 \$CAN l'exemplaire. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

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. Les normes de service sont aussi publiées dans le site www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.



Statistique Canada
Division des transports
Section du camionnage

Le camionnage au Canada

2004

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2006

Tous droits réservés. L'utilisation de ce produit est limitée au détenteur de licence et à ses employés. Le produit ne peut être reproduit et transmis à des personnes ou organisations à l'extérieur de l'organisme du détenteur de licence.

Des droits raisonnables d'utilisation du contenu de ce produit sont accordés seulement à des fins de recherche personnelle, organisationnelle ou de politique gouvernementale ou à des fins éducatives. Cette permission comprend l'utilisation du contenu dans des analyses et dans la communication de résultats et conclusions de ces analyses, y compris la citation de quantités limitées de renseignements complémentaires extraits du produit de données dans ces documents. Cette documentation doit servir à des fins non commerciales seulement. Si c'est le cas, la source des données doit être citée comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, les utilisateurs doivent d'abord demander la permission écrite aux Services d'octroi de licences, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0T6.

Février 2006

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

Périodicité : annuel

Ottawa

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

Note de reconnaissance

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

Signes conventionnels

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

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

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de **Gordon Baldwin**, directeur; **Bruce Meyer**, directeur adjoint; **John Ross**, ancien 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, Denis Pilon et Vincent Dubé**.

Johanne Caron-Dorion; Shannon Foley; John Hoover; Susan McLeod; et Suzanne Cousineau ont prêté leur assistance technique.

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

Division des transports

Michel Benoit	Ghislaine Comeau	Nathalie Larocque
Nicole Truax		

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

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

Division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Jeannine Claveau	Jack Lothian	Tracy Tabuchi
Sébastien Landry	François Gagnon	

Division des opérations des enquêtes

Ida Didomenico	Rosa Pizzuto	Milena Zelenbaba
Jean-Pierre Pelchat	Paul Adams	

Bureaux régionaux de Statistique Canada

Division de la Recherche et du développement des opérations

Division des opérations et de l'intégration

Cory Lusk	Marian Grant	Sylvie Boucher
-----------	--------------	----------------

Table des matières

Le camionnage au Canada

	Page
Faits saillants	6
Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	7
L'industrie du camionnage en 2004	7
L'économie canadienne en 2004	7
Le commerce international et l'industrie du camionnage	7
L'industrie du transport et le rôle du camionnage	7
Emploi	8
Au sujet de cette publication	9
Chapitre 2 – Enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises, statistiques financières, 2004	
Introduction	10
Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises	10
1.1 L'activité économique se reflète dans les recettes et les dépenses d'exploitation désaisonnalisées	10
1.2 Des différences observées selon la taille des transporteurs	11
1.3 Le transport de marchandises générales et le camionnage sur de longues distances sont demeurés les activités dominantes du secteur	12
1.4 Fluctuation du rendement entre les types de transporteurs	12
1.5 Les recettes du camionnage national et transfrontalier ont connu une progression sensiblement similaire en 2004	13
1.6 La majorité des postes de dépenses ont connu des augmentations en 2004	14
Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2004	22
2.1 Une amélioration continue de la rentabilité	22
2.2 Solvabilité à court terme	22
2.3 Variation de la solvabilité à long terme	22
2.4 L'effet de levier demeure positif	23
2.5 Tendances relatives au matériel possédé et loué	23
Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion, 2004	31
Chapitre 4 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	32
Introduction	32
Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) – chapitre 2	32
Chapitre 5 – Portrait récent de la profession de camionneur au Canada	37
Chapitre 6 – Trop de camions sur les routes?	51
Glossaire	56
Définitions des ratios financiers	59

Table des matières – suite

Le camionnage au Canada

Page

Figures

Chapitre 1

1.1	Variation annuelle du PIB, prix enchaînés 1997	8
1.2	Emploi dans les 5 principales industries des transports, 2004	8

Chapitre 2

2.1	Recettes et dépenses d'exploitation (données désaisonnalisées), 1994 - 2004	11
2.2	Ratios d'exploitation trimestriels (données désaisonnalisées) et tendance, 1994-2004	11
2.3	Parts du nombre et des recettes d'exploitation selon la taille des transporteurs, 2004	12
2.4	Parts du nombre et des recettes d'exploitation selon le type de camionnage, 2004	13
2.5	Tendance des ratios d'exploitation selon le type de transporteur, 1994-2004	13
2.6	La part des mouvements intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1994-2004	14
2.7	Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, 2004	14
2.8	Indice des prix du carburant diesel (excluant les taxes et le transport) - Mensuel, 1994-2004	15
2.9	Marges bénéficiaires selon la région	22

Chapitre 5

5.1	Depuis 1987, la presque totalité de la hausse dans le nombre de camionneurs au Canada est tributaire au camionnage à l'industrie du transport et de l'entreposage	38
5.2	Le nombre de camionneurs indépendants demeure en lente progression	39
5.3	Le nombre de camionneurs rémunérés a connu en 2004 un léger déclin pour la deuxième année consécutive	39
5.4	Le vieillissement de la main-d'œuvre affecte durement les camionneurs	42
5.5	Les salaires réels des camionneurs salariés travaillant à temps plein ont été relativement stagnant de 1998 à 2004	45

Chapitre 6

6.1	Les camions voyagent surtout en semaine	53
6.2	Tous les types de véhicules se disputent l'espace routier pendant la journée	54
6.3	Ratio des voitures aux camions au poste frontalier de Sarnia (circulation en direction nord, de 1990 à 2004)	55

Tableaux

Chapitre 1 – Le camionnage au Canada

1	Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2004	9
---	--	---

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

2.1	Statistiques sommaire selon le trimestre, 2004 – Canada	16
2.2	Sommaire statistique selon la région, 2004	17
2.3	Marchandises générales et spécialisées par trimestre, 2004	19
2.4	Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 2004	21

Table des matières – fin

Le camionnage au Canada

Page

Tableaux – fin

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

2.5	Sommaire des statistiques financières, 2000-2004	24
2.6	Statistiques financières par région, 2004	25
2.7	Statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2004	26
2.8	Statistiques financières selon le camionnage local et de longues distances et selon le genre d'activité, 2004	27
2.9	Statistiques financières selon la taille des recettes, 2004	29
2.10	Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 2004	30
2.11	Semi-remorques et autre matériel par industrie, 2004	30

Chapitre 4 – Méthodologie d'enquête et qualité des données

4.1	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2004 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	34
4.2	Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2004 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	34
4.3	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2004 - Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité	35
4.4	Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2004 – Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille	36

Chapitre 5 – Portrait récent de la profession de camionneur au Canada

5.1	Répartition du nombre de camionneurs employés selon l'industrie	37
5.2	Emploi total et répartition selon le types d'emploi	38
5.3	Répartition des camionneurs dans le segment du camionnage pour compte d'autrui	40
5.4	Emploi total et répartition selon le types d'emploi et la province de résidence	41
5.5	Moyenne d'âge des employés de sexe masculin selon la profession	42
5.6	Caractéristiques du marché du travail	44
5.7	Revenu moyen d'emploi des camionneurs ayant travaillé à temps plein toute l'année	46
5.8	Avantages sociaux	46
5.9	Moyenne des heures habituellement travaillées, salaire horaire et hebdomadaire moyen pour les employés de sexe masculin à temps plein selon la profession	48
5.10	Point de pression chez la profession	49

Chapitre 6 – Trop de camions sur les routes?

6.1	Kilomètres parcourus selon le véhicule, Canada, 2003	52
6.2	Véhicules du Canada traversant aux États-Unis, par poste frontalier américain, 2003	54

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 2004

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

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 2004

- On retrouvait en moyenne 3 197 transporteurs routiers de marchandises en 2004, une hausse de 12 % avec l'an dernier. Les recettes d'exploitation ont totalisés 25,1 milliards de dollars, soit des recettes moyennes de 7,2 millions de dollars par transporteur. Sur une base trimestrielle, ce résultat représente 1,8 millions de dollars, en hausse de 5,2 % avec l'an dernier.
- Les transporteurs pour compte d'autrui ont présenté un plus faible ratio d'exploitation trimestriels (les dépenses d'exploitation totales divisées par les recettes d'exploitation totales) qu'en 2003. Le ratio d'exploitation est ainsi passé de 0,95 au premier trimestre à 0,92 pour tous les trimestres suivants.
- Les déplacements intérieurs ont constitué près des deux tiers du total des recettes tirées du transport (64 %) totalisant 15,1 milliards de dollars, soit 18 % de plus qu'en 2003. Pour leur part, les recettes qui découlent des déplacements transfrontaliers internationaux (déplacements entre le Canada, les États-Unis et le Mexique) se sont élevées à 8,73 milliards de dollars, une hausse similaire de 18 % avec l'année dernière.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 2004

- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont généré 24,0 milliards de dollars en recettes totales et ont engagé au total 22,6 milliards de dollars en dépenses, ce qui représente un total net de recettes d'exploitation de 1,5 milliard de dollars.
- La marge bénéficiaire (bénéfice net d'exploitation en tant que pourcentage des recettes totales d'exploitation) s'est établie à 6,1 %.
- 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 12,0 milliards de dollars. Les actifs totaux par transporteur ont ainsi progressé de 11,5 % par rapport à l'année précédente.
- Le rendement de l'avoir (16,6 %) a indiqué un effet de levier financier positif, avec un rendement des capitaux engagés de 15,7 %.

Chapitre 1

Le camionnage au Canada

L'industrie du camionnage en 2004

L'industrie du camionnage joue un rôle important dans l'économie du Canada et pour les Canadiens en général. En 2004, le camionnage a contribué à l'économie 14,8 milliards de dollars, soit un peu moins du tiers de la production totale générée par le secteur des transports. Avec la croissance économique et l'augmentation de la demande par les consommateurs, l'industrie du camionnage a continué de s'accroître. Le camionnage nous concerne tous en ce sens que beaucoup de ce nous achetons, depuis les aliments jusqu'aux vêtements en passant par les matériaux de construction, nous est apporté par camion.

L'économie canadienne en 2004¹

En 2004, le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 2,9 %, comparativement à 2,0 % il y a un an. La croissance économique en Alberta, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, aux Territoires du Nord-Ouest et dans le Yukon a été supérieure à la moyenne nationale. Depuis trois ans, la croissance du PIB s'est établie en moyenne à 2,7 % par année.

Dans l'Ouest, l'Alberta s'est classée en tête des provinces pour la croissance économique avec une hausse de 4,3 % en 2004. Le prix record du pétrole et la forte demande étrangère ont stimulé le secteur de l'énergie et l'économie. Avec une hausse de 4,0 %, l'économie de la Colombie-Britannique s'est classée au deuxième rang dans l'Ouest en raison des gains dans la construction résidentielle et l'exploitation forestière. En Saskatchewan, la forte production dans la fabrication et l'agriculture a fait progresser le PIB de 3,4 %.

Dans le nord du pays, le PIB des Territoires du Nord-Ouest a fait un bond de 5,2 % en raison de l'effet favorable sur l'économie des exploitations de mines de diamants. L'économie du Yukon a progressé de 3,5 % en raison surtout des gains dans la construction et l'exploitation minière. Après une baisse en 2003, le PIB du Nunavut s'est accru de 0,5 %, grâce à des gains dans l'administration publique et la construction.

Bien que le produit intérieur brut ait augmenté dans toutes les provinces à l'est de la Saskatchewan, sauf un fléchissement à Terre-Neuve-et-Labrador, l'augmentation a été en deçà de la moyenne nationale. L'Ontario se classe en tête avec une hausse de 2,7 %. On observe une croissance dans la fabrication, en particulier dans le secteur des véhicules automobiles, et dans le commerce de gros. Les économies du Manitoba et du Québec ont progressé de 2,3 % en 2004. Le Manitoba a profité de gains dans les secteurs de la fabrication, les transports, et le commerce de détail. Le Québec pour sa part a continué de bénéficier de l'activité dans la construction résidentielle et a connu une reprise dans la fabrication, surtout dans l'aérospatiale.

Dans les provinces de l'atlantique, l'économie du Nouveau-Brunswick a progressé de 2,0 % en 2004. Le secteur manufacturier a repris et la construction a continué de donner de bons résultats. Le PIB à l'Île-du-Prince-Édouard a augmenté de 1,8 %, avec des hausses dans la fabrication et la construction résidentielle. La progression de la fabrication des wagons de chemins de fer et de matériel de haute technologie, ainsi que du commerce de gros, a contribué à faire progresser de 1,4 % l'économie de la Nouvelle-Écosse. L'économie de Terre-Neuve-et-Labrador a ralenti en 2004 en raison de problèmes opérationnels dans le secteur du pétrole et du gaz, ainsi que des grèves dans les secteurs privé et public, tous ces facteurs ayant entraîné un fléchissement de 1,4 % du PIB. L'activité dans la construction résidentielle est toutefois restée vigoureuse.

Le commerce international et l'industrie du camionnage

Les exportations ont repris en 2004, malgré la vigueur du dollar canadien comparativement à la devise américaine. Le dollar canadien s'est apprécié de 7,7 % par rapport au dollar américain en 2004. Les exportations vers les États-Unis ont augmenté de 6,6 %, tandis que les importations en provenance des États-Unis ont progressé de 2,6 %. En 2004, le commerce avec les États-Unis a représenté 85 % de toutes les exportations par le Canada et 59 % de toutes les importations par le Canada.

Au niveau des recettes, le camionnage est resté le principal mode de transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis. En 2004, environ 53 % des exportations vers les États-Unis et 78 % des importations en provenance des États-Unis ont été transportées par camion.

L'industrie du transport et le rôle du camionnage

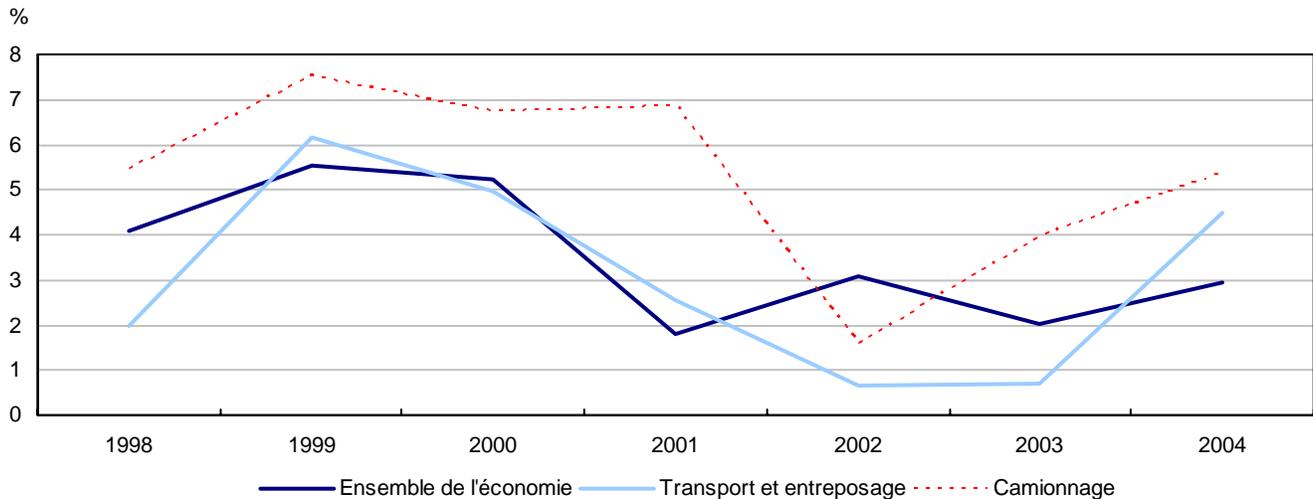
Le secteur du transport et de l'entreposage a repris en 2004, le PIB progressant de 4,5 %, contre seulement 1,0 % en 2003. Tous les secteurs sauf le service postal font ressortir une hausse. C'est le secteur du transport par camion qui a bénéficié de la plus forte augmentation, soit 749 millions de dollars, tandis que le transport aérien progressait de 273 millions de dollars et le transport ferroviaire, de 232 millions de dollars.

1. Produit intérieur brut aux prix de base, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), dollars enchaînés 1997, tableau 379-0017 de CANSIM pour les données détaillées selon l'industrie pour le Canada et tableau 379-0025 de CANSIM pour les données détaillées selon l'industrie pour les provinces. Statistique Canada.

Produit intérieur brut (PIB), en termes de dépenses, comptes économiques provinciaux, dollars enchaînés 1997. Tableau 384-0002 de CANSIM pour les totaux du Canada, des provinces et des territoires. Statistique Canada.

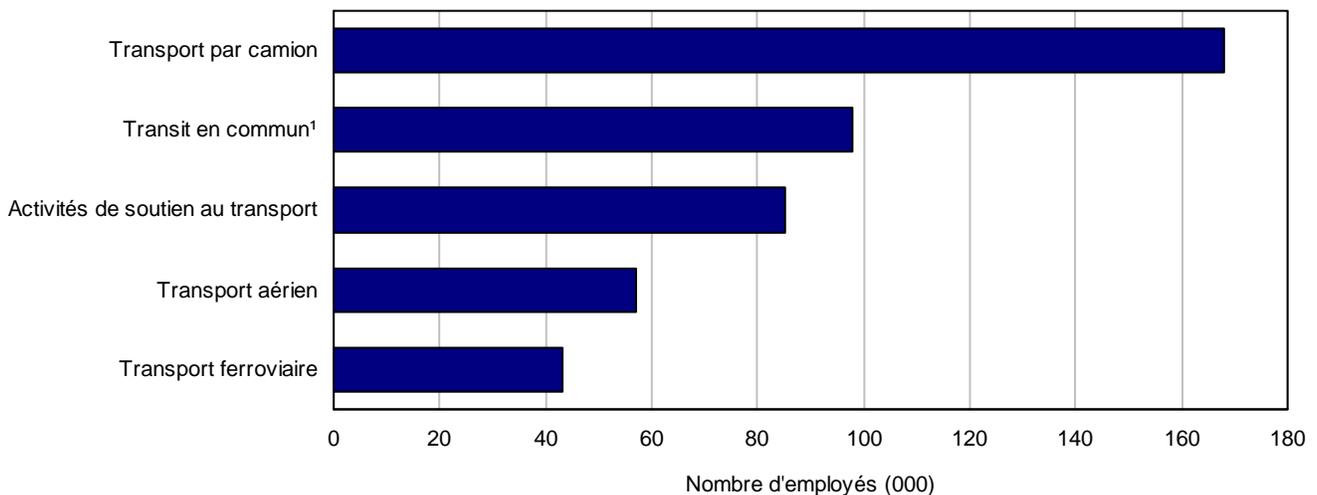
Produit intérieur brut par province et territoire tiré des éditions du 27 avril 2005 et du 8 novembre 2005 du Quotidien. Statistique Canada.

Figure 1.1
Variation annuelle du PIB, prix enchaînés 1997



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

Figure 1.2
Emploi dans les 5 principales industries des transports, 2004



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

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

Emploi²

Il y a eu peu de variation entre 2003 et 2004 pour ce qui est du nombre de personnes employées dans les cinq principales branches du transport³. Au total, 451 000 personnes étaient employées dans ce groupe. Le plus gros employeur était le camionnage, où se trouvaient 37 % (168 000) des personnes qui travaillaient dans ces industries du transport. Au deuxième rang, on trouvait le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs, avec 98 000 personnes. La proportion

des personnes travaillant dans l'industrie du camionnage est restée relativement constante depuis 1997, variant entre 35 % et 37 %. (Voir figure 1.2.)

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

3. Selon les données de 1998 à 2002

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 2004 présente de l'information au sujet de l'industrie du camionnage en 2004. 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 2004. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) de 2004. L'enquête sur les TRM recueille des données d'exploitation et financières dans une enquête trimestrielle par échantillon auprès des transporteurs pour compte d'autrui. Elle recueille de l'information sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Elle recueille également dans un supplément annuel de l'information relative à leur bilan et à leur matériel. Ce chapitre comprend des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation ainsi que certains indicateurs économiques.

Le **chapitre 3** : L'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a été remaniée. Les résultats n'ont pas été inclus dans cette

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.

publication, mais ils seront plutôt publiés plus tard. Voir le chapitre 3 de cette publication pour plus d'information.

Le **chapitre 4** présente une description des méthodologies d'enquête et de la qualité des données.

Le **chapitre 5** présente une étude portant sur le profil socio-économique des camionneurs, la profession la plus populaire chez les hommes au pays.

Enfin, nous présentons une étude qui analyse le type de volume de camionnage sur les routes du Canada, selon les données sur l'immatriculation et le rendement tirées de l'Enquête sur les véhicules au Canada au **Chapitre 6**, lequel est suivi par un **glossaire** des termes utilisés dans la présente publication.

Tableau 1
Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2004

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

Notes : TRM désigne les transporteurs routiers de marchandises.

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 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 sur le bilan financier des transporteurs pour compte d'autrui.

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

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

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

Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

En moyenne, on retrouvait 3 197 transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles de plus d'un million de dollars en 2004. Il s'agit d'une augmentation de 12 % par rapport aux 2 846 transporteurs observés en 2003.

1.1 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.

Dans l'ensemble, les recettes d'exploitation désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui ont totalisé 25,24 milliards de dollars, une augmentation de 18 % par rapport aux 21,41 milliards de dollars observés en 2003 (voir figure 2.1)¹. Pour 2004, cela représente une moyenne annuelle des recettes désaisonnalisées de 6,31 milliards de dollars par trimestre. De même, les recettes désaisonnalisées ont été en constante progression au cours de l'année, passant de 6,09 milliards de dollars au premier trimestre à 6,56 milliards de dollars au quatrième trimestre.

La moyenne annuelle des recettes désaisonnalisées par transporteur a été de 1,97 million de dollars par trimestre, en hausse de 5 % par rapport à 2003 (1,88 million de dollars). Les recettes désaisonnalisées par transporteur ont également connu des hausses constantes durant l'année, passant de 1,87 million de dollars par transporteur au premier trimestre à 2,03 millions de dollars par transporteur au quatrième trimestre de 2004.

Le total des dépenses d'exploitation désaisonnalisées s'est élevé à 23,42 milliards de dollars, en hausse de 17 % par rapport à 2003 (20,03 milliards de dollars). La moyenne annuelle des dépenses désaisonnalisées a été de 5,85 milliards de dollars par trimestre. Tout au cours de l'année, les dépenses désaisonnalisées ont affiché une progression soutenue, atteignant un sommet au quatrième trimestre avec 6,01 milliards de dollars.

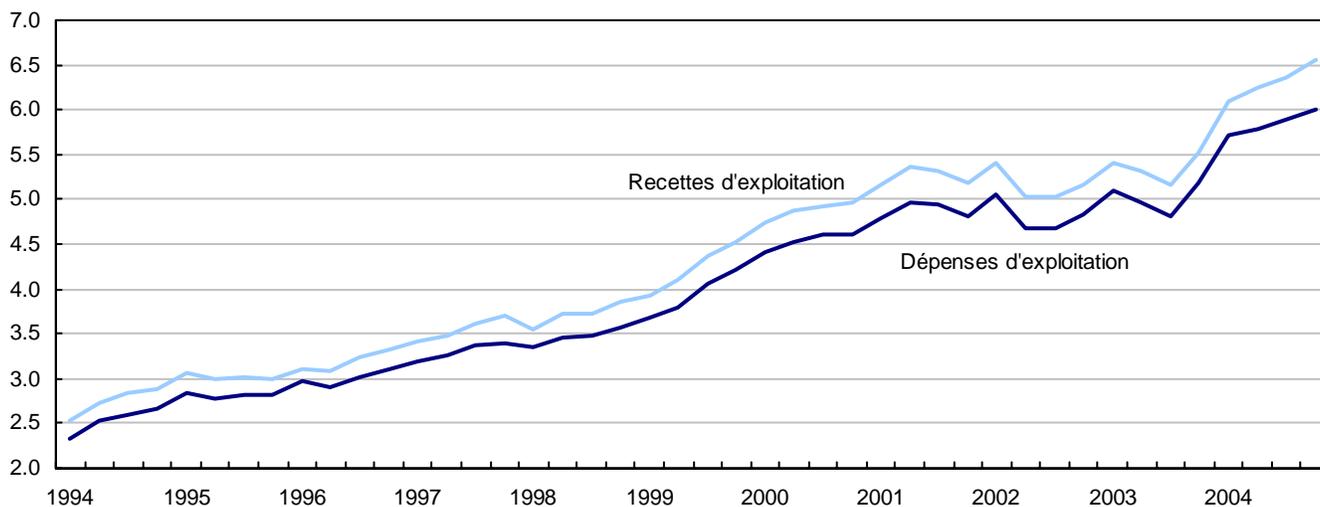
Le ratio d'exploitation trimestriel désaisonnalisé s'est constamment amélioré au cours de l'année 2004, passant de 0,94 au premier trimestre à 0,92 en fin d'année (voir la figure 2.2). Cela veut ainsi dire que pour chaque dollar de recettes, le bénéfice brut disponible a été de 8 cents. Notez

1. Pour les figures à venir, 1994 représente l'année de référence.

Figure 2.1

Recettes et dépenses d'exploitation (données désaisonnalisées), 1994 - 2004

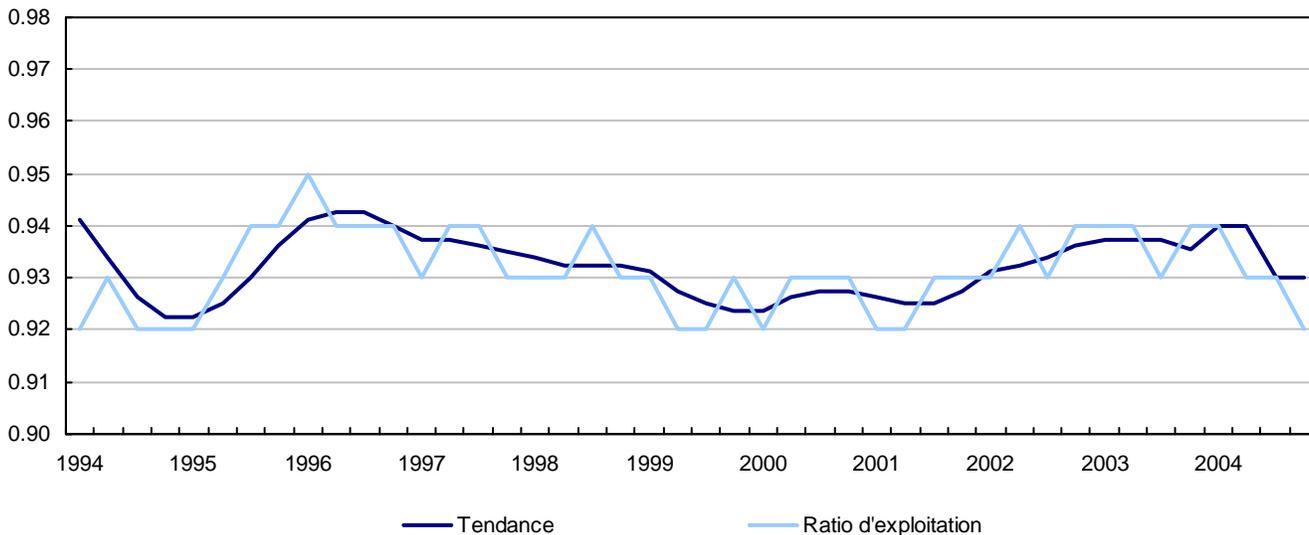
\$ milliard



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

Figure 2.2

Ratios d'exploitation trimestriels (données désaisonnalisées) et tendance, 1994 - 2004



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

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

qu'il nous faut retourner au deuxième trimestre de 2001 (un recul de 14 trimestres) pour observer ce ratio d'exploitation chez les transporteurs pour compte d'autrui.

1.2 Des différences observées selon la taille des transporteurs

Bien qu'ils ne comptaient que pour moins de 3 % du total des transporteurs ayant un revenu plus de 1 million de dollars, les principaux transporteurs (ceux dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) ont été

responsables de 29 % des recettes d'exploitation totales (voir la figure 2.3). Ils ont affiché un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé de 0,94.

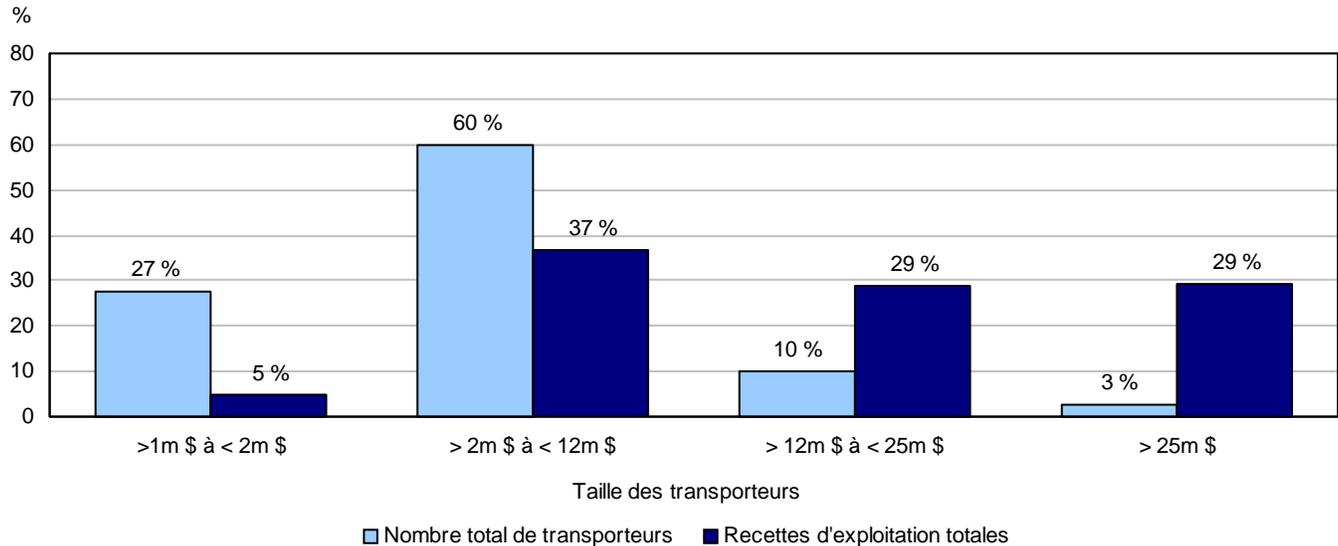
Représentant environ le cinquième des entreprises de camionnage représentées dans l'ETRM, les transporteurs dont recettes annuelles se situent entre 12 millions et 25 millions de dollars ont également été responsables de 29 % des recettes d'exploitation totales. Ils ont affiché un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé de 0,91.

Les transporteurs dont les recettes annuelles se situent entre 2 millions et 12 millions de dollars ont représenté la majorité des entreprises, avec 60 % du nombre total et ont été responsables de 37 % des recettes totales d'exploitation. Ils ont pour leur part affiché un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé de 0,92.

Enfin, les plus petits transporteurs, soit ceux dont les recettes annuelles se situent entre 1 million et 2 millions de dollars, ont constitué plus de 27 % du total des entreprises, mais totalisés seulement 5 % des recettes totales d'exploitation. Ils ont affiché un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé de 1,00.

Figure 2.3

Parts du nombre et des recettes d'exploitation selon la taille des transporteurs, 2004



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

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

D'une part, les activités de fret général ont généré 14,57 milliards de dollars de recettes, ce qui représente un peu plus de 60 % de l'ensemble des activités de transport des transporteurs pour compte d'autrui en 2004. De ce nombre, 70 % était attribuable au type de charge complète, contre 30 % pour le type de charge partielle. Parmi les autres principaux types de fret, on retrouvait le transport d'autres marchandises spécialisées avec 17 % des recettes totales, suivi du transport des liquides en vrac et du transport des produits secs en vrac avec respectivement 9 % et 6 % des recettes totales (voir le tableau 2.1).

En comparaison avec l'année dernière, on observe des hausses chez la totalité des principaux types de fret transporté. Parmi les plus importantes, on retrouve une hausse de 24 % chez le transport de liquides en vrac, de 21 % chez le fret général de charge partielle et de 17 % chez le transport d'autres marchandises spécialisées.

D'autre part, le camionnage sur de longues distances a représenté 57 % du nombre total d'entreprises et accaparé 78 % des recettes totales tirées du transport² (voir la figure 2.4). En moyenne, les transporteurs spécialisés dans ce segment ont ainsi affiché des recettes d'exploitation annuelles de 11,19 millions de dollars par transporteur et présenté un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé de 0,93.

Le camionnage local a représenté 43 % du nombre total d'entreprises tout en totalisant 22 % des recettes totales. En moyenne, les transporteurs issus de ce segment ont affiché des recettes d'exploitation annuelles d'environ 4,29 millions de dollars par transporteur et ont présenté un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé similaire de 0,93.

1.4 Fluctuation du rendement entre les types de transporteurs

Globalement depuis 1994, les transporteurs de marchandises spécialisées présentent un ratio d'exploitation non désaisonnalisé légèrement inférieur à celui des transporteurs de marchandises générales (voir la figure 2.5).

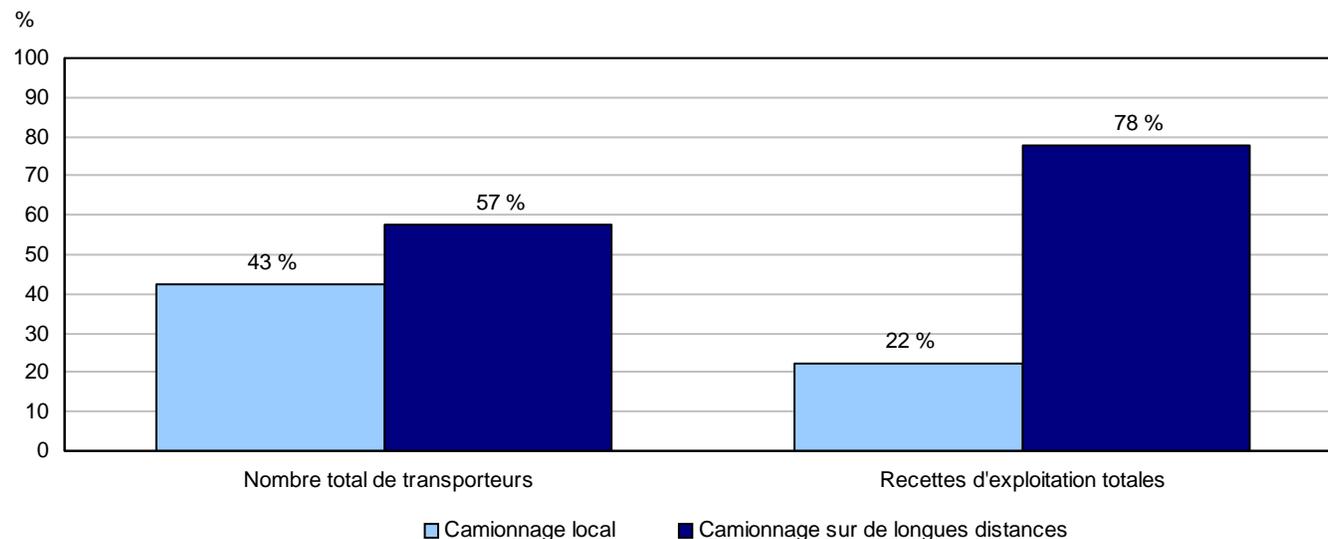
En 2004, les transporteurs de marchandises spécialisées ont commencé l'année avec un ratio d'exploitation de 0,94 au premier trimestre, puis ils ont vu leur situation s'améliorer de façon non négligeable, voyant alors leur ratio d'exploitation passé à 0,92. Or, après un léger recul à 0,93 lors du troisième trimestre, celui-ci termina l'année à 0,92.

Pour leur part, les transporteurs de marchandises générales ont affiché un ratio d'exploitation de 0,95 au premier trimestre. Par la suite, ce dernier s'est progressivement amélioré au cours de l'année, se fixant à 0,91 au quatrième trimestre.

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

Figure 2.4

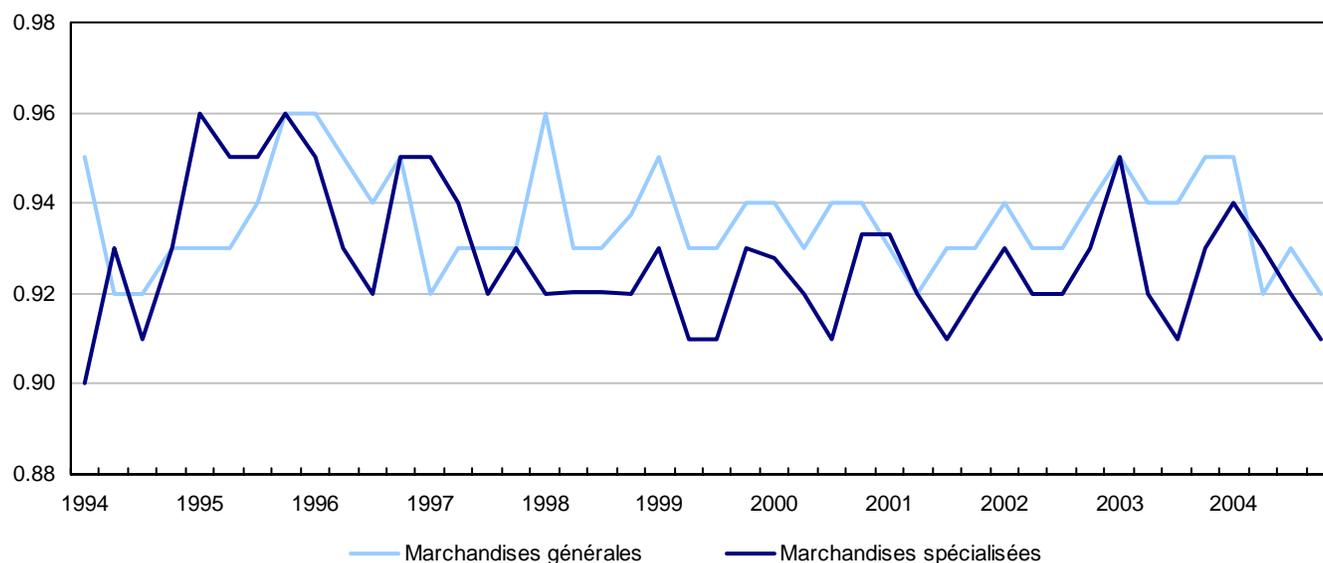
Parts du nombre et des recettes d'exploitation selon le type de camionnage, 2004



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

Figure 2.5

Tendance des ratios d'exploitation selon le type de transporteur, 1994-2004



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

1.5 Les recettes du camionnage national et transfrontalier ont connu une progression sensiblement similaire en 2004

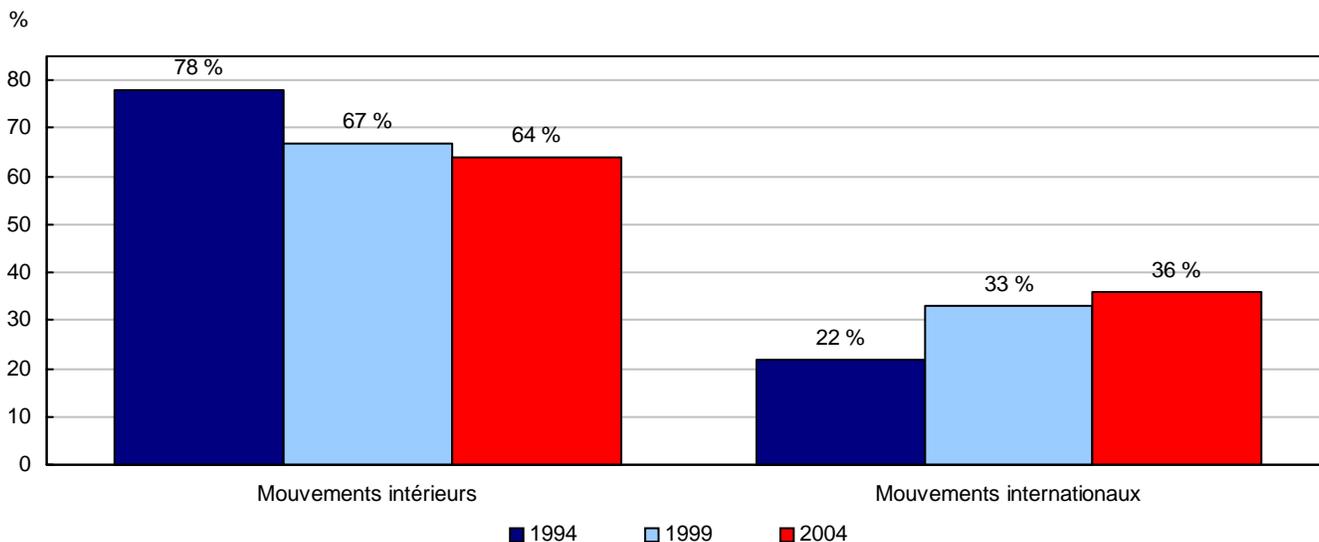
Les recettes tirées des mouvements de marchandises à l'intérieur du Canada ont totalisé 15,51 milliards de dollars en 2004, représentant 64 % du total des recettes tirées du transport par camion. Il s'agit d'une augmentation annuelle de 18 % par rapport à 2003. De cette somme, environ 65 % des recettes étaient attribuables aux mouvements à l'intérieur des provinces, alors que 35 % l'étaient plutôt aux mouvements entre les provinces.

L'activité transfrontalière entre le Canada, les États-Unis et le Mexique a continué de jouer un rôle clé. Les recettes provenant des mouvements internationaux de marchandises ont ainsi atteint 8,73 milliards de dollars, une augmentation de 18 % avec 2003. De façon plus détaillée, les mouvements de marchandises en provenance du Canada ont progressé de 15 %, alors que les mouvements de marchandises à destination du Canada ont crû de 21 %.

Depuis les dix dernières années, on constate que la part des recettes qui découlent des déplacements transfrontaliers internationaux a été en progression en regard à la part des recettes provenant des déplacements intérieurs au pays (voir la figure 2.6).

Figure 2.6

La part des mouvements intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1994-2004



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

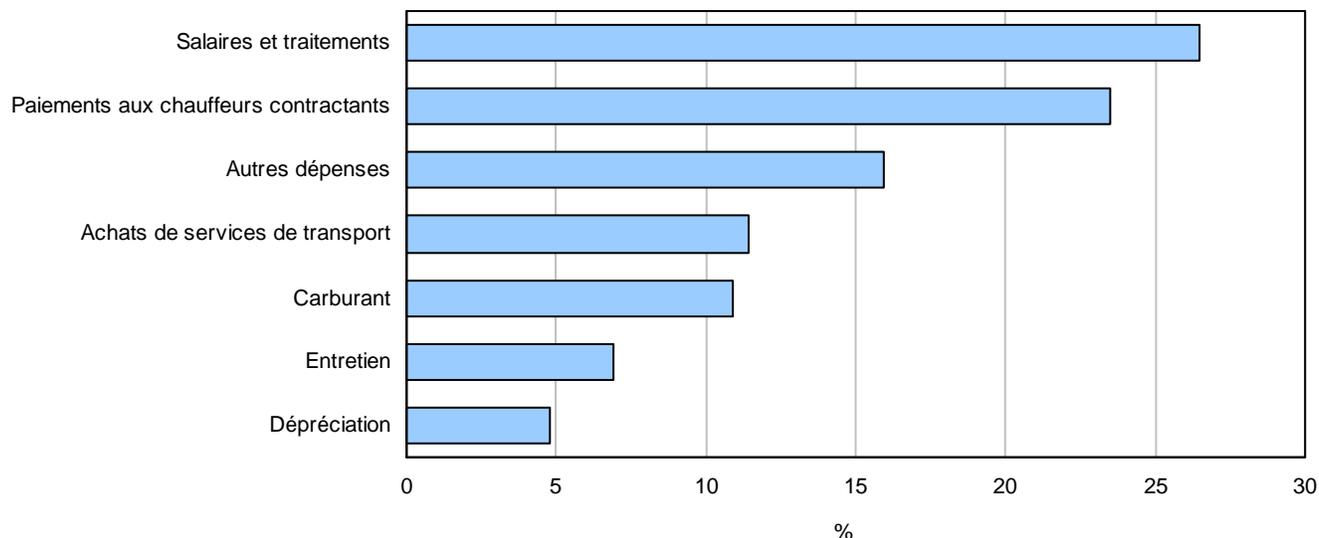
1.6 La majorité des postes de dépenses ont connu des augmentations en 2004

Dans l'ensemble, les salaires et traitements avec 27 % des dépenses totales et les paiements aux chauffeurs contractants avec 24 % des dépenses totales ont représenté les principales catégories de dépenses des transporteurs pour compte d'autrui (voir la figure 2.7). Toutefois, il est intéressant de noter que si l'on tient compte de la taille des entreprises, il existe quelques différences à ce niveau. Par exemple, on constate que chez les entreprises ayant les plus faibles recettes (celles dont les recettes annuelles se situent

entre 1 et 2 millions de dollars), les salaires et traitements représentaient une part considérable de leur budget d'exploitation avec 35 % de leurs dépenses totales, alors que les versements aux chauffeurs contractants représentaient seulement 10 % de leurs dépenses totales. À l'inverse, chez les principaux transporteurs (ceux dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars), les salaires et traitements représentaient un peu moins de 25 % des dépenses totales, alors que les paiements aux chauffeurs contractants représentaient environ 27 % des dépenses totales.

Figure 2.7

Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, 2004



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

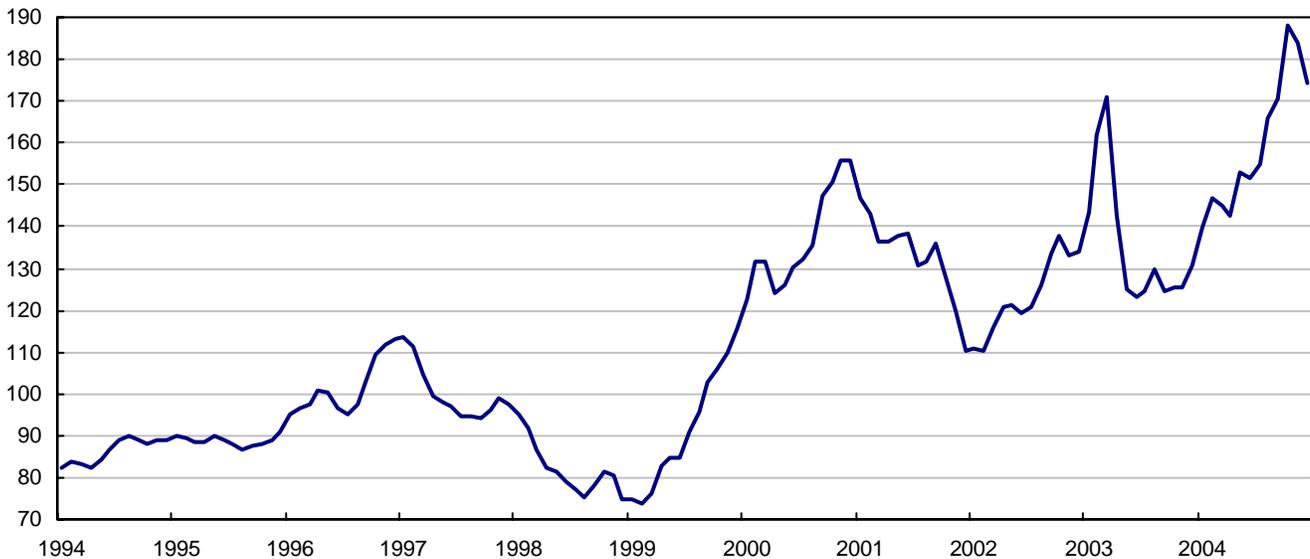
En comparaison avec l'année dernière, on retrouve parmi les plus importantes augmentations par transporteur, les dépenses d'entretien (+ 10 %), l'achat de service de transport (+ 7 %), les paiements aux chauffeurs contractants (+ 6 %), les autres dépenses (+ 5 %), les salaires et traitements (+ 3 %) et les dépenses en carburant (+ 3 %).

Par ailleurs, les fluctuations du prix du carburant ont continué d'être une source d'inquiétude pour les transporteurs en 2004. De fait, le prix du carburant diesel routier a augmenté au cours de la majeure partie de l'année, atteignant ainsi des nouveaux sommets depuis plus d'une décennie (voir la figure 2.8).

Figure 2.8

Indice des prix du carburant diesel (excluant les taxes et le transport) - mensuel, 1994-2004

Indice 1997=100



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

Tableau 2.1

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistique sommaire selon le trimestre, 2004 – Canada

	Trimestre			
	I	II	III	IV
	nombre			
Nombre de transporteurs enquêtés	782	766	768	770
Estimation du nombre total de transporteurs	3 260,0	3 186,0	3 115,0	3 225,0
	000,000 \$			
Recette et dépenses				
Fret général : Charge complète	2 534,2	2 555,2	2 556,3	2 524,8
Fret général : Charge partielle	1 105,2	1 133,7	1 077,2	1 078,6
Produits secs en vrac	306,8	345,5	361,9	356,5
Liquides en vrac	493,1	523,5	531,2	559,1
Déménagement d'articles ménagers	110,5	164,5	197,1	169,0
Produits forestiers	266,6	296,0	311,3	346,7
Autres marchandises spécialisées ¹	1 031,2	1 011,2	955,9	1 033,8
Autres recettes tirées du transport	55,9	71,5	94,9	82,8
Total des recettes tirées du transport	5 903,4	6 101,2	6 085,8	6 151,3
Autres recettes	261,4	205,8	226,1	211,8
Recettes totales d'exploitation	6 164,8	6 307,0	6 312,0	6 363,1
Salaires et traitements ²	1 548,6	1 548,7	1 543,2	1 550,2
Dépenses pour le carburant	1 389,8	1 335,7	1 373,7	1 374,3
Frais d'entretien et dépenses de garage	668,4	614,4	618,7	646,1
Paiements pour les chauffeurs contractants	398,9	399,7	411,3	407,2
Achats de service de transport ³	644,4	686,3	661,4	662,1
Dépréciation	275,8	283,8	278,1	280,9
Autres dépenses ⁴	916,4	950,9	949,9	912,4
Dépenses totales d'exploitation	5 842,3	5 819,4	5 836,3	5 833,2
Ratio d'exploitation	0,95	0,92	0,92	0,92
Données désaisonnalisées				
Recettes totales d'exploitation	6 088,2	6 238,9	6 348,4	6 560,8
Dépenses totales d'exploitation	5 724,6	5 783,0	5 900,3	6 008,2
Ratio d'exploitation	0,94	0,93	0,93	0,92
	nombre			
Emploi				
Conducteurs de la compagnie	80 239	81 705	83 109	81 549
Chauffeurs contractants	36 867	36 045	36 284	37 066
Nombre total de conducteurs	117 106	117 750	119 393	118 615
Employés de la compagnie	137 162	138 166	134 393	135 521
Véhicules motorisés				
Nombre de camions	11 567	15 675	13 640	11 762
Nombre de tracteurs routiers	71 945	68 811	67 482	65 106

1. Autres comprend la machinerie lourde, etc.

2. Comprend les avantages sociaux.

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

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

Tableau 2.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 2004⁵

Trimestre	Région de l'Atlantique				Québec				Ontario			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	nombre											
Nombre de transporteurs enquêtés	128	131	131	132	142	145	147	151	205	198	192	193
Estimation du nombre total de transporteurs	183	190	193	194	671	705	714	744	1 220	1 169	1 078	1 135
	000,000 \$											
Fret général : Charge complète	182,9	196,9	206,6	216,0	559,1	587,4	638,1	590,4	1 208,1	1 170,4	1 135,0	1 151,9
Fret général : Charge partielle	115,7	127,1	128,2	145,2	234,6	284,6	255,0	235,1	515,1	521,9	463,6	469,1
Produits secs en vrac	9,9	9,8	9,2	10,4	42,8	67,3	67,6	65,8	152,4	166,2	155,5	167,1
Liquides en vrac	12,0	15,9	11,5	12,7	118,6	63,4	71,9	59,6	120,3	173,3	206,7	173,1
Déménagement d'articles ménagers	8,4	12,6	13,5	9,0	16,1	24,5	27,6	24,4	51,0	76,4	87,9	76,1
Produits forestiers	27,1	32,8	29,6	30,4	76,3	115,2	115,1	154,3	42,9	49,6	59,6	51,4
Autres marchandises spécialisées ¹	59,9	76,0	60,3	70,6	146,0	129,1	131,5	159,4	331,2	341,7	321,5	328,9
Autres recettes tirées du transport	3,2	1,7	4,0	2,7	7,2	14,6	5,9	9,9	20,4	19,3	42,9	14,5
Total des recettes tirées du transport	419,1	472,8	462,8	497,0	1 200,7	1 286,1	1 312,7	1 298,8	2 441,5	2 518,8	2 472,7	2 432,1
Autres recettes	12,6	11,8	8,7	10,4	74,9	44,1	54,3	55,8	120,5	74,5	99,7	78,8
Recettes totales d'exploitation	431,7	484,6	471,5	507,4	1 275,7	1 330,2	1 367,0	1 354,6	2 562,0	2 593,3	2 572,4	2 510,9
Salaires et traitements ²	89,7	96,7	101,9	108,1	331,5	348,3	349,8	352,5	708,8	696,1	651,9	621,9
Dépenses pour le carburant	119,9	116,5	111,2	111,1	229,7	228,8	236,0	252,0	544,5	502,2	536,7	517,5
Frais d'entretien et dépenses de garage	33,8	37,5	40,3	43,7	166,4	155,6	158,1	164,9	292,9	264,2	251,9	264,4
Paiements pour les chauffeurs contractants	24,4	26,7	24,9	29,8	94,8	92,2	97,8	97,5	159,5	159,1	155,3	148,2
Achats de service de transport ³	54,5	74,0	65,6	79,3	125,2	123,3	136,4	122,9	252,2	292,2	295,3	300,1
Dépréciation	16,1	18,4	17,9	21,6	79,6	76,9	70,8	73,8	110,4	125,5	109,6	107,1
Autres dépenses ⁴	70,0	76,2	71,0	77,8	188,7	189,7	198,4	173,3	362,3	358,6	390,4	351,4
Dépenses totales d'exploitation	408,3	446,0	432,7	471,3	1 215,9	1 214,7	1 247,3	1 237,0	2 430,6	2 397,9	2 390,9	2 310,7
Ratio d'exploitation	0,95	0,92	0,92	0,93	0,95	0,91	0,91	0,91	0,95	0,92	0,93	0,92
	nombre											
Conducteurs de la compagnie	3 670	4 096	4 399	4 768	17 282	19 720	20 888	20 270	36 793	36 358	35 284	33 618
Chauffeurs contractants	3 198	2 912	2 846	2 887	6 301	6 720	6 543	6 867	13 884	13 680	13 980	14 340
Nombre total de conducteurs	6 868	7 007	7 245	7 655	23 583	26 440	27 431	27 137	50 677	50 038	49 264	47 958

Voir notes à la fin de ce tableau.

Tableau 2.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 2004⁵ – fin

Trimestre	Prairies				Colombie-Britannique et les Territoires				Canada			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	nombre											
Nombre de transporteurs enquêtés	215	207	210	209	92	85	88	85	782	766	768	770
Estimation du nombre total de transporteurs	775	741	749	771	412	381	381	381	3 260	3 186	3 115	3 225
	000,000 \$											
Fret général : charge complète	449,5	451,9	417,4	408,7	134,6	148,6	159,2	157,7	2 534,2	2 555,2	2 556,4	2 524,8
Fret général : charge partielle	193,3	160,2	179,1	193,7	46,5	39,8	51,3	35,5	1 105,2	1 133,7	1 077,2	1 078,6
Produits secs en vrac	79,3	82,3	109,0	95,0	22,4	20,0	20,7	18,3	306,8	345,5	361,9	356,5
Liquides en vrac	205,6	217,2	181,5	239,7	36,6	53,8	59,6	74,0	493,1	523,5	531,2	559,1
Déménagement d'articles ménagers	16,8	23,9	30,0	34,5	18,1	27,1	38,0	24,9	110,5	164,5	197,1	169,0
Produits forestiers	66,9	45,7	52,5	47,6	53,3	52,7	54,6	62,9	266,6	296,0	311,3	346,7
Autres marchandises spécialisées ¹	304,6	271,8	299,3	312,6	189,6	192,6	143,2	162,4	1 031,2	1 011,2	955,9	1 033,8
Autres recettes tirées du transport	19,8	25,0	26,1	39,2	5,2	10,9	16,1	16,4	55,9	71,5	94,9	82,8
Total des recettes tirées du transport	1 335,9	1 277,9	1 295,0	1 371,2	506,3	545,5	542,7	552,2	5 903,4	6 101,2	6 085,8	6 151,3
Autres recettes	44,5	52,2	48,1	48,5	8,8	23,2	15,3	18,3	261,3	205,8	226,1	211,9
Recettes totales d'exploitation	1 380,3	1 330,1	1 343,0	1 419,7	515,1	568,7	558,0	570,5	6 164,8	6 307,0	6 312,0	6 363,1
Salaires et traitements ²	318,1	310,4	327,3	355,5	100,4	97,2	112,3	112,2	1 548,6	1 548,7	1 543,2	1 550,2
Dépenses pour le carburant	345,9	321,6	325,1	327,0	149,9	166,5	164,8	166,6	1 389,8	1 335,7	1 373,7	1 374,3
Frais d'entretien et dépenses de garage	134,6	117,5	125,8	132,6	40,7	39,6	42,7	40,6	668,4	614,4	618,7	646,2
Paiements pour les chauffeurs contractants	87,5	91,1	100,5	99,3	32,6	30,6	32,8	32,4	398,9	399,7	411,3	407,2
Achats de service de transport ³	153,5	132,8	99,4	101,8	59,0	64,0	64,8	58,0	644,4	686,3	661,4	662,1
Dépréciation	52,5	48,8	65,4	59,0	17,3	14,3	14,5	19,3	275,8	283,8	278,1	280,9
Autres dépenses ⁴	208,5	212,2	200,2	210,5	86,9	114,2	90,0	99,5	916,4	950,9	949,9	912,4
Dépenses totales d'exploitation	1 300,7	1 234,4	1 243,6	1 285,7	486,9	526,4	521,8	528,6	5 842,3	5 819,4	5 836,3	5 833,2
Ratio d'exploitation	0,94	0,93	0,93	0,91	0,95	0,93	0,94	0,93	0,95	0,92	0,92	0,92
	nombre											
Conducteurs de la compagnie	17 254	16 829	16 840	17 695	5 240	4 702	5 698	5 199	80 239	81 705	83 109	81 549
Chauffeurs contractants	9 066	8 566	8 845	8 492	4 418	4 168	4 068	4 480	36 867	36 045	36 284	37 066
Nombre total de conducteurs	26 320	25 395	25 685	26 187	9 657	8 870	9 766	9 679	117 106	117 750	119 392	118 615

1. Autres comprend la machinerie lourde, etc.

2. Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, par trimestre, 2004⁴

	Trimestre I			Trimestre II		
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total
	nombre					
Nombre de transporteurs enquêtés	355	427	782	343	423	766
Estimation du nombre total de transporteurs	1 669	1 591	3 260	1 597	1 589	3 186
	000,000 \$					
Recettes totales d'exploitation	3 871,5	2 293,3	6 164,8	3 868,5	2 438,5	6 307,0
Salaires et traitements ¹	1 005,3	543,3	1 548,6	981,6	567,1	1 548,7
Dépenses pour les chauffeurs contractants	856,3	533,5	1 389,8	793,0	542,7	1 335,7
Dépenses pour le carburant	437,5	231,0	668,4	389,1	225,3	614,4
Dépenses d'entretien	226,3	172,7	398,9	209,5	190,2	399,7
Dépréciation	166,7	109,1	275,8	171,5	112,3	283,8
Achats de service de transport ²	443,6	200,7	644,4	464,6	221,7	686,3
Autres dépenses ³	540,9	375,6	916,4	548,1	402,7	950,9
Dépenses totales d'exploitation	3 676,5	2 165,8	5 842,3	3 557,5	2 262,0	5 819,4
Operating Ratio	0,95	0,94	0,95	0,92	0,93	0,92
	nombre					
Conducteurs de la compagnie	50 382	29 857	80 239	50 867	30 838	81 705
Chauffeurs contractants	22 819	14 048	36 867	22 037	14 008	36 045
Nombre total de conducteurs	73 201	43 905	117 106	72 903	44 846	117 750

Voir notes à la fin de ce tableau.

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, par trimestre, 2004⁴ – fin

	Trimestre III			Trimestre IV		
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total
	nombre					
Nombre de transporteurs enquêtés	338	430	768	336	434	770
Estimation du nombre total de transporteurs	1 570	1 544	3 115	1 586	1 639	3 225
	000,000 \$					
Recettes totales d'exploitation	3 740,6	2 571,3	6 312,0	3 793,0	2 570,1	6 363,1
Salaires et traitements ¹	930,1	613,1	1 543,2	909,7	640,5	1 550,2
Dépenses pour les chauffeurs contractants	807,7	566,1	1 373,7	822,9	551,3	1 374,3
Dépenses pour le carburant	371,1	247,6	618,7	389,1	257,0	646,2
Dépenses d'entretien	198,2	213,2	411,3	199,9	207,3	407,2
Dépréciation	150,6	127,5	278,1	153,4	127,5	280,9
Achats de service de transport ²	488,2	173,2	661,4	482,4	179,7	662,1
Autres dépenses ³	522,3	427,6	949,9	531,9	380,5	912,4
Dépenses totales d'exploitation	3 468,1	2 368,3	5 836,3	3 489,3	2 343,9	5 833,2
Ratio d'exploitation	0,93	0,92	0,92	0,92	0,91	0,92
	nombre					
Conducteurs de la compagnie	49 649	33 460	83 109	47 236	34 314	81 549
Chauffeurs contractants	21 824	14 460	36 284	22 782	14 284	37 066
Nombre total de conducteurs	71 472	47 920	119 392	70 018	48 598	118 615

1. Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Tableau 2.4

Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 2004

	Trimestre			
	I	II	III	IV
	nombre			
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	782	766	768	770
Nombre estimatif de transporteurs	3 260	3 186	3 115	3 225
	000,000 \$			
Recettes d'exploitation				
Intérieur				
Intraprovinciaux	2 310,2	2 509,9	2 583,5	2 636,4
Interprovinciaux	1 337,6	1 360,1	1 374,0	1 398,2
Trafic intérieur	3 647,9	3 870,1	3 957,5	4 034,7
Internationaux				
À destination du Canada	1 136,8	1 148,8	1 123,8	1 086,3
En provenance du Canada	1 118,7	1 081,9	1 004,5	1 030,3
Total – Internationaux	2 255,5	2 230,7	2 128,3	2 116,6
Total – Autre	0,0	0,4	0,0	0,0
Recettes tirées du transport	5 903,4	6 101,2	6 085,8	6 151,3
Autres recettes	261,3	205,8	226,1	211,9
Total – Recettes d'exploitation	6 164,8	6 307,0	6 312,0	6 363,1

Partie 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2004

En 2004, la taille estimée de la population (supplément annuel T5) a atteint 3 114 transporteurs comparativement à 2 894 en 2003, une hausse de 7,6 %.

2.1 Une amélioration continue de la rentabilité

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, dans l'ensemble, connu une amélioration de leur rentabilité en 2004. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 1,5 milliard de dollars (des recettes totales de 24,0 milliards de dollars et des dépenses totales de 22,6 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation a aussi été supérieure à celle enregistrée l'an dernier passant de 4,4 % à 6,1 % (voir le tableau 2.5).

Toutes les régions ont vu leurs marges bénéficiaires d'exploitation augmentées. Les hausses les plus marquées ont été enregistrées dans les Territoires (+ 8,0 %) et les Prairies (+ 2,3 %). Par ailleurs, tous les genres d'activités ont également présenté des augmentations, à l'exception des déménageurs (- 0,4 %). Parmi les plus importantes hausses, on retrouve le transport d'autres marchandises spécialisées (+ 2,9 %) et les produits forestiers (+ 2,5 %) (voir les tableaux 2.6 et 2.7 et la figure 2.8).

La marge bénéficiaire des transporteurs de tous les groupes de revenu s'est également accrue. Entre autres, les transporteurs ayant des recettes annuelles se situant entre cinq et douze millions de dollars ont connu la plus forte hausse avec 2,6 %, alors que les principaux transporteurs (ceux ayant plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles) ont affiché la plus faible hausse avec 0,6 % (voir le tableau 2.9).

2.2 Solvabilité à court terme

La performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui a été marquée par l'amélioration de plusieurs postes du bilan. L'actif total a atteint 12,0 milliards de dollars, soit une hausse de 20,0 %, alors que l'actif total par transporteur a augmenté de 11,5 %.

Par ailleurs, le passif total s'est chiffré à 7,9 milliards de dollars, une hausse par transporteur de 12,3 % par rapport à 2003. La proportion de la dette à long terme dans le passif total s'est établie à 45,5 %. La participation des actionnaires a atteint 4,1 milliards de dollars en 2004 comparativement à 3,4 milliards en 2003.

Les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché une plus faible solvabilité à court terme, le ratio du fonds de roulement passant à 1,12 comparativement à 1,14 en 2003. Entre 2003 et 2004, le ratio du fonds de roulement a régressé pour les transporteurs de liquide en vrac, d'autres marchandises spécialisées et de produits forestiers, alors qu'il était en hausse pour tous les trois autres types de transporteur.

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

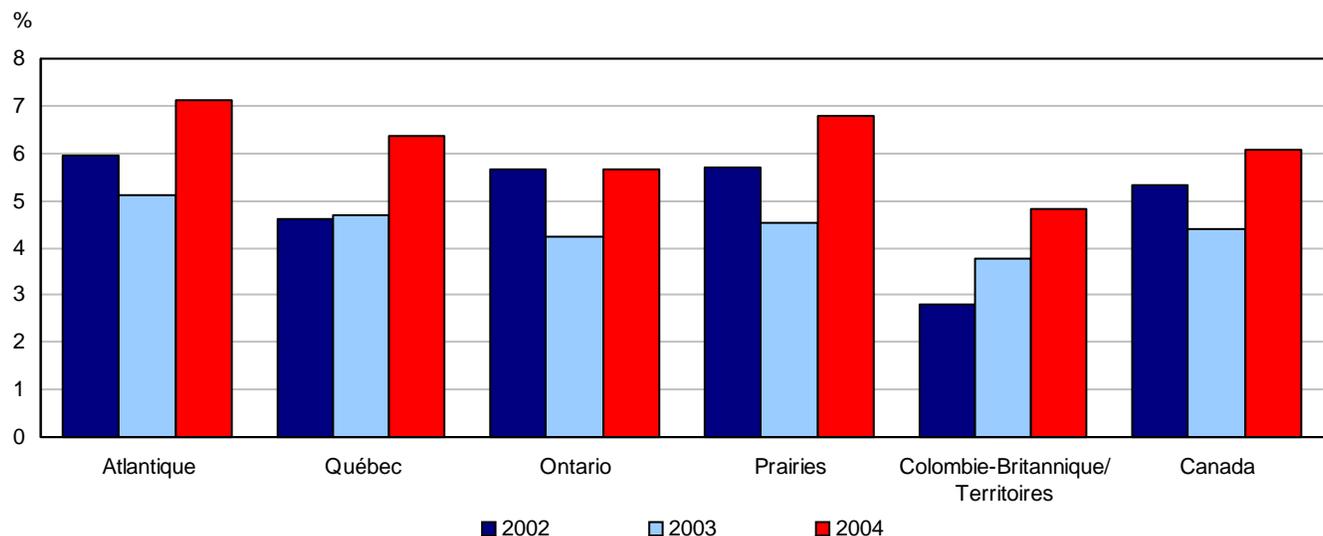
Enfin, la solvabilité à court terme a été en baisse dans toutes les régions, à l'exception du Québec et de l'Ontario (voir les tableaux 2.6, 2.7 et 2.9).

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, est restée inchangée à 0,47. Les résultats ont varié d'une région à l'autre, oscillant entre 0,37 pour la région de l'Atlantique à

Figure 2.9

Marges bénéficiaires selon la région



Source : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises.

0,52 dans les Prairies. Dans les territoires, le ratio a été exceptionnellement élevé à 0,70. Globalement, ce ratio a augmenté pour toutes les régions, à l'exception du Québec et de l'Ontario. Le ratio a augmenté pour toutes les activités, à l'exception du transport des liquides en vrac et des produits secs en vrac. Le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires était sensiblement moins élevé chez les transporteurs locaux (0,45) que chez les transporteurs de longues distances (0,48) (voir les tableaux 2.5, 2.6, 2.7 et 2.8).

2.4 L'effet de levier demeure positif

En 2004, à 16,6 % (résultat similaire à 2003), le rendement de l'avoir demeure plus élevé que le rendement des capitaux utilisés de 15,7 %. Cela signifie que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré et ce, pour une huitième année consécutive, un rendement sur l'avoir supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés, ce qui leur donne une plus grande marge de manœuvre pour le financement de leurs activités. Sur le plan régional, le rendement sur l'avoir a été plus élevé que le rendement des capitaux utilisés dans toutes les régions, à l'exception de la Colombie Britannique et des Territoires. Selon le type d'activité, l'effet de levier a été favorable pour tous les types de transport, à l'exception des autres marchandises spécialisées. Selon la taille des entreprises, l'effet de levier a aussi été favorable pour l'ensemble des groupes de revenus, hormis les transporteurs dont les recettes annuelles se situaient entre douze et vingt-cinq millions de dollars (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 2004, la quantité de matériel en service totalisait 184 733 unités, soit une moyenne de 59 par transporteur. De façon plus détaillée, la quantité de matériel possédé a augmenté, passant de 133 272 unités à 150 015 unités, alors que la quantité de matériel loué a légèrement diminué, passant de 35 798 unités en 2003 à 34 717 unités en 2004. La proportion du matériel en service loué a ainsi diminué, passant de 21 % à 19 %.

Selon le genre d'activité, les données montrent que les unités de matériel en services louées (semi-remorques et autre matériel) représentaient 21 % de la flotte chez les transporteurs de marchandises générales, mais seulement 15 % chez les transporteurs de marchandises spécialisées.

Enfin, les fourgons / semi-remorques non-thermiques représentaient l'équipement le plus populaire chez les transporteurs de marchandises générales avec 63 % de l'équipement total, contre plutôt 20 % chez les transporteurs de marchandises spécialisées (voir le tableau 2.11).

Tableau 2.5

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques financières¹, 2000-2004

	2000	2001	2002	2003	2004
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	765	724	793	748	752
Nombre estimatif de transporteurs	2 831	2 838	2 909	2 894	3 114
Bilan	000,000 \$				
Actifs à court terme	3 548,5	3 843,1	3 935,2	4 010,2	4 806,2
Passifs à court terme	3 046,2	3 126,8	3 315,0	3 528,8	4 307,8
Fonds de roulement	502,3	716,3	620,2	481,3	498,4
Actifs à long terme	5 826,5	6 124,8	6 281,4	5 978,1	7 176,8
Actif net	6 328,8	6 841,1	6 901,7	6 459,4	7 675,1
Passifs à long terme	3 262,2	3 444,1	3 384,0	3 014,6	3 598,8
Avoir des actionnaires	3 066,0	3 397,0	3 517,7	3 444,9	4 076,4
Capitaux employés à long terme	6 328,2	6 841,1	6 901,7	6 459,4	7 675,1
État des revenus et dépenses	000,000 \$				
Recettes d'exploitation	17 601,9	19 524,9	19 341,3	20 505,2	24 010,8
Dépenses d'exploitation	16 672,0	18 405,8	18 317,1	19 600,1	22 550,6
Recettes nettes d'exploitation	929,9	1 119,0	1 024,2	905,1	1 460,3
Autres recettes	555,8	464,0	476,9	603,2	866,3
Autres dépenses	734,1	762,5	597,6	729,8	1 355,5
Autres recettes nettes	-183,2	-298,8	-120,6	-126,5	-489,2
Recettes nettes avant impôt	746,6	820,2	903,6	778,4	975,3
Provisions pour impôt sur le revenu	201,5	192,8	183,5	205,2	298,5
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	545,2	627,4	720,2	573,2	676,8
Gains / pertes extraordinaires	21,8	96,2	9,4	9,2	8,6
Recettes nettes	523,4	531,2	710,7	564,1	668,2
Ratios financiers					
Rentabilité					
Marge bénéficiaire d'exploitation %	5,28	5,73	5,30	4,41	6,08
Ratio d'exploitation	0,95	0,94	0,95	0,96	0,94
Rendement de l'actif %	5,82	6,29	7,05	5,74	5,65
Levier financier					
Rendement de l'avoir %	17,78	18,47	20,47	16,64	16,60
Rendement des capitaux employés %	14,84	15,57	16,38	16,17	15,69
Ratio de couverture des intérêts	4,88	4,34	4,98	3,92	5,25
Solvabilité					
Ratio du fonds de roulement	1,16	1,23	1,19	1,14	1,12
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,52	0,50	0,49	0,47	0,47

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

Tableau 2.6

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par région, 2004

	Canada	Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Territoires
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	752	119	153	192	206	75	7
Nombre estimatif de transporteurs	3 114	180	741	1 107	720	358	7
Bilan	000,000 \$						
Actifs à court terme	4 806,2	365,7	980,4	1 836,6	1 244,3	358,3	20,9
Passifs à court terme	4 307,8	318,5	894,2	1 685,1	1 063,0	321,3	25,7
Fonds de roulement	498,4	47,2	86,2	151,5	181,3	36,9	-4,7
Actifs à long terme	7 176,8	531,9	1 774,4	2 780,1	1 653,8	395,7	40,9
Actif net	7 675,1	579,1	1 860,5	2 931,6	1 835,1	432,6	36,2
Passifs à long terme	3 598,8	213,7	852,4	1 345,3	961,2	201,0	25,2
Avoir des actionnaires	4 076,4	365,4	1 008,1	1 586,3	873,9	231,6	11,0
Capitaux employés à long terme	7 675,1	579,1	1 860,5	2 931,6	1 835,1	432,6	36,2
État des revenus et dépenses	000,000 \$						
Recettes d'exploitation	24 010,8	1 779,4	5 146,7	9 769,1	5 190,0	2 035,4	90,3
Dépenses d'exploitation	22 550,6	1 652,4	4 819,8	9 216,3	4 838,6	1 942,4	81,0
Recettes nettes d'exploitation	1 460,3	126,9	326,9	552,8	351,4	92,9	9,3
Autres recettes	866,3	15,5	209,4	266,3	331,5	30,1	13,5
Autres dépenses	1 355,5	53,8	316,0	500,7	397,9	69,0	18,0
Autres recettes nettes	-489,2	-38,3	-106,6	-234,4	-66,4	-38,9	-4,5
Recettes nettes avant impôt	975,3	88,7	220,3	318,4	289,2	54,0	4,8
Provisions pour impôt sur le revenu	298,5	18,7	53,2	85,3	117,4	19,8	4,1
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	676,8	70,0	167,1	233,0	171,8	34,2	0,7
Gains / pertes extraordinaires	8,6	0,1	0,0	2,1	6,3	0,1	0,0
Recettes nettes	668,2	69,9	167,0	230,9	165,5	34,1	0,7
Ratios financiers							
Rentabilité							
Marge bénéficiaire d'exploitation %	6,08	7,13	6,35	5,66	6,77	4,57	10,32
Ratio d'exploitation	0,94	0,93	0,94	0,94	0,93	0,95	0,90
Rendement de l'actif %	5,65	7,80	6,06	5,05	5,93	4,53	1,19
Levier financier							
Rendement de l'avoir %	16,60	19,15	16,57	14,69	19,66	14,75	6,72
Rendement des capitaux employés %	15,69	17,13	15,14	14,39	17,79	16,02	16,66
Ratio de couverture des intérêts	5,25	9,43	4,58	4,08	8,77	4,53	4,98
Solvabilité							
Ratio du fonds de roulement	1,12	1,15	1,10	1,09	1,17	1,11	0,82
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,47	0,37	0,46	0,46	0,52	0,46	0,70

Tableau 2.7

Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2004

	Marchandises générales	Démé- nageurs	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises spécialisées	Toutes les industries
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	335	75	76	73	42	151	752
Estimation du nombre total de transporteurs	1 573	227	308	280	208	517	3 114
Bilan	000,000 \$						
Actifs à court terme	2 728,3	168,4	656,5	348,1	166,7	738,1	4 806,2
Passifs à court terme	2 535,7	108,2	594,5	271,5	173,9	624,0	4 307,8
Fonds de roulement	192,6	60,2	62,0	76,6	-7,2	114,2	498,4
Actifs à long terme	3 833,8	161,8	1 047,4	690,4	353,6	1 089,7	7 176,8
Actif net	4 026,4	222,0	1 109,4	767,1	346,4	1 203,9	7 675,1
Passifs à long terme	1 852,7	91,5	581,8	356,2	154,8	561,7	3 598,8
Avoir des actionnaires	2 173,7	130,4	527,6	410,9	191,6	642,2	4 076,4
Capitaux employés à long terme	4 026,4	222,0	1 109,4	767,1	346,4	1 203,9	7 675,1
État des revenus et dépenses	000,000 \$						
Recettes d'exploitation	14 351,9	708,2	2 122,6	1 589,5	1 058,0	4 180,6	24 010,8
Dépenses d'exploitation	13 584,3	689,8	1 943,6	1 463,3	993,1	3 876,5	22 550,6
Recettes nettes d'exploitation	767,7	18,4	179,0	126,1	65,0	304,1	1 460,3
Autres recettes	480,3	29,1	200,1	24,4	17,9	114,4	866,3
Autres dépenses	711,7	21,4	257,3	88,5	64,1	212,6	1 355,5
Autres recettes nettes	-231,3	7,8	-57,2	-64,1	-46,1	-98,2	-489,2
Recettes nettes avant impôt sur le revenu	536,4	26,2	121,8	62,0	18,8	210,1	975,3
Provisions pour impôt sur le revenu	142,8	5,4	41,6	-0,7	-1,5	111,0	298,5
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	393,6	20,8	80,2	62,8	20,4	99,1	676,8
Gains / pertes extraordinaires	2,1	0,0	0,1	0,2	0,0	6,1	8,6
Recettes nettes	391,4	20,7	80,1	62,6	20,4	93,0	668,2
Ratios financiers							
Rentabilité							
Marge bénéficiaire d'exploitation %	5,35	2,60	8,43	7,94	6,14	7,27	6,08
Ratio d'exploitation	0,95	0,97	0,92	0,92	0,94	0,93	0,94
Rendement de l'actif %	6,00	6,29	4,71	6,04	3,92	5,42	5,65
Levier financier							
Rendement de l'avoir %	18,11	15,93	15,20	15,28	10,63	15,44	16,60
Rendement des capitaux employés %	16,17	14,42	13,34	10,83	8,95	21,57	15,69
Ratio de couverture des intérêts	5,68	5,51	5,64	3,95	2,55	5,25	5,25
Solvabilité							
Ratio du fonds de roulement	1,08	1,56	1,10	1,28	0,96	1,18	1,12
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,46	0,41	0,52	0,46	0,45	0,47	0,47

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon le camionnage local et de longues distances et selon le genre d'activité, 2004

	Local				
	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises spécialisées
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	78	37	25	19	26
Nombre estimatif de transporteurs	464	205	159	122	156
Bilan	000,000 \$				
Actifs à court terme	347,7	223,4	95,8	77,7	122,3
Passifs à court terme	319,7	202,1	75,1	76,0	64,9
Fonds de roulement	28,0	21,3	20,7	1,7	57,4
Actifs à long terme	448,8	392,1	200,2	128,3	157,5
Actif net	476,8	413,4	220,9	130,1	214,9
Passifs à long terme	239,1	167,0	74,9	61,1	106,6
Avoir des actionnaires	237,6	246,4	145,9	69,0	108,3
Capitaux employés à long terme	476,8	413,4	220,9	130,1	214,9
État des revenus et dépenses	000,000 \$				
Recettes d'exploitation	2 152,4	991,1	408,3	435,0	883,4
Dépenses d'exploitation	2 038,2	899,6	377,2	402,5	837,7
Recettes nettes d'exploitation	114,2	91,5	31,1	32,5	45,8
Autres recettes	50,4	22,5	7,0	14,0	18,3
Autres dépenses	99,2	49,0	21,8	37,0	29,8
Autres recettes nettes	-48,8	-26,5	-14,8	-22,9	-11,6
Recettes nettes avant impôt	65,4	65,0	16,3	9,6	38,4
Provisions pour impôt sur le revenu	22,5	29,3	-7,5	-3,3	43,7
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	42,8	35,6	23,8	12,9	-5,3
Gains / pertes extraordinaires	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Recettes nettes	42,1	35,6	23,8	12,9	-5,3
Ratios financiers					
Rentabilité					
Marge bénéficiaire d'exploitation %	5,31	9,23	7,61	7,47	5,18
Ratio d'exploitation	0,95	0,91	0,92	0,93	0,95
Rendement de l'actif %	5,38	5,78	8,03	6,26	-1,90
Levier financier					
Rendement de l'avoir %	18,03	14,45	16,28	18,70	-4,92
Rendement des capitaux employés %	17,18	18,43	9,61	11,36	23,55
Ratio de couverture des intérêts	4,95	6,79	4,26	2,84	4,15
Solvabilité					
Ratio du fonds de roulement	1,09	1,11	1,28	1,02	1,89
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,50	0,40	0,34	0,47	0,50

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon le camionnage local et de longues distances et selon le genre d'activité, 2004 – fin

	Longues distances					
	Marchandises générales (CP)	Marchandises générales (CC)	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises spécialisées
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	196	61	39	48	23	125
Nombre estimatif de transporteurs	928	181	104	121	86	362
Bilan	000,000 \$					
Actifs à court terme	1 641,7	738,9	433,1	252,3	89,0	615,9
Passifs à court terme	1 578,9	637,1	392,4	196,3	98,0	559,1
Fonds de roulement	62,8	101,9	40,7	56,0	-8,9	56,8
Actifs à long terme	2 309,0	1 076,1	655,3	490,2	225,3	932,2
Actif net	2 371,7	1 178,0	696,0	546,2	216,4	989,0
Passifs à long terme	1 187,7	425,9	414,8	281,2	93,7	455,1
Avoir des actionnaires	1 184,0	752,0	281,1	265,0	122,7	533,9
Capitaux employés à long terme	2 371,7	1 178,0	696,0	546,2	216,4	989,0
État des revenus et dépenses	000,000 \$					
Recettes d'exploitation	8 592,5	3 607,1	1 131,5	1 181,2	623,0	3 297,2
Dépenses d'exploitation	8 140,4	3 405,6	1 044,0	1 086,1	590,6	3 038,9
Recettes nettes d'exploitation	452,1	201,4	87,5	95,1	32,5	258,3
Autres recettes	301,9	128,1	177,5	17,5	3,9	96,1
Autres dépenses	458,8	153,6	208,2	66,7	27,1	182,7
Autres recettes nettes	-156,9	-25,5	-30,7	-49,3	-23,2	-86,6
Recettes nettes avant impôt	295,1	175,9	56,8	45,8	9,3	171,7
Provisions pour impôt sur le revenu	82,3	38,0	12,2	6,8	1,8	67,3
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	212,8	137,9	44,6	39,0	7,5	104,5
Gains / pertes extraordinaires	1,4	0,0	0,1	0,2	0,0	6,1
Recettes nettes	211,4	137,9	44,5	38,8	7,5	98,4
Ratios financiers						
Rentabilité						
Marge bénéficiaire d'exploitation %	5,26	5,58	7,73	8,05	5,21	7,84
Ratio d'exploitation	0,95	0,94	0,92	0,92	0,95	0,92
Rendement de l'actif %	5,39	7,60	4,10	5,25	2,38	6,75
Levier financier						
Rendement de l'avoir %	17,98	18,34	15,86	14,72	6,10	19,56
Rendement des capitaux employés %	15,35	17,39	10,32	11,32	7,50	21,14
Ratio de couverture des intérêts	5,28	7,07	4,79	3,86	2,33	5,60
Solvabilité						
Ratio du fonds de roulement	1,04	1,16	1,10	1,29	0,91	1,10
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,50	0,36	0,60	0,51	0,43	0,46

Tableau 2.9

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la taille des recettes, 2004

	≥ 1m \$ à < 2m \$	≥ 2m \$ à < 5m \$	≥ 5m \$ à < 12m \$	≥ 12m \$ à < 25m \$	≥ 25m \$
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	154	183	170	165	80
Nombre estimatif de transporteurs	940	1 139	667	288	80
Bilan	000,000 \$				
Actifs à court terme	261,9	697,6	1 053,2	1 274,3	1 519,2
Passifs à court terme	256,7	518,2	924,7	1 109,8	1 498,5
Fonds de roulement	5,2	179,4	128,5	164,5	20,7
Actifs à long terme	477,3	1 054,7	1 391,6	1 948,2	2 304,9
Actif net	482,5	1 234,1	1 520,2	2 112,7	2 325,7
Passifs à long terme	215,3	547,7	721,7	949,2	1 164,8
Avoir des actionnaires	267,2	686,4	798,5	1 163,5	1 160,8
Capitaux employés à long terme	482,5	1 234,1	1 520,2	2 112,7	2 325,7
État des revenus et dépenses	000,000 \$				
Recettes d'exploitation	1 353,2	3 635,3	5 293,8	6 409,0	7 319,5
Dépenses d'exploitation	1 255,4	3 385,5	4 929,9	6 018,2	6 961,5
Recettes nettes d'exploitation	97,8	249,8	363,9	390,8	358,0
Autres recettes	35,3	102,9	117,2	243,7	367,2
Autres dépenses	80,4	214,7	271,0	340,5	448,9
Autres recettes nettes	-45,1	-111,8	-153,8	-96,8	-81,7
Recettes nettes avant impôt	52,7	138,0	214,3	294,0	276,3
Provisions pour impôt sur le revenu	4,4	32,7	47,9	133,5	79,9
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	48,3	105,3	166,4	160,5	196,3
Gains / pertes extraordinaires	0,1	0,5	0,4	0,2	7,4
Recettes nettes	48,2	104,9	166,0	160,3	188,9
Ratios financiers					
Rentabilité					
Marge bénéficiaire d'exploitation %	7,23	6,87	6,87	6,10	4,89
Ratio d'exploitation	0,93	0,93	0,93	0,94	0,95
Rendement de l'actif %	6,53	6,01	6,81	4,98	5,13
Levier financier					
Rendement de l'avoir %	18,06	15,35	20,84	13,80	16,91
Rendement des capitaux employés %	14,10	14,50	17,68	16,15	14,95
Ratio de couverture des intérêts	4,44	4,37	4,94	7,22	4,87
Solvabilité					
Ratio du fonds de roulement	1,02	1,35	1,14	1,15	1,01
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,45	0,44	0,47	0,45	0,50

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, 2004

	Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Territoires	Canada
Fourgons / semi-remorques non-thermiques	5 825	22 725	42 255	12 952	4 010	353	88 120
Fourgons / semi-remorques thermiques	3 197	4 985	7 918	4 188	2 297	21	22 607
Semi-remorques surbaissées	1 706	6 835	7 089	9 690	2 893	73	28 287
Autres remorques ¹	1 539	6 996	6 933	5 042	2 965	41	23 516
Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	496	2 511	8 308	7 946	884	19	20 162
Autres genres de matériel	92	144	670	1 020	115	0	2 041
Grand total	12 854	44 196	73 172	40 838	13 165	507	184 733
Possédées	9 054	38 156	59 451	31 440	11 408	506	150 015
Louées	3 799	6 040	13 721	9 399	1 758	1	34 717

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

Tableau 2.11

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui: semi-remorques et autre matériel par industrie, 2004

	Fret général		Fret spécialisé		Toutes les industries	
	Possédées	Louées	Possédées	Louées	Possédées	Louées
Fourgons / semi-remorques non-thermiques	59 144	16 311	10 666	2 000	69 810	18 310
Fourgons / semi-remorques thermiques	10 917	3 433	6 180	2 077	17 097	5 510
Semi-remorques surbaissées	11 024	2 483	12 790	1 991	23 814	4 473
Autres remorques ¹	12 681	2 681	7 092	1 062	19 773	3 743
Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	1 358	196	16 463	2 146	17 821	2 341
Autres genres de matériel	257	199	1 444	141	1 700	340
Grand total	95 382	25 302	54 633	9 414	150 015	34 717

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

Chapitre 3

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

L'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a été remaniée et sera remplacée par la nouvelle Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion (ODMTC) à compter de l'année de référence 2004. Les données pour l'année de référence 2004 n'étaient pas disponibles au moment de la diffusion du présent communiqué, mais elles devraient l'être au printemps 2006.

La nouvelle enquête a été remaniée après consultation avec les provinces et territoires, Transports Canada et divers groupes de l'industrie. L'objectif principal était de répondre à leurs besoins actuels de renseignements sur le transport de marchandises dans toute l'industrie du camionnage.

La nouvelle enquête devrait englober toutes les expéditions de l'industrie du camionnage, améliorer la qualité des données relativement aux renseignements recueillis et fournir des données plus détaillées aux niveaux provincial et territorial.

Parmi les nouveaux éléments offerts par l'Enquête sur l'ODMTC, on peut citer l'ajout du segment du camionnage local, un traitement plus efficace de l'industrie du déménagement de biens de maison et de bureau usagés et l'ajout de certains établissements de camionnage privé (établissements de camionnage dans des entreprises dont

le camionnage ne constitue pas l'activité principale). Les autres améliorations incluent l'accroissement de l'échantillon d'expéditions et du nombre d'établissements de camionnage profilés par téléphone ainsi que l'inclusion de toutes les expéditions déclarées lors de la collecte électronique des données.

La portée de l'enquête demeure inchangée par rapport à celle des années précédentes. L'idée est de mesurer les activités des entreprises de camionnage établies au Canada dont les revenus d'exploitation sont d'au moins un million de dollars. Les variables disponibles demeurent elles aussi inchangées, y compris le nombre de tonnes transportées, le genre de marchandises, les recettes tirées du transport et l'origine et la destination des expéditions. On prévoit ajouter certains éléments à la nouvelle enquête, y compris la diffusion de données aux niveaux provincial et territorial ainsi que celle de données sur le segment du camionnage local.

Les données devraient être diffusées dans le Quotidien de Statistique Canada au printemps 2006.

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

Chapitre 4

Méthodologie d'enquête et qualité des données

Introduction

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

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

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

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

A. Objectif de l'enquête

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

B. Populations

Population cible

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

Population observée

ETTRM 2004

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 2004 – Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant dans la BDRC à la fin de 2004, 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 2004

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 2004. Une rotation de l'échantillon, sauf pour les transporteurs qui ont un impact important sur les estimations de l'enquête, a été effectuée en 2004 afin de réduire le fardeau de réponse. Ainsi, au lieu de sélectionner un échantillon indépendant au premier trimestre de chaque année, une rotation de l'échantillon du quatrième trimestre de l'année précédente est faite pour minimiser le chevauchement de l'échantillon d'une année à l'autre. Cet échantillon a par la suite été mis à jour tous les trimestres, afin de demeurer représentatif de la population observée. Chaque composante du secteur d'activité ainsi que chaque province et territoire étaient représentés dans l'échantillon.

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

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de plus grande taille de chaque combinaison province (ou territoire) et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Les transporteurs des autres strates étaient échantillonnés selon une certaine probabilité d'après un plan d'échantillonnage aléatoire simple.

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

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 2004 comprend 1026 transporteurs représentant une population observée de 4162 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 2004, 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 2004 – Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 2004 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 2004, 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 2004

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 2004 – Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 2004, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 2005. Les transporteurs ont été invités à déclarer des données portant sur leur cycle comptable de 12 mois ayant pris fin au plus tard le 31 mars 2005. 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.

Tableau 4.1**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2004 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité**

Région	Genre d'activité				Total
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantique	124 (72) ¹	22 (22)	38 (31)	90 (60)	274 (185)
Québec	451 (94)	53 (11)	122 (33)	220 (42)	846 (180)
Ontario	903 (153)	125 (23)	213 (34)	230 (38)	1 471 (248)
Prairies	439 (110)	48 (30)	332 (81)	231 (64)	1 050 (285)
Colombie-Britannique et Territoires	222 (43)	34 (13)	83 (35)	182 (37)	521 (128)
Total	2 139 (472)	282 (99)	788 (214)	953 (241)	4 162 (1 026)

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

Tableau 4.2**Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2004 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité**

Région	Genre d'activité				Total
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantique	135 (75) ¹	24 (24)	40 (33)	96 (61)	295 (193)
Québec	503 (103)	51 (10)	146 (39)	239 (43)	939 (195)
Ontario	954 (157)	125 (21)	223 (32)	241 (41)	1 543 (251)
Prairies	496 (116)	49 (30)	364 (85)	249 (70)	1 158 (301)
Colombie-Britannique et Territoires	250 (39)	37 (14)	92 (37)	202 (38)	581 (128)
Total	2 338 (490)	286 (99)	865 (226)	1 027 (253)	4 516 (1 068)

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

Tableau 4.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2004 - Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité

	1er trimestre			2ième trimestre		
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	CV	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	CV
Région	%					
Atlantique	48,4			58,0		
Recettes		30,7	2,9		48,2	3,8
Dépenses		30,1	3,0		48,4	3,7
Québec	58,5			71,7		
Revenues		43,5	9,3		38,8	6,2
Dépenses		43,9	9,2		42,3	5,8
Ontario	42,9			54,6		
Recettes		61,7	4,0		55,8	3,6
Dépenses		61,8	4,0		56,2	3,6
Prairies	42,3			50,2		
Recettes		55,1	4,8		49,3	4,7
Dépenses		56,1	4,8		51,5	4,6
Colombie-Britannique et Territoires	42,4			48,2		
Recettes		52,7	7,4		52,0	8,8
Dépenses		53,0	7,2		52,5	8,4
Principale activité						
Marchandises générales	45,9			61,5		
Recettes		54,9	4,1		49,0	3,2
Dépenses		55,0	4,1		50,6	3,1
Marchandises spécialisées	46,8			52,5		
Recettes		51,2	3,3		51,3	3,5
Dépenses		51,9	3,2		52,5	3,4
Total	46,4			56,5		
Recettes		53,5	2,8		49,9	2,4
Dépenses		53,9	2,8		51,3	2,3
	3ième trimestre			4ième trimestre		
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	CV	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	CV
Region	%					
Atlantique	57,3			58,3		
Recettes		26,8	2,8		24,9	3,1
Dépenses		26,9	2,8		24,7	2,9
Québec	71,4			69,5		
Recettes		38,9	5,9		27,7	4,9
Dépenses		39,0	5,6		27,8	4,7
Ontario	59,4			56,5		
Recettes		48,9	4,6		39,9	4,8
Dépenses		49,4	4,7		40,1	4,7
Prairies	54,8			54,1		
Recettes		40,4	4,1		40,5	4,6
Dépenses		39,6	4,3		40,9	4,5
Colombie-Britannique et Territoires	52,3			50,6		
Recettes		38,9	9,5		44,6	11,5
Dépenses		38,6	9,8		45,3	12,0
Principale activité						
Marchandises générales	63,3			62,5		
Recettes		41,4	3,4		34,0	3,7
Dépenses		41,8	3,4		34,3	3,6
Marchandises spécialisées	56,1			54,6		
Recettes		43,8	4,2		40,6	3,9
Dépenses		43,3	4,2		40,7	3,9
Total	59,2			58,1		
Recettes		42,4	2,6		36,6	2,6
Dépenses		42,4	2,6		36,9	2,6

Tableau 4.4

Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2004 - Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille

	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	CV
		%	
Region			
Atlantique	68,9		
Recettes		15,1	2,7
Dépenses		16,1	2,5
Québec	90,9		
Recettes		14,8	5,6
Dépenses		11,8	5,6
Ontario	82,3		
Recettes		22,0	4,6
Dépenses		22,2	4,5
Prairies	77,2		
Recettes		19,9	4,9
Dépenses		21,9	5,1
Colombie-Britannique et Territoires	76,8		
Recettes		13,3	11,5
Dépenses		13,4	11,8
Genre d'activité			
Marchandises générales (local)	79,5		
Recettes		30,4	12,9
Dépenses		29,3	12,9
Marchandises générales (longue distance)	86,4		
Recettes		13,0	3,4
Dépenses		12,5	3,5
Marchandises spécialisées (local)	77,6		
Recettes		34,7	11,2
Dépenses		36,7	11,5
Marchandises spécialisées (longue distance)	79,2		
Recettes		18,2	5,2
Dépenses		17,8	5,1
Articles ménagers	64,0		
Recettes		26,2	7,7
Dépenses		32,4	8,0
Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)			
Moins de 2 000 000 \$	83,1		
Recettes		16,0	8,8
Dépenses		18,1	8,8
2 000 000 \$ à 4 999 999 \$	73,8		
Recettes		21,8	7,5
Dépenses		24,0	7,5
5 000 000 \$ à 11 999 999 \$	75,9		
Recettes		26,0	9,5
Dépenses		26,4	9,6
12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs)	78,2		
Recettes		33,0	8,4
Dépenses		30,4	8,5
Principaux transporteurs	100		
Recettes		0,0	0,0
Dépenses		0,7	0,0
Total	79,9		
Recettes		18,7	2,7
Dépenses		18,7	2,7

Chapitre 5

Portrait récent de la profession de camionneur au Canada

par Vincent Dubé et Denis Pilon

L'industrie du camionnage joue un rôle majeur dans l'économie canadienne. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à penser en terme de recettes, alors que plus de 53 % des produits canadiens exportés aux États-Unis et 78 % des produits importés au pays ont été expédiés par camion en 2004.

Or, en raison de la croissance soutenue du secteur, du vieillissement de la main-d'oeuvre, mais également de différents autres facteurs ayant contribué à une certaine perte de popularité de la profession, l'industrie serait actuellement confrontée à un besoin urgent de camionneurs qualifiés. De fait, selon les conclusions d'une étude menée par le Conseil Canadien des Ressources Humaines en Camionnage (CCRHC), l'industrie du camionnage aurait besoin d'environ 37 000 nouveaux chauffeurs annuellement de façon à compenser pour les changements de métiers, la croissance de l'industrie et l'attrition (CCRHC, 2003).

La capacité à recruter et à retenir des nouveaux camionneurs qualifiés est ainsi devenue un défi de premier plan. Dans ce contexte, cette étude vise à dresser un portrait global récent de la situation des camionneurs à partir de différentes sources de données (voir Sources de données et limitations). Cela est particulièrement important compte tenu de la grande diversité du secteur du camionnage. Trois grandes facettes de la profession sont étudiées : la situation de l'emploi, les caractéristiques socioéconomiques et les caractéristiques du marché du travail.

Changements structurels dans le marché de l'emploi

Selon les données de l'Enquête sur la population active (EPA), on retrouvait environ 271 000 camionneurs actifs au Canada en 2004. Lorsque comparé avec 1987¹, cela représente une

Sources de données et limitations

Il n'existe pas de source d'information complète et unique disponible sur les camionneurs. Ainsi, les données sont principalement tirées de l'Enquête sur la population active (EPA), mais aussi des Recensements, de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) et de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM). Or, le fait que ces sources ne visent pas exactement la même population entraîne une certaine imprécision. De même, puisqu'elles n'ont pas nécessairement la même année de référence, l'utilisation des données les plus récentes disponibles a été privilégiée dans le but de fournir l'analyse la plus actuelle possible. Enfin, compte tenu de la grande diversité du secteur du camionnage, la prudence est de mise dans la généralisation de certains résultats portant sur la profession dans son ensemble. Par exemple, le fait qu'il ne soit pas possible de distinguer les camionneurs spécialisés dans le transport local de ceux spécialisés dans le transport sur de longues distances quant à l'observation de plusieurs caractéristiques (salaires, heures travaillées, etc.) représente une limitation notable.

augmentation de 28 % (59 000 camionneurs). Il s'agit d'une hausse légèrement inférieure à celle de 29 % enregistrée chez l'ensemble des professions pour la même période (voir Tableau 5.1).

1. Il s'agit des plus anciennes données historiques disponibles selon l'EPA. Notez que 1987 correspond également à l'année où l'industrie du camionnage fut déréglementée en vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM)*.

Tableau 5.1

Répartition du nombre de camionneurs employés selon l'industrie

	1987		2004	
	en milliers	%	en milliers	%
Agriculture, foresterie, pêche et chasse	2,6	1	2,5	1
Extraction minière et extraction de pétrole et de gaz	6,2	3	5,9	2
Construction	14,6	7	13,0	5
Fabrication	33,9	16	27,0	10
Commerce de gros	14,3	7	21,0	8
Commerce de détail	15,7	7	11,3	4
Transport et entreposage	106,8	50	175,3	65
Administration publiques	4,0	2	2,5	1
Gestion de sociétés et d'entreprises	1,6	1	3,4	1
Autres industries	12,5	6	9,4	3
Total industries	212,2	100	271,3	100

Source : Enquête sur la population active.

Près des deux tiers des camionneurs travaillaient pour un employeur dont l'activité principale est directement associée aux transports et l'entreposage en 2004². Ce groupe industriel correspond ainsi bien au segment défini comme le camionnage pour compte d'autrui, étant constitué à 95 % (166 000 camionneurs) du sous-secteur du camionnage par camion³. Les industries de la fabrication, du commerce de gros et du commerce de détail suivaient par la suite en tant que principaux employeurs de camionneurs en 2004. Notez que l'ensemble des camionneurs dont l'activité principale de l'employeur n'est pas le transport, mais qui possède des véhicules dans le but premier de transporter ses propres marchandises se regroupe dans le segment appelé camionnage pour compte propre (ou privé).

Fait intéressant à signaler : alors que l'emploi chez les camionneurs était réparti uniformément entre les deux segments en 1987, la presque totalité de la hausse dans le nombre de camionneurs a par la suite été tributaire du

segment pour compte d'autrui. Ce résultat semble ainsi refléter une hausse dans le recours à l'impartition (voir Figure 5.1).

Prédominance des travailleurs salariés

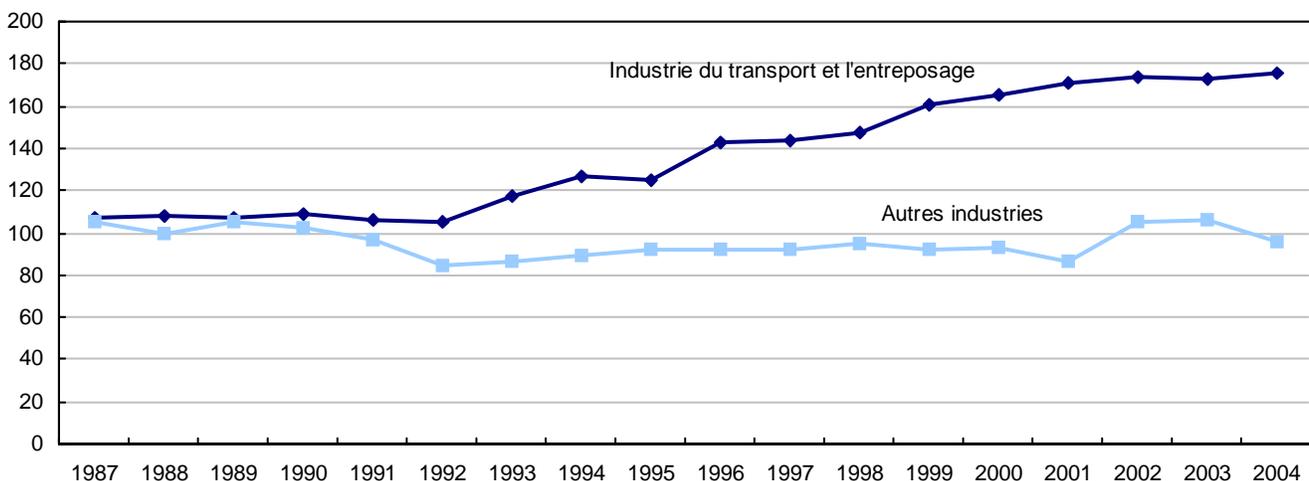
Les camionneurs salariés (ou rémunérés) représentaient près de 80 % de tous les camionneurs en 2004. Typiquement, ces chauffeurs sont assignés pour une période donnée à un camion appartenant à l'entreprise pour laquelle ils travaillent. Dépendamment de sa taille, celle-ci peut posséder une flotte qui peut aller de deux à plus d'une centaine de camions (voir Tableau 5.2).

2. Dans le cadre de l'EPA, l'industrie est déterminée selon la nature générale de l'activité exercée par l'employeur pour qui l'enquête travaille (emploi principal seulement).
3. Ce sous-secteur (SCIAN 484) comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de marchandises par camion.

Figure 5.1

Depuis 1987, la presque totalité de la hausse dans le nombre de camionneurs au Canada est tributaire au camionnage à l'industrie du transport et de l'entreposage

Nombre de camionneurs (en millier)



Source : Enquête sur la population active.

Tableau 5.2

Emploi total et répartition selon le types d'emploi

	Toutes les professions	Camionneurs		
		Total	Compte d'autrui	Compte propre
Emploi total	15 949,7	271,3	165,6	105,7
Type de camionneur :				
Employé	85	79	67	97
Travailleur indépendant	15	21	33	3
			100 %	
avec employé rémunéré	34	7	6	F
sans employé rémunéré	65	93	94	F

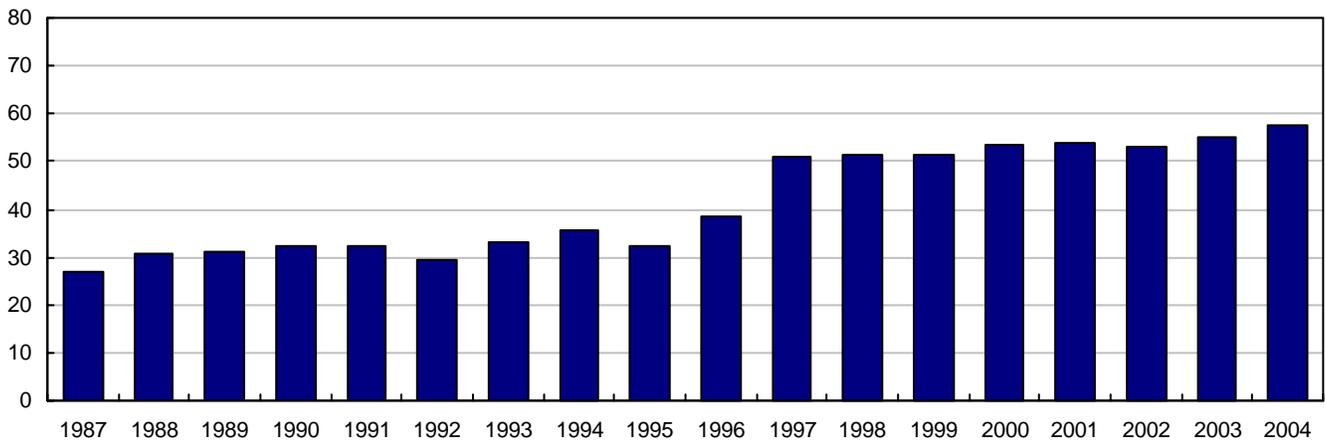
Source : Enquête sur la population active.

D'autre part, les camionneurs indépendants représentaient environ 20 % des camionneurs. Disposant de leurs propres équipements (en propriété ou en location), les camionneurs indépendants sont responsables de leurs conditions d'opération. Ceux-ci peuvent par ailleurs avoir recours à des employés pour les seconder dans leur travail. Ainsi, environ 7 % d'entre eux employaient des travailleurs salariés en 2004. De même, on observe qu'environ 94 % des camionneurs indépendants se classaient au sein du camionnage pour compte d'autrui en 2004.

Depuis 1987, le nombre de camionneurs indépendants présente dans l'ensemble une lente progression, alors que le nombre de camionneurs rémunérés a davantage connu de fluctuations. Entre autres, ces derniers ont connu une diminution de 6 % (13 000 camionneurs) au cours de la période de 2002 à 2004 (voir Figures 5.2 et 5.3).

Figure 5.2
Le nombre de camionneurs indépendants demeure en lente progression

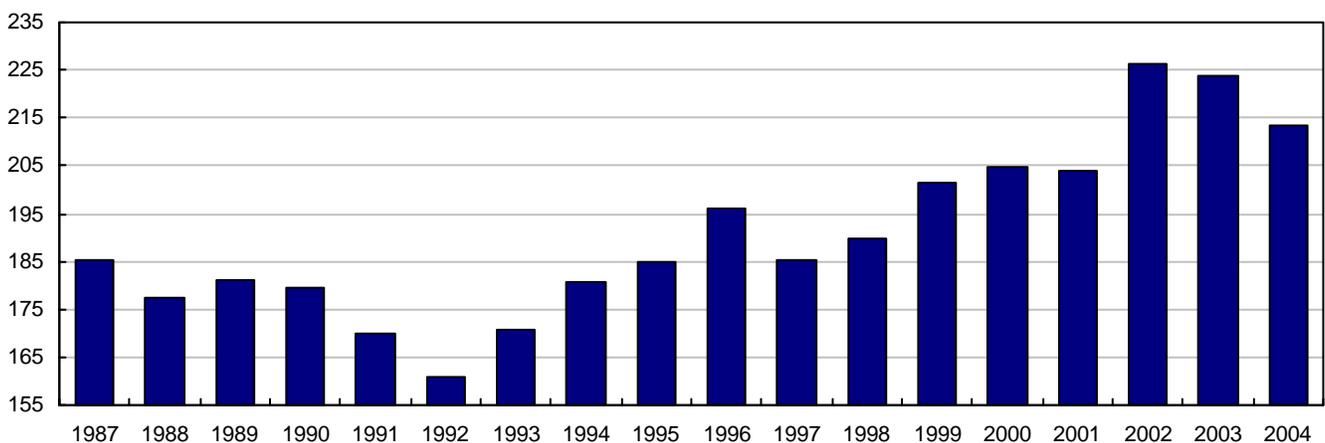
Camionneurs indépendants (en milliers)



Source : Enquête sur la population active.

Figure 5.3
Le nombre de camionneurs rémunérés a connu en 2004 un léger déclin pour la deuxième année consécutive

Camionneurs rémunérés (en milliers)



Source : Enquête sur la population active.

Les camionneurs au sein de l'industrie du camionnage

L'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM) permet d'observer plus en détail la situation de l'emploi chez le segment du camionnage pour compte d'autrui (moyens et grands transporteurs seulement)⁴.

Selon cette source, en 2004, 66 % des camionneurs étaient classés comme chauffeurs de compagnie, c'est-à-dire des employés salariés, 29 % étaient des chauffeurs artisans, soient des travailleurs autonomes propriétaires de leur entreprise et 5 % étaient rémunérés par des agences de location de personnel (voir Tableau 5.3).

D'autre part, près de quatre camionneurs sur cinq se spécialisaient principalement dans le camionnage sur de longues distances (76 %) contre ainsi 24 % pour le camionnage local⁵. Notez que ces types de camionnage présentent plusieurs différences importantes notamment en ce qui trait aux conditions de travail. Par exemple, les camionneurs qui font du transport sur de longues distances ne retournent habituellement pas à leur terminal d'attache chaque soir et doivent tenir un journal de bord quotidien de façon à respecter le code national de la sécurité sur heures de services.

Par ailleurs, environ 62 % des camionneurs transportaient principalement de la marchandise générale en 2004, contre ainsi 38 % pour ceux qui transportaient principalement de la marchandise spécialisée (les déménageurs

sont ici exclus). L'une des principales différences entre ces activités tient dans le type d'équipements utilisés. En règle générale, le transport de marchandises générales utilise des palettes qui sont entreposés à l'intérieur de fourgons ou de semi-remorques standard, alors que le transport de marchandises spécialisées nécessite plutôt de l'équipement adapté. À ce sujet, parmi les plus importantes activités employeurs de camionneurs chez le transport de marchandises spécialisées, on retrouvait les autres marchandises spécialisées (voitures, animaux d'élevage, etc.) avec 16 % des camionneurs et le transport des liquides en vrac avec 9 % de l'ensemble des camionneurs.

Enfin, parmi les camionneurs réalisant du transport de marchandises générales sur de longues distances, un peu plus de 70 % réalisaient principalement du transport de charge complète, c'est-à-dire qu'ils transportaient les marchandises d'un seul expéditeur jusqu'à sa destination finale. Ainsi, environ 30 % des camionneurs se spécialisaient plutôt dans le transport de charge partielle qui consiste à l'acheminement dans un seul camion des biens de plusieurs expéditeurs. Pour ce faire, l'utilisation de terminaux routiers pour le groupage des marchandises est requise.

4. Entreprises ayant des revenus annuelles de un million de dollar et plus et dont la raison d'être est de transporter des marchandises contre rémunération.
5. Prenez note qu'un transporteur routier peut opérer à la fois des activités se rapportant au camionnage local et sur de longues distances. Les données sur les déménageurs sont exclues.

Tableau 5.3

Répartition des camionneurs dans le segment du camionnage pour compte d'autrui¹

	Chauffeurs de compagnie	Chauffeurs contractants	Chauffeurs d'agence	Total
Nombre total	82 599	36 876	6 588	126 063
Répartition (%)	66	29	5	100
Selon l'activité				
Marchandises générales (%)	61	77	61	62
Déménagement de bien usagés (%)	3	1	2	3
Liquides en vrac (%)	9	5	8	9
Produits secs en vrac (%)	7	5	7	7
Produits forestiers (%)	4	1	4	4
Autres marchandises spécialisées (%)	15	12	17	16
Total (%)	100	100	100	100
Selon le type de camionnage				
Nombre total ²	79 818	36 155	6 536	122 509
Camionnage local (%)	26	20	17	24
Camionnage sur de longue distance (%)	74	80	83	76
Total (%)	100	100	100	100
Selon le type de charge				
Nombre total ³	40 313	18 471	4 178	62 962
Charge complète (%)	71	69	72	71
Charge partielle (%)	29	31	28	29
Total (%)	100	100	100	100

1. Transporteurs ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus.

2. Exclut les activités de déménagement de bien ménagers.

3. Transporteurs de marchandises générales de longue distances seulement.

Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2004.

Une profession typiquement masculine

Malgré plusieurs campagnes de sensibilisation visant à promouvoir les emplois non traditionnels, force de constater que les femmes occupent toujours une place marginale au sein de la profession. Ainsi, selon l'EPA, la profession de camionneur était occupée dans une proportion de 97 % par des hommes en 2004. Parmi les différents facteurs ayant contribué à cette situation, on peut penser que compte tenu du rôle de première importance des femmes au sein de la cellule familiale, le nombre d'heures consécutives consacrées à l'extérieur du foyer peut représenter un inconvénient de taille pour celles voulant fonder une famille chez les couples où les deux conjoints travaillent⁶ (voir Tableau 5.4).

Une population vieillissante

Les camionneurs représentent une main-d'œuvre relativement âgée, présentant un âge moyen de 42 ans chez les salariés et de 45 ans chez les travailleurs indépendants en 2004. Ils présentaient également une plus importante proportion de travailleurs âgés, puisque environ 18 % de

l'ensemble des camionneurs avaient 55 ans et plus en 2004, contre 13 % pour l'ensemble des travailleurs.

De façon plus détaillée, si l'on compare les dix professions les plus populaires chez les hommes, la profession de camionneur arrivait au deuxième rang derrière la profession de concierge. Elle présentait aussi la plus forte hausse de l'âge moyen, lorsque comparé avec 1987, presque identique avec les directeurs de commerce de détail (voir Tableau 5.5).

Le calcul de ratios exprimant le nombre de jeunes travailleurs (entrants) sur le nombre des travailleurs qui prendra leur retraite au cours des dix prochaines années (sortants) va également dans le même sens, soulignant bien l'effet du vieillissement chez la profession (voir Figure 5.4). Pour ce faire, le ratio n^o 1 représente le nombre de camionneurs masculin âgés de moins de 25 ans sur ceux âgés de 55 ans et plus.

6. Marshall (1993) a montré que dans les familles où il y avait des enfants et où les deux conjoints travaillent, la plupart des femmes assumaient la majeure partie des responsabilités du ménage.

Tableau 5.4
Emploi total et répartition selon le types d'emploi et la province de résidence

	Toutes les professions	Camionneurs		
		Total	Compte d'autrui	Compte propre
		milliers		
Emploi total	15 949,70	271,3	165,6	105,7
		%		
Type de camionneur				
Employé	84,6	78,7	67,2	96,6
Travailleur indépendant	15,4	21,3	32,8	3,4
Âge				
15 - 24 ans	15	5	4	8
25 - 54 ans	71	76	78	74
25 - 34 ans	22	20	21	18
35 - 44 ans	26	29	29	28
45 - 54 ans	24	27	27	27
55 ans et plus	13	19	18	19
Sexe				
Homme	53,2	97,5	97,6	97,3
Femme	46,8	2,5	2,4	2,7
Instruction				
Étude secondaire non complétée	14,4	33,9	34,5	32,9
Études secondaires complétées	20,3	27,0	24,5	30,9
Études postsecondaires partielles	10,0	8,9	9,5	7,9
Diplôme d'études postsecondaires	34,1	27,2	28,6	25,1
Grade universitaire	21,2	3,0	3,0	3,1
Provinces				
Terre-Neuve-et-Labrador	1,3	1,1	0,8	1,6
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,4	0,3	0,7
Nouvelle-Écosse	2,8	2,8	2,5	3,4
Nouveau-Brunswick	2,2	3,3	3,4	3,1
Québec	23,1	22,3	21,7	23,3
Ontario	39,6	35,6	38	31,8
Manitoba	3,6	4,5	4,9	3,9
Saskatchewan	3	4,1	4,3	3,7
Alberta	11	12,9	12,1	14,2
Colombie-Britannique	12,9	13,0	12,0	14,7

Source : Enquête sur la population active.

Tableau 5.5

Moyenne d'âge des employés de sexe masculin selon la profession

Professions*	1987	2004	Différence
Conducteurs de camions	37	42	5
Vendeurs et commis-vendeurs – commerce de détail	31	32	2
Directeurs – commerce de détail	35	40	5
Exploitants agricoles et gestionnaires d'exploitations agricoles	33	36	3
Manutentionnaires	32	36	3
Concierges et concierges d'immeubles	39	43	4
Mécaniciens et réparateurs de véhicules automobiles, de camions et d'autobus	33	36	3
Charpentiers-menuisiers	36	37	1
Aides de soutien des métiers et manœuvres en construction	32	32	0
Serveurs au comptoir, aides de cuisine et personnel assimilé	24	25	1
Toutes les professions	36	38	3

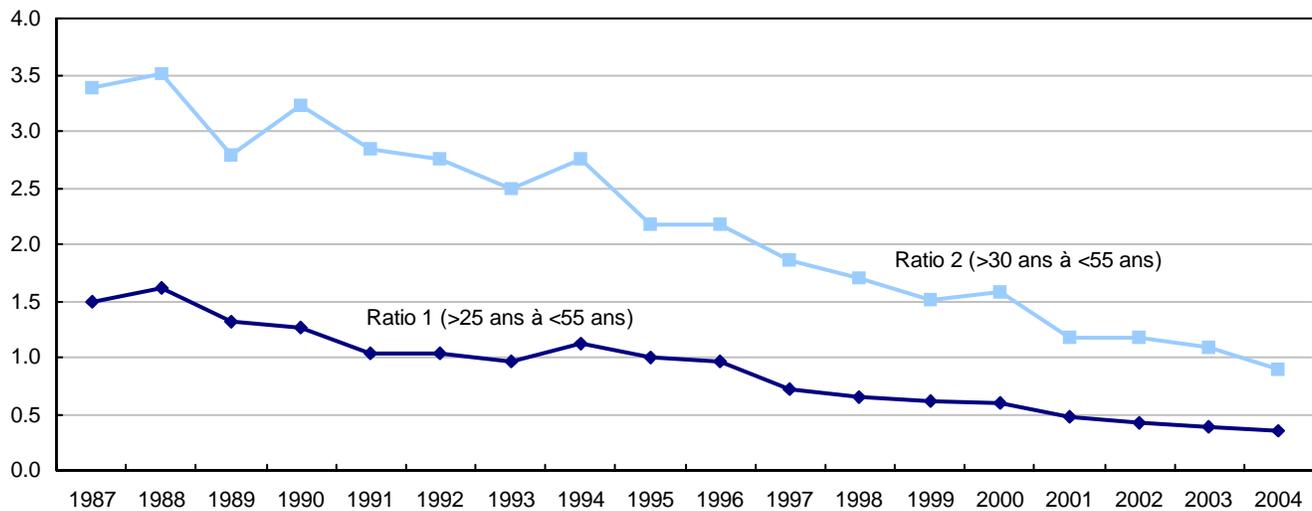
* Classé selon le critère de popularité observé lors du Recensement de 2001.

Source : Enquête sur la population active, 2004.

Figure 5.4

Le vieillissement de la main-d'oeuvre affecte durement les camionneurs

Ratio "entrants / sortants"



Source : Enquête sur la population active.

Bien que la pente descendante de la courbe ne soit pas un résultat positif, ce qui est particulièrement inquiétante chez la Figure 4 est véritablement le fait d'observer la présence de ratios inférieurs à l'unité, ce qui signifie qu'on retrouvera alors davantage de sortants que d'entrants dans l'industrie. Par exemple, le ratio de 0.5 observé en 2001 indique qu'il y avait ainsi deux fois plus de camionneurs âgés masculins de 55 ans et plus que camionneurs âgés de moins de 25 ans cette année-là.

De plus, de façon à mieux évaluer le phénomène du vieillissement chez la profession, un deuxième ratio a été utilisé, utilisant cette fois le groupe des moins de 30 ans comme groupe d'entrants (Ratio 2 à la Figure 4). Or, malgré un certain décalage, on y observe sensiblement la même

tendance. En ce sens, l'année 2004 marque la première année où les camionneurs de plus de 55 ans étaient supérieurs en nombre à ceux de moins de 30 ans dans l'industrie.

C'est donc dire qu'à moins d'un revirement de la situation (en raison d'une plus grande immigration par exemple, voir Croissance du nombre de camionneurs venant de l'extérieur du Canada), la profession pourrait être touchée par un nombre important de départ à la retraite dans les prochaines années. Toutefois, mentionnons qu'il est possible que les camionneurs soient davantage susceptibles de demeurer plus longtemps sur le marché du travail. Par exemple, Duchesne (2004) a observé à partir des données du Recensement de 2001 que la profession de conducteur de camion se classait

au 6^{ième} rang parmi celles les plus populaires chez les hommes occupés de 65 ans et plus (4 255 personnes, en hausse de 82 % avec le Recensement de 1996). Par ailleurs, une étude américaine a démontré que les taux de roulement des camionneurs plus âgés et/ou plus expérimentés tendent à être plus faibles, compte tenu qu'un changement d'emploi implique de plus grands risques (Min et Lambert, 2002). Les résultats d'une enquête auprès des conducteurs de camion sans emplois vont un peu dans le même sens puisqu'il est observé que les jeunes conducteurs sont plus susceptibles de démissionner que les conducteurs plus âgés (CCRHC, 2003).

Croissance du nombre de camionneurs venant de l'extérieur du Canada

Selon le Recensement de 2001, on retrouvait parmi les camionneurs inclus dans la population active une proportion de 13 % de travailleurs immigrants, en hausse de 88 % lorsque comparé avec le Recensement de 1991. De même, environ le tiers de ces camionneurs demeuraient au Canada depuis moins de 10 ans en 2001, alors que cette même proportion était de 19 % en 1991 (chiffres non montrés). Néanmoins, la proportion d'immigrants dans la profession demeurerait inférieure au 20 % observée chez l'ensemble des professions.

Peu de relève chez les jeunes

Une question tout aussi préoccupante que celle des départs à la retraite est celle du peu de relève observée chez les jeunes travailleurs au sein de la profession. En effet, seulement 5 % des camionneurs étaient âgés de moins de 25 ans en 2004, soit une proportion près de trois fois plus faible que celle observée chez l'ensemble des travailleurs. De même, un peu plus du quart des camionneurs étaient âgés entre de 15 à 34 ans, alors que cette proportion était de 37 % chez l'ensemble des travailleurs.

Du point de point de vue de l'offre de camionneurs, ce résultat semble démontrer que les jeunes travailleurs d'aujourd'hui seraient moins enclins à se diriger vers la profession que ceux des la génération précédente. En ce sens, bien que les conditions de vie exigeante, la mauvaise perception de la profession ou encore les attraits des professions concurrentes (notamment celles du domaine de la construction) sont certes des raisons souvent évoqués dans le milieu du transport, une étude menée auprès de jeunes serait le moyen le plus fiable d'en connaître davantage à ce sujet.

Or, si l'on examine l'aspect de la demande de camionneurs, plusieurs facteurs plus concrets peuvent cette fois venir éclairer la situation. D'une part, la législation reliée à l'âge pour conduire un camion joue sans aucun doute un certain rôle. Au Canada, l'âge minimum pour obtenir un permis de conducteur de véhicule commercial varie entre 18 et 20 ans selon les provinces, alors qu'aux États-Unis celui-ci est de 21 ans dans une majorité d'États.

D'autre part, ce n'est pas parce qu'une personne respecte tout juste l'âge minimum requis qu'elle peut du jour au lendemain repartir au volant d'un camion de dix-huit roues chargé de marchandises. Dans la pratique, l'âge minimum demandé par les compagnies de transport est souvent plus élevé que celui déterminé par la législation. Bien que cette situation puisse également être reliée aux coûts beaucoup plus prohibitifs d'assurances chez les jeunes chauffeurs

(notamment dans le transport international), elle semble résulter de l'importance accordée à l'expérience pratique de conduite dans la profession, une dimension intuitivement corrélée à l'âge. De fait, selon un sondage réalisé par le CCRHC (2003) auprès des gestionnaires de parc, l'expérience était citée comme l'élément majeur dans la prise de décision d'embauche d'un camionneur. De plus, le nombre d'années d'expérience minimal exigé pour conduire un camion semi-remorque était de trois ans.

De faibles niveaux de scolarité qui ne reflètent pas nécessairement les compétences

Dans l'ensemble, les camionneurs présentent une plus faible scolarité que les travailleurs de l'ensemble des professions. Ainsi, même si le niveau de qualification de la profession est le niveau secondaire, les chiffres de l'EPA démontrent que plus du tiers des camionneurs n'avaient pas obtenu ce diplôme en 2004, contre seulement 14 % pour l'ensemble des travailleurs. À titre explicatif, le fait qu'une bonne partie des employeurs ne demandaient (et, dans plusieurs cas, ne demandent toujours) aucun diplôme, outre le fait d'obtenir le permis de conduire correspondant au type de camion utilisé est sans doute un facteur important expliquant cette situation⁷. De même, le fait de retrouver chez la profession une proportion plus importante de travailleurs âgés pourrait également avoir un impact à ce niveau, puisque ceux-ci sont généralement plus susceptibles d'être moins scolarisés.

Par ailleurs, tel que le souligne Nix (2003), il ne faut pas oublier que les formations que suivent les camionneurs ne se reflètent pas toujours au niveau de la scolarité. De fait, bien que certains cours puissent donner droit à des accréditations reconnues, ce n'est pas toujours le cas. Les formations offertes à l'interne par l'employeur en sont des exemples types.

Cela dit, il n'en demeure pas moins qu'un grand nombre de conducteurs professionnels présenteraient des besoins d'apprentissage afin de mieux s'adapter au marché du travail actuel (Macleod, 2002). Or, le dossier de la formation et des compétences est relativement complexe. Par exemple, il a été observé qu'une plus forte scolarité améliorerait plutôt les chances des camionneurs de se trouver un emploi à l'extérieur du secteur du camionnage (CCRHC, 2003).

L'anglais comme principale langue de travail

Selon les données du Recensement de 2001, environ 85 % des camionneurs canadiens affirmaient utiliser l'anglais comme l'une des principales langues au travail. Au Québec seulement, cette proportion était de 40 % (chiffres non montrés). À ce sujet, on peut penser que la plus grande ouverture des marchés à l'international suite à l'ALENA a aussi favorisé la présence de l'anglais comme langue de travail dans les milieux francophones. Par exemple, il est primordial que les camionneurs qui traversent la frontière soient capables de s'exprimer dans un anglais fonctionnel avec les douaniers américains.

Peu de différence selon les provinces

Dans l'ensemble, le lieu de résidence des camionneurs reflétait celui de l'ensemble de la population active en 2004 (tableau 4). On retrouvait toutefois quelques différences selon

7. Notez qu'il existe toutefois des exigences supplémentaires selon le type de marchandises transportées, tel que les marchandises dangereuses, ou encore selon le type d'équipements utilisés.

le secteur d'activité. Entre autres, on observait en Colombie-Britannique et en Alberta une proportion plus élevée de camionneurs chez le camionnage pour compte propre que chez le camionnage pour compte d'autrui. À l'inverse, on observait en Ontario une proportion plus élevée de camionneurs chez le camionnage pour compte d'autrui.

Temps plein, plus faible taux de syndicalisation et prédominance des petits établissements

Très peu de camionneurs travaillent à temps partiel au sein du camionnage. En effet, selon l'EPA, environ 97 % des camionneurs salariés travaillaient selon une horaire à temps plein en 2004. Par ailleurs, environ le quart des camionneurs salariés étaient syndiqués, une proportion inférieure à celle observée chez l'ensemble des employés rémunérés (32 %). Notons également que les camionneurs issus du segment du camionnage pour compte d'autrui présentaient un taux de syndicalisation de près de 10 % inférieur à leurs confrères travaillant pour le camionnage pour compte propre. En outre, environ 78 % des camionneurs salariés travaillaient pour des établissements de moins de 100 employés (PME), contre plutôt les deux tiers chez l'ensemble des travailleurs salariés (voir Tableau 5.6).

Des salaires dans la moyenne

Selon l'EPA, un camionneur salarié travaillant à temps plein gagnait un salaire hebdomadaire moyen de 791 \$ en 2004, soit environ 41 100 \$ par an en supposant qu'il travaille pendant toute l'année. Il gagnait ainsi un salaire légèrement supérieur à l'ensemble des salariés qui était de 778 \$ par semaine (ou 40 500 \$ par an selon la même hypothèse). Par ailleurs, on remarque que ceux qui étaient syndiqués gagnaient en moyenne 11 % de plus que leurs confrères qui ne l'étaient pas (chiffre non montré).

Le salaire hebdomadaire moyen était légèrement plus élevé chez le camionnage pour compte d'autrui que chez le camionnage pour compte propre. Cette situation s'explique vraisemblablement par les différences dans le type de travail réalisé entre ces segments. D'une part, les camionneurs impliqués dans le camionnage pour compte d'autrui font, en règle générale, davantage de longue distance que leurs confrères du segment du camionnage pour compte propre, plus spécialisé dans le transport local. D'autre part, le fait que les chauffeurs qui font du transport sur de longues distances gagnent davantage ne devrait surprendre personne compte tenu que ceux-ci travaillent généralement de plus longues heures et qu'ils doivent faire davantage de compromis au niveau de leur vie personnelle et familiale.

Tableau 5.6
Caractéristiques du marché du travail

	Toutes les professions	Camionneurs		
		Total	Compte d'autrui	Compte propre
Emploi total	15 949,7	271,3	165,6	105,7
Type de travail				
Temps plein	81,5	96,5	97,0	95,8
Temps partiel	18,5	3,5	3,0	4,2
Employé seulement				
	13 497,9	213,4	111,3	102,1
Taille de l'établissement				
Moins de 20 employés	33,1	39,0	42,6	35,1
20 à 99 employés	32,9	38,7	37,0	40,5
100 à 500 employés	21,3	17,2	15,8	18,6
Plus de 500 employés	12,6	5,2	4,6	5,9
Syndicalisation				
Couverts par un syndicat	31,8	25,4	19,8	31,6
Non couverts par un syndicat	68,2	74,6	80,2	68,5
Employé à temps plein – Total				
	11 053,5	206,2	108,1	98,1
Salaire hebdomadaire				
Total	777,7	791,4	828,6	740,4
Selon les heures habituelles travaillées				
Moins de 30.0 heures	766,06	775,71	800,03	747,66
30.0 à 39.9 heures	709,09	696,55	709,75	686,94
40.0 à 49.9 heures	768,32	722,74	754,1	698,65
50.0 à 59.9 heures	1 002,22	830,16	832,73	826,29
60.0 à 69.9 heures	1 078,49	917,19	939,01	869,79
70.0 heures et plus	1 176,54	1 032,63	1 042,26	1 010,64
Heures habituelles travaillées				
Moins de 30.0 heures	15,6	10,1	10,4	9,9
30.0 à 39.9 heures	32,2	11,5	9,3	14,1
40.0 à 49.9 heures	41,6	39,9	33,0	47,4
50.0 à 59.9 heures	6,8	19,3	22,1	16,1
60.0 à 69.9 heures	2,5	12,0	15,6	8,0
70.0 heures et plus	1,3	7,2	9,5	4,7
Moyenne	39,5	47,3	50,0	44,4

Source : Enquête sur la population active, 2004.

« Faire » son salaire

Il est assez trivial de constater la présence d'une relation entre le nombre d'heures travaillées et le salaire des camionneurs. Par exemple, les camionneurs qui travaillaient plus de 70 heures gagnaient en moyenne un salaire de plus de 1 000 \$ par semaine (chiffres non montrés). Or, malgré le fait que les heures supplémentaires sont souvent rémunérées à un taux plus élevé (notamment dans le transport local de marchandise), on note que les gains marginaux découlant des heures supplémentaires sont généralement décroissants. À ce sujet, mentionnons qu'une récente étude américaine (Monaco et Willmert, 2003), a observé que de plus faibles taux de salaire hebdomadaire des camionneurs sont associés à des probabilités plus élevées d'enfreindre le maximum d'heures hebdomadaires permis selon les règles sur les heures de services.

Le salaire réel des camionneurs salariés en stagnation

Lorsque l'on observe l'évolution du salaire hebdomadaire moyen des camionneurs depuis 1998⁸, on est à même de constater que celui-ci a peu augmenté depuis cette date (voir Figure 5.5). De fait, traduit en valeur réelle, celui-ci a augmenté de 2 % en 6 ans, ce qui représente une croissance annuelle moyenne d'environ 0,3 %, une progression inférieure à celle de 0,4 % observée chez l'ensemble des professions. Bien que la grande diversité du secteur du camionnage rende difficile de procéder à des généralisations, ce résultat semble toutefois démontrer que, globalement, le manque de camionneurs qualifiés n'a pas à ce jour poussé à la hausse les salaires. Il est cependant important de spécifier qu'il n'est pas impossible que certains secteurs, dont par exemple le transport sur de longues distances, aient réellement enregistré de fortes augmentations salariales.

Plus faible impact de la séniorité et le niveau de scolarité sur les salaires

D'une part, la séniorité semble jouer un rôle moins important dans le camionnage, particulièrement chez le segment pour compte d'autrui. En effet, s'il est vrai qu'il existe certaines

barrières à l'entrée pour les travailleurs sans expérience dans la profession, le salaire de ceux qui y entrent semble connaître un plafonnement relativement rapide. Par exemple, en comparant le groupe de camionneurs les moins expérimentés (les 20-24 ans) avec ceux les plus expérimentés (les 55 ans et plus) chez le segment du camionnage pour compte d'autrui, on y note une différence de salaire hebdomadaire de moins de 100 \$, contre près de 350 \$ chez l'ensemble des salariés (chiffres non montrés). Par ailleurs, le nombre d'heures travaillées selon le groupe d'âge ne semble pas être un facteur explicatif majeur dans ce résultat puisque peu de différences sont observées à ce niveau (chiffres non montrés).

D'autre part, une comparaison effectuée chez les camionneurs masculins montre qu'il existe également peu de différences salariales selon le niveau de scolarité. Par exemple, en 2004, il existait un écart de moins de 20 \$ hebdomadairement entre ceux n'ayant pas complété leur diplôme secondaire, ceux l'ayant complété et ceux ayant des études post secondaires (chiffres non montrés).

Peu de différences salariales selon les catégories de travailleurs

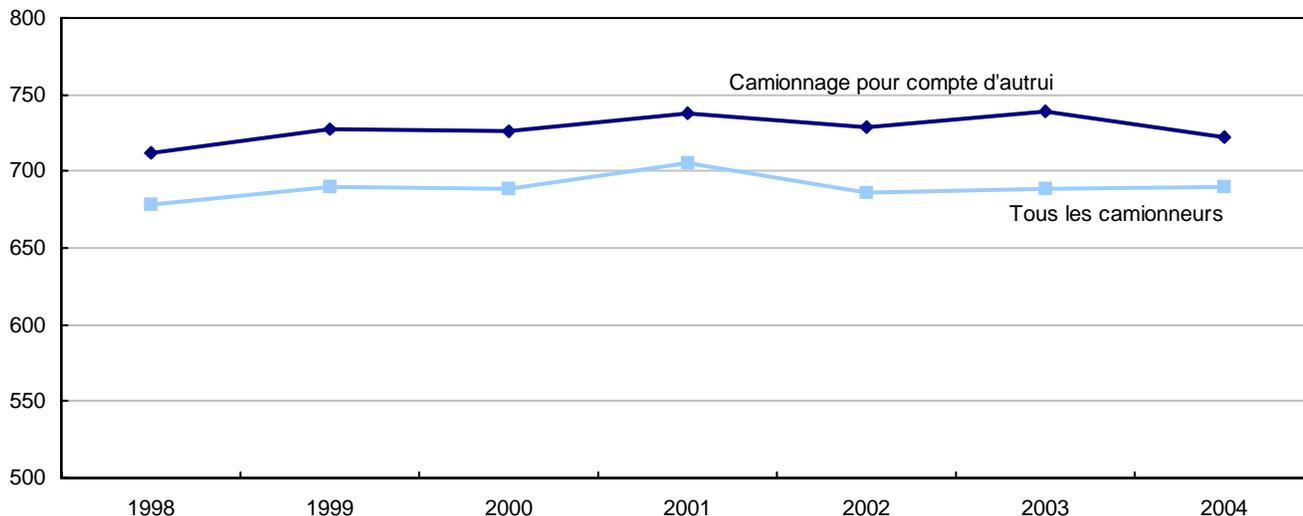
Selon les données du Recensement de 2001, il ne semble pas y avoir d'importantes différences entre les catégories de travailleurs (voir Tableau 5.7). Cela dit, on remarque malgré tout que les camionneurs indépendants gagnaient un revenu annuel d'emploi légèrement plus élevé que les employés salariés. Rappelons toutefois que ces travailleurs ne peuvent bénéficier d'avantages non salariaux contrairement à leurs confrères salariés. Conséquemment, les travailleurs autonomes (camionneurs indépendants) sont moins susceptibles d'être couverts par des régimes complémentaires d'assurances de soins médicaux, de soins dentaires et d'invalidité. De même, n'étant pas admissibles aux prestations de maladie, ils sont plus susceptibles de subir des pertes financières plus grandes s'ils cessent de travailler pour cette raison (Akyeampong et Sussman, 2003). De surcroît, étant

8. Il s'agit des données les plus récentes disponibles.

Figure 5.5

Les salaires réels des camionneurs salariés travaillant à temps plein ont été relativement stagnants de 1998 à 2004

Salaire hebdomadaire moyen en dollar de 1998



Source : Enquête sur la population active.

donné qu'ils ne peuvent profiter d'un régime de pension offert par leur employeur, ils se doivent également d'économiser davantage pour leur retraite.

Les camionneurs salariés bénéficient de moins d'avantages sociaux

Les avantages sociaux, comme les régimes d'assurance et de retraite parrainés par l'employeur, constituent d'autres indicateurs de la qualité des emplois (Marshall, 2003). Selon les données de 2002 de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR)⁹, les camionneurs salariés bénéficiaient en plus faible proportion d'avantages sociaux que les travailleurs de l'ensemble des professions. Cette situation est particulièrement apparente au niveau du régime de retraite où seulement 28 % des camionneurs participaient à un régime de retraite lié à leur emploi, contre 44 % chez l'ensemble des salariés (voir Tableau 5.8). Ce résultat est ainsi cohérent avec ceux de Hébert (2005), qui observait que l'implication des entreprises québécoises de camionnage est relativement faible en ce qui a trait au régime de retraite puisque seulement environ 25 % d'entre elles l'offre à son personnel, contre environ 50 % pour les divers autres régimes d'assurances (soins médicaux, médicaments, assurance vie, etc.).

Moins de familles à deux revenus chez les camionneurs

On observe qu'il y a moins de familles avec deux soutiens économiques chez les camionneurs que chez l'ensemble des travailleurs. Selon les données de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) de 2002, environ 70 % des conjoint(e)s issus des familles époux-épouse dont la profession de camionneurs était le principal soutien

économique avaient un travail rémunéré, contre 82 % chez l'ensemble des travailleurs. Tel que le souligne Bess (1999), cette situation pourrait s'expliquer par le fait que les camionneurs soient plus disposés à travailler un nombre plus élevé d'heures de travail afin de subvenir aux besoins de leur famille. Ou encore, elle témoignerait plutôt de la difficulté de concilier les lourdes exigences de la profession, notamment en terme du temps passé à l'extérieur du foyer et celles d'une famille à deux revenus.

Encore sur la route ...

La nature même de l'emploi, caractérisée par de longs déplacements d'une destination à une autre, le caractère hautement concurrentiel du secteur et la structure de rémunération qui incite les camionneurs à réaliser un nombre plus élevé d'heures afin d'augmenter leurs gains (voir Une rémunération différente), font en sorte que les camionneurs travaillent généralement de très longues semaines de travail. Il n'est ainsi pas surprenant d'observer que, selon l'EPA, les camionneurs salariés travaillaient en moyenne 47 heures par semaine en 2004 et 38 % d'entre eux étaient au travail 50 heures ou plus hebdomadairement.

Pour leur part, les camionneurs indépendants travaillaient en moyenne 49 heures par semaines et 70 % d'entre-eux étaient au travail 50 heures et plus hebdomadairement. L'une des principales raisons à ce résultat serait que les camionneurs indépendants se doivent, en plus de la conduite, de passer plus de temps pour des activités connexes à celle-ci (tâches de gestion, entretiens mécaniques, etc.).

9. Il s'agit des données les plus récentes disponibles.

Tableau 5.7

Revenu moyen d'emploi des camionneurs ayant travaillé à temps plein toute l'année

	Tous	Salariés	Travailleurs autonomes	Travailleurs autonomes avec personnel	Travailleurs autonomes sans personnel
			\$		
Camionneurs (total)	38 750	38 769	38 776	39 938	38 232
Pour compte d'autrui	39 229	39 190	39 466	40 405	39 058
Privé – commerce de gros	36 046	35 973	37 587	38 307	36 909
Privé – fabrication	41 975	41 935	44 554	F	F
Toutes les professions	43 298	43 450	47 148	55 030	31 470

Source : Recensement 2001.

Tableau 5.8

Avantages sociaux

	Ensemble des professions	Chauffeurs de compagnie
Avantages sociaux offert par l'employeur	%	
Régime de soins dentaire	60,0	54,3
Régime d'assurance vie/invalidité	59,8	55,3
Régime d'assurance médical	65,0	60,8
Régime de soins dentaire ou vie/invalidité ou médical	67,4	65,2
Régime de retraite	43,5	28,1

Nota : Personnes ayant un emploi rémunéré; comprend les personnes occupant plus d'un emploi; on se sert des données concernant l'emploi principal lorsqu'il y a cumul d'emplois.

Source : Enquête sur la dynamique du travail et du revenu, 2002.

Une rémunération différente

Bien que la plupart des salariés canadiens soient payés à l'heure ou encore à la semaine, ce n'est pas toujours le cas pour les camionneurs. En effet, alors que les camionneurs spécialisés dans le camionnage local sont souvent payés à la livraison (au voyage), ceux spécialisés dans le camionnage sur de longues distances sont généralement payés selon le nombre de kilomètres (ou de milles) parcourus¹⁰.

Par ailleurs, un système de bonus financiers complémentaires est souvent mis en place par les transporteurs afin de, par exemple, motiver les camionneurs à présenter de bons dossiers de conduite. Selon une étude indépendante portant sur l'industrie du camionnage au Québec, environ de 10 % à 15 % des entreprises accorderaient des primes sur une base individuelle alors qu'environ 20 % accorderaient des primes au rendement. Dans l'ensemble, ces primes représenteraient de 5 % à 7 % du salaire (Hébert, 2005).

10. Pour être précis, mentionnons que les tarifs obtenus selon le nombre de km peuvent varier selon différentes situations : si le camion est chargé ou vide, selon le poids du chargement, selon le type de marchandise, selon la capacité du chargement (ex : nombre de palette), selon la destination (transport international, intraprovincial), etc.

La semaine de travail des camionneurs issus du camionnage pour compte d'autrui était encore plus longue. Pour les camionneurs salariés, celle-ci était en moyenne 50 heures, et durait 50 heures ou plus pour 47 % des chauffeurs. D'autre part, elle était en moyenne 55 heures et durait 50 heures et plus pour 71 % des camionneurs indépendants. Cette différence entre les segments s'explique principalement par le fait que les camionneurs travaillant pour des entreprises spécialisées dans le transport de marchandises (camionnage pour compte d'autrui) seraient davantage susceptibles de réaliser des trajets sur de longues distances (Tableau 5.6).

Une profession relativement exigeante

Étant donné la relation qui peut exister entre de longues heures de travail et les horaires de travail irréguliers avec le niveau de stress, il est assez intuitif de croire que les camionneurs peuvent s'avérer particulièrement vulnérables à ce niveau¹³. À cela peut s'ajouter les exigences élevées des expéditeurs en ce qui a trait au respect des horaires malgré les contraintes associées à la conduite ou aux livraisons (conditions de routes difficiles, congestion routière, attentes aux douanes, etc.) et le fait que les camionneurs peuvent se retrouver loin de leurs proches pendant plusieurs jours. En ce sens, selon les chiffres de l'EDTR, un peu plus de sept camionneurs sur dix déclaraient que leur vie professionnelle et personnelle leur créait beaucoup ou un peu de stress en 2002¹⁴.

Globalement, de longues heures de travail auraient un effet néfaste sur la santé puisqu'elles entraîneraient des modifications du mode de vie malsaines pour la santé, tels le manque d'exercice physique, le manque de sommeil, les mauvaises habitudes alimentaires, etc. (Shields, 2000). Il n'est alors peut-être pas surprenant de constater que les camionneurs masculins présentaient l'un des taux

Comme d'autres l'ont souligné (Bess 1999, Nix 2003), ces chiffres peuvent globalement représenter une sous-estimation des heures réelles de travail des camionneurs de longues distances. Ainsi, compte tenu qu'ils représentent les heures habituellement rémunérées ou à contrat, ils reflètent peut-être davantage les heures officielles inscrites dans les carnets de route, qui excluent souvent une bonne partie du temps de non conduite qui est malgré tout travaillé. Les périodes d'attente, les inspections mécaniques et les vérifications aux douanes sont des exemples typiques d'activités souvent comptabilisées aux carnets de route comme des périodes de repos. Cette façon de faire permet aux camionneurs, qui sont majoritairement payés en fonction de la distance parcourue, de préserver leurs heures de services pour la conduite et ainsi, maximiser leurs gains (Nix, 2003).

Des horaires davantage irréguliers chez les camionneurs

D'après l'Enquête sur le milieu de travail et les employés (EMTE), 42 % des camionneurs avaient un horaire de travail variable en 2001¹¹, c'est-à-dire un horaire où les heures de début et de fin peuvent varier. Cette statistique était par ailleurs plus élevée chez le camionnage pour compte d'autrui, où environ 45 % des camionneurs avaient un horaire de travail variable¹². Ces résultats indiquent ainsi que ce type de travail est plus fréquent chez les camionneurs que chez le groupe du personnel technique et les métiers (32 %) et l'ensemble des professions (34 %).

D'autre part, les données de l'EMTE indiquent que plus du tiers (34 %) des camionneurs ne travaillaient pas le même nombre d'heures rémunérées chaque semaine, et ce, sans tenir compte des heures supplémentaires. Il s'agit d'un taux qui est plus du double de celui observé chez l'ensemble des professions (15 %, voir Une profession relativement exigeante).

11. Il s'agit des données les plus récentes disponibles.

12. Il est cependant important de prendre note que l'étude des coefficients de variation recommande une certaine prudence dans l'interprétation de cette dernière statistique.

d'inactivité pour des raisons de santé ou d'incapacité reliées à la maladie le plus élevé avec 3,7 % (contre 2,6 % pour l'ensemble des travailleurs) selon les chiffres de l'EPA de 2004¹⁵. De même, chaque camionneur avait perdu en moyenne l'équivalent de neuf jours pour ces mêmes raisons dans l'année, comparativement à six jours chez l'ensemble des travailleurs masculins¹⁶.

13. Williams (2003) a observé que la source de stress en milieu de travail le plus souvent mentionnée par les travailleurs canadiens en 1994 et 2000 était le trop grand nombre d'heures ou d'exigences de travail.

14. Personnes de 16 ans et plus dont l'emploi principal rémunéré était celui de camionneur.

15. Le taux d'inactivité est la proportion d'heures perdues par rapport au nombre total d'heures hebdomadaires habituellement travaillées par tous les employés à temps plein. Hommes employés à temps pleins seulement, exclusion du congé de maternité.

16. On calcule le nombre de jours perdus par travailleur en multipliant le taux d'inactivité par le nombre estimatif de jours ouvrables dans l'année (250). Hommes employés à temps pleins seulement, exclusion du congé de maternité.

Quand l'on se compare, se console t'on ?

Afin d'avoir une idée plus globale de la situation, les conditions de travail des camionneurs ont été comparées aux dix professions les plus populaires ainsi qu'à l'ensemble des professions ayant le même niveau de qualification (niveau secondaire complété ou moins) chez les hommes. Pour ce faire, le nombre d'heures hebdomadaires, le salaire horaire et le salaire hebdomadaire ont été utilisés comme indicateurs des conditions de travail.

On observe d'emblée que la profession de camionneurs arrive au second rang en ce qui a trait au nombre d'heures hebdomadaires, derrière les agriculteurs, mais loin devant

les autres professions. Le salaire hebdomadaire des camionneurs se classait également en deuxième position, derrière cette fois les directeurs de commerce de détail. Par ailleurs, le salaire des camionneurs était sensiblement plus élevé que celui de l'ensemble de travailleurs ayant un diplôme secondaire complété ou moins, mais inférieur à celui observé chez l'ensemble des professions. Enfin, malgré le nombre élevé d'heures hebdomadaires, le salaire horaire des camionneurs se situait tout de même en milieu de pelotons. Celui-ci était également relativement similaire à celui observé chez les professions présentant le même niveau de qualification. Toutefois, il demeurait inférieur à celui observé chez l'ensemble des travailleurs masculins à temps plein (voir Tableau 5.9).

Tableau 5.9

Moyenne des heures habituellement travaillées, salaire horaire et hebdomadaire moyen pour les employés de sexe masculin à temps plein selon la profession

Les dix professions les plus populaires chez les hommes ¹	2004			
	Heures ² travaillées	50h/semaine et plus %	Salaire horaire \$	Salaire hebdomadaire \$
Conducteurs de camions	47,3	38	16,9	792,9
Conducteurs de camions – Industrie du transport	49,9	51	16,8	829,6
Vendeurs et commis-vendeurs – commerce de détail	39,8	7	14,1	568,5
Directeurs – commerce de détail	42,7	15	23,6	1005,6
Exploitants agricoles et gestionnaires d'exploitations agricoles	48,1	F	14,0	655,9
Manutentionnaires	40,0	2	15,6	624,0
Concierges et concierges d'immeubles	39,6	2	14,6	576,8
Mécaniciens et réparateurs de véhicules automobiles, de camions et d'autobus	41,1	4	17,8	731,5
Charpentiers-menuisiers	41,5	6	18,1	749,5
Aides de soutien des métiers et manœuvres en construction	42,4	14	15,8	669,1
Serveurs au comptoir, aides de cuisine et personnel assimilé	37,0	0	9,9	367,8
Représentants des ventes non techniques – commerce de gros	41,4	11	20,7	851,4
Toutes les professions	40,7	8	21,1	856,1
Scolarité = Niveau secondaire complété ou moins	41,3	F	17,3	715,6

1. Tel qu'identifiées selon le Recensement de 2001.

2. Nombre d'heures hebdomadaires habituellement travaillées.

Source : Enquête sur la population active, 2004.

Quelle est l'importance de la pénurie de camionneurs ?

Bien qu'une situation de pénurie chez une profession soit identifiée par les employeurs, il n'existe pas de définition universellement utilisée, ni d'indicateur direct afin d'évaluer empiriquement son importance. Cela dit, Shah et Burke (2003) propose une définition intéressante présentant une pénurie comme étant une situation où la demande chez une profession est supérieure à l'offre de travailleurs qualifiés, disponibles et désireux de faire ce travail dans les conditions existantes du marché. Par ailleurs, le phénomène de pénurie de main-d'œuvre est complexe et peut prendre différentes formes. Par exemple, il y a d'abord le cas où une certaine quantité de main-d'œuvre est disponible pour travailler, mais dont les compétences (défini comme une combinaison d'expérience, d'éducation et de formation) ne correspondent pas à celles requises pour effectuer le travail ou encore qui ne rencontrent pas les attentes élevées auxquelles les employeurs étaient habitués. On retrouve également le cas où il existe un certain bassin de travailleurs qualifiés, mais qui, dans les conditions actuelles du marché, préfèrent exercer une autre profession (problème de recrutement).

Or, à défaut d'avoir une mesure exacte, une façon d'obtenir un portrait de l'importance d'une pénurie chez une profession est d'observer certaines caractéristiques (points de pression) dans le marché du travail, telles que mesurées par les facteurs comme les tendances dans l'emploi et les gains (Veneri, 1999). Les taux de croissance de l'emploi, des salaires et le taux de chômage ont ici été utilisés pour déterminer les points de pression qui se sont développés au cours des trois dernières années¹. Ainsi, on observerait des points de pression dans une profession lorsque:

- Le taux de croissance annuelle de l'emploi durant les trois dernières années est au moins 50 % plus élevé que la moyenne de toutes les professions.
- Le taux de croissance annuelle dans les salaires durant les trois dernières années est au moins 30 % plus élevé que la moyenne de toutes les professions.
- Le taux le taux de chômage annuel est au moins 30 % inférieur à la moyenne de toutes les professions.

Tableau 5.10

Point de pression chez la profession

	Emploi		Gains		Points de pression
	Croissance annuelle moyenne 2001-2004		Croissance annuelle moyenne 2001-2004	Taux de chômage 2004	
	%	%	%	%	
Toutes les professions	2,2	2,3	7,2		0
Conducteurs de camion	1,8	1,4	5,3		0
Compte d'autrui	0,8	1,6	3,9		1
Compte propre	4,2	1,4	7,4		1

Source: Enquête sur la population active, 2001 à 2004.

Dans l'ensemble, aucun de ces critères ne permet d'identifier un point de pression chez la profession de camionneur en 2004. Toutefois, si l'on ventile notre analyse selon les deux segments du camionnage, on observe la présence d'un point de pression chez chacun d'entre eux. D'une part, en raison du taux de chômage affiché chez le camionnage pour compte d'autrui qui était de 46 % inférieur à celui observé chez la moyenne de l'ensemble des professions en 2004. D'autre part, en raison du taux de croissance annuel moyen de l'emploi chez le camionnage pour compte propre qui a été près du double

de celui observé chez l'ensemble des professions de 2001 à 2004. Enfin, il est important de rappeler que ce résultat représente la profession dans son ensemble et à l'échelle du Canada. Ainsi, il est possible que le fait d'utiliser une population plus spécifique, tel que les camionneurs ontariens qui font du transport sur de longues distances, puisse produire un résultat différent de celui présenté ici.

17. Ces critères sont une variante des ceux décrits et appliqués par le Bureau of Labour Statistics des États-Unis pour les mêmes fins (voir Veneri, 1999).

Résumé

Près de 271 000 personnes exerçaient la profession de camionneur en 2004. De ce nombre, environ quatre camionneurs sur cinq étaient salariés, alors que les autres étaient plutôt des travailleurs indépendants, appelés communément camionneurs artisans. De même, un peu plus de 60 % de tous les camionneurs travaillaient directement pour une entreprise dont l'activité principale est le transport de marchandises par camion. Par ailleurs, dans l'ensemble, on observe d'une part que les camionneurs sont en forte

majorité des hommes, sont plus âgés et moins éduqués que l'ensemble des professions. Aussi, on retrouve chez les camionneurs une plus faible proportion d'immigrants que chez l'ensemble des professions. D'autre part, les camionneurs gagnent un salaire près de la moyenne des professions, mais bénéficient de moins d'avantages sociaux, particulièrement en ce qui a trait au régime de retraite. De plus, ils travaillent un nombre d'heures beaucoup plus élevées que chez l'ensemble des professions, et ce, souvent selon des horaires irréguliers.

Documents consultés

AKYEAMPONG, Ernest B., et Deborah SUSSMAN. « Régimes de santé des travailleurs indépendants », *L'emploi et le revenu en perspective*, no 75-001-XIF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, mai 2003, vol. 4, n° 5.

BESS, Irwin. « Le régime de travail des camionneurs », *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001-XPF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, hiver 1999, vol. 11, n° 4, p. 15 à 21.

CONSEIL CANADIEN DES RESSOURCES HUMAINES EN CAMIONNAGE (CCRHC). *Le moteur de l'économie canadienne*, Ottawa, 2003.

DUCHESNE, Doreen. « Plus de personnes âgées au travail », *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001-XIF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, février 2004, vol. 5, n° 2.

HÉBERT, Marjolaine. *Rapport de recherche – Enquête 2005 sur la rémunération globale du personnel de l'industrie du camionnage au Québec, en collaboration avec Renaud Paquet, Association du camionnage du Québec, 2005, questionnaire servant à l'enquête élaboré par GRH Solutions.*

MACLEOD, Carol. *Évaluation des besoins d'apprentissage liés aux compétences essentielles dans l'industrie canadienne du camionnage*, Ottawa, Conseil canadien des ressources humaines en camionnage, 2002.

MARSHALL, Katherine. « Les avantages de l'emploi », *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001-XIF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, mai 2003, vol. 4, n° 5.

MARSHALL, Katherine. « Les parents occupés et le partage des travaux domestiques », *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001F au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, automne 1993, vol. 5, n° 3, p. 25 à 33.

MIN, Hokey, et Thomas LAMBERT. « Truck driver shortage revisited », *Transportation Journal*, hiver 2002, vol. 42, n° 2, p. 5 à 16.

MONACO, Kristen, et Joshua WILLMERT. « Wages and hours of truck drivers: an analysis across data sets », *Transportation Quarterly*, Washington (D.C.), été 2003, vol. 57, n° 3, p. 167 à 177.

NIX, Fred P. *Le camionnage au Canada – Profil de l'industrie*, Ottawa, Transports Canada, mars 2003.

SHAH, Chandra, et Gerald BURKE. *Skills Shortages: Concepts, Measurement and Implications*, Melbourne, Centre for the Economics of Education and Training, Monash University, 2003, document de travail.

SHIELDS, Margot. « Les longues heures de travail et la santé », *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001-XPF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, printemps 2000, vol. 12, n° 1, p. 53 à 62.

VENERI, Carolyn M. « Can occupational labor shortages be identified using available data? », *Monthly Labor Review*, mars 1999, vol. 122, n° 3, p. 15 à 21.

WILLIAMS, Cara. « Sources de stress en milieu de travail », *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001-XIF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, juin 2003, vol. 4, n° 6.

Chapitre 6

Trop de camions sur les routes?

par Gord Baldwin

Résumé

Depuis la fin des années 1990, les conducteurs d'automobiles ont l'impression croissante qu'il y a plus de camions sur les routes.

En fait, de 2000 à 2003, le nombre de camions a diminué de 0,2 %, tandis que le nombre de voitures s'est accru de 5,5 %.

Toutefois, les trajets qu'effectuent les camions sont beaucoup plus longs que ceux qu'effectuent les voitures. Ainsi, les conducteurs d'automobiles sont susceptibles de voir plus de camions sur la route que ce que le nombre d'enregistrements pourrait leur laisser croire.

En 2003, selon les données provinciales sur les enregistrements, il y avait 27 voitures par camion. Toutefois, si l'on tient compte des distances parcourues par les véhicules, la probabilité qu'un automobiliste croise des camions augmente, car les camions parcourent en moyenne 2,5 fois plus de route que les voitures.

La probabilité de rencontrer un camion varie en fonction du jour de la semaine, du moment de la journée et de l'endroit. Les camions sont relativement plus « visibles » en semaine, la nuit et aux passages frontaliers que les automobiles.

Étant donné la croissance de la population et de l'économie, il est probable que la concurrence s'intensifie davantage.

Aux passages frontaliers, par exemple, les embouteillages de camions ont déjà atteint des proportions importantes (bien que les voies réservées au trafic commercial puissent améliorer la situation au poste même).

Dans ce document, on analyse la circulation des camions sur les routes canadiennes au moyen de données concernant les enregistrements et le rendement tirées de l'Enquête sur les véhicules au Canada. Il s'agit d'une enquête à participation volontaire, fondée sur les véhicules, entamée en 1999 par Statistique Canada et financée par Transports Canada.

Circulation des camions : des marchandises qui arrivent à point

Un élément important de la circulation des camions ces temps-ci est le concept de la livraison « juste à temps » des marchandises, qui permet aux usines de synchroniser la livraison avec leurs processus de fabrication.

De nos jours, l'industrie du camionnage est tellement efficace que les usines de fabrication et les autres entreprises peuvent utiliser les camions comme entrepôts. On fixe la date de livraison des pièces et des produits au moment où ils sont nécessaires, éliminant ainsi le besoin de les stocker dans un entrepôt.

De plus, le commerce transfrontalier représente une des occasions d'affaires en plein essor. La route a été la voie de transport la plus utilisée pour ce qui est du commerce entre le Canada et les États-Unis. En ce qui concerne les recettes, plus de 53 % des produits canadiens exportés et 79 % des produits importés au pays ont été expédiés par camion¹.

En 2003, les quelque 2 200 entreprises de camionnage longue distance pour compte d'autrui domiciliées au Canada qui comptaient 1 million de dollars ou plus de recettes d'exploitation annuelles ont généré 16,8 milliards de dollars de recettes, soit 7,5 % de plus qu'en 2002.

Les déplacements transfrontaliers ont représenté 22 % des expéditions totales et 47 % des recettes. Les transporteurs ont déplacé 8,7 millions de chargements entre le Canada et les États-Unis en 2003, les marchandises pesant au total plus de 85 millions de tonnes. Ces expéditions transnationales ont généré 8,0 milliards de dollars en recettes.

Sans aucun doute, l'Ontario est le centre de l'industrie du camionnage du Canada. En 2003, les marchandises en partance de l'Ontario, qui sont transportées sur de longs parcours, ont représenté 38 % du tonnage intérieur et 37 % des recettes intérieures au Canada.

Tout ce trafic par camion semble créer l'impression que les routes sont de plus en plus congestionnées au Canada depuis la fin des années 1990, particulièrement en ce qui a trait à la concurrence pour l'espace routier entre les automobilistes et les camionneurs.

Le public a exprimé certaines préoccupations au sujet du trop grand nombre de camions sur la route². Qu'est-ce qui peut avoir causé ces préoccupations? « Il y a beaucoup trop de camions sur nos routes à cause de la déréglementation » est une des explications qu'on avance³.

C'est un point de vue. Mais que nous indiquent les statistiques?

1. Les données de cette section proviennent du document *Le camionnage au Canada, 2003*, produit n° 53-222-XIB au catalogue de Statistique Canada.
2. Western Transportation Advisory Council, *Moving Forward A Guide on the Importance of Transportation in Canada*, décembre 1999, page 21; www.westac.com/pdfs/mffreight.pdf. Voir également un discours de M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.) : « L'opinion est certainement répandue qu'il y a trop de camions sur les routes et qu'ils gênent la circulation des autres », 37^e législature, 1^{re} session, Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales, le mardi 30 avril 2002, www.parl.gc.ca/InfoComDoc/37/1/TRGO/Meetings/Evidence/trgoev62-e.htm.
3. Voir le témoignage de M^{me} Cathy Walker, *Délibérations du sous-comité de la Sécurité des transports du comité sénatorial permanent des Transports et des communications; Fascicule 6 – Témoignages*, Ottawa, le jeudi 13 février 1997, www.parl.gc.ca/english/senate/com-e/safe-e/06ev-e.htm.

Le nombre de camions a diminué

De 2000 à 2003, le nombre de camions enregistrés a diminué de 0,2 % tandis que le nombre d'automobiles a augmenté de 5,5 %.

En 2003, le nombre de camions enregistrés au Canada a atteint 660 450, soit 378 258 camions légers et 282 192 camions lourds. (Les camions légers pèsent de 4,5 tonnes à tout près de 15 tonnes et les camions lourds pèsent 15 tonnes ou plus.)

En revanche, 17,8 millions de voitures étaient enregistrées au Canada.

Au Canada, en 2000, 661 446 camions étaient enregistrés, soit 391 291 camions légers et 270 155 camions lourds. Au cours de la même année, 16,8 millions d'automobiles étaient enregistrées (véhicules routiers pesant moins de 4,5 tonnes).

On comptait 27 voitures pour chaque camion enregistré dans les provinces et dans les territoires en 2003. Il s'agissait d'une hausse par rapport aux 25 voitures par camion observées en 2000.

Pour ce qui est des poids lourds, tels que les 18-roues, on comptait 63 automobiles pour chacun d'entre eux en 2003, par rapport à 62 en 2000.

Types de véhicules

Les types de véhicules de la catégorie des camions légers sont assez différents de ceux de la catégorie des camions lourds, ce qui n'a rien d'étonnant. Cette description permet également de donner une meilleure idée des véhicules compris dans chaque groupe. En 2003, le groupe des camions légers se composait de :

- 4 % de fourgonnettes;
- 11 % de camionnettes;
- 81 % de camions porteurs;
- 3 % de semi-remorques;
- 2 % d'autres véhicules.

En 2003, le groupe des camions lourds se composait de :

- 41 % de camions porteurs;
- 58 % de semi-remorques;
- 1 % d'autres véhicules.

Parmi les camions légers, 40 % consomment de l'essence, 58 % consomment du diesel et 2 % consomment un autre type de carburant. Par opposition, seulement 7 % des camions lourds utilisent de l'essence et 93 % d'entre eux fonctionnent au diesel. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ces sujets, consulter l'**Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle, 2003**, produit n° 53-223-XIF au catalogue de Statistique Canada.

Les camions effectuent de plus longs trajets

Les camions ne sont pas seulement plus « visibles » sur la route en raison de leur grande taille. Ils effectuent également de plus longs trajets que les automobiles, augmentant donc la probabilité qu'un automobiliste les croise.

Selon les données de l'Enquête sur les véhicules au Canada, les camions ont parcouru environ 26,6 milliards de km en 2000, par comparaison à 282 milliards de km pour ce qui est des voitures.

Trois ans plus tard, les camions ont parcouru environ 25 milliards de km (-7 %), tandis que les voitures ont parcouru environ 286 milliards de km (+1,5 %).

Cette variation est le résultat d'une augmentation du nombre d'automobiles enregistrées alors que de celui des camions baissait et d'une réduction plus importante de la distance moyenne parcourue par les camions par rapport aux automobiles.

En 2000, les camions ont effectué en moyenne 3,5 fois plus de kilomètres que les voitures. En 2003, cette proportion est passée à 2,5 fois. Cela signifie que les automobilistes sont plus susceptibles de croiser un camion que ce que le nombre d'enregistrements peut suggérer.

Un conducteur d'automobile est plus susceptible de croiser un camion lourd qu'un camion léger, même si le nombre de camions légers enregistrés est supérieur.

En fait, en 2003, les camions lourds ont parcouru 18,6 milliards de km, tandis que les camions légers n'ont parcouru que 6,2 milliards de km.

Le kilométrage annuel moyen des camions lourds était de trois à quatre fois plus élevé que celui des camions légers, témoignant de leur utilisation pour les longs trajets. Les camions lourds ont effectué plus de 66 000 km par année, les camions légers environ 19 000 km et les voitures plus de 16 000 km⁴. En 2000, les camions lourds ont parcouru plus de 81 000 km par année, les camions légers environ 18 000 km et les voitures approximativement 17 000 km.

Tableau 6.1
Kilomètres parcourus selon le véhicule, Canada, 2003

Genre de véhicule	Total en milliards de véhicules-km	Moyenne	
		annuelle	quotidienne
		km par véhicule	
Camions légers	6,2	19 144	52
Camions lourds	18,6	66 640	183
Voitures	286,3	16 333	45

Source : Statistique Canada Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle, 2003, produit n° 53-223-XIF au catalogue, pages 26 et 30.

Les camions voyagent surtout en semaine

Les voitures et les camions sont-ils sur la route au même moment? Si c'est le cas, il s'agit d'un autre facteur qui peut influencer les perceptions ayant trait au nombre de camions circulant sur les routes.

Davantage de camions circulent en semaine. Les camions légers n'effectuent qu'environ 8 % de leur kilométrage total en fin de semaine et les camions lourds, 11 %.

Par comparaison, les deux types de camions effectuent environ 20 % de leur kilométrage hebdomadaire total au cours de leur journée de pointe (le jeudi pour les camions légers et le mardi pour les camions lourds).

4. Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle, 2003, produit n° 53-223-XIE du catalogue de Statistique Canada, page 30.

Le kilométrage des voitures est beaucoup mieux réparti. En effet, celles-ci effectuent de 12 % à 16 % de leur kilométrage hebdomadaire quotidiennement.

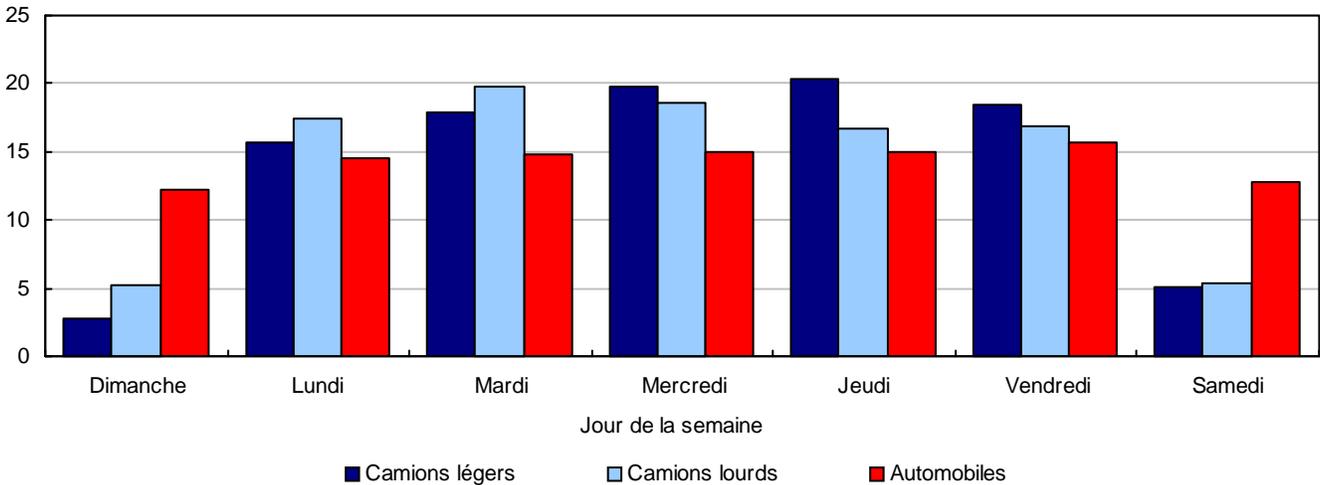
Ainsi, en moyenne, un automobiliste est susceptible de croiser davantage de camions en semaine qu'en fin de semaine.

Afflux de camions aux passages transfrontaliers

Les activités de camionnage ne sont pas seulement plus intenses pendant certains jours de la semaine et certains moments de la journée. Elles sont également plus intenses dans certains endroits particuliers, et un endroit important où l'activité retient beaucoup l'attention est la frontière séparant le Canada des États-Unis.

Figure 6.1
Les camions voyagent surtout en semaine

% des véhicules-km



Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle, 2003, produit n° 53-223-XIF au catalogue.

Le volume de circulation varie selon le moment de la journée

Le volume de circulation varie également selon le moment de la journée.

Les voitures, les camions légers et les camions lourds se disputent tous l'espace routier, principalement pendant la journée, de 6 h à 18 h.

Les camions légers effectuent 87 % de leur kilométrage durant la journée, les voitures 77 % et les camions lourds 68 %.

Les camions lourds et les voitures parcourent environ un cinquième de leur trajet quotidien pendant la soirée, c'est-à-dire de 18 h à minuit, par opposition à environ un dixième dans le cas des camions légers.

Ce sont les camions lourds qui voyagent le plus entre minuit et 6 h, effectuant environ 12 % de leur kilométrage au cours de cette période. Par comparaison, les camions légers n'effectuent que 4 % de leur kilométrage la nuit et les voitures, seulement 3 %⁵.

Selon la Ontario Trucking Association, « si davantage d'expéditeurs étaient prêts à faire livrer leurs marchandises la nuit, lorsque le volume de circulation est très bas, on pourrait éliminer une partie de la circulation de camions pendant les heures de pointe »⁶.

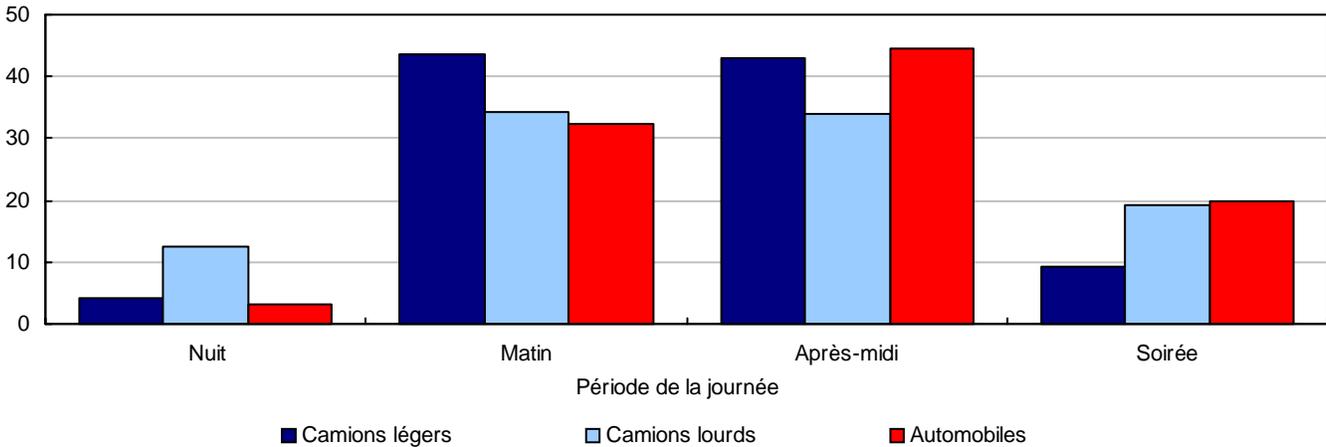
5. Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada : Annuelle, 2003, produit n° 53-223-XIF du catalogue, page 44.

6. Ontario Trucking Association, Relieving Traffic Congestion: A Discussion Paper, printemps 2001, page 8, www.ontruck.org/issues/docs/pdf/relievingtrafficcongestion.pdf.

Figure 6.2

Tous les types de véhicules se disputent l'espace routier pendant la journée

% des véhicules-km



Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle, 2003, produit no 53-223-XIF au catalogue.

Relativement parlant, le rapport des voitures aux camions est beaucoup moins élevé aux passages transfrontaliers. En 2003, il y avait 27 voitures par camion, selon les enregistrements. Cependant, on ne comptait que deux à six véhicules personnels par camion pour le trafic en direction sud aux passages transfrontaliers indiqués ci-dessous.

Selon le dénombrement des véhicules traversant la frontière américaine, à cinq postes frontaliers choisis, en 2003, 4,5 voitures (véhicules personnels) par camion traversaient la frontière vers les États-Unis.

À certains postes frontaliers commerciaux occupés tels que ceux d'Alexandria Bay, dans l'État de N.Y., et de Port Huron, au Michigan, on ne comptait que près de deux voitures par camion.

Tableau 6.2
Véhicules du Canada traversant aux États-Unis, par poste frontalier américain, 2003¹

Poste frontalier américain	Camions	Véhicules personnels	Rapport des véhicules personnels aux camions
Detroit (Michigan)	1 634 319	6 315 590	3,9
Alexandria Bay (New York)	297 220	649 161	2,2
Buffalo-Niagara (New York)	1 162 961	6 414 415	5,5
Port Huron (Michigan)	928 074	1 965 011	2,1
Blaine (Washington)	365 089	2 299 636	6,3
Total	6 728 228	30 220 184	4,5

1. Les données de ce tableau diffèrent de celles de ce rapport car :

- elles ne proviennent pas de l'Enquête sur les véhicules au Canada de Statistique Canada;
- elles portent sur des véhicules de tous les pays passant à la frontière; les données de l'Enquête sur les véhicules au Canada s'appliquent à des véhicules immatriculés au Canada uniquement;
- les données du poste frontalier américain sur les véhicules personnels comprennent les motocyclettes et les motoneiges, véhicules qui ne font pas partie de l'Enquête sur les véhicules au Canada;
- les données du poste frontalier américain peuvent comprendre plusieurs postes frontaliers. Par exemple, les données du poste Buffalo-Niagara comprennent celles de Lewiston Bridge, Peace Bridge, Rainbow Bridge et Whirlpool Bridge.

Source : Bureau of Transportation Statistics, Border Crossing/Entry data, selon des données du Service des douanes américain, www.BTS.gov.

Aux postes frontaliers canadiens, la tendance est la même pour ce qui est de la circulation en direction nord. La proportion de camions augmente à de nombreux postes frontaliers.

À tous les postes en 2003, 4,5 voitures par camion ont traversé la frontière pour se rendre au Canada⁷.

Les données des postes canadiens indiquent la nationalité du véhicule. Les douaniers ont dénombré 7,2 automobiles états-uniennes par camion états-unien et 3,4 automobiles canadiennes par camion canadien.

Au fil du temps, le nombre d'automobiles canadiennes par camion a grandement changé à de nombreux postes frontaliers. Par exemple, au pont séparant Sarnia de Port Huron, au Michigan, de 1990 et 2004, le ratio annuel de voitures états-uniennes aux camions états-uniens a connu un creux de 4,0 et un sommet de 6,5.

En ce qui a trait aux véhicules canadiens, le ratio a varié entre 1,2 et 12,1.

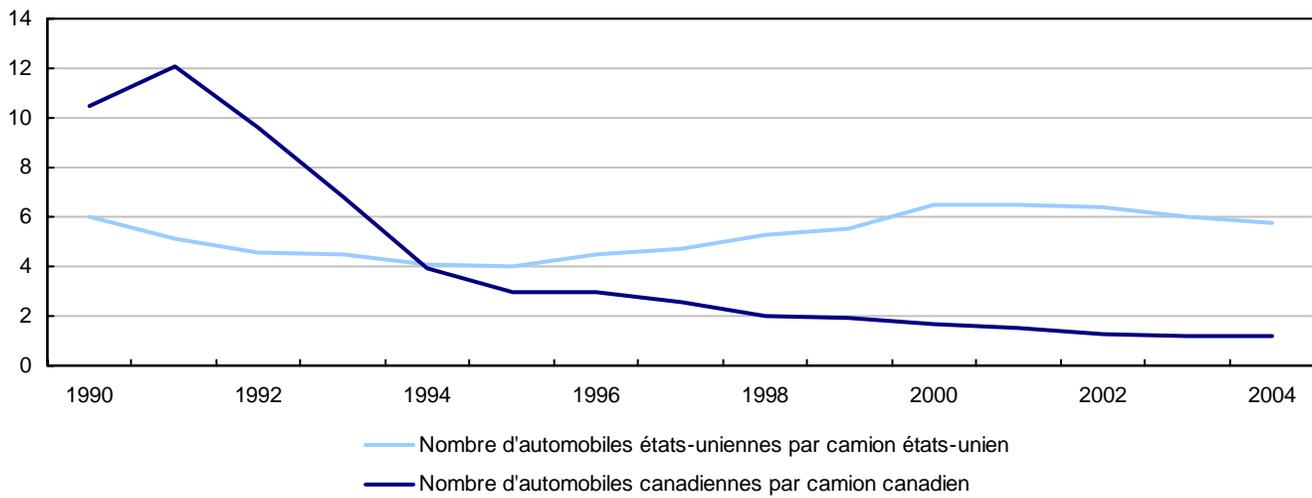
Les véhicules commerciaux et les véhicules personnels utilisent peut-être des voies différentes à la frontière. Cependant, la proportion de voitures par rapport aux camions est susceptible d'être beaucoup plus faible que celle de 27 voitures par camion qu'indiquent les données nationales sur les enregistrements.

7. Statistique Canada, CANSIM, tableau 427-0002. Le dénombrement s'effectue à partir des informations inscrites sur les formulaires sur lesquels les agents de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) enregistrent les entrées au Canada. Chaque bureau d'entrée expédie ses données administratives selon une entente conclue entre Statistique Canada et l'ADRC. Dans tous les bureaux d'entrée du Canada, on effectue le dénombrement des véhicules (automobiles, camions, motocyclettes, motoneiges et bicyclettes) dans le cas des routes et des débarcadères de traversiers.

Figure 6.3

Ratio des voitures aux camions au poste frontalier de Sarnia (circulation en direction nord, de 1990 à 2004)

Ratio du nombre d'automobiles au nombre de camions à Sarnia



Source : Statistique Canada, nombre de véhicules voyageant entre le Canada et les États-Unis, données mensuelles, CANSIM, tableau 427-0002.

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 crédateurs. 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 1^{er} avril 2004 et le 31 mars 2005.

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

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

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

Marchandises générales. Voir fret général.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Définitions des ratios financiers

Rentabilité

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

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

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

Levier financier

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

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

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

Solvabilité

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

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

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

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

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

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

Lectures suggérées

Choisies parmi les publications de Statistique Canada

N° au catalogue	Titre
50-002-XIB	Transport terrestre et maritime – Bulletin de Service – Bilingue.
51-004-XIB	Aviation – Bulletin de service – Bilingue.
51-203-XIB	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – Annuel. Bilingue.
51-204-XIF	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur – Annuel.
51-205-XPB	Origine et destination des passagers aériens, Rapport Canada – États-Unis – Annuel. Bilingue.
51-207-XIB	Statistique des affrètements aériens – Annuel. Bilingue.
52-001-XIF	Chargements ferroviaires – Mensuel.
52-216XIF	Le transport ferroviaire au Canada – Annuel.
53-215-XIB	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – Annuel. Bilingue.
53-222-XIF	Le camionnage au Canada – Annuel.
53-223-XIF	Enquête sur les véhicules au Canada – Annuel.
54-205-XIF	Le transport maritime au Canada – Annuel.

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 1 800-700-1033 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 800-889-9734. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.