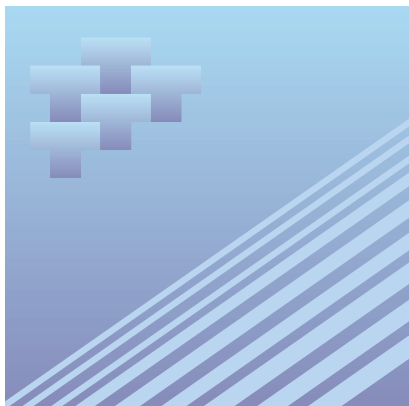




Trucking in Canada

1998



Le camionnage au Canada

1998



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in many forms

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

How to obtain more information

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

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

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

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

| | |
|--|-----------------------|
| National enquiries line | 1 800 263-1136 |
| National telecommunications device for the hearing impaired | 1 800 363-7629 |
| Order-only line (Canada and United States) | 1 800 267-6677 |
| Fax order line (Canada and United States) | 1 877 287-4369 |

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no. 53-222-XIB, is available annually on Internet for CDN \$39.00 per issue. Users can obtain single issues or subscribe at <http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub.cgi>.

This product is also available on paper through a Print-on-Demand service. The prices for delivery in Canada are \$59.00 per issue. The prices for delivery outside Canada are US \$59.00 per issue. The paper version can be ordered by mail, at Statistics Canada, Dissemination Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6; by phone, at (613) 951-7277 or 1 800 700-1033; by fax, at (613) 951-1584 or 1 800 889-9734; by Internet, at order@statcan.ca; or in person, at local Statistics Canada offices. For changes of address, please provide both old and new addresses.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes

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

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

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

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

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

| | |
|--|-----------------------|
| Service national de renseignements | 1 800 263-1136 |
| Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1 800 363-7629 |
| Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis) | 1 800 267-6677 |
| Numéro pour commander par télécopieur (Canada et États-Unis) | 1 877 287-4369 |

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Les prix ne comprennent pas les taxes de vente

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

On peut aussi se procurer la version imprimée de ce produit par l'entremise du service d'impression sur demande. Au Canada, un numéro coûte 59 \$. À l'extérieur du Canada, un numéro coûte 59 \$US. On peut commander la version imprimée par la poste, en écrivant à Statistique Canada, Division de la diffusion, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6; par téléphone, en composant le (613) 951-7277 ou le 1 800 700-1033; par télécopieur, en composant le (613) 951-1584 ou le 1 800 889-9734; par Internet, en se rendant à order@statcan.ca; ou en personne, en se présentant à l'un des bureaux régionaux de Statistique Canada. Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresses.

Normes de service à la clientèle

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



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1998

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

Le camionnage au Canada

1998

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 2000

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

March 2000

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

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2000

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

Mars 2000

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

Périodicité : annuel

Ottawa

Note of appreciation

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

Note de reconnaissance

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

Symbols

Signes conventionnels

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

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

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

ACKNOWLEDGEMENTS

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

The principal authors of this publication were **Irwin Bess** and **John Nicoletta**.

Technical assistance was provided by: **Johanne Caron-Dorion**; **Shannon Foley**; **Joe Foti**; **John Hoover**; **Michel Leduc**; **Jennifer Meester** and **Suzanne St-Amour**.

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

Transportation Division – Division des transports

Line Constantineau
Celine Desfonds
Elaine Heney

Nathalie Larocque
Rose Ryan

Surendar Singh
Dorothee Woodward

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

Gilles Boivin
John Devlin
Dany Girard

Aynalem Mekbib
Manish Mody
Luc Morin

Kevin Ringuette
François Roy

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

Benoit Allard
François Gagnon

Stephen Rathwell
Jennifer Taylor

Adam Wronski
Steve Mathews

Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Richard Blakeney

Monika Ménard

Statistics Canada Regional Offices –
Bureaux régionaux de Statistique Canada

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

Claude Lafreniere
Stéphane Dufour

Gisèle Gariépy-Denis
Yves Roy

REMERCIEMENTS

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

Les auteurs principaux de cette publication sont **Irwin Bess** et **John Nicoletta**.

Johanne Caron-Dorion; **Shannon Foley**; **Joe Foti**; **John Hoover**; **Michel Leduc**; **Jennifer Meester** et **Suzanne St-Amour** ont prêté leur assistance technique.

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

Table of Contents Trucking in Canada

| | Page |
|--|------|
| Highlights | 9 |
| Chapter 1 – Trucking in Canada | |
| The trucking industry in 1998 | 11 |
| The Canadian economy and the transportation industry in 1998 | 11 |
| The transportation industry and the role of trucking | 12 |
| Domestic Trucking Activity | 13 |
| Employment | 13 |
| About this publication | 15 |
| Chapter 2 – Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 1998 | |
| Introduction | 17 |
| Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight, 1998 | |
| 1.1 Strengthening economy boosted demand for trucking services in 1998 | 17 |
| 1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses | 18 |
| 1.3 Unadjusted revenue declines but top carrier operating ratios improve | 20 |
| 1.4 Results by type of activity | 21 |
| 1.5 Intraprovincial trucking holds largest share of transportation revenues | 22 |
| 1.6 Cross-border movements remained strong | 22 |
| 1.7 Salaries/wages and owner-operator payments still top the list of expense items | 23 |
| Section 2 – Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 1998 | |
| 2.1 Increased profitability | 31 |
| 2.2 Changes in short-term liquidity | 31 |
| 2.3 No change in overall long-term liquidity | 32 |
| 2.4 Financial leverage up substantially | 32 |
| 2.5 Trends for leased equipment remained unchanged | 32 |
| Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 1998 | |
| Intercity Activity of Canada-based For-hire Trucking Carriers | |
| Section 1 – Total Trucking Activity | 39 |
| Section 2 – Domestic Trucking Activity | 40 |
| – Regional Overview | 41 |
| Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States | 67 |
| – International Trade | 67 |

Tables des matières Le camionnage au Canada

| | Page |
|---|------|
| Faits Saillants | 9 |
| Chapitre 1 – Le camionnage au Canada | |
| L'industrie du camionnage en 1998 | 11 |
| L'économie canadienne et l'industrie du transport en 1998 | 11 |
| L'industrie du transport et le rôle du camionnage | 12 |
| Activité intérieure du camionnage | 13 |
| Emploi | 13 |
| Au sujet de cette publication | 15 |
| Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1998 | |
| Introduction | 17 |
| Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1998 | |
| 1.1 Le renforcement de l'économie a intensifié la demande de services de camionnage en 1998 | 17 |
| 1.2 L'activité économique se reflète dans les recettes et les dépenses d'exploitation désaisonnalisés | 18 |
| 1.3 Les recettes non désaisonnalisés baissent, mais les ratios d'exploitation des principaux transporteurs augmentent | 20 |
| 1.4 Résultats selon le genre d'activité | 21 |
| 1.5 Le camionnage intraprovincial accapare la plus grande partie des recettes du transport | 22 |
| 1.6 Les mouvements transfrontaliers sont restés intenses | 22 |
| 1.7 Les salaires et les paiements aux chauffeurs contractants sont toujours en tête des articles de dépense | 23 |
| Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1998 | |
| 2.1 Augmentation de la rentabilité | 31 |
| 2.2 Variation de la solvabilité à court terme | 31 |
| 2.3 Pas de variation dans la solvabilité à long terme globale | 32 |
| 2.4 Hausse considérable de l'effet de levier | 32 |
| 2.5 Les tendances se sont maintenues pour le matériel loué | 32 |
| Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1998 | |
| Transport interurbain de marchandises assuré par les compagnies de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada | |
| Partie 1 – L'activité totale du camionnage | 39 |
| Partie 2 – Trafic intérieur | 40 |
| – Aperçu régional | 41 |
| Partie 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis | 67 |
| – Commerce international | 67 |

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

| | Page |
|---|------|
| Chapter 4 – 1998 Private Trucking | |
| Introduction | 77 |
| Number of carriers | 77 |
| Operating expenses | 77 |
| Employment and salaries | 78 |
| Equipment | 78 |
| Distance traveled | 78 |
| Fuel consumption | 79 |
| Chapter 5 – Special Studies | |
| 5.1 Overview of 1997 and 1998 For-hire Company Driver Wages and Earnings | 83 |
| 5.2 New Time Series on For-hire Trucking | 93 |
| Chapter 6 – Survey Methodology and Data Quality | |
| 6.1 Introduction | 103 |
| 6.2 Quarterly For-hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2 | 104 |
| 6.3 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3 | 106 |
| 6.4 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers – Chapter 4 | 109 |
| 6.5 Data Quality | 110 |
| Glossary | 121 |
| Definitions of Financial Ratios | 126 |
| Figures | |
| Chapter 1 – Trucking in Canada | |
| 1.1 Annual Variation in GDP, 1990-1998 | 12 |
| 1.2 Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-1998 | 13 |
| 1.3 Share of Tonnage for Domestic Freight Moved by Mode of Transport, 1998 | 14 |
| 1.4 Proportion of Employment According to Means of Transport, 1998 | 14 |
| Chapter 2 – Survey of Motor Carriers of Freight, Financial Statistics, 1998 | |
| 2.1 Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984-1998 | 18 |
| 2.2 Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series 1993-1998 | 19 |
| 2.3 Quarterly Operating Ratios Adjusted Series and Trends, All Carriers, 1993-1998 | 20 |
| 2.4 Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-1998 | 21 |

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

| | Page |
|--|------|
| Chapitre 4 – Camionnage pour compte propre, 1998 | |
| Introduction | 77 |
| Nombre de transporteurs | 77 |
| Dépenses d'exploitation | 77 |
| Emploi et rémunération | 78 |
| Matériel | 78 |
| Distance parcourue | 78 |
| Consommation de carburant | 79 |
| Chapitre 5 – Études spéciales | |
| 5.1 Un aperçu des salaires et des gains des chauffeurs des entreprises de transport pour compte d'autrui en 1997 et 1998 | 83 |
| 5.2 Nouvelle série chronologique sur le transport routier pour compte d'autrui | 93 |
| Chapitre 6 – Méthodologie d'enquête et qualité des données | |
| 6.1 Introduction | 103 |
| 6.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) – chapitre 2 | 104 |
| 6.3 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3 | 106 |
| 6.4 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre – chapitre 4 | 109 |
| 6.5 Qualité des données | 110 |
| Glossaire | 123 |
| Définitions des ratios financiers | 126 |
| Figures | |
| Chapitre 1 – Le camionnage au Canada | |
| 1.1 Variations annuelles en pourcentages du PIB , 1990-1998 | 12 |
| 1.2 Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-1998 | 13 |
| 1.3 Proportion du tonnage intérieur des marchandises expédiées, par mode de transport, 1998 | 14 |
| 1.4 Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 1998 | 14 |
| Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1998 | |
| 2.1 Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-1998 | 18 |
| 2.2 Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-1998 | 19 |
| 2.3 Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-1998 | 20 |
| 2.4 Tendance des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-1998 | 21 |

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

| | Page |
|--|------|
| Figures – Chapter 2 – Concluded | |
| 2.5 Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1990 and 1998 | 23 |
| 2.6 Percent of Distribution Operating Expenses, All Carriers, 1998 | 24 |
| Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 1998 | |
| 3.1 Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional, by Region of Origin, 1998 | 41 |
| 3.2 Domestic Tonnage by Region of Origin, 1998 and 1997 | 43 |
| 3.3 Trade between Canada and the United States Depends Heavily on Trucking | 67 |
| 3.4 Transborder Activity Has a Significant Impact on Total Trucking Activity, 1998 | 69 |
| Chapter 4 – 1998 Private Trucking | |
| 4.1 Operating Expenses, Private Trucking, 1990-1998 | 78 |
| Chapter 5 – Special Studies | |
| 5.1 – Overview of 1997 and 1998 For-Hire Company Driver Wages and Earnings | |
| 5.1.1 Driver Wages/Salary Share of Operating Expenses, Quarterly Averages, 1998 | 83 |
| 5.1.2 Average Weekly Earnings by Industry Segment, 1998 | 85 |
| 5.1.3 Average Weekly Earnings in Trades and Manufacturing Related Occupations, 1998 | 85 |
| 5.1.4 Average Weekly Earnings by Hours Worked per Week, 1998 | 86 |
| 5.1.5 Average For-hire Driver Hourly Wage by Size of Workplace | 87 |
| 5.1.6 Average Weekly Earnings by Province, 1998 | 88 |
| 5.2 – New Time Series on For-hire Trucking | |
| 5.2.1 Number of Companies Included in the Subset ... | 94 |
| 5.2.2 For-Hire Trucking Shipment Quarterly Indexes, 1990Q1=100 | 96 |
| 5.2.3 For-Hire Trucking Tonnage Hauled Quarterly Indexes, 1990Q1=100 | 96 |
| 5.2.4 For-Hire Trucking Revenues Quarterly Indexes, 1990Q1=100 | 97 |
| 5.2.5 Gross Domestic Product and Trucking Activity Indexes, 1990=100 | 100 |

Tables

Chapter 1 – Trucking in Canada

| | |
|---|----|
| 1 1998 – Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry | 16 |
|---|----|

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

| | Page |
|---|------|
| Figures – Chapitre 2 – fin | |
| 2.5 La part des mouvements intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1990 et 1998 | 23 |
| 2.6 Répartition des dépenses d'exploitation, en pourcentage, tous les transporteurs, 1998 | 24 |
| Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1998 | |
| 3.1 Tonnage intérieur, intra-régional et inter-régional, selon la région d'origine, 1998 | 41 |
| 3.2 Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1998 et 1997 | 43 |
| 3.3 Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier | 67 |
| 3.4 Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 1998 | 69 |
| Chapitre 4 – Camionnage pour compte propre, 1998 | |
| 4.1 Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 1990-1998 | 78 |
| Chapitre 5 – Études spéciales | |
| 5.1 – Un aperçu des salaires et des gains des chauffeurs des entreprises de transport pour compte d'autrui en 1997 et 1998 | |
| 5.1.1 Part des dépenses d'exploitation consacrée aux salaires/traitements des chauffeurs, moyennes trimestrielles, 1998 | 83 |
| 5.1.2 Gains hebdomadaires moyens selon le secteur d'activité, 1998 | 85 |
| 5.1.3 Gains hebdomadaires moyens dans les métiers et professions du secteur manufacturier, 1998 | 85 |
| 5.1.4 Gains hebdomadaires moyens selon les heures travaillées par semaine, 1998 | 86 |
| 5.1.5 Salaire horaire moyen des chauffeurs pour compte d'autrui, selon la taille du lieu de travail | 87 |
| 5.1.6 Gains hebdomadaires moyens selon la province, 1998 | 88 |
| 5.2 – Nouvelle série chronologique de données sur le transport routier pour compte d'autrui | |
| 5.2.1 Nombre de compagnies incluses dans le sous-ensemble | 94 |
| 5.2.2 Indices trimestriels des expéditions du camionnage pour compte d'autrui, 1990T1=100 | 96 |
| 5.2.3 Indices trimestriels du tonnage transporté du camionnage pour compte d'autrui, 1990T1=100 | 96 |
| 5.2.4 Indices trimestriels des recettes du camionnage pour compte d'autrui, 1990T1=100 | 97 |
| 5.2.5 Indices du produit intérieur brut et des activités du camionnage, 1990=100 | 100 |

Tableaux

Chapitre 1 – Le camionnage au Canada

| | |
|--|----|
| 1 Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1998 | 16 |
|--|----|

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

| | Page | | Page |
|--|---|---|--|
| Tables – Chapter 2 – Concluded | | Tableaux – Chapitre 2 – fin | |
| Section 1 – QMCF Survey, For-hire Carriers | | Partie 1 – ETTRM, transporteurs pour compte d'autrui | |
| 2.1 | Summary Statistics, by quarter 1998 – Canada 25 | 2.1 | Statistiques sommaires, selon trimestre 1998 – Canada 25 |
| 2.2 | Summary Statistics by Region, 1998 26 | 2.2 | Sommaire statistique selon la région, 1998 26 |
| 2.3 | General and Specialized Freight by Quarter, 1998 28 | 2.3 | Marchandises générales et spécialisées selon trimestre, 1998 28 |
| 2.4 | Revenues by type of movement by quarter, 1998 30 | 2.4 | Recettes selon le genre de mouvement selon trimestre, 1998 30 |
| Section 2 – AMCF Survey, For-hire Carriers | | Partie 2 – EATRM, transporteurs pour compte d'autrui | |
| 2.5 | Summary of Financial Statistics, 1994-1998 33 | 2.5 | Sommaire des statistiques financières, 1994-1998 33 |
| 2.6 | Financial Statistics by Region, 1998 34 | 2.6 | Statistiques financières selon la région, 1998 34 |
| 2.7 | Summary Statistics by Type of Activity, 1998 35 | 2.7 | Statistiques sommaires selon le genre d'activité, 1998 35 |
| 2.8 | Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 1998 36 | 2.8 | Sommaire des statistiques financières selon le camionnage local et de longues distances, 1998 36 |
| 2.9 | Financial Statistics by Revenue Size, 1998 37 | 2.9 | Statistiques financières selon la taille des recettes, 1998 37 |
| 2.10 | Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 1998 38 | 2.10 | Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 1998 38 |
| 2.11 | Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 1998 38 | 2.11 | Semi-remorques et autre matériel par l'industrie, 1998 38 |
| Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 1998 | | Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1998 | |
| Section 1 – Total Trucking Activity | | Partie 1 – L'activité totale du camionnage | |
| 3.1 | Trucking activity in 1998 and 1997 40 | 3.1 | Activité de transport routier en 1998 et 1997 40 |
| 3.2 | Trucking activity in 1998 40 | 3.2 | Activité de transport routier en 1998 40 |
| Section 2 – Domestic Trucking Activity | | Partie 2 – Trafic intérieur | |
| 3.3 | Domestic Activity in 1998 and 1997 41 | 3.3 | Le trafic intérieur en 1998 et 1997 41 |
| 3.4 | Intra-regional Traffic 45 | 3.4 | Volume de transport intra-régional 45 |
| 3.5 | Inter-regional Traffic 45 | 3.5 | Volume de transport inter-régional 45 |
| 3.6 | Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination 46 | 3.6 | Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination 46 |
| 3.7 | Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues 50 | 3.7 | Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes 50 |
| 3.8 | Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues 51 | 3.8 | Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes 51 |
| 3.9 | Major Commodity Movements by Region, Based on Tonnage Transported 52 | 3.9 | Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées 52 |
| 3.10 | Distribution of Domestic Truck Traffic by Commodity Group 54 | 3.10 | Ventilation du trafic intérieur par groupe de marchandises 54 |
| 3.11 | Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups 55 | 3.11 | Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises 55 |
| 3.12 | Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues) 58 | 3.12 | Statistiques choisies pour des groupes de marchandises selon le poids (classées en fonction des recettes) 58 |
| 3.13 | Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group 59 | 3.13 | Certaines estimations selon la région d'origine et le poids 59 |
| 3.14 | Distribution of Truck Traffic by Weight Group 59 | 3.14 | Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids 59 |

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

| | Page | | Page |
|--|------|--|------|
| Tables – Chapter 3 – Concluded | | Tableaux – Chapitre 3 – fin | |
| 3.15 Selected Estimates by Commodity Section, by Weight Group | 60 | 3.15 Certaines estimations selon la section de marchandises et le groupe de poids | 60 |
| 3.16 Selected Estimates by Originating Region, by Weight Group | 62 | 3.16 Certaines estimations selon la région d'origine et le groupe de poids | 62 |
| 3.17 Selected Estimates by Commodity Section, by Distance Group | 64 | 3.17 Certaines estimations selon la section de marchandises et la distance | 64 |
| 3.18 Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues | 66 | 3.18 Certains ratios pour les 10 principales divisions de marchandises fondés sur les recettes | 66 |
| Section 3 – Canada-U.S. For-hire Trucking Activity, 1998 | | Partie 3 – Activité du camionnage pour compte d'autrui – Canada/États-Unis, 1998 | |
| 3.19 Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 1997 and 1998 | 68 | 3.19 Exportations et importations du Canada selon la valeur monétaire des marchandises, 1997 and 1998 | 68 |
| 3.20 Transborder activity in 1998 and 1997 | 68 | 3.20 Le trafic transfrontalier en 1998 et 1997 | 68 |
| 3.21 Southbound Movements of Goods, Canada – U.S. | 70 | 3.21 Mouvements nord-sud de marchandises, Canada – États-Unis | 70 |
| 3.22 Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada – U.S. | 71 | 3.22 Mouvements nord-sud des dix principales marchandises, Canada – États-Unis | 71 |
| 3.23 Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada – U.S. | 72 | 3.23 Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada – États-Unis | 72 |
| 3.24 Northbound Movements of Goods, U.S. – Canada | 73 | 3.24 Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis – Canada | 73 |
| 3.25 Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. – Canada | 74 | 3.25 Mouvements sud-nord des dix principales marchandises, États-Unis – Canada | 74 |
| 3.26 Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. – Canada | 75 | 3.26 Mouvements sud-nord des cinq marchandises selon la région d'origine, États-Unis-Canada | 75 |
| Appendix A – Concordance of U.S. Regions and States | | Annex A – Concordance des régions américaines et des états | |
| | 76 | | 76 |
| Chapter 4 – 1998 Private Trucking | | Chapitre 4 – Camionnage pour compte propre, 1998 | |
| 4.1 Summary Statistics by Region of Domicile, Private Carriers | 79 | 4.1 Statistiques sommaires selon la région, camionnage pour compte propre | 79 |
| 4.2 Operating Expenses by Region, Private Carriers | 80 | 4.2 Dépenses d'exploitation selon la région, camionnage pour compte propre | 80 |
| 4.3 Revenue Equipment Operated by Region, Private Carriers | 80 | 4.3 Matériel productif en service selon la région, camionnage pour compte propre | 80 |
| 4.4 Annual Distance Traveled by Straight Trucks and Road Tractors by Region, Private Carriers | 81 | 4.4 Distance annuelle parcourue les camions tracteurs routiers selon la région, camionnage pour compte propre | 81 |
| 4.5 Fuel Consumption and Cost by Region, Private Carriers | 81 | 4.5 Coût et consommation en carburant selon la région, camionnage pour compte propre | 81 |
| Chapter 5 – Special Studies | | Chapitre 5 – Études spéciales | |
| 5.1 – Overview of 1997 and 1998 For-Hire Company Driver Wages and Earnings | | 5.1 – Un aperçu des salaires et des gains des chauffeurs des entreprises de transport pour compte d'autrui en 1997 et 1998 | |
| 5.1.1 Average Weekly Earnings – Full-time Drivers, Canada and Provinces, All Industries – 1997 and 1998 by quarter, | 89 | 5.1.1 Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs à plein temps de toutes les industries, Canada et provinces, 1997 et 1998 par trimestre | 89 |
| 5.1.2 Average Weekly Earnings – Full-time Drivers, Canada and Region, All Industries – 1997 and 1998 by union status | 89 | 5.1.2 Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs à plein temps de toutes les industries selon le statut syndical, Canada et régions, 1997 et 1998 | 89 |
| 5.1.3 Average Weekly Earnings – Full-time Drivers, For-Hire Trucking 1997 and 1998 by Canada and Region | 90 | 5.1.3 Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs à plein temps, camionnage pour compte d'autrui, Canada et régions, 1997 et 1998 | 90 |

Table of Contents – Concluded Trucking in Canada

| | Page |
|---|------|
| Tables – Chapter 5 – Concluded | |
| 5.1.4 Average Weekly Earnings – Truck Drivers in Private Trucking 1997 and 1998 by Canada and Region | 90 |
| 5.1.5 Sample Sizes and CVs for Estimated Number of Truck Drivers by Province, 1998 | 91 |
| 5.2 – New Time Series on For-hire Trucking | |
| 5.2.1 For-Hire Trucking: Domestic Activity, 1990-1998 | 98 |
| 5.2.2 For-Hire Trucking: Transborder Activity, 1990-1998 | 98 |
| 5.2.3 For-Hire Trucking: Total Activity, 1990-1998 | 98 |
| 5.2.4 For-Hire Trucking: Domestic Revenues, by Quarter, 1990-1998 | 101 |
| 5.2.5 For-Hire Trucking: Transborder Revenues, by Quarter, 1990-1998 | 101 |
| 5.2.6 For-Hire Trucking: Domestic Tonnage, by Quarter, 1990-1998 | 102 |
| 5.2.7 For-Hire Trucking: Transborder Tonnage, by Quarter, 1990-1998 | 102 |
| Chapter 6 – Survey Methodology and Data Quality | |
| 6.1 QMCF Survey, For-hire Carriers, First Quarter 1998 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity | 113 |
| 6.2 MCF Survey, Annual Supplement (Q5), 1998 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity | 114 |
| 6.3 For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey, 1998 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile | 114 |
| 6.4 For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey, 1998 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile | 115 |
| 6.5 1998 QMCF Survey, Quality Measures by Region and by Type of Activity | 116 |
| 6.6 MCF Survey, Annual Supplement(Q5), 1998 – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size | 118 |
| 6.7 For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/ Destination), 1998 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile | 119 |
| 6.8 Annual Motor Carriers of Freight Survey, Private Carriers, 1998 – Quality Measures by Region of Domicile | 119 |

Table des matières – fin Le camionnage au Canada

| | Page |
|--|------|
| Tableaux – Chapitre 5 – fin | |
| 5.1.4 Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs de camions des transporteurs privés, Canada et régions, 1997 et 1998 | 90 |
| 5.1.5 Tailles des échantillons et coefficients de variation pour le nombre estimatif de chauffeurs de camion selon la province, 1998 | 91 |
| 5.2 – Nouvelle série chronologique de données sur le transport routier pour compte d'autrui | |
| 5.2.1 Camionnage pour compte d'autrui: Trafic intérieur, 1990 à 1998 | 98 |
| 5.2.2 Camionnage pour compte d'autrui: Trafic transfrontalier, 1990 à 1998 | 98 |
| 5.2.3 Camionnage pour compte d'autrui: Trafic total, 1990 à 1998 | 98 |
| 5.2.4 Camionnage pour compte d'autrui : Recettes du trafic intérieur, par trimestre, 1990 à 1998 | 101 |
| 5.2.5 Camionnage pour compte d'autrui: Recettes du trafic transfrontalier, par trimestre, 1990 à 1998 | 101 |
| 5.2.6 Camionnage pour compte d'autrui: Tonnage intérieur, par trimestre, 1990 à 1998 | 102 |
| 5.2.7 Camionnage pour compte d'autrui: Tonnage transfrontalier, par trimestre, 1990 à 1998 | 102 |
| Chapitre 6 – Méthodologie d'enquête et qualité des données | |
| 6.1 ETTRM, transporteurs pour compte d'autrui, premier trimestre 1998 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité | 113 |
| 6.2 Supplément annuel à l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1998 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité | 114 |
| 6.3 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1998 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile | 114 |
| 6.4 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1998 – Nombre estimatif d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile | 115 |
| 6.5 ETTRM de 1998 – Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité | 116 |
| 6.6 Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1998 – Mesures de qualité selon la région, le genre d'activité et la taille | 118 |
| 6.7 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1998 – Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région de domicile | 119 |
| 6.8 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte propre, 1997 – Mesures de qualité selon la région de domicile | 119 |

Highlights

For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 1998

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

For-hire Trucking : Quarterly Statistics, 1998

- First quarter 1998 seasonally adjusted operating revenues of for-hire motor carriers of freight increased 4% over the first three months of 1997. However, revenues rebounded in the second quarter, up 7% over the same period in 1997 and were followed by year over year gains of 3% in the third quarter and 4% in the fourth quarter. These modest gains pushed the value of total fourth quarter 1998 revenues to \$3.87 billion, the highest level since the start of the adjusted series in 1990.
- For-hire carriers maintained a pattern of quarterly operating ratios (the total operating expenses divided by total operating revenues) similar to that of 1997. With the exception of the third quarter (0.94), the adjusted ratio was 0.93 for the first, second and fourth quarter of 1998.

For-hire Trucking : Annual Supplement Statistics, 1998

- For-hire motor carriers generated \$14.9 billion in total revenues and incurred \$14.1 billion in total expenses, resulting in net operating revenues of \$813 million.
- The profit margin (net operating income as a percentage of total net operating revenues) for 1998 was 5.5%.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached nearly \$7.3 billion in 1998.
- In 1998, the return on equity at 19.8% indicated a positive financial leverage with a higher rate of return on capital employed of 17.1%.

For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 1998

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

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 1998

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

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 1998

- Pour le premier trimestre de 1998, les recettes d'exploitation désaisonnalisées enregistrées par les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, ont augmenté de 4 % par rapport à la même période en 1997. On a toutefois observé une remontée durant le deuxième trimestre avec une hausse de 7 % par rapport à la même période en 1997, qui a été suivie par un gain sur douze mois de 3 % au troisième trimestre et de 4 % au dernier trimestre. Ces gains modestes ont porté la valeur des recettes totales au quatrième trimestre de 1998 à 3,87 milliards de dollars, un niveau encore jamais atteint depuis le début des séries ajustées en 1990.
- Quant aux ratios d'exploitation trimestriels (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation), les transporteurs pour compte d'autrui ont maintenu une tendance semblable à celle de 1997. À l'exception du troisième trimestre (0.94), le ratio ajusté était de 0.93 pour les premier, deuxième et quatrième trimestres de 1998.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 1998

- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont produit des recettes totales de 14,9 milliards de dollars et engagé des dépenses totales de 14,1 milliards de dollars, pour un total net de recettes d'exploitation de 813 millions de dollars.
- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation totales que représente le bénéfice d'exploitation net) s'est établie à 5,5 % en 1998.
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, ont atteint près de 7,3 milliards de dollars en 1998.
- En 1998, le rendement de l'avoir (19,8 %) a dégagé un effet positif de levier financier supérieur au rendement des capitaux engagés à 17,1 %.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 1998

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

Domestic Trucking Activity

- In 1998, Canada-based for-hire trucking carriers hauled over 27 million shipments within Canada, accounting for 177.8 million tonnes.
- Domestic shipments generated over \$6.4 billion in revenues.
- Based on revenues earned, the *other foods, food materials and food preparations* commodity group remained the top commodity moved.

Transborder Trucking Activity

- There were a total of 6.8 million shipments crossing the Canada-United States border in 1998 carrying over 56 million tonnes of freight.
- These transborder shipments generated \$4.7 billion in revenues.
- Based on revenue earned, the most frequent single commodity moved from or to the United States was *road motor vehicles, parts and accessories*.

Trafic intérieur

- En 1998, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont effectué plus de 27 millions d'expéditions au Canada, pour un total de 177,8 millions de tonnes.
- Les expéditions intérieures ont généré des recettes de plus de 6,4 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, la classe de biens *autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires* est demeurée la première catégorie d'expédition.

Trafic transfrontalier

- Au total, 6,8 millions d'expéditions ont été effectuées entre le Canada et les États-Unis en 1998, ce qui représente plus de 56 millions de tonnes de marchandises.
- Ces expéditions transfrontalières ont généré des recettes de 4,7 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, les *véhicules routiers, pièces et accessoires* ont été le principal type de marchandises transportées à destination ou en provenance des États-Unis.

Chapter 1

Trucking in Canada

Chapitre 1

Le camionnage au Canada

The trucking industry in 1998

The trucking industry continues to play a major role not only in the economic growth of Canada but to Canadians in general. Not only is this growing industry providing Canadian business with crude and fabricated materials needed to produce goods, it acts as a source of supply to Canadians in their everyday lives. Nearly everything consumers buy, from food to clothing to fuel, is brought to us, at some point, by truck. Trucking has remained an important part of the Canadian economy. This segment also accounts for significant shares of domestic revenues and employment.

In 1998, the total operating revenues for the for-hire trucking industry¹ amounted to \$14.9 billion, an increase of 4.3% from 1997. Domestic movements accounted for the higher proportion of revenues with 70% or \$10.5 billion, an increase from 1997. Total revenues generated from transborder movements (movements between Canada and United States) amounted to \$4.1 billion in 1998, an increase from \$3.9 billion in 1997.

The Canadian economy and the transportation industry in 1998

The Canadian economy experienced slower growth in 1998 as Gross Domestic Product (GDP) increased by 2.9%, significantly short of the 4.0% growth in 1997 but equal to the annual average since recovery began in 1993. This slowdown was mostly attributable to strike activity, weak commodity prices, weakness in real disposable income and the economic and financial damage as a result of the Asian crisis.²

The rate of growth in exports and imports was another factor that had a strong influence on transportation demand in 1998. As measured by the dollar value of goods, Canada's total merchandise exports increased by 6% in 1998, while merchandise imports increased 8%.³ Exports to and imports from the United States increased by 10% and 11% respectively from 1997. Trade with the United States accounted for 84% of Canada's total exports and 70% of Canada's total imports in 1998. Trucking remains the dominant mode of transport within the transportation industry, with trade between the United

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

² Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1998, cat. no. 15-203

³ Exports, Merchandise Trade, 1998, cat. no. 65-202, Imports, Merchandise Trade, 1998, cat. no. 65-203

L'industrie du camionnage en 1998

L'industrie du camionnage est toujours des plus importantes pour la croissance économique du Canada, et aussi pour les Canadiens en général. En effet, cette industrie florissante livre aux entreprises canadiennes les matières brutes et fabriquées nécessaires pour la production de biens, et elle constitue de surcroît une source d'approvisionnement essentielle dans la vie quotidienne des Canadiens. Presque tout ce que les consommateurs achètent (nourriture, vêtements, essence, etc.) est, à un moment ou à un autre, transporté jusqu'à nous par camion. Le camionnage continue de jouer un rôle capital dans l'économie nationale. Ce secteur compte en outre pour des parts importantes des recettes et des emplois intérieurs.

En 1998, les recettes d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui¹ ont totalisé 14,9 milliards de dollars, un gain de 4,3 % par rapport à 1997. Le transport intérieur de marchandises a produit la part de recettes la plus importante, soit 70 % ou 10,5 milliards de dollars, une hausse depuis 1997. La part des recettes totales tirée du transport transfrontalier (mouvements entre le Canada et les États-Unis) a atteint 4,1 milliards de dollars en 1998, comparativement à 3,9 milliards de dollars en 1997.

L'économie canadienne et l'industrie du transport en 1998

L'économie canadienne a progressé moins rapidement en 1998, le produit intérieur brut (PIB) ayant augmenté de 2,9 % seulement, un taux sensiblement inférieur aux 4,0 % de 1997, mais néanmoins comparable à la moyenne annuelle enregistrée depuis le début de la reprise en 1993. Ce fléchissement est principalement attribuable aux mouvements de grève, à la faiblesse du prix des marchandises, à celle du revenu réel disponible et aux répercussions économiques et financières de la crise asiatique².

Le rythme d'accroissement des exportations et des importations est un autre facteur qui a influencé grandement la demande en transport en 1998. Mesurées en valeur monétaire des biens, les exportations totales de marchandises du Canada ont augmenté de 6 % en 1998 et les importations, de 8 %³. Les exportations et les importations avec les États-Unis ont affiché des hausses respectives de 10 % et de 11 % depuis 1997. Le commerce avec les États-Unis a compté pour 84 % des exportations totales du Canada et pour 70 % de ses importations en 1998. Le camionnage demeure le mode de transport prédominant pour le commerce avec les États-Unis. Plus de 61 %

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

² Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1998, n° 15-203 au catalogue.

³ Exportations : Commerce de marchandises 1998, n° 65-202 au catalogue; Importations : Commerce de marchandises 1998, n° 65-203 au catalogue.

States. Over 61% of the exports to the United States and 80% of the imports from the United States were moved by truck in 1998.

In terms of exports, machinery and equipment, automobiles and other consumer goods all posted double digit increases in 1998. Consumer goods exports led the way increasing by 17% followed by machinery and equipment at 16%. From the import side, consumer imports were also the largest growing sector posting a 17% increase. These goods ranged from electronics to clothing.⁴

The transportation industry and the role of trucking

As measured by GDP, the trucking industry remains the top segment within the transportation industry sector. Trucking accounts for over 39% of the total Transportation industry GDP. It has also maintained the strongest growth in 1998, compared to that of the transportation sector and the Canadian economy as a whole. With a growth rate of 4.5%, the trucking industry far surpassed the 1.9% growth of all transportation industries. (See Figure 1.1)

des exportations aux États-Unis et 80 % des importations de ce pays ont été transportées par camion en 1998.

Au chapitre des exportations en 1998, la machinerie et le matériel, les automobiles et les autres biens de consommation ont tous affiché des hausses dans les deux chiffres. Les exportations de biens de consommation arrivent en tête avec 17 %, suivis par la machinerie et le matériel avec 16 %. Du côté des importations, ce sont encore les biens de consommation qui s'accroissent le plus rapidement (17 %). Ces marchandises incluaient autant des produits électroniques que des vêtements⁴.

L'industrie du transport et le rôle du camionnage

Mesurée par le PIB, l'industrie du camionnage demeure le premier segment du secteur des transports. Le secteur du camionnage compte pour plus de 39 % du PIB total de l'industrie. Ce secteur continue également d'afficher la plus forte croissance en 1998, comparativement au secteur des transports et à l'économie canadienne en général. Avec un taux de croissance de 4,5 %, l'industrie du camionnage passe loin devant la hausse les 1,9 % des industries de transport (voir la figure 1.1).

Figure 1.1

Annual Variation in GDP, 1990-1998



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

Figure 1.1

Variations annuelles en pourcentage du PIB, 1990-1998



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

⁴ The Canadian Economic Observer, cat #11-010 PXB, April 1999

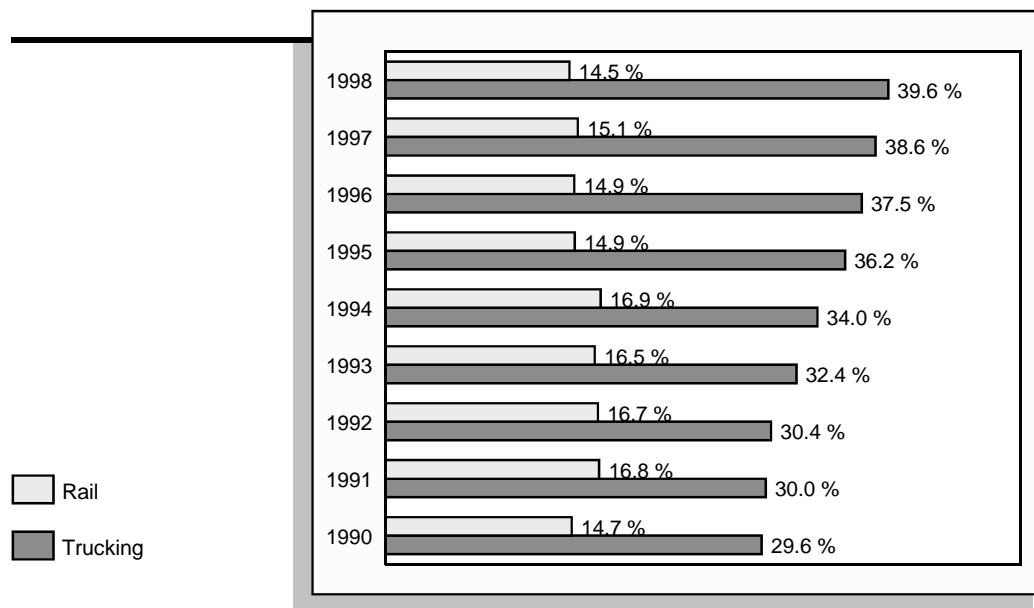
⁴ L'observateur économique canadien, n° 11-010 PXB, avril 1999.

In terms of GDP, the trucking industry has increased its share of the transportation sector GDP by one percentage point from 1997. (See figure 1.2.) The share of rail, the main competitor of road transport, saw its share of transportation GDP drop slightly in 1998 (14.5%).

En ce qui concerne le PIB, l'industrie du camionnage a augmenté sa part du PIB du secteur des transports de un point de pourcentage depuis 1997 (voir la figure 1.2.). La part du transport ferroviaire quant à lui, principal concurrent du transport routier, a comme une baisse légère en 1998 (à 14,5 %).

Figure 1.2

Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-1998



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

Figure 1.2

Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-1998

Transport ferroviaire
Camionnage

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

Domestic Trucking Activity

In 1998, the for-hire trucking companies (Canada-based for-hire trucking companies whose annual operating revenues are one million dollars or more, the major part of which is derived from long-distance deliveries) carried a total of 27.0 million domestic shipments accounting for 177.8 million tonnes and 76.7 billion tonne-kilometres. Graphic 1.3 shows the relative share of domestic tonnage transported by the three major transportation modes of commodities. However, since private carriers and small for-hire carriers are excluded from these data, this would not represent the whole domestic trucking activity in Canada.

Employment

Employment in the transportation sector increased by 2.4% in 1998 reaching a total of 462,200 jobs. Trucking remains the top mode of transport employing over one third of all jobs within the transportation sector (33.1%). (See Figure 1.4)

Activité intérieure du camionnage

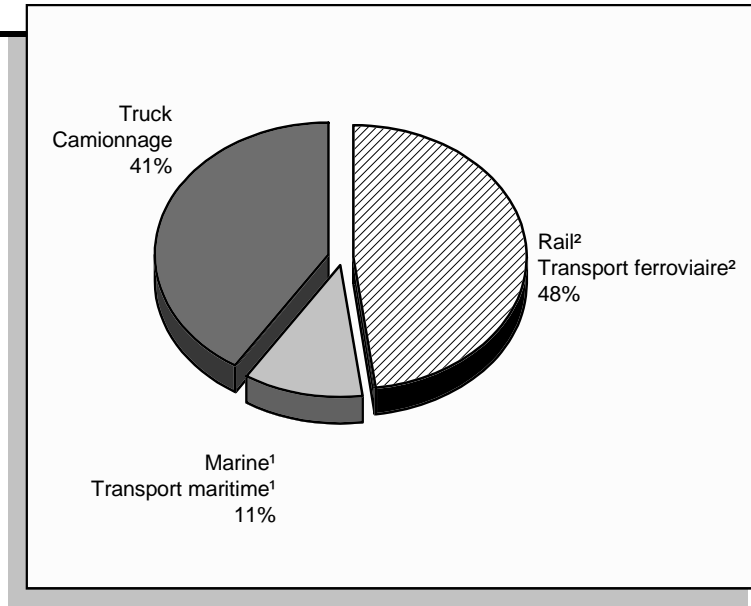
En 1998, les transporteurs routiers pour compte d'autrui (transporteurs routiers domiciliés au Canada dont les recettes d'exploitation annuelles sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes proviennent de livraisons sur de longues distances) ont enregistré au total 27,0 millions d'expéditions intérieures, dont le tonnage total s'est chiffré à 177,8 millions de tonnes, pour un nombre total de 76,7 milliards de tonnes-kilomètres. La figure 1.3 présente la part relative du tonnage intérieur transporté par les trois principaux modes de transport de marchandises. Cependant, comme les transporteurs pour compte propre et les petits transporteurs pour compte d'autrui sont exclus des données, ces chiffres ne traduisent pas l'ensemble de l'activité intérieure du camionnage.

Emploi

Le secteur des transports a procuré des emplois à un total de 462 200 personnes en 1998, une augmentation de 2,4 % par rapport à 1997. Le camionnage arrive toujours au premier rang, car il emploie plus du tiers de tous les travailleurs dans le secteur des transports (33,1 %) (voir la figure 1.4).

Figure 1.3

Share of Tonnage for Domestic Freight Moved by Mode of Transport, 1998



¹ Marine data are extracted from June 4, 1999 release in *The Daily*, Statistics Canada. In order to get the marine domestic transported figure, the domestic tonnage handled at Canadian ports has been divided by two, since it reflects the total activity of ports and the goods loaded in a domestic port must be unloaded in another domestic port.

² The rail data represent the total tonnage moved by CN and CP companies, their interlines as well as the major short-haul carriers not interlining with CN and CP.

Figure 1.3

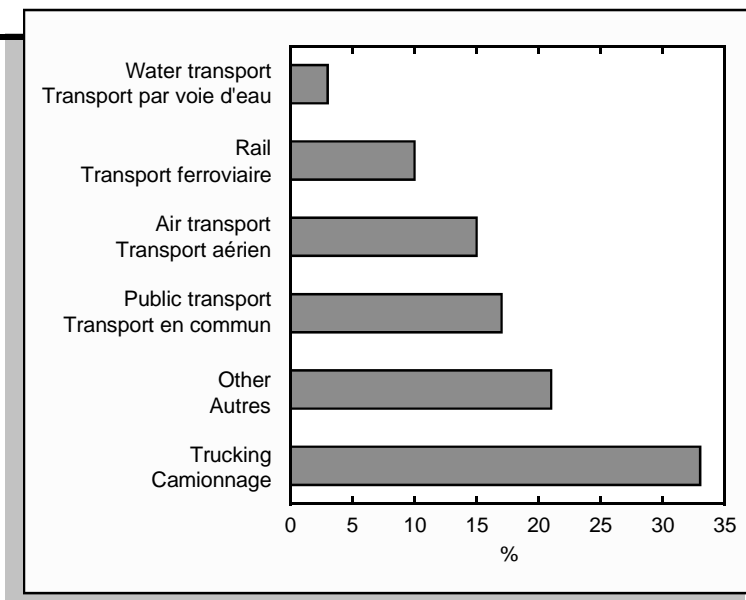
Proportion du tonnage intérieur des marchandises expédiées, par mode de transport, 1998

¹ Les statistiques maritimes sont tirées de la publication *Le Quotidien* du 4 juin 1999 de Statistique Canada. La quantité de marchandises intérieures transportées par eau a été déterminée en divisant par deux le tonnage intérieur manutentionné aux ports canadiens, puisqu'il traduit l'activité totale des ports et parce que les marchandises chargées dans un port canadien doivent être déchargées dans un autre port canadien.

² Les statistiques du transport ferroviaire représentent le tonnage total transporté par le CN et le CP, leurs transporteurs intermédiaires et les principaux transporteurs sur courte distance ne faisant pas l'intermédiaire entre le CN et le CP.

Figure 1.4

Proportion of Employment According to Means of Transport, 1998



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

Figure 1.4

Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 1998

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

About this publication

Trucking in Canada, 1998 presents information about the trucking industry in 1998. This chapter provides a discussion of the role of trucking in the Canadian economy.

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

Chapter 2 presents financial and operating data about for-hire carriers with annual operating revenues of **\$1 million or more** in 1998. These statistics were collected as part of the 1998 Motor Carriers of Freight (MCF) survey program. The MCF collects operating and financial data in a quarterly sample survey of for-hire carriers. The survey gathers information on size, structure and economic performance of motor carriers of freight. In an annual supplement, it also collects balance sheet and equipment information. This chapter includes financial data on revenues, expenditures and operating ratios, plus selected economic indicators.

Chapter 3 presents statistics on carrier activity in the area of inter-city for-hire deliveries for 1998. Activity statistics describe industry output in terms of commodity movements. This chapter is based on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey (TOD Survey). It is comprised of all Canada-based for-hire trucking companies with annual operating revenues of **\$1 million or more**, the major part of which is derived from long-distance deliveries. Figures taken from this survey include revenues, tonnes, tonne-kilometres and the number of shipments for specific commodities and specific origin/destination pairs. In addition to providing information on domestic movements, the results of this survey are also used to describe trucking between Canada and the United States by Canadian-based carriers.

Chapter 4 presents 1998 financial and operating statistics for private carriers with **annual operating expenses** of at least **\$1 million**. These data were collected in the Motor Carriers of Freight, Private Trucking survey, and were previously published in occasional Service Bulletins (50-002).

Chapter 5 contains special studies presenting a new time series on for-hire trucking and an overview of 1997/1998 for-hire company driver wages and earnings.

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

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

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

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

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 1998 présente des données sur le secteur du transport routier en 1998. Ce chapitre traite de la place du camionnage dans l'économie canadienne.

Le tableau 1 donne un aperçu de la couverture par Statistique Canada de l'industrie canadienne du camionnage et explique comment consulter cette publication pour trouver des statistiques sur les diverses catégories de transporteurs **pour compte d'autrui**.

Le **Chapitre 2** présente des données financières et d'exploitation sur les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles ont atteint **au moins 1 million de dollars** en 1998. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) de 1998. Ce programme permet de recueillir des données financières et d'exploitation à l'aide d'une enquête-échantillon trimestrielle sur les transporteurs pour compte d'autrui. L'enquête sert à produire des données sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Un supplément annuel permet aussi d'obtenir des renseignements sur le bilan des transporteurs et le matériel en service. Ce chapitre inclut des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation, ainsi que certains indicateurs économiques.

Le **Chapitre 3** présente des statistiques sur l'activité des transporteurs dans le secteur des expéditions interurbaines pour compte d'autrui pour l'année 1998. Ces statistiques font état de la production de l'industrie en fait de mouvements de marchandises. Ce chapitre repose sur les résultats de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Cette enquête regroupe tous les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes d'exploitation annuelles se chiffrent à **1 million de dollars ou plus**, dont la part principale provient des livraisons sur de longues distances. Les chiffres tirés de cette enquête comprennent les recettes, le tonnage, les tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions, selon des marchandises et des points jumelés origine-destination bien définis. En plus de produire des données sur les mouvements intérieurs, les résultats de cette enquête servent à décrire les déplacements entre le Canada et les États-Unis des transporteurs domiciliés au Canada.

Le **Chapitre 4** présente les données financières et d'exploitation pour 1998 des transporteurs pour compte propre dont les **dépenses d'exploitation annuelles** s'établissent à au moins **1 million de dollars**. Ces statistiques sont tirées de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre, et ont été publiés antérieurement dans certains bulletins de service (50-002).

Le **Chapitre 5** contient des études spéciales présentant une nouvelle série chronologique de données sur le transport par camion pour compte d'autrui et un aperçu des salaires et des gains des chauffeurs des entreprises de transport pour compte d'autrui en 1997-1998.

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

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

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

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

Table 1
1998 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

Tableau 1
Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1998

| Carrier type Type de transporteur | For Hire Carriers Transporteurs routiers pour compte d'autrui | | | Owner-Operators Chauffeurs contractants | Private Carriers Transporteurs pour compte propre |
|--|--|--|---|--|--|
| Data Source Source des données | MCF Surveys (financial & operating statistics) | MCF Survey Administrative Data (operational and financial) | TOD Survey (commodity origin / destination) | MCF Survey Administrative Data (operational and financial) | MCF Survey (financial & operating statistics) |
| | Enquêtes TRM (données financières et opérationnelles) | Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières) | Enquête ODM (origine et destination des marchandises) | Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières) | Enquête TRM (données financières et opérationnelles) |
| Frequency Périodicité | Quarterly and Annual Trimestrielle et annuelle | Annual Annuelle | Quarterly Trimestrielle | Annual Annuelle | Annual Annuelle |
| Carrier Size Taille du transporteur | Operating Revenue > or = \$1 million Recettes d'exploitation > ou = 1 million \$ | Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$ | Operating Revenue from Long Distance Trucking Company > or = \$1 million Recettes d'exploitation sur de longue distances d'entreprise de camionnage > ou = 1 million \$ | Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$ | Operating Expenses > or = \$1 million Dépenses d'exploitation > ou = 1 million \$ |
| Class or Level Catégorie ou niveau | Medium – \$1 to 12 million Large – \$12 to 25 million Top – \$25 million and over (from annual revenue) Moyens – 1 à 12 millions \$ Grands – 12 à 25 millions \$ Principaux – 25 millions \$ et plus (des recettes annuelles) | Operating Revenue Small carriers \$30,000 - <\$1million (from annual revenue) Recettes d'exploitation Petits transporteurs 30 000 \$ - <1 million \$ (des recettes annuelles) | Class I (operating revenue > or = \$12 million) Class II (operating revenue \$1million - <\$12 million) Catégorie I (recettes exploitation > ou = 12 million \$) Catégorie II (recettes exploitation 1million \$ - <12 million \$) | N/A S/O | N/A S/O |
| Geography Géographie | Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires | Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires | Canada Provinces Territories – Territoires Sub / Intra – Provincial | Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires | Canada Regions – Régions Provinces |
| For more information Pour plus de détails | Chapter 2 – Chapitre 2 Sections 2.1 & 2.2 | Service Bulletin – Bulletin de Service Release – Parution 2000 | Chapter 3 – Chapitre 3 | Service Bulletin – Bulletin de Service Release – Parution 2000 | Chapter 4 – Chapitre 4 |

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

Chapter 2

Survey of Motor Carriers of Freight, Financial Statistics, 1998

Introduction

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

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

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

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

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

Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight, 1998

1.1 Strengthening economy boosted demand for trucking services in 1998

Despite a financial crisis in Asia, a severe winter ice storm in Central Canada and weakness in energy and forestry related industries, for-hire carriers managed to post operating revenues surpassing 1997 levels. Overall, trucking industry output (as measured by the Gross Domestic Product (GDP)) increased 4.5% in 1998, outpacing a 2.9% rise in the value of GDP for all industries and sectors¹. While trucking industry GDP has historically mirrored general trends in the economy and goods producing industries, annual growth in trucking has

¹ GDP statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, matrix 4677, series I53001 and I53236.

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1998

Introduction

Ce chapitre contient des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises œuvrant dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Les renseignements sont colligés à partir des résultats des enquêtes trimestrielles et annuelles sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Le chapitre se subdivise en deux parties comme il suit :

- **Partie 1 :** les résultats de l'**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises** (ayant des recettes d'exploitation annuels d'**au moins un million de dollars**), portant principalement sur les recettes et les dépenses des transporteurs pour compte d'autrui.

Cette enquête trimestrielle est conçue expressément pour la collecte de données sur plusieurs composantes de l'état des résultats des transporteurs pour compte d'autrui, ventilées selon la région du domicile, le genre de service fourni et le genre de mouvement.

- **Partie 2 :** les résultats de l'**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises** (ayant des recettes d'exploitation d'**au moins un million de dollars**), portant principalement sur le bilan des transporteurs pour compte d'autrui.

Cette enquête annuelle, qui est un supplément servant à compléter le portrait financier fourni par l'enquête trimestrielle, permet la collecte de données sur les principaux éléments du bilan des compagnies de camionnage pour compte d'autrui, ventilées selon la région du domicile, le genre de service fourni et la taille des compagnies. On y trouve l'état des résultats, ainsi que des ratios financiers tel la rentabilité, les leviers financiers et la solvabilité.

Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1998

1.1 Le renforcement de l'économie a intensifié la demande de services de camionnage en 1998

Malgré la crise financière en Asie, une tempête de verglas désastreuse dans le centre du Canada et la faiblesse des secteurs énergétique et forestier, les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont affiché des recettes d'exploitation supérieures à ceux de 1997. Dans l'ensemble, la production de l'industrie du camionnage (mesurée selon le produit intérieur brut (PIB)) a augmenté de 4,5 % en 1998, pour ainsi dépasser la hausse de 2,9 % de la valeur du PIB pour l'ensemble des industries et des secteurs¹. Bien que le PIB de l'industrie du camionnage a depuis toujours correspondu aux tendances générales de l'économie

¹ Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, matrice 4677, séries I53001 et I53236.

exceeded advances in Canada's GDP between 1992 and 1998 (See figure 2.1).

The trucking industry benefitted from the strengthening North American economy in 1998, taking advantage of trends in trade, manufacturing and regional development. Exports to the United States increased 10% to a record 84% share of all exports and cross-border trucking remained brisk, accounting for about 29% of for-hire transportation revenues in each quarter of 1998. Imports, on the other hand, advanced 11% over 1997 levels largely due to increased U.S. shipments. Continuation of low interest rates, economic expansion in Ontario and Alberta, post-storm related expenditures in Quebec, and increased business investment in the Atlantic region also helped create favourable operating conditions for carriers².

et des industries productrices de biens, la croissance annuelle du camionnage a dépassé le progrès du PIB du Canada entre 1992 et 1998 (voir la figure 2.1).

L'industrie du camionnage a profité du raffermissement de l'économie nord-américaine en 1998, pour ainsi tirer avantage des tendances dans le commerce, la fabrication et le développement régional. Les exportations vers les États-Unis ont augmenté de 10 % pour atteindre une part inégalée de 84 % de toutes les exportations et le camionnage transfrontières est resté actif, comptant pour environ 29 % des recettes du transport pour compte d'autrui dans chaque trimestre de 1998. Les importations par ailleurs ont progressé de 11 % par rapport à 1997 en raison surtout de l'augmentation des expéditions en provenance des États-Unis. Le maintien de faibles taux d'intérêt, l'expansion économique en Ontario et en Alberta, les dépenses engendrées par la tempête de verglas au Québec et l'augmentation des investissements des compagnies dans la région de l'Atlantique ont également favorisé la création d'une conjoncture favorable pour les transporteurs routiers².

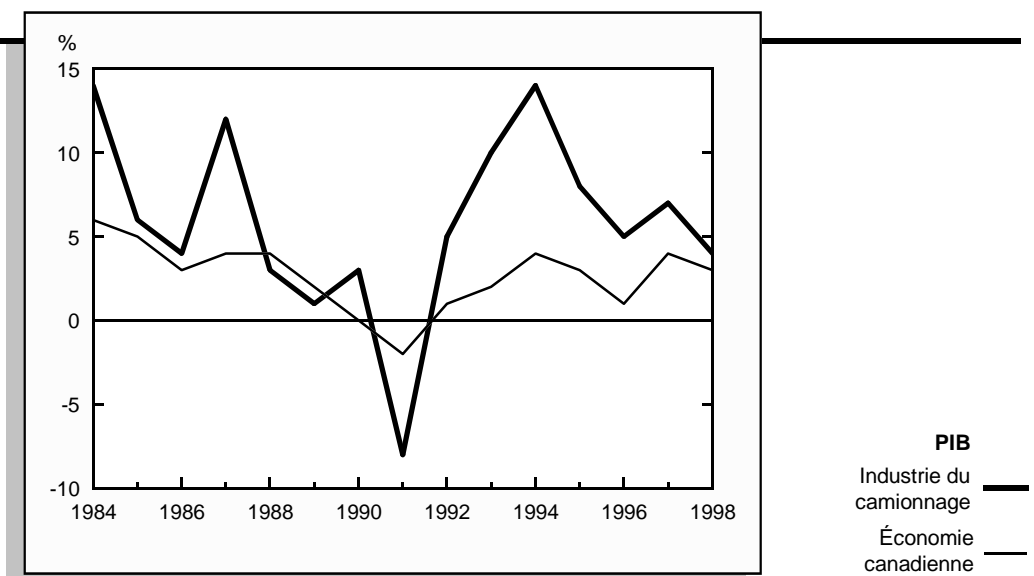
Figure 2.1

Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984-1998



Figure 2.1

Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-1998



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

Source: *Produit l'intérieur brut au coût des facteurs, statistique Canada, Cansim, matrice 4677.*

1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses

On average, there were an estimated 2,280 Canada based for-hire carriers with annual revenues of over \$1 million operating in each quarter of 1998 (an increase of 180 trucking companies over 1997). These companies began the year with marginal gains in seasonally adjusted revenue, increasing only 4% over the first three months of 1997. Although the very strong performance of for-hire trucking in 1997 may be one factor in the weak year over year gain, it can be partly attributed to the impact of a

² *The Canadian Economic Observer, Catalogue no. 11-010-PXB, April 1999.*

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

Il y a eu en moyenne un nombre estimatif de 2 280 transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada (ayant des recettes annuels de plus d'un million de dollars) à chaque trimestre de 1998 (soit 180 compagnies de camionnage de plus qu'en 1997). Ces compagnies ont commencé l'année avec une hausse marginale de leurs recettes désaisonnalisés, soit 4 % de plus pour les trois premiers mois de 1997. Bien que la très forte performance du camionnage pour compte d'autrui en 1997 peut être l'un des facteurs expliquant la faible augmentation une année

² *L'Observateur économique canadien, n° 11-010-PXB, avril 1999.*

severe January ice storm in eastern Ontario, south-western Quebec and parts of the Maritimes. Overall, the seasonally adjusted first quarter GDP for truck transport industries declined by 0.2% over the last three months of 1997. However, for-hire trucking revenues rebounded in the second quarter of the year, up 7% over the same period in 1997. The second quarter turnaround was followed by year over year gains of 3% in the third quarter and 4% in the fourth quarter. These modest gains pushed the value of total fourth quarter 1998 revenues to \$3.87 billion, the highest level since the start of the adjusted series in 1990 (See Figure 2.2 and Table 2.4).

par rapport à l'autre, la situation peut s'expliquer en partie par l'incidence de la désastreuse tempête de verglas dans l'Est de l'Ontario, dans le Sud-Ouest du Québec et dans certaines régions des Maritimes. Dans l'ensemble, le PIB désaisonnalisé pour le premier trimestre dans l'industrie du transport par camion a baissé de 0,2 % par rapport aux trois derniers mois de 1997. Toutefois, les recettes du camionnage pour compte d'autrui ont rebondi au deuxième trimestre de l'année, pour dépasser de 7 % ceux de la même période en 1997. Ce revirement au deuxième trimestre a été suivi par une hausse de 3 % au troisième trimestre, et de 4 % au quatrième trimestre une année par rapport à l'autre. Ces hausses modestes ont propulsé la valeur des recettes au quatrième trimestre de 1998 à 3,87 milliards de dollars, soit le niveau le plus élevé depuis le début de la série désaisonnalisée en 1990 (voir la figure 2.2 et le tableau 2.4).

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

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

La désaisonnalisation élimine les fluctuations saisonnières dans la série de données originales ou « non désaisonnalisées ». C'est ainsi que les données **désaisonnalisées** font ressortir la tendance fondamentale dans une série chronologique et permettent de meilleures comparaisons temporelles.

Le **ratio d'exploitation** est la proportion du total des recettes d'exploitation absorbée par le total des dépenses d'exploitation (à l'exclusion des frais d'intérêt). Il est calculé comme il suit : dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation. Si le ratio baisse, la performance financière est améliorée. Lorsque le ratio est égal ou supérieur à 1,00, il représente une perte d'exploitation.

For-hire carriers maintained a pattern of quarterly operating ratios (the total operating expenses divided by total operating revenues) similar to that of 1997. With the exception of the third quarter (0.94), the adjusted ratio was 0.93 for the first, second and fourth quarter. As indicated in figure 2.3, the 1998 results contrast the period of lower revenues and high costs that marked the start of the decade. Following three consecutive years (1990 to

Les transporteurs pour compte d'autrui ont conservé un profil de ratios trimestriels d'exploitation (le total des dépenses d'exploitation divisé par le total des recettes d'exploitation) semblable à celui de 1997. À l'exception du troisième trimestre (0,94), le ratio désaisonnalisé a été de 0,93 pour le premier, le deuxième et le quatrième trimestre. Comme l'indique la figure 2.3, les résultats de 1998 ont été très différents de ceux de la période de recettes moins élevés et de coûts plus élevés qui ont marqué le début de

Figure 2.2

Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series 1993-1998

Figure 2.2

Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-1998

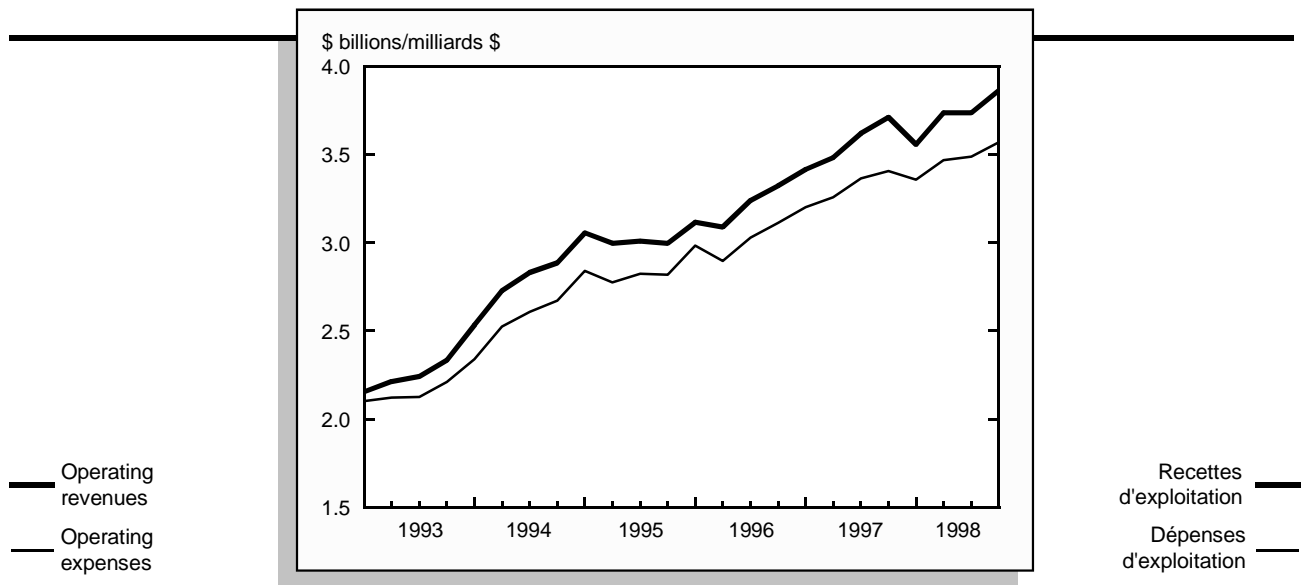
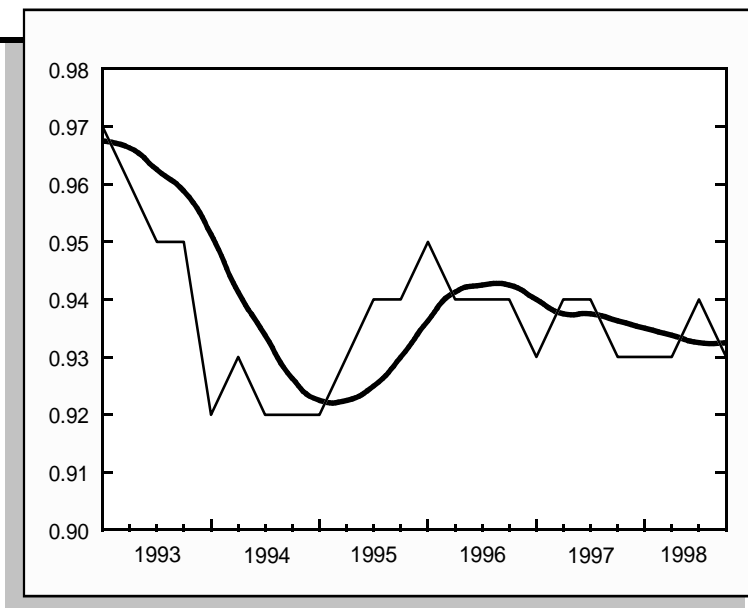


Figure 2.3

Quarterly Operating Ratios Adjusted Series and Trend, All Carriers, 1993-1998

— Operating ratio
 — Trendline



Note: Trendline is based on four quarter moving average.

Figure 2.3

Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-1998

Ratio d'exploitation —
 Tendance —

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

1993) ranging between 0.99 and 0.96, the operating ratio improved to 0.95 in the third quarter of 1993. By the first quarter of 1995, the operating ratios had fallen below the 0.95 mark where it has remained for 19 out of 20 three month periods between 1994 and 1998.

1.3 Unadjusted revenue declines but top carrier operating ratios improve

Compared to year-over-year gains of 9% or more recorded during the first and second quarter of 1997, per carrier revenues fell 1% in the first quarter to \$1.59 million and was unchanged in the second quarter (\$1.67 million). Operating results on a per carrier basis were less impressive for the third and fourth quarter. Average operating revenue per carrier declined 9% in the third quarter to \$1.60 million and 4% in the fourth quarter to \$1.65 million (See table 2.1).

First quarter per carrier operating expenses were virtually unchanged from the same period in 1997 at \$1.50 million but were 1% lower in the second quarter (\$1.57 million). Lower operating expenses for the third (-9%) and fourth quarter (-3%) offset declines in per carrier operating revenues.

Top carriers (over \$25 million in annual revenues) accounted for about 30% of total operating revenue in the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey and recorded an unadjusted operating ratio of 0.95 in the first quarter and 0.94 in subsequent quarters of 1998. However,

la décennie. Après trois années consécutives (1990 à 1993) dans un intervalle de 0,99 à 0,96, le ratio d'exploitation s'est amélioré pour atteindre 0,95 au troisième trimestre de 1993. Au troisième trimestre de 1995, les ratios d'exploitation avaient tombé en deçà de la marque de 0,95, où ils sont restés pendant 19 des 20 périodes de trois mois entre 1994 et 1998.

1.3 Les recettes non ajustées baissent, mais les ratios d'exploitation des principaux transporteurs augmentent

Comparativement à l'augmentation de 9% ou plus une année sur l'autre affichée pendant le premier et le deuxième trimestre de 1997, les recettes par transporteur ont fléchi de 1% au premier trimestre pour s'établir à 1,59 million de dollars et n'ont pas bougé au deuxième trimestre (1,67 million de dollars). Les résultats d'exploitation par transporteur ont été moins impressionnants pour le troisième et le quatrième trimestre. Les recettes moyens d'exploitation par transporteur ont reculé de 9% au troisième trimestre pour s'établir à 1,60 million de dollars, et à 4% au quatrième trimestre, soit 1,65 million de dollars (voir le tableau 2.1).

Les dépenses d'exploitation par transporteur au premier trimestre n'ont à peu près pas fluctué contre la même période en 1997, pour s'établir à 1,50 million de dollars, mais ont été de 1% plus bas au deuxième trimestre (1,57 million de dollars). La baisse des dépenses d'exploitation au troisième (-9%) et au quatrième (-3%) trimestre a compensé le recul des recettes d'exploitation par transporteur.

Les principaux transporteurs (ceux qui ont des recettes annuels de plus de 25 millions de dollars) ont compté pour environ 30% du total des recettes d'exploitation dans l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et ont affiché un ratio d'exploitation non désaisonnalisé de 0,95 au premier trimestre

medium and large sized for-hire carriers with less than \$25 million in average revenue have historically recorded lower operating ratios than top carriers and fared slightly better in 1998 (See figure 2.4). Overall, the results for both 1997 and 1998 suggest that the gap in operating ratios between the top carriers and medium and large for-hire trucking companies may be narrowing. Carriers within this group posted operating ratios of 0.94 or better in the first (0.93), second (0.94), third (0.93) and fourth (0.94) quarter of the year.

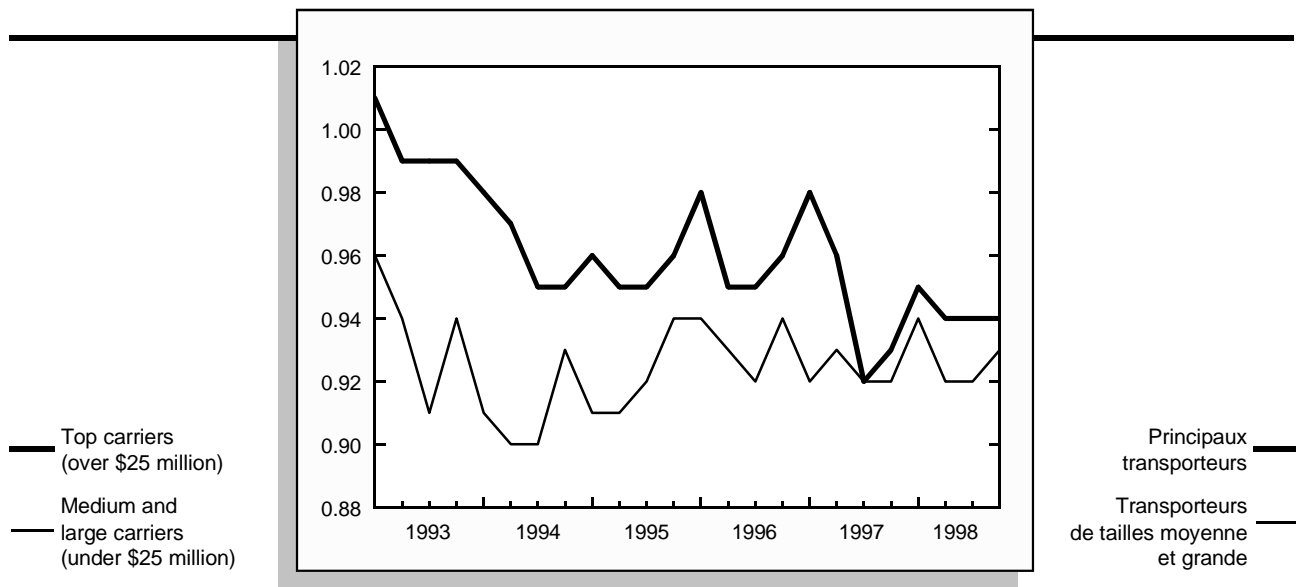
et de 0,94 dans les autres trimestres de 1998. Toutefois, les transporteurs pour compte d'autrui de moyenne et de grande taille ayant des recettes moyens de moins de 25 millions de dollars ont toujours eu des ratios d'exploitation plus faibles que les principaux transporteurs et ont obtenu des résultats légèrement meilleurs en 1998 (voir la figure 2.4). Dans l'ensemble, les résultats pour à la fois 1997 et 1998 indiquent que l'écart entre les ratios d'exploitation des plus gros transporteurs et des compagnies de camionnage pour compte d'autrui de taille moyenne et grande pourrait se rétrécir. Les transporteurs dans ce groupe ont affiché des ratios d'exploitation de 0,94 ou mieux au premier (0,93), au deuxième (0,94), au troisième (0,93) et au quatrième (0,94) trimestre de l'année.

Figure 2.4

Figure 2.4

Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-1998

Tendance des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-1998



1.4 Results by type of activity

General freight companies, on average, maintained a 60% share of quarterly for-hire operating revenues and recorded operating ratios similar to those reported in 1997. This group of carriers began the year with a first quarter 1998 operating ratio of 0.96, a four point deterioration of the ratio reported for the first three months of 1997 (0.92). Although general freight operating ratios for the second and third quarter were unchanged at 0.93, fourth quarter results were slightly weaker than they were in 1997 at 0.94.

Year over year improvements were recorded in the operating ratios of companies in the specialized freight category which includes forest products, dry bulk, liquid bulk and used household/office goods movers (Table 2.3). The performance of long-distance carriers was particularly impressive, reporting operating ratios of 0.92 in all four quarters of 1998. However, lower revenues were reported by carriers primarily engaging in the haulage of

1.4 Résultats selon le genre d'activité

Les compagnies de transport de marchandises générales ont maintenu en moyenne une part de 60 % des recettes d'exploitation trimestriels du transport pour compte d'autrui et ont affiché des ratios d'exploitation semblables à ceux de 1997. Ce groupe de transporteurs a commencé l'année avec un ratio d'exploitation de 0,96 au premier trimestre de 1998, soit un recul de 4 points par rapport au ratio déclaré pour les trois premiers mois de 1997 (0,92). Même si les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises générales pour le deuxième et le troisième trimestre se sont fixés à 0,93, les résultats du quatrième trimestre ont été légèrement plus faibles que ceux de 1997, soit 0,94.

Des améliorations une année sur l'autre se sont produites dans les ratios d'exploitation des compagnies de la catégorie du transport de marchandises spécialisées, ce qui comprend les produits forestiers, le transport en vrac de marchandises sèches et de liquides, et le déménagement d'articles ménagers (tableau 2.3). La performance des transporteurs à longue distance a été particulièrement impressionnante, avec des ratios d'exploitation de 0,92 pour les quatre trimestres de 1998. Toute-

forest products throughout 1998, down more than 30% over levels recorded one year earlier.

1.5 Intraprovincial trucking holds largest share of transportation revenues

The movements of goods within Canada, as in the past, accounted for the majority of for-hire truck transportation revenues at 70%. On average, carriers reported domestic transportation revenues of about \$2.6 billion in each quarter of 1998, and about two-thirds (65%) of this amount were derived from movements within provincial boundaries (See table 2.4). Although it is not shown specifically in the tables, specialized freight carriers (excluding household goods movers), derived about 58% of their revenues from intraprovincial movements, far more than the share of the average quarterly general freight operating revenues (39%). General freight carriers, on the other hand, received almost 28% of their revenues from interprovincial trucking compared to 18% for specialized freight carriers.

1.6 Cross-border movements remained strong

Over time, increasing trade with the U.S. and Mexico has translated into increased international revenues in for-hire trucking. In 1989, one year after the signing of the North American Free Trade Agreement, international movements represented only 19% of the \$ 2 billion of average quarterly for-hire revenues. As of 1998, the share of for-hire carrier revenues from international movements, principally to the United States, rose dramatically to 28% or about \$1.0 billion per quarter (See figure 2.5). Whereas for-hire carriers averaged about \$189 million in revenue from movements out of Canada during each quarter of 1990, the amount of revenues from southbound trucking was more than double in 1998, increasing to an average of \$539 million in the first, second, third and four quarter of the year. General freight carriers, who rely on cross-border movements for about one-third (34%) of their transportation revenues led all operating segments in terms of reliance on international trucking services.

fois, les transporteurs qui œuvrent principalement dans les produits forestiers ont signalé des recettes inférieures pendant toute l'année 1998, soit plus de 30 % de moins que les recettes d'il y a un an.

1.5 Le camionnage intraprovincial accapare la plus grande partie des recettes du transport

Les mouvements des marchandises à l'intérieur du Canada comptent, comme par le passé, pour la plus grande proportion des recettes du transport par camion pour compte d'autrui, avec 70 %. Les transporteurs ont déclaré pour le transport intérieur des recettes d'environ 2,6 milliards de dollars en moyenne dans chaque trimestre de 1998, et environ les deux tiers (65 %) de ce montant est lié au transport à l'intérieur des frontières provinciales (voir le tableau 2.4). Bien que ne l'on retrouve pas les estimations aux tableaux, les transporteurs de marchandises spécialisées, (à l'exclusion des déménageurs d'articles ménagers,) ont obtenu environ 58 % de leurs recettes du transport intraprovincial, soit beaucoup plus que la part des recettes d'exploitation trimestrielle moyens des transporteurs de marchandises générales (39 %). Les transporteurs de marchandises générales par ailleurs ont touché près de 28 % de leurs recettes du camionnage interprovincial, comparativement à 18 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées.

1.6 Les mouvements transfrontaliers sont restés intenses

À la longue, l'augmentation du commerce entre les États-Unis et le Mexique s'est traduit par une hausse des recettes en provenance de l'étranger pour le camionnage pour compte d'autrui. En 1989, un an après la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain, les mouvements internationaux ne représentaient que 19 % des deux milliards de dollars de recettes trimestriels moyens du transport pour compte d'autrui. En 1998, la part des recettes des transporteurs pour compte d'autrui tirée des mouvements internationaux, principalement vers les États-Unis, a fait un bond de 28 % ou d'environ 1,0 milliard de dollars par trimestre (voir la figure 2.5). Tandis que les transporteurs pour compte d'autrui ont obtenu en moyenne environ 189 millions de dollars de recettes des mouvements vers l'extérieur du Canada pendant chaque trimestre de 1990, le montant des recettes tirés des voyages en direction sud a plus que doublé en 1998, pour atteindre une moyenne de 539 millions de dollars dans le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième trimestre de l'année. Les transporteurs de marchandises générales, qui comptent sur les mouvements transfrontaliers pour environ un tiers (34 %) de leurs recettes de transport, se sont classés en tête de tous les segments d'exploitation pour ce qui est de l'utilisation des services de camionnage internationaux.

Figure 2.5

**Domestic and International Movement
Share of Transportation Revenue,
1990 and 1998**

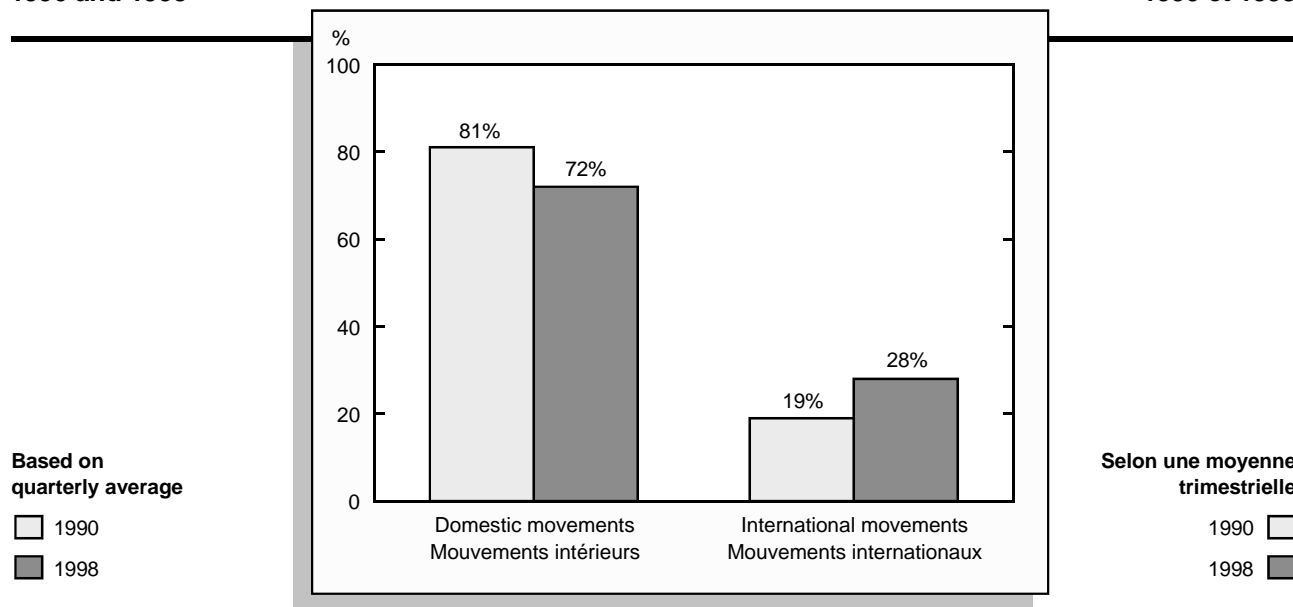


Figure 2.5

**La part des mouvements intérieurs et
internationaux des recettes tirées du transport,
1990 et 1998**

Compared to the first quarter of 1997, local and long-distance for-hire carriers experienced a 29% decline in revenues from international movements out of Canada during the first quarter of 1998. However, the situation was nearly reversed in the second quarter, increasing 27% over the same period one year earlier. Southbound for-hire trucking movements to the U.S. increased 9% in the third quarter and 13% in the fourth quarter over the same period in 1997. Similar results were recorded for inbound trucking movements. Gains in revenue from northbound international movements into Canada were down 35% in the first quarter but increased in the second (+27%), third (+12%) and fourth (+3%) quarter.

1.7 Salaries/wages and owner-operator payments still top the list of expense items

For-hire carriers incurred first quarter 1998 operating expenses totalling \$3.3 billion dollars and just under \$3.6 billion in expenses during the second, third and fourth quarter of the year. Of these amounts, wages and salaries (including employee benefits) as well as payments for owner operators continued to be the leading expense items. Overall, salaries and wages (29%) and payments to owner operators (26%) accounted for over half of total operating expenses in the first and second half of 1998 (See table 2.1 and figure 2.6).

Comparativement premier-trimestre de 1997, les activités locales et à longue distance des transporteurs ont connu une baisse de 29 % des recettes tirés des mouvements internationaux vers l'extérieur du Canada pendant le premier trimestre de 1998. Toutefois, la situation a été presque inversée au deuxième trimestre, puisqu'il y a eu une augmentation de 27 % par rapport à la même période il y a un an. Les mouvements du camionnage pour compte d'autrui vers les États-Unis, ont augmenté de 9 % au troisième trimestre et de 13 % au quatrième trimestre comparativement à la même période en 1997. Les résultats ont été semblables pour les mouvements des transporteurs vers l'intérieur. Les hausses des recettes d'une année à l'autre en provenance des mouvements internationaux vers le nord en direction du Canada ont baissé de 35 % au premier trimestre, mais ont augmenté au deuxième (+27 %), au troisième (+12 %) et au quatrième (+3 %).

1.7 Les salaires et les paiements aux chauffeurs contractants sont toujours en tête des articles de dépense

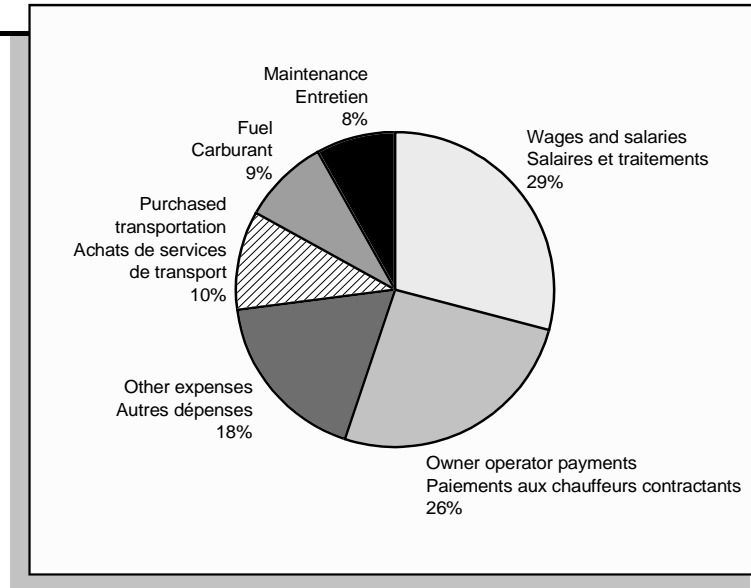
Les transporteurs pour compte d'autrui ont eu au premier trimestre de 1998 des dépenses d'exploitation de 3,3 milliards de dollars et un peu moins de 3,6 milliards de dollars de dépenses pendant le deuxième, le troisième et le quatrième trimestre de l'année. De ces montants, les salaires (ce qui comprend les avantages sociaux), de même que les paiements aux chauffeurs contractants, sont encore les principaux articles de dépense. Dans l'ensemble, les salaires (29 %) et les paiements aux chauffeurs contractants (26 %) ont compté pour plus de la moitié du total des dépenses d'exploitation dans la première et dans la deuxième moitié de 1998 (voir le tableau 2.1 et la figure 2.6).

Figure 2.6

Percent of Distribution Operating Expenses,
All Carriers, 1998

Figure 2.6

Répartition des dépenses d'exploitation
en pourcentage, tous les transporteurs, 1998



General freight carriers spent a substantial share of their operating budgets on wages and salaries (28%), owner operator payments (26%), other expenses (18%) and purchases of transportation services (13%). Fuel (9%) and maintenance (6%) accounted for a relatively small proportion of expenses. Similar to general freight, a substantial proportion of specialized carrier budgets went towards wages and salaries (29%), owner operators (25%) and other expenses (18%). Trucking firms in the specialized freight category paid out slightly more for maintenance (10%) and fuel (10%) but less for purchased transportation (8%).

Les transporteurs de marchandises générales ont consacré une forte part de leur budget d'exploitation aux salaires (28 %), aux paiements aux chauffeurs contractants (26 %), à d'autres dépenses (18 %) et à des achats de services de transport (13 %). L'essence (9 %) et l'entretien (6 %) a compté pour une proportion relativement modeste des dépenses. Tout comme dans le cas des transporteurs de marchandises générales, une bonne partie du budget des transporteurs de marchandises spécialisées a été consacrée aux salaires (29 %), aux chauffeurs contractants (25 %) et à d'autres dépenses (18 %). Les compagnies de camionnage dans la catégorie des marchandises spécialisées, ont payé un peu plus pour l'entretien (10 %) et l'essence (10 %) mais un peu moins pour les achats des services de transports (8 %).

Table 2.1
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: Summary Statistics, by quarter 1998 - Canada

Tableau 2.1
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
statistiques sommaires, selon trimestre 1998 - Canada

| | Quarter – Trimestre | | | |
|---|---------------------|----------------|----------------|----------------|
| | I | II | III | IV |
| | Number – Nombre | | | |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | 713 | 735 | 756 | 753 |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 2,182 | 2,239 | 2,369 | 2,343 |
| | \$'000,000 | | | |
| Revenues and Expenses | | | | |
| General Freight: Truckload – Fret général : charge complète | 1,411.3 | 1,566.0 | 1,596.2 | 1,614.5 |
| General Freight: Less than Truckload – Fret général : charge partielle | 611.1 | 645.2 | 648.5 | 694.7 |
| Dry Bulk – Produits secs en vrac | 194.6 | 254.9 | 288.3 | 291.2 |
| Liquid Bulk – Liquides en vrac | 252.3 | 257.0 | 257.7 | 300.7 |
| Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers | 75.7 | 114.0 | 124.1 | 101.6 |
| Forest Products – Produits forestiers | 161.6 | 133.9 | 132.2 | 177.6 |
| Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandises spécialisées ¹ | 682.1 | 646.0 | 655.2 | 570.3 |
| Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport | 3,407.5 | 3,644.0 | 3,727.1 | 3,783.5 |
| Other Revenues – Autres Recettes | 65.2 | 98.4 | 73.1 | 87.0 |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 3,472.7 | 3,742.4 | 3,800.3 | 3,870.4 |
| Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ² | 928.4 | 992.2 | 1,005.5 | 1,036.9 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 305.9 | 299.4 | 326.3 | 356.2 |
| Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage | 240.7 | 274.3 | 268.6 | 287.0 |
| Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants | 862.2 | 886.2 | 877.0 | 892.2 |
| Other Purchased Transportation ³ – Achats de service de transport ³ | 354.6 | 376.9 | 381.6 | 378.3 |
| Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴ | 579.5 | 637.7 | 663.3 | 666.9 |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 3,271.3 | 3,466.7 | 3,522.3 | 3,617.5 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.94 | 0.93 | 0.93 | 0.93 |
| | Number – Nombre | | | |
| Employment – Emploi | | | | |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie | 51,556 | 53,013 | 53,094 | 53,292 |
| Owner Operators – Chauffeurs contractants | 27,700 | 27,897 | 30,755 | 31,129 |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | 79,255 | 80,910 | 83,849 | 84,421 |
| Company Employees – Employés de la compagnie | 88,373 | 92,004 | 91,806 | 97,511 |
| | Number – Nombre | | | |
| Power Units – Véhicules Motorisés | | | | |
| Number of Trucks – Nombre de camions | 6,958 | 8,029 | 7,549 | 7,736 |
| Number of Road Tractors – Nombre de tracteurs routiers | 42,395 | 47,678 | 47,566 | 47,390 |

¹ Other Specialized Freight includes heavy machinery, autos, etc. – Autres marchandises spécialisées comprend la machinerie lourde, automobiles, etc.

² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

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

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

| Table 2.2 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Region, 1998 | | Tableau 2.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 1998 | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--------------|--------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| Quarter – Trimestre | Atlantic Region Région de l'Atlantique | | | | Québec | | | | Ontario | | | | |
| | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | |
| | | | | | Number – Nombre | | | | | | | | |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | 122 | 131 | 132 | 130 | 129 | 128 | 131 | 135 | 173 | 171 | 175 | 171 | |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 158 | 168 | 173 | 170 | 530 | 530 | 556 | 540 | 712 | 716 | 768 | 749 | |
| | | | | | \$'000,000 | | | | | | | | |
| General Freight: Truckload – Fret général : charge complète | 119.8 | 149.0 | 144.9 | 144.3 | 293.9 | 334.2 | 390.7 | 379.0 | 645.3 | 678.2 | 663.4 | 676.1 | |
| General Freight: Less than Truckload – Fret général : charge partielle | 83.0 | 82.2 | 85.8 | 86.5 | 95.1 | 110.6 | 88.2 | 104.3 | 294.3 | 307.5 | 327.4 | 344.8 | |
| Dry Bulk – Produits secs en vrac | 5.5 | 9.8 | 7.9 | 6.3 | 31.6 | 30.4 | 29.2 | 35.1 | 81.5 | 128.6 | 172.6 | 142.4 | |
| Liquid Bulk – Liquides en vrac | 10.7 | 7.3 | 9.9 | 13.8 | 34.3 | 35.8 | 31.1 | 31.3 | 67.3 | 58.2 | 73.0 | 72.0 | |
| Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers | 6.2 | 12.1 | 9.7 | 8.1 | 6.0 | 12.3 | 19.1 | 13.2 | 33.1 | 38.5 | 51.0 | 42.9 | |
| Forest Products – Produits forestiers | 28.5 | 19.4 | 20.3 | 31.1 | 39.0 | 41.7 | 31.6 | 38.4 | 29.2 | 14.7 | 13.8 | 20.8 | |
| Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandises spécialisées ¹ | 32.7 | 44.1 | 45.6 | 40.3 | 94.2 | 94.7 | 81.1 | 62.9 | 249.1 | 259.8 | 251.5 | 259.4 | |
| Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport | 0.1 | 0.3 | 0.4 | 0.7 | 4.5 | 6.6 | 2.9 | 5.9 | 4.0 | 12.7 | 14.2 | 18.2 | |
| Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport | 286.6 | 324.3 | 324.5 | 331.0 | 598.6 | 666.3 | 673.8 | 670.1 | 1,403.7 | 1,498.3 | 1,566.8 | 1,576.6 | |
| Other Revenues – Autres Recettes | 3.8 | 5.8 | 4.2 | 3.3 | 10.9 | 14.3 | 10.9 | 16.5 | 29.9 | 42.2 | 34.8 | 43.5 | |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 290.5 | 330.1 | 328.7 | 334.4 | 609.5 | 680.6 | 684.8 | 686.6 | 1,433.6 | 1,540.5 | 1,601.6 | 1,620.0 | |
| Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ² | 66.7 | 67.4 | 70.6 | 71.8 | 184.1 | 202.4 | 203.4 | 193.9 | 391.5 | 412.9 | 438.6 | 453.9 | |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 22.8 | 22.3 | 21.9 | 26.8 | 78.4 | 75.2 | 83.4 | 94.5 | 119.2 | 113.9 | 123.9 | 135.8 | |
| Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage | 19.3 | 20.8 | 20.3 | 18.8 | 54.8 | 57.9 | 59.1 | 58.0 | 86.4 | 102.5 | 103.6 | 113.9 | |
| Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants | 80.1 | 94.7 | 91.7 | 90.7 | 112.2 | 114.1 | 96.7 | 100.1 | 355.4 | 377.6 | 365.2 | 364.4 | |
| Other Purchased Transportation ³ – Achats de service de transport ³ | 43.3 | 46.7 | 44.8 | 44.9 | 51.8 | 55.9 | 66.4 | 62.1 | 166.3 | 171.3 | 181.9 | 181.4 | |
| Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴ | 45.5 | 51.5 | 52.2 | 58.1 | 103.9 | 126.7 | 127.7 | 132.2 | 241.6 | 258.0 | 279.6 | 271.4 | |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 277.8 | 303.5 | 301.5 | 311.1 | 585.3 | 632.2 | 636.7 | 640.9 | 1,360.3 | 1,436.2 | 1,493.0 | 1,520.9 | |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.96 | 0.92 | 0.92 | 0.93 | 0.96 | 0.93 | 0.93 | 0.93 | 0.95 | 0.93 | 0.93 | 0.94 | |
| | | | | | Nombre – Nombre | | | | | | | | |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie | 3,096 | 3,143 | 3,163 | 3,127 | 11,817 | 12,694 | 11,896 | 11,547 | 20,330 | 20,363 | 21,163 | 21,317 | |
| Owner Operators – Chauffeurs contractants | 2,579 | 2,817 | 2,918 | 2,871 | 4,230 | 3,175 | 2,799 | 3,712 | 10,954 | 11,885 | 14,034 | 12,958 | |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | 5,675 | 5,960 | 6,082 | 5,997 | 16,047 | 15,869 | 14,695 | 15,260 | 31,284 | 32,248 | 35,197 | 34,275 | |

¹ Other includes heavy machinery, small package delivery, autos, etc. – Autres comprend la machinerie lourde, livraison de petits colis, automobiles, etc.

² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

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

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

| Table 2.2 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Region, 1998 – Concluded | | | | Tableau 2.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 1998 – fin | | | | | | | | Quarter – Trimestre |
|---|---------------|---------------|---------------|--|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|
| Prairies | | | | British Columbia and Territories Colombie-Britannique et les Territoires | | | | Canada | | | | |
| I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | |
| Number – Nombre | | | | | | | | | | | | |
| 191 | 203 | 214 | 217 | 98 | 102 | 104 | 100 | 713 | 735 | 756 | 753 | |
| 495 | 528 | 569 | 590 | 286 | 298 | 302 | 294 | 2,182 | 2,239 | 2,369 | 2,343 | Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs |
| \$'000,000 | | | | | | | | | | | | |
| 281.8 | 315.6 | 307.1 | 320.7 | 70.5 | 89.0 | 90.2 | 94.4 | 1,411.3 | 1,566.0 | 1,596.2 | 1,614.5 | General Freight: Truckload – Fret général : charge complète |
| 108.9 | 111.8 | 119.5 | 129.5 | 29.9 | 33.1 | 27.6 | 29.6 | 611.1 | 645.2 | 648.5 | 694.7 | General Freight: Less than Truckload – Fret général : charge partielle |
| 54.8 | 57.7 | 47.4 | 81.4 | 21.2 | 28.3 | 31.3 | 25.9 | 194.6 | 254.9 | 288.3 | 291.2 | Dry Bulk – Produits secs en vrac |
| 121.9 | 134.4 | 134.4 | 164.0 | 18.1 | 21.3 | 9.3 | 19.5 | 252.3 | 257.0 | 257.7 | 300.7 | Liquid Bulk – Liquides en vrac |
| 18.7 | 25.6 | 27.8 | 23.8 | 11.7 | 25.5 | 16.5 | 13.6 | 75.7 | 114.0 | 124.1 | 101.6 | Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers |
| 25.4 | 21.7 | 31.6 | 47.0 | 39.5 | 36.4 | 34.9 | 40.3 | 161.6 | 133.9 | 132.2 | 177.6 | Forest Products – Produits forestiers |
| 235.7 | 188.8 | 202.5 | 146.6 | 70.4 | 58.7 | 74.5 | 61.0 | 682.1 | 646.0 | 655.2 | 570.3 | Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandises spécialisées ¹ |
| 9.9 | 7.0 | 6.8 | 8.0 | 0.3 | 0.5 | 0.7 | 0.2 | 18.7 | 27.1 | 25.0 | 32.9 | Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport |
| 857.0 | 862.5 | 877.1 | 921.1 | 261.6 | 292.7 | 284.8 | 284.6 | 3,407.5 | 3,644.0 | 3,727.1 | 3,783.5 | Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport |
| 17.1 | 21.6 | 16.6 | 16.7 | 3.5 | 14.5 | 6.7 | 7.1 | 65.2 | 98.4 | 73.1 | 87.0 | Other Revenues – Autres Recettes |
| 874.1 | 884.0 | 893.7 | 937.8 | 265.1 | 307.2 | 291.5 | 291.7 | 3,472.7 | 3,742.4 | 3,800.3 | 3,870.4 | Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation |
| 220.5 | 228.7 | 221.3 | 240.5 | 65.7 | 80.8 | 71.6 | 76.8 | 928.4 | 992.2 | 1,005.5 | 1,036.9 | Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ² |
| 67.3 | 68.6 | 73.8 | 78.6 | 18.2 | 19.3 | 23.2 | 20.4 | 305.9 | 299.4 | 326.3 | 356.2 | Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant |
| 63.0 | 70.0 | 65.1 | 74.7 | 17.3 | 23.0 | 20.3 | 21.5 | 240.8 | 274.2 | 268.5 | 287.0 | Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage |
| 231.0 | 216.3 | 248.9 | 248.7 | 83.4 | 83.4 | 74.5 | 88.3 | 862.2 | 886.2 | 877.0 | 892.2 | Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants |
| 73.4 | 79.3 | 66.0 | 70.1 | 19.8 | 23.7 | 22.5 | 19.8 | 354.6 | 376.9 | 381.6 | 378.3 | Other Purchased Transportation ³ – Achats de service de transport ³ |
| 149.4 | 150.6 | 148.9 | 157.4 | 39.0 | 51.0 | 54.9 | 47.9 | 579.5 | 637.7 | 663.3 | 666.9 | Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴ |
| 804.6 | 813.5 | 824.1 | 870.0 | 243.3 | 281.2 | 267.0 | 274.6 | 3,271.3 | 3,466.7 | 3,522.3 | 3,617.5 | Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation |
| 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.93 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.94 | 0.94 | 0.93 | 0.93 | 0.93 | Operating Ratio – Ratio d'exploitation |
| Nombre – Nombre | | | | | | | | | | | | |
| 12,593 | 12,496 | 13,015 | 13,311 | 3,720 | 4,317 | 3,857 | 3,990 | 51,556 | 53,013 | 53,094 | 53,292 | Company Drivers – Conducteurs de la compagnie |
| 7,028 | 7,128 | 8,562 | 8,630 | 2,909 | 2,892 | 2,441 | 2,957 | 27,700 | 27,897 | 30,755 | 31,129 | Owner Operators – Chauffeurs contractants |
| 19,621 | 19,624 | 21,577 | 21,941 | 6,629 | 7,209 | 6,299 | 6,948 | 79,255 | 80,910 | 83,849 | 84,421 | Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs |

¹ Other includes heavy machinery, small package delivery, autos, etc. – Autres comprend la machinerie lourde, livraison de petits colis, automobiles, etc.

² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

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

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

Table 2.3

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: General and Specialized Freight, by Quarter, 1998

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, selon trimestre, 1998

| | Quarter I – Trimestre I | | | Quarter II – Trimestre II | | |
|---|---|--|----------------|---|--|----------------|
| | General Freight Marchandises générales | Specialized Freight Marchandises spécialisées | Total | General Freight Marchandises générales | Specialized Freight Marchandises spécialisées | Total |
| | Number – Nombre | | | | | |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | 315 | 398 | 713 | 321 | 414 | 735 |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 976 | 1,206 | 2,182 | 990 | 1,249 | 2,239 |
| | \$'000,000 | | | | | |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 2,060.5 | 1,412.3 | 3,472.7 | 2,331.2 | 1,411.3 | 3,742.4 |
| Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹ | 553.5 | 374.9 | 928.4 | 605.2 | 387.0 | 992.2 |
| Owner-Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants | 522.8 | 339.4 | 862.2 | 593.4 | 292.8 | 886.2 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 175.2 | 130.7 | 305.9 | 168.2 | 131.1 | 299.4 |
| Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien | 119.2 | 121.6 | 240.8 | 140.8 | 133.5 | 274.2 |
| Purchased Transportation ² – Achats de service de transport ² | 249.9 | 104.7 | 354.6 | 267.5 | 109.5 | 376.9 |
| Other Expenses ³ – Autres dépenses ³ | 347.4 | 232.0 | 579.5 | 396.5 | 241.2 | 637.7 |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 1,968.0 | 1,303.2 | 3,271.3 | 2,171.6 | 1,295.0 | 3,466.7 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.96 | 0.92 | 0.94 | 0.93 | 0.92 | 0.93 |
| | Number – Nombre | | | | | |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie | 30,264 | 21,292 | 51,556 | 30,975 | 22,038 | 53,013 |
| Owner Operator – Chauffeurs contractants | 17,270 | 10,429 | 27,700 | 18,445 | 9,452 | 27,897 |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | 47,534 | 31,721 | 79,255 | 49,420 | 31,491 | 80,910 |

¹ Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.3

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: General and Specialized Freight, by Quarter, 1998 – Concluded

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, selon trimestre, 1998 – fin

| | Quarter III – Trimestre III | | | Quarter IV – Trimestre IV | | |
|---|---|--|----------------|---|--|----------------|
| | General Freight Marchandises générales | Specialized Freight Marchandises spécialisées | Total | General Freight Marchandises générales | Specialized Freight Marchandises spécialisées | Total |
| | Number – Nombre | | | | | |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | 328 | 428 | 756 | 329 | 424 | 753 |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 1,040 | 1,328 | 2,369 | 1,041 | 1,302 | 2,343 |
| | \$'000,000 | | | | | |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 2,346.8 | 1,453.5 | 3,800.3 | 2,465.8 | 1,404.7 | 3,870.4 |
| Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹ | 620.0 | 385.4 | 1,005.5 | 656.8 | 380.1 | 1,036.9 |
| Owner-Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants | 546.2 | 330.8 | 877.0 | 575.5 | 316.7 | 892.2 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 186.3 | 140.0 | 326.3 | 219.4 | 136.8 | 356.2 |
| Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien | 127.4 | 141.1 | 268.5 | 151.9 | 135.1 | 287.0 |
| Purchased Transportation ² – Achats de service de transport ² | 289.2 | 92.5 | 381.6 | 290.5 | 87.7 | 378.3 |
| Other Expenses ³ – Autres dépenses ³ | 416.9 | 246.4 | 663.3 | 425.0 | 241.9 | 666.9 |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 2,186.0 | 1,336.2 | 3,522.3 | 2,319.2 | 1,298.3 | 3,617.5 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.93 | 0.92 | 0.93 | 0.94 | 0.92 | 0.93 |
| | Number – Nombre | | | | | |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie | 29,963 | 23,131 | 53,094 | 31,729 | 21,563 | 53,292 |
| Owner Operator – Chauffeurs contractants | 16,146 | 14,609 | 30,755 | 18,870 | 12,259 | 31,129 |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | 46,109 | 37,740 | 83,849 | 50,599 | 33,821 | 84,421 |

¹ Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

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

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

Table 2.4

For-hire carriers, revenues by type of movement by quarter, 1998

Tableau 2.4

Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement selon trimestre, 1998

| | Quarter – Trimestre | | | |
|---|---------------------|----------------|----------------|----------------|
| | I | II | III | IV |
| | Number – Nombre | | | |
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon | 713 | 735 | 756 | 753 |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs | 2,182 | 2,239 | 2,369 | 2,343 |
| | \$'000,000 | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | | | | |
| Domestic – Intérieur | | | | |
| Intraprovincial – Intraprovinciaux | 1,891.6 | 1,596.3 | 1,668.7 | 1,734.7 |
| Interprovincial – Interprovinciaux | 868.3 | 864.6 | 917.1 | 918.1 |
| Total – Domestic – Trafic intérieur | 2,759.9 | 2,460.9 | 2,585.8 | 2,652.8 |
| International – Internationaux | | | | |
| Into Canada – À destination du Canada | 303.1 | 543.9 | 547.4 | 522.6 |
| Out of Canada – En provenance du Canada | 332.1 | 622.0 | 580.1 | 605.0 |
| International – Total – Internationaux | 635.2 | 1,165.9 | 1,127.4 | 1,127.6 |
| Other Movements – Autres mouvements | 12.4 | 17.2 | 13.9 | 3.1 |
| Transportation Revenues – Recettes tirées du transport | 3,407.5 | 3,644.0 | 3,727.1 | 3,783.5 |
| Other Revenues – Autres recettes | 65.2 | 98.4 | 73.1 | 87.0 |
| Operating Revenue – Total – Recettes d'exploitation | 3,472.7 | 3,742.4 | 3,800.3 | 3,870.4 |

Section 2 – Annual survey of motor carriers of freight, 1998

The estimated size of the population in the 1998 survey (annual supplement Q5) was 2,375 carriers, compared to 2,349 carriers in 1997.

2.1 Increased profitability

Analysis of the balance sheets of Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more revealed that carriers were generally profitable in 1998. These companies generated net operating revenues of \$813 million (\$14.9 billion in total revenues and \$14.1 billion in total expenses). The operating profit margin was higher in 1998 (5.5%) than the margins posted between 1994 and 1997 (Table 2.5).

The operating profit margin for these carriers increased everywhere in Canada in 1998. By region, the most significant changes in 1998 took place in Ontario, British Columbia and the Atlantic Region, where profit margins increased by at least one full percentage point (Table 2.6). The greatest increase in operating profit margins was recorded among companies trucking forest products which jumped 3.9 percentage points between 1997 and 1998. General freight carriers and household goods movers posted a one percentage point increase in their operating profit margin while dry bulk carriers profit margins edged up by nearly one half of a percentage point between 1997 and 1998 (Table 2.7).

By size group, the profit margin of top carriers (annual revenues of more than \$25 million) increased by one and one-half percentage points to 4.7% in 1998 (Table 2.9). Large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) posted lower operating profit margins in 1998 (5.0%) compared to 1997 (6.0%). Medium-sized carriers (annual revenues of between \$1 and \$2 million, of between \$2 and \$5 million, and of between \$5 and \$12 million) posted operating profit margins of 5.41%, 6.4% and 6.5% respectively in 1998 (Table 2.9).

2.2 Changes in short-term liquidity

The financial performance of for-hire motor carriers of freight in 1998 was reflected in improvements in a number of balance sheet items. Total assets in 1998 totalled \$7.3 billion, up an average of 3% per carrier.

Total liabilities were \$4.9 billion in 1998, up an average of 4% per carrier from 1997. The proportion of long-term debt relative to total liabilities remained stable in 1998 at 48%. Shareholders' interest was unchanged at \$2.4 billion.

The 1998 short-term liquidity of for-hire carriers was lower than that of 1997, as the working capital ratio totalled 1.05, down from 1.16 in 1997. Between 1997 and 1998, the working capital ratio improved in liquid bulk, dry bulk and movers but declined in general freight, forest products and other specialized freight trucking (Table 2.7).

Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1998

La taille estimée de la population dans l'enquête de 1998 (supplément annuel T5) a atteint 2 375 transporteurs comparativement à 2 349 en 1997.

2.1 Augmentation de la rentabilité

Une analyse des bilans financiers a révélé que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui établies au Canada et ayant des recettes annuelles de un million de dollars ou plus ont généralement été rentables en 1998. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 813 millions de dollars (recettes totales de 14,9 milliards de dollars et dépenses totales de 14,1 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation a été plus élevée en 1998 (5,5 %) que les marges enregistrées entre 1994 et 1997 (tableau 2.5).

En 1998, les marges bénéficiaires d'exploitation de ce groupe de transporteurs ont progressé dans toutes les régions du Canada. Par région, les changements les plus notables ont été observés en Ontario, en Colombie-Britannique et dans la région de l'Atlantique, où les marges bénéficiaires ont gagné au moins un point complet (tableau 2.6). La plus forte hausse a été affichée par les entreprises de transport de produits forestiers, cette hausse se chiffrant à 3,9 points entre 1997 et 1998. La marge bénéficiaire d'exploitation des entreprises de transport de marchandises générales et des déménageurs a augmenté d'un point, alors que les entreprises de transport de produits en vrac ont vu leur marge s'accroître de près d'un demi-point entre 1997 et 1998 (tableau 2.7).

Selon la taille, la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions en recettes annuelles) a progressé de un point et demi, passant à 4,7 % en 1998 (tableau 2.9). Les transporteurs de grande taille (recettes annuelles entre 12 et 25 millions de dollars) ont enregistré des marges bénéficiaires d'exploitation plus faibles en 1998 (5,0 %) qu'en 1997 (6,0 %). Les entreprises de taille moyenne (recettes annuelles entre 1 et 2 millions de dollars, entre 2 et 5 millions de dollars et entre 5 et 12 millions de dollars) ont affiché des marges de 5,41 %, 6,4 % et 6,5 % respectivement en 1998 (tableau 2.9).

2.2 Variation de la solvabilité à court terme

En 1998, la performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui a été marquée par des améliorations dans certains postes du bilan. L'actif total en 1998 a atteint 7,3 milliards de dollars, soit une hausse moyenne par transporteur de 3 %.

Par ailleurs, le passif total s'est chiffré à 4,9 milliards de dollars en 1998, une hausse moyenne par transporteur de 4 % par rapport à 1997. La proportion de la dette à long terme dans le passif total est demeurée stable en 1998, à 48 %. Enfin, la participation des actionnaires est demeurée inchangée à 2,4 milliards de dollars.

En 1998, les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché une solvabilité à court terme inférieure à celle de 1997, le ratio du fonds de roulement s'établissant à 1,05 contre 1,16 en 1997. Entre 1997 et 1998, le ratio du fonds de roulement a progressé pour les transporteurs de vrac liquide, de vrac solide ainsi que pour les déménageurs, mais il a fléchi dans le cas des transporteurs de marchandises générales, de produits forestiers et d'autres marchandises spécialisées (tableau 2.7).

Likewise, there was a decrease in short-term liquidity between 1997 and 1998 for medium-sized, larger and top carriers (Table 2.9). Short-term liquidity was also lower across all regions with the exception of the Prairies and in British Columbia and the Territories (Table 2.6).

2.3 No change in the long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, was unchanged from 1997 at 0.490 but remains the best results posted since 1993 (Table 2.5). In recent years, the proportion of long-term debt to total liabilities improved by 4% between 1994 and 1995 and reached 50% in 1995, dropping by 2% to 48% in 1996 and 1997. In 1998, Ontario carriers, who account for about 43% of all operating revenues in Canada, had a long-term debt to equity ratio of 0.530, allowing them, after several years, to finally move closer to the Canadian average of 0.490. The long-term debt to equity ratio increased for general freight and dry bulk trucking, and dropped for liquid bulk, forest products and other specialized freight (Table 2.7). Based on the North American Industrial Classification System excluding movers, local carriers differed from long-distance carriers with a long-term debt to equity ratio of 0.40 as compared to 0.51 (Table 2.8).

2.4 Financial leverage up substantially

In 1998, the return on equity of 19.8% (as compared to 19.6% in 1997, 11.2% in 1996 and 15.7% in 1995) was higher than the return on capital employed (17.1%). This means that, in 1998, for-hire trucking companies posted a higher return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, producing more cash flow for financing company operations. Geographically, return on equity exceeded return on capital employed in all regions during 1998. By type of activity, financial leverage strengthened in all industries, except for carriers in the other specialized freight category. By company size, financial leverage improved for medium and large sized carriers as well as top carriers when compared to 1997. Note that financial leverage was also up for local carriers and long-distance carriers (See tables 2.6 and 2.9).

2.5 Trends for leased equipment remained unchanged

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 1998 survey results, the quantity of equipment in service totalled just under 150,000 units, i.e. an average of 63 per carrier. The proportion of leased equipment in service (semi-trailers and other equipment) increased two percentage points between 1997 and 1998 to 20%. Leased units in service by type of activity (semi-trailers and other equipment), represented 20% for general freight carriers and 13% for specialized freight carriers. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and insulated semi-trailers and low beds) was 24% for general freight carriers and 12% for specialized freight carriers (See table 2.10 and 2.11).

De même, la solvabilité à court terme a diminué de 1997 à 1998 chez les transporteurs de taille moyenne et grande et chez les principaux transporteurs (tableau 2.9). Elle a également été plus faible dans toutes les régions, à l'exception des Prairies et de la Colombie-Britannique et les Territoires (tableau 2.6).

2.3 Pas de variation dans la solvabilité à long terme

La solvabilité à long terme, mesurée par le ratio dette à long terme sur l'avoir des actionnaires, n'a pas changé par rapport à 1997; elle est encore de 0,490, mais il s'agit là du meilleur résultat obtenu depuis 1993 (tableau 2.5). Au cours des dernières années, la proportion de la dette à long terme en regard du passif total s'est améliorée de 4 % de 1994 à 1995 pour s'établir à 50 % en 1995, puis elle a régressé de 2 % à 48 % en 1996 et 1997. En 1998, les transporteurs de l'Ontario, qui comptent pour environ 43 % des recettes d'exploitation au Canada, affichaient un ratio dette à long terme - avoir de 0,530, ce qui leur a permis, après plusieurs années, de se rapprocher enfin de la moyenne canadienne (0,490). Ce ratio a augmenté pour le transport des marchandises générales et du vrac solide, et il a chuté dans le cas du vrac liquide, des produits forestiers et des autres marchandises spécialisées (tableau 2.7). Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, à l'exception des déménageurs, les transporteurs routiers locaux se démarquent des transporteurs de longues distances avec un ratio dette à long terme - avoir de 0,40 contre 0,51 (tableau 2.8).

2.4 Hausse considérable de l'effet de levier

En 1998, à 19,8 % (comparativement à 19,6 % en 1997, 11,2 % en 1996 et 15,7 % en 1995), le rendement de l'avoir a dépassé le rendement des capitaux utilisés (17,1 %). Cela signifie qu'en 1998, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré un rendement sur l'avoir supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés, ce qui leur a donné plus de marge de manœuvre pour le financement de leurs activités. Sur le plan géographique, en 1998 le rendement sur l'avoir a été plus élevé que le rendement des capitaux dans toutes les régions. Selon le type d'activité, l'effet de levier a été plus favorable dans l'ensemble des industries, sauf pour les transporteurs de la catégorie des autres marchandises spécialisées. Selon la taille des entreprises, l'effet de levier s'est amélioré par rapport à 1997 pour les transporteurs de moyenne et de grande taille ainsi que pour les principaux transporteurs. À noter que l'effet de levier a aussi été favorable pour le camionnage local et sur longue distance (tableaux 2.6 et 2.9).

2.5 Les tendances se sont maintenues pour le matériel loué

L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui permet également de recueillir des renseignements sur le matériel en service. Selon les résultats de l'enquête de 1998, la quantité de matériel en service totalisait juste un peu moins de 150 000 unités, soit une moyenne de 63 par transporteur. La proportion du matériel en service loué (semi-remorques et autre matériel) a augmenté de deux points entre 1997 et 1998, pour s'établir à 20 %. Selon le genre d'activité, les données montrent pour les transporteurs de marchandises générales que les unités en service louées (semi-remorques et autre matériel) représentaient 20 % de la flotte et 13 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées. La proportion de semi-remorques louées (semi-remorques thermiques, non thermiques et surbaissées) était de 24 % pour les transporteurs de marchandises générales et de 12 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées (voir les tableaux 2.10 et 2.11).

Table 2.5

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers,
Summary of Financial Statistics 1994-1998

Tableau 2.5

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques
financier 1994-1998

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon | 542 | 588 | 618 | 791 | 757 |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs | 1,734 | 2,144 | 2,197 | 2,349 | 2,375 |
| Balance Sheet – Bilan | 000,000 | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 2,083.2 | 2,264.5 | 2,409.5 | 2,804.9 | 2,699.1 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 2,049.3 | 2,107.8 | 2,255.0 | 2,420.0 | 2,564.9 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 33.9 | 156.7 | 154.5 | 384.8 | 134.1 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 3,301.2 | 3,688.2 | 3,822.9 | 4,220.5 | 4,616.4 |
| Net Assets – Actif net | 3,335.1 | 3,844.9 | 3,977.4 | 4,605.3 | 4,750.6 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 1,728.3 | 2,093.3 | 2,106.5 | 2,253.9 | 2,345.8 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 1,606.8 | 1,751.6 | 1,870.9 | 2,351.4 | 2,404.7 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 3,335.1 | 3,844.9 | 3,977.4 | 4,605.3 | 4,750.6 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | 000,000 | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 10,962.7 | 12,127.5 | 13,102.6 | 14,271.2 | 14,888.1 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 10,470.7 | 11,569.5 | 12,682.1 | 13,587.2 | 14,074.9 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 492.0 | 558.0 | 420.5 | 684.0 | 813.2 |
| Other Revenues – Autres recettes | 390.5 | 437.7 | 260.0 | 380.1 | 234.7 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 486.3 | 610.6 | 385.8 | 449.3 | 377.7 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -95.8 | -172.9 | -125.8 | -69.2 | -142.9 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 396.2 | 385.0 | 294.7 | 614.8 | 670.2 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 115.2 | 110.9 | 85.7 | 154.0 | 193.6 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 281.0 | 274.1 | 209.0 | 460.7 | 476.6 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | 8.3 | 4.3 | 10.3 | 7.2 | 14.0 |
| Net Profit – Recettes nettes | 272.7 | 269.8 | 198.7 | 453.5 | 462.6 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 4.49% | 4.60% | 3.21% | 4.79% | 5.46% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.96 | 0.95 | 0.97 | 0.95 | 0.95 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 5.22% | 4.61% | 3.35% | 6.56% | 6.51% |
| Leverage – Levier financier | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 17.49% | 15.65% | 11.17% | 19.59% | 19.82% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 15.79% | 14.61% | 11.56% | 16.49% | 17.07% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 4.04 | 3.18 | 2.78 | 5.25 | 5.76 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.016 | 1.074 | 1.069 | 1.160 | 1.050 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.518 | 0.544 | 0.530 | 0.490 | 0.490 |

Table 2.6
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers,
Financial Statistics by Region, 1998

Tableau 2.6
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières selon
la région, 1998

| | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia and Territories Colombie- Britannique et Territoires |
|---|----------------|---|--------------|----------------|----------------|--|
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon | 757 | 126 | 135 | 179 | 215 | 102 |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs | 2,375 | 170 | 547 | 788 | 572 | 298 |
| Balance Sheet – Bilan | \$'000,000 | | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 2,699.1 | 224.7 | 474.7 | 1,109.4 | 682.4 | 207.8 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 2,564.9 | 193.7 | 493.8 | 1,124.1 | 576.4 | 176.9 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 134.1 | 31.0 | -19.1 | -14.8 | 106.0 | 30.9 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 4,616.4 | 306.7 | 923.3 | 1,966.9 | 1,032.8 | 386.7 |
| Net Assets – Actif net | 4,750.6 | 337.7 | 904.2 | 1,952.2 | 1,138.8 | 417.6 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 2,345.8 | 159.8 | 480.9 | 1,029.0 | 512.7 | 163.4 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 2,404.7 | 177.9 | 423.3 | 923.2 | 626.1 | 254.3 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 4,750.6 | 337.7 | 904.2 | 1,952.2 | 1,138.8 | 417.6 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | \$'000,000 | | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 14,888.1 | 1,207.6 | 2,656.5 | 6,354.1 | 3,572.0 | 1,097.9 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 14,074.9 | 1,140.6 | 2,532.9 | 6,001.5 | 3,369.2 | 1,030.8 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 813.2 | 67.0 | 123.6 | 352.7 | 202.8 | 67.1 |
| Other Revenues – Autres recettes | 234.7 | 13.3 | 81.4 | 72.5 | 57.2 | 10.3 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 377.7 | 16.6 | 100.3 | 166.0 | 79.9 | 14.7 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -142.9 | -3.3 | -19.0 | -93.5 | -22.8 | -4.5 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 670.2 | 63.7 | 104.6 | 259.2 | 180.0 | 62.7 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 193.6 | 17.7 | 30.0 | 81.7 | 50.9 | 13.4 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 476.6 | 46.1 | 74.6 | 177.5 | 129.1 | 49.3 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | 14.0 | 0.4 | 2.7 | 4.2 | 4.5 | 2.1 |
| Net Profit – Recettes nettes | 462.6 | 45.6 | 71.9 | 173.3 | 124.5 | 47.2 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 5.46% | 5.55% | 4.65% | 5.55% | 5.68% | 6.11% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.95 | 0.94 | 0.95 | 0.94 | 0.94 | 0.94 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 6.51% | 8.67% | 5.34% | 5.77% | 7.53% | 8.29% |
| Leverage – Levier financier | | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 19.82% | 25.89% | 17.63% | 19.23% | 20.62% | 19.39% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 17.07% | 21.21% | 14.72% | 16.66% | 18.59% | 16.60% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 5.76 | 9.04 | 4.68 | 4.93 | 6.68 | 10.39 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.050 | 1.160 | 0.960 | 0.990 | 1.180 | 1.175 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.490 | 0.470 | 0.530 | 0.530 | 0.450 | 0.391 |

Table 2.7

For-hire Carriers, Summary Statistics by Type of Activity, 1998

Tableau 2.7

Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 1998

| | General Freight | Movers | Liquid Bulk | Dry Bulk | Forest Products | Other Specialized Freight | All Industries |
|---|------------------------|--------------|------------------|-----------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------|
| | Marchandises générales | Déménageurs | Liquides en vrac | Produits secs en vrac | Produits forestiers | Autres marchandises spécialisées | Toutes les Industries |
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon | 343 | 78 | 71 | 82 | 56 | 127 | 757 |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 1,082 | 173 | 207 | 271 | 219 | 423 | 2,375 |
| Balance Sheet – Bilan | \$'000,000 | | | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 1,555.2 | 93.3 | 217.8 | 226.4 | 156.8 | 449.5 | 2,699.1 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 1,532.2 | 80.8 | 182.3 | 201.5 | 144.9 | 423.2 | 2,564.9 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 23.0 | 12.5 | 35.4 | 24.9 | 12.0 | 26.3 | 134.1 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 2,510.3 | 118.2 | 435.1 | 468.2 | 309.0 | 775.7 | 4,616.4 |
| Net Assets – Actif net | 2,533.3 | 130.7 | 470.6 | 493.0 | 320.9 | 802.1 | 4,750.6 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 1,336.9 | 66.6 | 219.4 | 292.2 | 112.3 | 318.4 | 2,345.8 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 1,196.4 | 64.1 | 251.2 | 200.8 | 208.7 | 483.7 | 2,404.7 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 2,533.3 | 130.7 | 470.6 | 493.0 | 320.9 | 802.1 | 4,750.6 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | \$'000,000 | | | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 8,902.0 | 454.8 | 1,069.6 | 1,091.8 | 721.4 | 2,648.5 | 14,888.1 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 8,428.1 | 432.2 | 996.1 | 1,031.4 | 666.0 | 2,521.1 | 14,074.9 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 473.9 | 22.7 | 73.5 | 60.4 | 55.3 | 127.4 | 813.2 |
| Other Revenues – Autres recettes | 122.5 | 6.8 | 37.6 | 27.0 | 22.5 | 18.4 | 234.7 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 227.6 | 8.7 | 34.1 | 33.2 | 29.7 | 44.3 | 377.7 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -105.2 | -2.0 | 3.5 | -6.1 | -7.2 | -25.9 | -142.9 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 368.7 | 20.7 | 76.9 | 54.3 | 48.2 | 101.4 | 670.2 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 120.2 | 3.8 | 13.8 | 14.8 | 7.7 | 33.4 | 193.6 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 248.5 | 17.0 | 63.2 | 39.5 | 40.5 | 68.0 | 476.6 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | 7.7 | 0.0 | 1.3 | 0.4 | 2.4 | 2.2 | 14.0 |
| Net Profit – Recettes nettes | 240.8 | 17.0 | 61.8 | 39.1 | 38.1 | 65.8 | 462.6 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 5.32% | 4.99% | 6.87% | 5.53% | 7.67% | 4.81% | 5.46% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.95 | 0.95 | 0.93 | 0.94 | 0.92 | 0.95 | 0.95 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 6.11% | 8.02% | 9.67% | 5.69% | 8.69% | 5.55% | 6.51% |
| Leverage – Levier financier | | | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 20.77% | 26.48% | 25.14% | 19.68% | 19.39% | 14.06% | 19.82% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 18.20% | 17.78% | 19.37% | 13.17% | 16.18% | 14.77% | 17.07% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 4.99 | 9.24 | 6.42 | 6.09 | 13.74 | 6.95 | 5.76 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.020 | 1.150 | 1.190 | 1.120 | 1.080 | 1.060 | 1.050 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.530 | 0.510 | 0.470 | 0.590 | 0.350 | 0.400 | 0.490 |

Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers,
Summary of Financial Statistics, by Local and Long
Distance, 1998

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques
financières, selon le camionnage local et de longues distances,
1998

| | General Freight | | Specialized Freight | | Total excluding Movers | | Movers | Total |
|---|------------------------|----------------------------------|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------|----------------|
| | Marchandises générales | | Marchandises spécialisées | | Total excluant les déménageurs | | Déménageurs | |
| | Local | Long Distance Longue Distance | Local | Long Distance Longue Distance | Local | Long Distance Longue Distance | | |
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon | 106 | 237 | 119 | 217 | 225 | 454 | 78 | 757 |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs | 299 | 783 | 437 | 684 | 736 | 1,466 | 173 | 2,375 |
| Balance Sheet – Bilan | | | | | | | | |
| | \$'000,000 | | | | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 276.9 | 1,278.3 | 282.4 | 768.1 | 559.3 | 2,046.5 | 93.3 | 2,699.1 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 238.9 | 1,293.3 | 251.6 | 700.3 | 490.5 | 1,993.7 | 80.8 | 2,564.9 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 38.0 | -15.0 | 30.8 | 67.8 | 68.8 | 52.8 | 12.5 | 134.1 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 382.5 | 2,127.8 | 579.9 | 1,408.1 | 962.4 | 3,535.9 | 118.2 | 4,616.4 |
| Net Assets – Actif net | 420.5 | 2,112.8 | 610.7 | 1,475.9 | 1,031.2 | 3,588.7 | 130.7 | 4,750.6 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 202.9 | 1,134.0 | 276.4 | 665.9 | 479.3 | 1,799.9 | 66.6 | 2,345.8 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 217.5 | 978.8 | 334.3 | 810.0 | 551.9 | 1,788.8 | 64.1 | 2,404.7 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 420.5 | 2,112.8 | 610.7 | 1,475.9 | 1,031.2 | 3,588.7 | 130.7 | 4,750.6 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | | | | | | | | |
| | \$'000,000 | | | | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 1,412.6 | 7,489.3 | 1,440.8 | 4,090.5 | 2,853.4 | 11,579.8 | 454.8 | 14,888.1 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 1,334.6 | 7,093.5 | 1,342.4 | 3,872.2 | 2,677.0 | 10,965.7 | 432.2 | 14,074.9 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 78.1 | 395.8 | 98.3 | 218.3 | 176.4 | 614.1 | 22.7 | 813.2 |
| Other Revenues – Autres recettes | 30.6 | 91.8 | 17.2 | 88.3 | 47.8 | 180.1 | 6.8 | 234.7 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 45.3 | 182.3 | 32.5 | 108.7 | 77.9 | 291.0 | 8.7 | 377.7 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -14.7 | -90.5 | -15.4 | -20.4 | -30.1 | -110.9 | -2.0 | -142.9 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 63.3 | 305.3 | 83.0 | 197.8 | 146.3 | 503.2 | 20.7 | 670.2 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 18.2 | 102.0 | 21.6 | 48.1 | 39.8 | 150.1 | 3.8 | 193.6 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 45.1 | 203.4 | 61.4 | 149.8 | 106.5 | 353.1 | 17.0 | 476.6 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | 0.7 | 7.0 | 1.8 | 4.4 | 2.6 | 11.4 | 0.0 | 14.0 |
| Net Profit – Recettes nettes | 44.4 | 196.4 | 59.5 | 145.3 | 103.9 | 341.7 | 17.0 | 462.6 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 5.53% | 5.28% | 6.83% | 5.34% | 6.18% | 5.30% | 4.99% | 5.46% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.94 | 0.95 | 0.93 | 0.95 | 0.94 | 0.95 | 0.95 | 0.95 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 6.85% | 5.97% | 7.12% | 6.88% | 7.00% | 6.33% | 8.02% | 6.51% |
| Leverage – Levier financier | | | | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 20.75% | 20.78% | 18.35% | 18.49% | 19.30% | 19.74% | 26.48% | 19.82% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 18.30% | 18.19% | 15.50% | 15.71% | 16.64% | 17.17% | 17.78% | 17.07% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 5.65 | 4.87 | 8.10 | 6.82 | 6.78 | 5.46 | 9.24 | 5.76 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.160 | 0.990 | 1.120 | 1.100 | 1.140 | 1.030 | 1.150 | 1.050 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.480 | 0.540 | 0.450 | 0.450 | 0.460 | 0.500 | 0.510 | 0.490 |

Table 2.9
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Financial Statistics by Revenue Size, 1998

Tableau 2.9
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la
taille des recettes, 1998

| | > \$1M to à < \$2M | > \$2M to à < \$5M | > \$5M to à < \$12M | \$12M to à < \$25 | > \$25M |
|---|-----------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon | 211 | 222 | 136 | 114 | 74 |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs | 877 | 862 | 390 | 172 | 74 |
| Balance Sheet – Bilan | \$'000,000 | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 219.7 | 537.4 | 482.9 | 542.9 | 916.2 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 205.7 | 438.6 | 519.4 | 501.9 | 899.4 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 14.0 | 98.8 | -36.5 | 41.0 | 16.8 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 456.5 | 954.2 | 999.3 | 865.4 | 1,341.1 |
| Net Assets – Actif net | 470.5 | 1,052.9 | 962.8 | 906.4 | 1,357.9 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 194.0 | 391.0 | 554.8 | 432.4 | 773.6 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 276.5 | 661.9 | 408.0 | 474.0 | 584.4 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 470.5 | 1,052.9 | 962.8 | 906.4 | 1,357.9 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | \$'000,000 | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 1,119.3 | 2,641.7 | 2,830.7 | 3,280.5 | 5,015.9 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 1,058.7 | 2,472.2 | 2,646.2 | 3,117.2 | 4,780.6 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 60.6 | 169.4 | 184.4 | 163.4 | 235.3 |
| Other Revenues – Autres recettes | 19.4 | 74.9 | 32.5 | 14.1 | 93.7 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 22.1 | 79.4 | 101.0 | 37.9 | 137.3 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -2.7 | -4.4 | -68.5 | -23.8 | -43.5 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 57.8 | 165.0 | 115.9 | 139.6 | 191.8 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 9.0 | 45.0 | 26.5 | 40.0 | 73.1 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 48.8 | 120.0 | 89.4 | 99.6 | 118.7 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | 0.0 | 1.6 | 3.9 | 0.5 | 8.0 |
| Net Profit – Recettes nettes | 48.8 | 118.4 | 85.6 | 99.1 | 110.7 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 5.41% | 6.41% | 6.52% | 4.98% | 4.69% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.95 | 0.94 | 0.93 | 0.95 | 0.95 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 7.22% | 8.05% | 6.03% | 7.07% | 5.26% |
| Leverage – Levier financier | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 17.67% | 18.13% | 21.92% | 21.02% | 20.31% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 13.95% | 17.74% | 15.51% | 17.69% | 18.33% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 8.44 | 8.59 | 4.48 | 7.73 | 4.36 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.070 | 1.230 | 0.930 | 1.080 | 1.020 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.410 | 0.370 | 0.580 | 0.480 | 0.570 |

Table 2.10
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 1998

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, 1998

| | Atlantic Region | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia and Territories | Canada |
|--|------------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------------|----------------|
| | Région de l'Atlantique | | | | Colombie-Britannique et Territoires | |
| Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques | 4,444 | 16,877 | 34,921 | 10,419 | 4,092 | 70,753 |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques | 2,395 | 2,384 | 6,453 | 4,810 | 1,330 | 17,372 |
| Flatdeck – Semi-remorques surbaissées | 1,956 | 4,423 | 9,333 | 8,600 | 3,204 | 27,516 |
| Other Trailers ¹ – Autres remorques ¹ | 1,140 | 4,768 | 7,739 | 3,852 | 1,955 | 19,454 |
| Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac) | 246 | 1,273 | 4,932 | 5,036 | 716 | 12,204 |
| Other Type of Equipment – Autres genres de matériel | 70 | 87 | 1,214 | 751 | 279 | 2,403 |
| Total | 10,251 | 29,812 | 64,593 | 33,468 | 11,576 | 149,702 |
| Owned – possédées | 7,945 | 23,790 | 50,853 | 27,340 | 9,601 | 119,531 |
| Leased – louées | 2,306 | 6,022 | 13,740 | 6,128 | 1,975 | 30,171 |

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

Table 2.11
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 1998

Tableau 2.11
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : semi-remorques et autre matériel par industrie, 1998

| | General Freight | | Specialized Freight | | All Industries | |
|--|-----------------|---------------|---------------------|--------------|-----------------------|---------------|
| | Fret général | | Fret spécialisé | | Toutes les industries | |
| | Owned | Leased | Owned | Leased | Owned | Leased |
| | Possédée | Louées | possédée | Louées | possédée | Louées |
| Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques | 41,973 | 18,183 | 9,687 | 916 | 51,660 | 19,099 |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques | 8,810 | 2,195 | 5,140 | 1,225 | 13,950 | 3,420 |
| Flatdeck – Semi-remorques surbaissées | 14,317 | 1,596 | 9,847 | 1,754 | 24,164 | 3,350 |
| Other Trailers ¹ – Autres remorques ¹ | 8,233 | 2,215 | 8,160 | 846 | 16,393 | 3,061 |
| Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac) | 1,080 | 86 | 9,977 | 1,060 | 11,057 | 1,146 |
| Other Type of Equipment – Autres genres de matériel | 568 | 14 | 1,739 | 81 | 2,307 | 95 |
| Total | 74,981 | 24,289 | 44,550 | 5,882 | 119,531 | 30,171 |

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

Chapter 3

Commodity Origin and Destination Statistics, 1998

Intercity Activity of Canada-based For-hire Trucking Carriers

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

The total population of for-hire trucking companies classified as long-distance carriers in the new NAICS classification with operating revenues of one million dollars or more increased by 5% from 1,443 companies in 1997 to 1,514 in 1998. This increase in the survey population was observed primarily in Class 2 for-hire trucking companies, companies with annual operating revenues between one and twelve million dollars.

With the NAICS classification, it is now possible to compare 1998 with 1997 data. Chapter 5 of this publication presents a study including a time series of a subset of carriers contained in the FHT survey with operating revenues of \$2 million or more annually. This study traces the growth in the for-hire trucking industry back to 1990.

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

Chapitre 3

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1998

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

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

La population des compagnies de camionnage pour compte d'autrui qui sont classées comme transporteurs de longues distances dans le nouveau SCIAN et qui ont réalisé des recettes d'exploitation de 1 million de dollars ou plus a augmenté de 5 % passant de 1 443 entreprises en 1997 à 1 514 en 1998. Cette augmentation de la population visée par l'enquête a été surtout observée dans la catégorie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui de classe 2, soit les compagnies dont les recettes annuelles d'exploitation varient de 1 million de dollars à 12 millions de dollars.

Avec la nouvelle classification du SCIAN, il est maintenant possible de comparer les données de 1998 aux données de 1997. Au chapitre 5 de la présente publication figure une étude qui comprend une série chronologique d'un sous-ensemble de transporteurs de l'enquête TRMCA et dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 2 millions de dollars ou plus. Cette étude relate la croissance de l'industrie de camionnage pour compte d'autrui depuis 1990.

Pour de plus amples renseignements décrivant l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), la méthodologie et la fiabilité des estimations, se reporter au chapitre 6, Méthodologie d'enquête et limites des données.

Section 1 – Total Trucking Activity

In 1998, the Canadian economy experienced moderate increases in its Gross Domestic Product (GDP) and in employment, 2.9% and 1.8%, respectively.¹

The transportation sector also realized growth in 1998 but at a lower rate than that of the overall economy. The GDP, at factor cost, for the transportation industry² rose by 1.8% in 1998. Employment also rose in 1998, at a higher rate than the Canadian economy, increasing by 2.2% from 1997.

Canada-based for-hire long-distance trucking companies, with annual operating revenues of one million dollars or more, transported over 33 million shipments in 1998, an increase of 5.6% from 1997. These shipments

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

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

Partie 1 – L'activité totale du camionnage

En 1998, l'économie canadienne a connu une augmentation modérée de son produit intérieur brut (PIB) et de l'emploi, notamment 2,9 % et 1,8 % respectivement¹.

Le secteur du transport a aussi connu une croissance en 1998, mais à un rythme moins élevé que l'économie dans son ensemble. Le PIB au coût des facteurs pour l'industrie du transport² a augmenté de 1,8 % en 1998. L'emploi a aussi progressé en 1998, mais à un rythme plus rapide que l'économie canadienne affichant une hausse de 2,2 % comparativement à 1997.

En 1998, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont de un million de dollars ou plus ont acheminé plus de 33 millions d'expéditions, ce qui représente une hausse de 5,6 %

¹ Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, matrice 4677, séries I53001 et I53232, tandis que les chiffres sur l'emploi proviennent de l'Enquête mensuelle sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Statistique Canada, n° 72F0002XIB au catalogue.

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

accounted for 233 million tonnes of freight being hauled, an increase of 4.7% from the 223 million tonnes moved in 1997. These carriers performed over 137 billion tonne-kilometres and generated revenues of \$11.1 billion, increases of 5.7% and 3.0% from 1997, respectively.

comparativement à 1997. Ils ont transporté 233 millions de tonnes de marchandises comparativement à 223 millions de tonnes en 1997, ce qui représente une hausse de 4,7 %. Ces transporteurs ont réalisé plus de 137 milliards de tonnes-kilomètres et rapporté des recettes de 11,1 milliards de dollars, soit une augmentation de 5,7 % et 3,0 % respectivement par rapport à 1997.

Table 3.1
Trucking activity in 1998 and 1997

| | | 1998 | 1997 | % change variation en % | | |
|-----------------------|------------|---------|---------|----------------------------|------------|-------------------------|
| Revenues | \$ 000,000 | 11,078 | 10,755 | 3.0 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 233.9 | 223.3 | 4.7 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 137 552 | 130 141 | 5.7 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 33.8 | 32.0 | 5.6 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 2.61 | 2.70 | -3.3 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 327.45 | 335.30 | -2.3 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 6 914 | 6 962 | -0.7 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 776 | 792 | -2.0 | km | Distance par expédition |

Tableau 3.1
Activité de transport routier en 1998 et 1997

Transborder³ movements amounted to 6.8 million shipments or 20% of the total shipments carried by the Canada-based for-hire trucking companies in 1998. These shipments accounted for 56.1 million tonnes or 24% of the total tonnage carried. Although accounting for a smaller percentage of total shipments and tonnage, these transborder movements generated over 42% of total revenues and 44% of the tonne-kilometres performed, indicating higher revenue per shipment and greater distances travelled.

En 1998, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont acheminé 6,8 millions d'expéditions transfrontalières³, soit 20 % de toutes les expéditions acheminées par les transporteurs concernés. Ils ont transporté 56,1 millions de tonnes de marchandises ou 24 % du tonnage total transporté. Même s'ils ne représentent qu'un petit pourcentage de l'ensemble des expéditions et du tonnage, ces mouvements transfrontaliers ont rapporté 42 % des recettes totales et réalisé 44 % des tonnes-kilomètres dans l'ensemble. Ils ont généré des recettes plus élevées par expédition et parcouru des distances supérieures à celles des expéditions intérieures.

Table 3.2
Trucking activity in 1998

| | | Domestic Intérieur | Transborder Transfrontalier | Total | | |
|-----------------------|------------|-----------------------|--------------------------------|---------|------------|-------------------------|
| Revenues | \$ 000,000 | 6,401 | 4,677 | 11,078 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 177.8 | 56.1 | 233.9 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 76 694 | 60 858 | 137 552 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 27.0 | 6.8 | 33.8 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 2.93 | 1.36 | 2.61 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 236.92 | 686.40 | 327.45 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 6 582 | 8 233 | 6 914 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 691 | 1 115 | 776 | km | Distance par expédition |

Tableau 3.2
Activité de transport routier en 1998

Section 2 – Domestic Trucking Activity

In 1998, there were a total of 27 million shipments hauled within Canada, accounting for 177.8 million tonnes and generating over \$6.4 billion in revenues. Although

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

Partie 2 – Trafic intérieur

En 1998, 27 millions d'expéditions ont été effectuées équivalant à 177,8 millions de tonnes de marchandises à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de

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

this was a moderate increase in revenues (0.4%), shipments and tonnage increased substantially by 5.5% and 6.0%, respectively, from 1997. Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 76% of the total tonnage hauled and 58% of the revenues earned by the Canada-based for-hire carriers.

6,4 milliards de dollars. Malgré une croissance modérée des recettes (0,4 %), il y a eu une augmentation marquée de 5,5 % du nombre d'expéditions et de 6,0 % du tonnage par rapport à 1997. Les expéditions intérieures (les expéditions dont l'origine et la destination étaient le Canada) ont représenté 76 % du tonnage total transporté et 58 % des recettes des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

Table 3.3
Domestic Activity in 1998 and 1997

| | | 1998 | 1997 | % change variation en % | | |
|-----------------------|------------|--------|--------|----------------------------|------------|-------------------------|
| Revenues | \$ 000,000 | 6,401 | 6,377 | 0.4 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 177.8 | 167.8 | 6.0 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 76 694 | 72 240 | 6.2 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 27.0 | 25.6 | 5.5 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 2.93 | 3.09 | -5.2 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 236.92 | 248.83 | -4.8 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 6 582 | 6 546 | 0.5 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 691 | 714 | -3.2 | km | Distance par expédition |

Tableau 3.3
Le trafic intérieur en 1998 et 1997

Regional Overview

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

Intra-regional movements (shipments originating and terminating within the same region) accounted for 82% of the total domestic intercity freight tonnage. The carriers

Aperçu régional

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

Les mouvements intrarégionaux (les expéditions dont l'origine et la destination sont dans la même région) ont représenté 82 % de l'ensemble du tonnage associé au trafic interurbain intérieur.

Figure 3.1

Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional, by Region of Origin, 1998

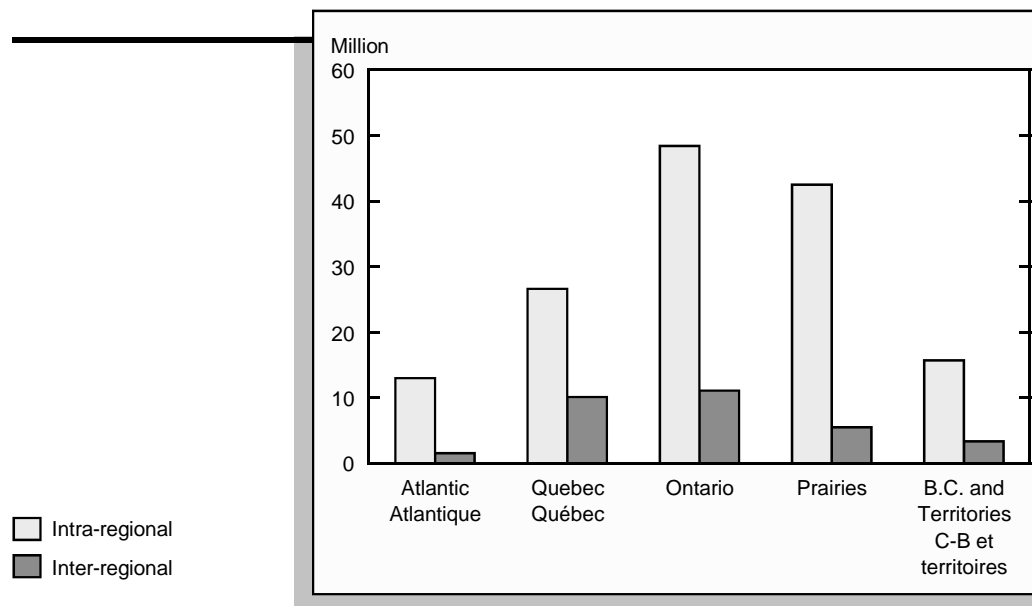


Figure 3.1

Tonnage intérieur, intra-régional et inter-régional, selon la région d'origine, 1998

earned \$3.6 billion or 56% of their domestic intercity freight revenues from these intra-regional movements. Quebec had the lowest proportion (72%) of intra-regional tonnage. The proportion of intra-regional tonnage in the other four regions ranged between 81% and 89%.

Atlantic Region

The Economy

The Atlantic Region, consisting of Newfoundland, Prince-Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick, experienced a growth of 3.4% of its real GDP in 1998.⁴

Newfoundland led the group of the four Atlantic Provinces with a growth rate of 6.7%. This growth was largely attributable to the first full year of production of Hibernia oil and the revival of the fishing industry.

The construction of Confederation Bridge has continued to impact the economic growth in Prince Edward Island as GDP rose by 1.9% in 1998. An increase in potato crop and production of frozen potato products has helped reach this level of growth.

Nova Scotia experienced a growth in GDP of 2.4%, mainly attributable to the Sable Island natural gas project and rising retail trade.

In New Brunswick, the economy rebounded from 1997, with an increase in GDP of 2.9% in 1998. Despite declines in the fishing, construction and transportation industries, this growth was achieved through increases in wholesale and retail trade, manufacturing and business services.

Regional Trucking

Shipments originating in the Atlantic region accounted for 14.5 million tonnes, or 8.2% of the total domestic freight moved within Canada. This was a 3.6% increase from 1997. Over 89% of this tonnage originated and remained in the Atlantic region. These shipments generated approximately 70% of the \$436 million in revenues earned from domestic truck movements that originated in the region.

Crude wood materials remained the top commodity moved within the Atlantic Region, accounting for almost 2.5 million tonnes of freight representing 19% of the intra-regional tonnage. In terms of tonnage, *wood-fabricated materials* was the main commodity trucked out of the region, accounting for close to 9% of its inter-regional revenues and 20% of its inter-regional tonnage.

⁴ Provincial data on economic growth, measured using the gross domestic product in constant 1992 dollars, are taken from Statistics Canada publication N° 15-203, *Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1998*.

Les transporteurs ont réalisé 3,6 milliards de dollars ou 56 % de leurs recettes au titre du transport interurbain intérieur de marchandises, à partir de ces mouvements intrarégionaux. C'est le Québec qui a enregistré la plus faible proportion (72 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a varié de 81 % à 89 %.

Région de l'Atlantique

L'économie

La région atlantique qui regroupe les provinces de Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick a eu un taux de croissance de son PIB réel de 3,4 % en 1998⁴.

Des quatre provinces de l'Atlantique, Terre-Neuve a mené le bal avec un taux de croissance de 6,7 %. Cette croissance est attribuable en grande partie au projet Hibernia qui était dans sa première année d'exploitation et à la régénération de l'industrie de la pêche.

La construction du pont de la Confédération a continué d'avoir une incidence positive sur la croissance économique de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette province a connu une hausse de 1,9 % de son PIB en 1998. Cette croissance est attribuable en grande partie à une augmentation de la production de pommes de terre et de produits surgelés faits de pommes de terre.

En Nouvelle-Écosse, le projet d'exploitation gazière de l'Île de Sable et l'augmentation du commerce de détail ont contribué à la croissance économique de cette province. Elle a connu une croissance de 2,4 % de son PIB.

L'économie du Nouveau-Brunswick a repris après un ralentissement en 1997, affichant un taux de croissance de 2,9 % de son PIB en 1998. Malgré les réductions enregistrées dans les secteurs de la pêche, de la construction et du transport, l'augmentation des activités dans le commerce en gros et de détail, la fabrication et les services commerciaux a contribué à la croissance économique de la province.

Camionnage régional

En 1998, 14,5 millions de tonnes ou 8,2 % des marchandises acheminées à l'intérieur du Canada par des grands transporteurs pour compte d'autrui provenaient de la région de l'Atlantique. Ces chiffres représentent une hausse de 3,6 % par rapport à 1997. Plus de 89 % de ce tonnage est demeuré à l'intérieur de la région de l'Atlantique. Ces expéditions ont rapporté environ 70 % des 436 millions de dollars des recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion ayant pour origine cette région.

Les *matières de bois brutes* sont demeurées les principales marchandises transportées dans la région de l'Atlantique, soit presque 2,5 millions de tonnes de marchandises représentant 19 % du tonnage intrarégional. Les *demi-produits en bois* ont été, en termes de poids, les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région et ont représenté près de 9 % des recettes interrégionales et 20 % de son tonnage interrégional.

⁴ Les données provinciales sur la croissance économique, mesurée par le produit intérieur brut en dollars constants de 1992, sont tirées de la publication n° 15-203 au catalogue de Statistique Canada, *Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1998*.

Figure 3.2

Domestic Tonnage by Region of Origin, 1998 and 1997

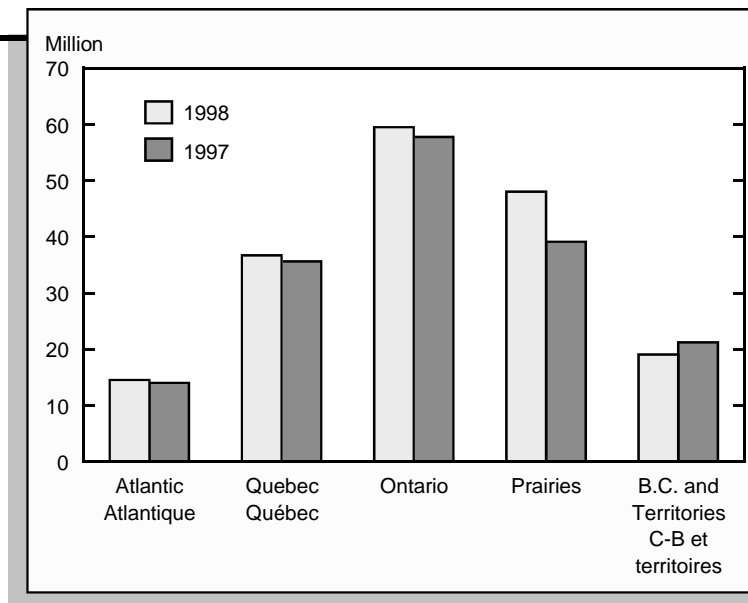


Figure 3.2

Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1998 et 1997

Quebec

The Economy

The Quebec economy grew at a similar rate to that of the Canadian average. The growth rate in real GDP was 2.8% in 1998, due in large part to the recovery from the ice storm.

Regional Trucking

Over 36.7 million tonnes of freight, or 21% of the total tonnage carried within Canada originated in Quebec. This was an increase of 3.1% from 1997. Quebec registered the lowest proportion of intra-regional tonnage in Canada at 72.5%. These intra-regional movements accounted for 49.4% of the \$1.2 billion in revenues generated from domestic truck shipments originating in Quebec.

Crude wood materials was the largest weighing commodity trucked within Quebec, accounting for 6.2 million tonnes or 23.4% of the total intra-regional tonnage hauled within the province. These shipments of *crude wood materials* generated 14.6% of total intra-regional revenues. The top commodity, in terms of tonnage, transported out of Quebec was *general or unclassified freight*, which represented 24.9% of inter-regional revenues and 16.4% of the inter-regional tonnage.

Ontario

The Economy

In 1998, Ontario's real GDP grew by 4.0%, a rate above the Canadian average. Growth in the United States economy aided the manufacturing industries, more specifically, automotive, electrical and electronic equipment producers. Retail trade, banks and telecommunication services were also key contributors to the economic growth in Ontario.

Québec

L'économie

L'économie du Québec a augmenté au même rythme que la moyenne canadienne. Le taux de croissance de son PIB était de 2,8 % en 1998, attribuable en grande partie à l'activité générée à la suite de la tempête de verglas.

Camionnage régional

Plus de 36,7 millions de tonnes de fret, soit 21 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient du Québec. Ces chiffres représentent une hausse de 3,1 % par rapport à 1997. Le Québec a enregistré la proportion la plus faible du tonnage intrarégional au Canada, soit 72,5 %. Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté 49,4 % des recettes de 1,2 milliard de dollars générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

En termes de poids, les *matières de bois brutes* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur des frontières du Québec, soit 6,2 millions de tonnes de marchandises ou 23,4 % du tonnage intrarégional total. Les expéditions de *matières de bois brutes* ont rapporté 14,6 % des recettes intrarégionales. On a signalé que le groupe le plus important de marchandises transportées hors du Québec avait été le *fret ordinaire ou non classé* et qu'il a représenté 24,9 % des recettes interrégionales et 16,4 % du tonnage interrégional.

Ontario

L'économie

L'Ontario affichait en 1998 un taux de croissance de son PIB réel de 4,0 %, soit un taux supérieur à la moyenne canadienne. La croissance de l'économie aux États-Unis a aidé les secteurs de la fabrication, plus précisément le secteur de l'automobile et de la production de matériel, électrique et électronique. Le commerce de détail, les banques et les services de télécommunication ont aussi contribué à la croissance économique de l'Ontario.

Regional Trucking

Truck freight originating in Ontario amounted to 59.5 million tonnes in 1998, an increase of 3% from 1997. These shipments generated \$2.4 billion for the carriers and represented 33.5% of the total domestic tonnage and 36.9% of the total domestic revenues. Over 48.4 million tonnes or 81.3% of the total tonnes originating in Ontario remained in this region. These intra-regional shipments generated 50.4% of total revenue in the region.

The *petroleum and coal products* group accounted for 13.2% of the total tonnage transported in Ontario. The largest group of freight transported outside of the province was the *general or unclassified freight*, which accounted for close to 27.9% of inter-regional revenues and 22.7% of the inter-regional tonnage.

The Prairies

The Economy

The Prairie region experienced 2.2% growth in real GDP in 1998. Manitoba showed the largest growth in the region with an increase of 3.6% of its real GDP, followed by Alberta (2.2%) and Saskatchewan (0.7%), all growth rates considerably lower than last year. In Manitoba, the manufacturing and construction industries contributed to growth in this province while the strength of the agriculture industry helped Saskatchewan maintain positive growth. Despite low prices of oil and grains in Alberta, job growth and a higher population added to a rise in retail trade and housing.

Regional Trucking

Truck freight originating in the Prairie region amounted to just over 48 million tonnes, a significant increase of 22.7% from 1997. This tonnage represented 27% of the total domestic tonnage in Canada. Intra-regional traffic accounted for 42.5 million tonnes of freight or 88.4% of the total tonnage originating from the Prairies. These intra-regional shipments generated \$1.1 billion in revenues or 66.4% of the total revenues generated in the region.

Petroleum and coal products remained the top commodity transported within the region, accounting for 5.9 million tonnes of freight or 13.8% of the total intra-regional tonnage. *Petroleum and coal products* was also the primary commodity transported out of the Prairie region accounting for just over one million tonnes of freight or 18.6% of the inter-regional tonnage.

British Columbia and the Territories

The Economy

With only 0.3% increase in real GDP in 1998, British Columbia and the Yukon Territory were among Canada's lowest provinces and territories for economic growth. The moderate growth in British Columbia can be attributed to the weak construction, forestry and fishing industries. With weak metal prices, the Faro mine remained closed, further dampening economic growth in the Yukon Territory.

Camionnage régional

En 1998, 59,5 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario. Ces chiffres représentent une hausse de 3 % par rapport à 1997. Ces expéditions ont générées 2,4 milliards de dollars pour les transporteurs et ont représenté 33,5 % du tonnage total intérieur et 36,9 % des recettes totales sur le marché intérieur. Plus de 48,4 millions de tonnes ou 81,3 % du tonnage ayant pour origine cette province est demeuré à l'intérieur de l'Ontario. Ces expéditions intra-régionales ont représenté 50,4 % des recettes totales de la région.

Les *produits du pétrole et du charbon* ont représenté 13,2 % du tonnage total transporté en Ontario. Le groupe le plus important de marchandises transportées à l'extérieur de l'Ontario a été le *fret ordinaire ou non classé* et il a représenté près de 27,9 % des recettes interrégionales et 22,7 % de son tonnage interrégional.

Les Prairies

L'économie

En 1998, la région des Prairies a enregistré un taux de croissance de son PIB réel de 2,2 %. Le Manitoba a enregistré la plus forte croissance de la région avec une augmentation de 3,6 % de son PIB réel, suivi par l'Alberta (2,2 %) et la Saskatchewan (0,7 %). Tous ces taux de croissance sont inférieurs à ceux de l'année précédente. Au Manitoba, les secteurs de la fabrication et de la construction ont contribué à la croissance dans cette province. En Saskatchewan, la force du secteur de l'agriculture a été la principale source de la croissance. Malgré les prix faibles du pétrole et des grains en Alberta, la croissance de l'emploi et de la population a contribué à une augmentation du commerce de détail et de l'industrie du logement.

Camionnage régional

En 1998, un peu plus de 48 millions de tonnes de marchandises transportées par camion, soit 27 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient de la région des Prairies. Ces chiffres représentent une augmentation considérable de 22,7 % par rapport à 1997. Les expéditions intrarégionales ont acheminé 42,5 millions de tonnes de marchandises ou 88,4 % du tonnage total ayant pour origine la région des Prairies. Ces expéditions intrarégionales ont généré des recettes de 1,1 milliard de dollars, soit 66,4 % des recettes totales générées dans la région.

Les *produits du pétrole et du charbon* sont demeurés les principales marchandises transportées à l'intérieur des Prairies, ayant compté pour 5,9 millions de tonnes de marchandises, soit 13,8 % du tonnage intrarégional total. Les *produits du pétrole et du charbon* ont été les principales marchandises transportées à l'extérieur des Prairies, ayant compté pour un peu plus d'un million de tonnes de marchandises, soit 18,6 % du tonnage interrégional.

La Colombie-Britannique et les Territoires

L'économie

Avec une augmentation de seulement 0,3 % de leur PIB réel en 1998, la Colombie-Britannique et le Yukon figurent parmi les provinces et territoires du Canada ayant affiché les taux de croissance les plus faibles. Cette performance modérée est attribuable à un manque d'activité dans les secteurs de la construction, de la foresterie et de la pêche. L'économie a été victime de la faiblesse des prix des métaux et de la fermeture de la mine Faro.

The Northwest Territories also had a moderate increase of 0.8% in real GDP. Weak metal prices were offset by increases in the construction industries resulting in this positive growth.

Regional Trucking

Shipments originating in the Pacific Region (British Columbia, Yukon, Nunavut and the Northwest Territories) amounted to 19 million tonnes of freight in 1998, a decrease of 10.2% from 1997. Intra-regional shipments accounted for 15.7 million tonnes or 82.2% of the total domestic freight originating in this region. These shipments generated 58.5% of the intra-regional revenues.

Crude wood materials was the main commodity hauled within the region accounting for 34% of the intra-regional tonnage and 20.1% of intra-regional revenues. *Wood-fabricated materials* remained the top commodity trucked out of the region accounting for 17.2% of the 3.4 million tonnes of inter-regional freight.

Les Territoires du Nord-Ouest ont aussi enregistré une modeste augmentation de 0,8 % de leur PIB réel. La faiblesse des prix des métaux a été compensée par une augmentation dans le secteur de la construction. Ce facteur a été la clé de la croissance en 1998.

Camionnage régional

En 1998, les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon, Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest) ont compté pour 19 millions de tonnes de marchandises, une diminution de 10,2 % par rapport à 1997. Les expéditions intrarégionales ont représenté 15,7 millions de tonnes de marchandises, soit 82,2 % du tonnage intérieur total ayant pour origine cette région. Ces expéditions ont généré 58,5 % des recettes intrarégionales.

Les *matières de bois brutes* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur de la région. Elles ont représenté 34 % du tonnage intrarégional et 20,1 % des recettes intrarégionales. Les *demi-produits en bois* sont demeurés les principales marchandises transportées à l'extérieur de la région. Elles ont représenté 17,2 % des 3,4 millions de tonnes de fret interrégional.

Table 3.4
Domestic For-hire Trucking, 1998: Intra-regional Traffic

| | Revenues | Share of Total | Tonnes | | Share of Total | Tonne-kilometres | Share of Total | Shipments | Share of Total |
|--|--------------|----------------|---------------|------------|----------------|-------------------|----------------|-------------|----------------|
| | Recettes | Part du total | Part du total | Tonnes | Part du total | Tonnes-kilomètres | Part du total | Expéditions | Part du total |
| | \$'000,000 | % | '000 000 | % | '000 000 | % | '000,000 | % | |
| Ontario – Ontario | 1,188 | 33 | 48.4 | 33 | 10 825 | 27 | 7.1 | 37 | |
| Man., Sask, Alta. – Man., Sask. et Alb. | 1,069 | 30 | 42.5 | 29 | 15 614 | 40 | 4.4 | 23 | |
| Quebec – Québec | 612 | 17 | 26.6 | 18 | 6 022 | 15 | 3.0 | 16 | |
| British Columbia, Territories – Colombie-Britannique et les Territoires | 443 | 12 | 15.7 | 11 | 4 224 | 11 | 1.8 | 10 | |
| Atlantic Provinces – Provinces de l'Atlantique | 307 | 8 | 13.0 | 9 | 2 843 | 7 | 2.7 | 14 | |
| Total, Intra-regional – Intra-régional | 3,619 | 100 | 146.1 | 100 | 39 529 | 100 | 19.1 | 100 | |

Tableau 3.4
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Volume de transport intra-régional

Table 3.5
Domestic For-hire Trucking, 1998: Inter-regional Traffic

| | Revenues | Share of Total | Tonnes | Share of Total | Tonne-kilometres | Share of Total | Shipments | Share of Total |
|---|--------------|----------------|-------------|----------------|-------------------|----------------|-------------|----------------|
| | Recettes | Part du total | Tonnes | Part du total | Tonnes-kilomètres | Part du total | Expéditions | Part du total |
| | \$'000,000 | % | '000 000 | % | '000 000 | % | '000,000 | % |
| Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec | 402 | 14 | 7.5 | 24 | 4 721 | 13 | 1.5 | 19 |
| Ontario to Man., Sask., Alta. – de l'Ontario aux Man., Sask., Alb. | 362 | 13 | 1.7 | 5 | 4 731 | 13 | 0.8 | 10 |
| Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario | 356 | 13 | 7.9 | 25 | 5 023 | 14 | 1.2 | 16 |
| Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories – de Man., Sask., Alb. aux C.-B. et Territoires | 334 | 12 | 4.0 | 13 | 3 930 | 11 | 0.8 | 10 |
| Ontario to Atlantic provinces – de l'Ontario aux Provinces de l'Atlantique | 212 | 8 | 1.3 | 4 | 2 278 | 6 | 0.8 | 11 |
| Other Inter-regional Movements – Autres mouvements inter-régionaux | 1,116 | 40 | 9.3 | 29 | 16 481 | 44 | 2.7 | 34 |
| Total, Inter-regional – Inter-régional | 2,782 | 100 | 31.8 | 100 | 37 164 | 100 | 7.9 | 100 |

Tableau 3.5
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Volume de transport inter-régional

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 1998: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination

| Destination | Atlantic provinces | | Quebec | Ontario |
|------------------------------------|---------------------------|-----------|-----------|------------|
| | Provinces de l'Atlantique | | Québec | |
| Origin | | | | |
| Atlantic provinces | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 306,888 | 48,679 | 67,449 |
| C.V. ¹ | | 2.37 | 6.15 | 5.96 |
| Tonnes | '000 | 12 953 | 891 | 677 |
| C.V. ¹ | | 3.99 | 6.78 | 6.72 |
| Tonne-kilometres | '000 | 2 843 271 | 728 103 | 1 114 356 |
| C.V. ¹ | | 3.00 | 6.68 | 6.63 |
| Number of shipments | '000 | 2,748.7 | 132.8 | 196.9 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 1,659.97 | 3,142.09 | 4,405.94 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 7.08 | 3.81 | 2.64 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 111.65 | 366.64 | 342.60 |
| Weight per shipment ² | kg | 4 713 | 6 711 | 3 439 |
| Distance per shipment ² | km | 332 | 953 | 1 727 |
| Quebec | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 142,348 | 612,063 | 355,594 |
| C.V. ¹ | | 4.66 | 2.64 | 3.07 |
| Tonnes | '000 | 1 726 | 26 629 | 7 892 |
| C.V. ¹ | | 6.05 | 2.75 | 3.47 |
| Tonne-kilometres | '000 | 1 560 132 | 6 021 985 | 5 022 816 |
| C.V. ¹ | | 5.25 | 2.85 | 3.80 |
| Number of shipments | '000 | 538.2 | 3,022.2 | 1,249.7 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 2,214.81 | 376.34 | 521.41 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 2.01 | 2.28 | 1.11 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 264.49 | 202.52 | 284.55 |
| Weight per shipment ² | kg | 3 207 | 8 811 | 6 316 |
| Distance per shipment ² | km | 1 170 | 262 | 592 |
| Ontario | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 212,041 | 402,275 | 1,188,375 |
| C.V. ¹ | | 4.43 | 2.71 | 2.55 |
| Tonnes | '000 | 1 265 | 7 490 | 48 375 |
| C.V. ¹ | | 5.51 | 3.82 | 4.53 |
| Tonne-kilometres | '000 | 2 277 782 | 4 721 464 | 10 825 485 |
| C.V. ¹ | | 5.37 | 3.94 | 4.04 |
| Number of shipments | '000 | 836.0 | 1,537.8 | 7,089.5 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 2,974.67 | 825.19 | 481.76 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 1.64 | 1.47 | 4.06 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 253.62 | 261.60 | 167.63 |
| Weight per shipment ² | kg | 1 513 | 4 871 | 6 823 |
| Distance per shipment ² | km | 1 860 | 648 | 246 |

See footnote (s) at end of table

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination

| Man., Sask., Alta. | B.C. and Territories | Total | | Destination |
|---------------------|----------------------|------------|--------|--------------------------------------|
| Man., Sask. et Alb. | C.B. et Territoires | | | Origine |
| | | | | Provinces de l'Atlantique |
| 8,438 | 4,809 | 436,262 | \$'000 | Recettes |
| 9.76 | 15.36 | 1.94 | | C.V. ¹ |
| 16 | 9 | 14 546 | '000 | Tonnes |
| 16.53 | 36.82 | 3.54 | | C.V. ¹ |
| 74 391 | 49 624 | 4 809 745 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 16.80 | 35.49 | 2.33 | | C.V. ¹ |
| 9.9 | 5.0 | 3,093.2 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 5,796.90 | 4,574.06 | 1,916.26 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 1.27 | 0.80 | 6.63 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 853.35 | 967.95 | 141.04 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 1 595 | 1 758 | 4 702 | kg | Poids par expédition ² |
| 4 611 | 5 712 | 469 | km | Distance par expédition ² |
| | | | | Québec |
| 83,772 | 45,715 | 1,239,491 | \$'000 | Recettes |
| 6.24 | 7.65 | 2.05 | | C.V. ¹ |
| 349 | 119 | 36 715 | '000 | Tonnes |
| 6.90 | 8.97 | 2.26 | | C.V. ¹ |
| 1 121 926 | 555 255 | 14 282 115 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 7.03 | 9.02 | 2.15 | | C.V. ¹ |
| 184.0 | 98.8 | 5,093.0 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 1,110.58 | 1,523.00 | 654.99 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 0.34 | 0.33 | 1.86 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 455.16 | 462.78 | 243.37 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 1 898 | 1 203 | 7 209 | kg | Poids par expédition ² |
| 3 271 | 4 632 | 632 | km | Distance par expédition ² |
| | | | | Ontario |
| 361,689 | 195,135 | 2,359,515 | \$'000 | Recettes |
| 3.11 | 6.17 | 1.64 | | C.V. ¹ |
| 1 731 | 635 | 59 496 | '000 | Tonnes |
| 3.52 | 7.54 | 3.76 | | C.V. ¹ |
| 4 731 479 | 2 765 684 | 25 321 895 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 3.61 | 7.66 | 2.38 | | C.V. ¹ |
| 796.2 | 371.5 | 10,631.1 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 939.50 | 1,349.78 | 792.10 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 0.38 | 0.31 | 3.09 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 454.25 | 525.21 | 221.95 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 2 175 | 1 709 | 5 596 | kg | Poids par expédition ² |
| 2 932 | 4 421 | 778 | km | Distance par expédition ² |

Voir note (s) à la fin du tableau

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 1998: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination – concluded

| Destination | Atlantic provinces | | Quebec | Ontario |
|---|---------------------------|-----------|------------|------------|
| | Provinces de l'Atlantique | | Québec | |
| Origin | | | | |
| Manitoba, Saskatchewan and Alberta | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 14,955 | 42,715 | 147,547 |
| C.V. ¹ | | 15.52 | 7.35 | 3.68 |
| Tonnes | '000 | 37 | 302 | 1 177 |
| C.V. ¹ | | 19.99 | 9.29 | 5.08 |
| Tonne-kilometres | '000 | 162 808 | 955 636 | 2 352 858 |
| C.V. ¹ | | 19.47 | 9.55 | 5.46 |
| Number of shipments | '000 | 13.6 | 58.0 | 326.7 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 1,674.52 | 1,119.40 | 1,030.74 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 0.39 | 0.36 | 0.79 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 1,098.10 | 736.59 | 451.58 |
| Weight per shipment ² | kg | 2 715 | 5 207 | 3 602 |
| Distance per shipment ² | km | 4 186 | 3 065 | 1 958 |
| British Columbia and Territories | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 5,066 | 20,949 | 81,868 |
| C.V. ¹ | | 18.16 | 10.36 | 6.36 |
| Tonnes | '000 | 11 | 88 | 351 |
| C.V. ¹ | | 35.90 | 13.72 | 8.63 |
| Tonne-kilometres | '000 | 62 828 | 404 988 | 1 531 304 |
| C.V. ¹ | | 35.09 | 13.78 | 8.75 |
| Number of shipments | '000 | 8.9 | 31.4 | 104.1 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 2,216.25 | 1,025.10 | 1,145.75 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 0.38 | 0.22 | 0.26 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 567.29 | 666.65 | 786.21 |
| Weight per shipment ² | kg | 1 211 | 2 806 | 3 372 |
| Distance per shipment ² | km | 5 905 | 4 636 | 4 383 |
| Canada | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 681,298 | 1,126,680 | 1,840,834 |
| C.V. ¹ | | 1.87 | 1.89 | 1.89 |
| Tonnes | '000 | 15 992 | 35 400 | 58 473 |
| C.V. ¹ | | 3.28 | 2.27 | 3.84 |
| Tonne-kilometres | '000 | 6 906 820 | 12 832 178 | 20 846 819 |
| C.V. ¹ | | 2.31 | 2.19 | 2.56 |
| Number of shipments | '000 | 4,145.5 | 4,782.2 | 8,966.9 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 1,998.39 | 610.73 | 601.16 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 5.29 | 2.03 | 3.46 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 164.35 | 235.60 | 205.29 |
| Weight per shipment ² | kg | 3 858 | 7 402 | 6 521 |
| Distance per shipment ² | km | 774 | 469 | 437 |

¹ Coefficient of variation, see Chapter 6.

a: C.V. range 0% – 5%

b: 6% – 10%

c: 11% – 20%

d: 21% – 30%

e: over 30%

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

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

For example:

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

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination – fin

| Man., Sask., Alta. | B.C. and Territories | Total | Destination |
|---------------------|----------------------|------------|--|
| Man., Sask. et Alb. | C.B. et Territoires | | Origine |
| | | | Manitoba, Saskatchewan et Alberta |
| 1,068,889 | 334,490 | 1,608,596 | \$'000 Recettes |
| 2.74 | 3.72 | 2.32 | C.V. ¹ |
| 42 457 | 4 045 | 48 018 | '000 Tonnes |
| 10.55 | 5.42 | 9.32 | C.V. ¹ |
| 15 614 302 | 3 929 516 | 23 015 120 | '000 Tonnes-kilomètres |
| 16.17 | 4.38 | 11.01 | C.V. ¹ |
| 4,411.6 | 801.7 | 5,611.7 | '000 Nombre d'expéditions |
| 479.89 | 745.50 | 559.42 | \$ Recettes par tonne ² |
| 1.86 | 0.88 | 1.64 | \$ Recettes par tonne-km ² |
| 242.29 | 417.21 | 286.65 | \$ Recettes par expédition ² |
| 9 624 | 5 045 | 8 557 | kg Poids par expédition ² |
| 421 | 1 092 | 643 | km Distance par expédition ² |
| | | | Colombie-Britannique et les territoires |
| 206,212 | 443,210 | 757,305 | \$'000 Recettes |
| 3.52 | 4.60 | 3.23 | C.V. ¹ |
| 2 951 | 15 654 | 19 055 | '000 Tonnes |
| 3.94 | 5.95 | 5.17 | C.V. ¹ |
| 3 041 331 | 4 224 338 | 9 264 793 | '000 Tonnes-kilomètres |
| 3.88 | 5.42 | 3.36 | C.V. ¹ |
| 609.1 | 1,835.9 | 2,589.5 | '000 Nombre d'expéditions |
| 505.89 | 542.22 | 569.58 | \$ Recettes par tonne ² |
| 0.48 | 3.68 | 2.74 | \$ Recettes par tonne-km ² |
| 338.56 | 241.41 | 292.45 | \$ Recettes par expédition ² |
| 4 844 | 8 527 | 7 359 | kg Poids par expédition ² |
| 1 233 | 386 | 816 | km Distance par expédition ² |
| | | | Canada |
| 1,728,999 | 1,023,358 | 6,401,169 | \$'000 Recettes |
| 2.04 | 3.20 | 1.47 | C.V. ¹ |
| 47 504 | 20 461 | 177 830 | '000 Tonnes |
| 9.45 | 5.23 | 3.40 | C.V. ¹ |
| 24 583 430 | 11 524 409 | 76 693 685 | '000 Tonnes-kilomètres |
| 10.28 | 3.67 | 3.58 | C.V. ¹ |
| 6,010.8 | 3,112.9 | 27,018.4 | '000 Nombre d'expéditions |
| 571.47 | 728.52 | 825.30 | \$ Recettes par tonne ² |
| 1.48 | 2.45 | 2.93 | \$ Recettes par tonne-km ² |
| 287.65 | 328.75 | 236.92 | \$ Recettes par expédition ² |
| 7 903 | 6 573 | 6 582 | kg Poids par expédition ² |
| 930 | 1 192 | 691 | km Distance par expédition ² |

¹ Coefficient de variation, voir chapitre 6.

a: C.V. rang 0% – 5%

b: 6% – 10%

c: 11% – 20%

d: 21% – 30%

e: plus de 30%

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

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

Exemple:

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

Table 3.7

Domestic For-hire Trucking, 1998: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes

| Origin – Origine | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
| | Recettes | Classement | | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | '000 | |
| Toronto | 1,119,623 | 1 | 20 048 | 1 | 10 447 186 | 1 | 5,935 | 1 |
| Montreal | 537,824 | 2 | 10 384 | 2 | 5 123 421 | 3 | 2,930 | 2 |
| Vancouver | 393,166 | 3 | 5 628 | 5 | 4 459 200 | 4 | 1,737 | 3 |
| Edmonton | 370,496 | 4 | 7 912 | 3 | 4 030 159 | 5 | 1,534 | 4 |
| Calgary | 267,706 | 5 | 4 934 | 7 | 3 032 733 | 6 | 1,093 | 5 |
| Winnipeg | 214,326 | 6 | ... ¹ | 4 | ... ¹ | 2 | 989 | 6 |
| Hamilton | 142,594 | 7 | 4 998 | 6 | 2 075 252 | 7 | 513 | 8 |
| Québec | 91,430 | 8 | 3 131 | 9 | 1 131 459 | 9 | 385 | 11 |
| Windsor | 88,811 | 9 | 1 872 | 11 | 771 437 | 11 | 422 | 10 |
| Kitchener | 87,464 | 10 | 1 290 | 13 | 684 439 | 13 | 466 | 9 |
| Halifax | 80,562 | 11 | 2 358 | 10 | 729 175 | 12 | 915 | 7 |
| Regina | 70,825 | 12 | 3 146 | 8 | 1 397 951 | 8 | 271 | 14 |
| Saskatoon | 64,143 | 13 | 1 783 | 12 | 844 150 | 10 | 280 | 13 |
| London | 51,375 | 14 | 1 259 | 15 | 428 431 | 15 | 344 | 12 |
| Ottawa-Hull | 48,193 | 15 | 1 184 | 16 | 404 444 | 17 | 196 | 17 |
| St.Catherines-Niagara | 40,282 | 16 | 1 261 | 14 | 495 963 | 14 | 109 | 19 |
| Oshawa | 33,755 | 17 | 438 | 22 | 205 768 | 22 | 202 | 16 |
| Thunder Bay | 28,526 | 18 | 1 028 | 17 | 427 800 | 16 | 90 | 21 |
| Sudbury | 28,047 | 19 | 724 | 18 | 344 280 | 18 | 92 | 20 |
| Saint John | 23,806 | 20 | 633 | 19 | 223 712 | 20 | 262 | 15 |
| Chicoutimi-Jonquière | 18,430 | 21 | 497 | 21 | 298 800 | 19 | 39 | 23 |
| Trois-Rivières | 17,712 | 22 | 553 | 20 | 216 808 | 21 | 56 | 22 |
| St.John's | 14,232 | 23 | 131 | 23 | 113 620 | 23 | 160 | 18 |
| Victoria | 7,302 | 24 | 63 | 24 | 26 295 | 24 | 21 | 24 |
| Total | 3,840,631 | | 82 033 | | 43 397 923 | | 19,041 | |
| Grand Total – Total Général | 6,401,169 | | 177 830 | | 76 693 685 | | 27,018 | |

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed. – À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.8
Domestic For-hire Trucking, 1998: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.8
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes

| Destination | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
| | Recettes | Classement | | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | '000 | |
| Toronto | 600,633 | 1 | 18 893 | 1 | 7 146 041 | 1 | 2,823 | 1 |
| Montréal | 433,399 | 2 | 11 087 | 2 | 5 355 470 | 3 | 1,817 | 2 |
| Vancouver | 391,284 | 3 | 5 294 | 4 | 5 556 120 | 2 | 977 | 3 |
| Calgary | 285,338 | 4 | 4 027 | 7 | 3 878 790 | 5 | 974 | 4 |
| Edmonton | 261,687 | 5 | 4 670 | 5 | 3 697 140 | 6 | 816 | 5 |
| Winnipeg | 197,684 | 6 | 2 423 | 8 | 3 111 685 | 7 | 536 | 8 |
| Ottawa-Hull | 120,201 | 7 | 2 180 | 10 | 814 136 | 12 | 722 | 6 |
| Halifax | 113,232 | 8 | 1 750 | 14 | 1 210 516 | 9 | 579 | 7 |
| Québec | 96,234 | 9 | 2 161 | 11 | 939 618 | 11 | 485 | 10 |
| Saskatoon | 95,735 | 10 | ... ¹ | 3 | ... ¹ | 4 | 482 | 11 |
| Hamilton | 93,069 | 11 | 4 401 | 6 | 1 182 822 | 10 | 488 | 9 |
| St. John's | 71,672 | 12 | 396 | 24 | 714 200 | 14 | 199 | 19 |
| Thunder Bay | 69,538 | 13 | 1 987 | 12 | 1 261 000 | 8 | 181 | 21 |
| Kitchener | 61,425 | 14 | 1 779 | 13 | 495 106 | 19 | 378 | 12 |
| Windsor | 56,549 | 15 | 1 615 | 15 | 586 294 | 16 | 300 | 15 |
| Regina | 54,355 | 16 | 1 015 | 21 | 764 880 | 13 | 216 | 17 |
| London | 53,164 | 17 | 1 510 | 16 | 392 563 | 20 | 369 | 13 |
| Sudbury | 49,842 | 18 | 1 445 | 18 | 506 936 | 18 | 208 | 18 |
| Saint John | 48,026 | 19 | 2 233 | 9 | 579 534 | 17 | 318 | 14 |
| St. Catharines-Niagara | 46,301 | 20 | 1 486 | 17 | 588 223 | 15 | 238 | 16 |
| Victoria | 41,731 | 21 | 569 | 23 | 206 935 | 24 | 189 | 20 |
| Oshawa | 32,458 | 22 | 1 432 | 19 | 356 080 | 22 | 155 | 22 |
| Trois-Rivières | 30,098 | 23 | 1 260 | 20 | 368 085 | 21 | 136 | 24 |
| Chicoutimi-Jonquière | 27,058 | 24 | 801 | 22 | 245 479 | 23 | 148 | 23 |
| Total | 3,330,710 | | 79 767 | | 43 996 624 | | 13,734 | |
| Grand Total – Total Général | 6,401,169 | | 177 830 | | 76 693 685 | | 27,018 | |

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed. – À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 1998: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998: Principaux
mouvements de marchandises par région, selon les tonnes
transportées

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|---|------------------------------------|--|------------------|------------------|
| Origine | | Marchandise | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | ('000) |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Intra-regional – Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 24,221 | 2 474 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 26,131 | 1 964 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 37,212 | 1 026 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 8,738 | 1 014 |
| | | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 7,715 | 720 |
| | | Subtotal – Sous – total | 306,888 | 12 953 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Inter-regional – Inter-régional | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 11,008 | 318 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 16,204 | 200 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 10,521 | 136 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 14,394 | 117 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 3,537 | 105 |
| | | Subtotal – Sous – total | 129,375 | 1 593 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Total | 436,262 | 14 546 | |
| Quebec – Québec | Intra-regional – Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 89,484 | 6 233 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 23,194 | ... ¹ |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 35,458 | 1 819 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 98,182 | 1 787 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 17,627 | 1 710 |
| | | Subtotal – Sous – total | 612,063 | 26 629 |
| Quebec – Québec | Inter-regional – Inter-régional | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 156,522 | 1 653 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 35,504 | 1 089 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 30,936 | 1 021 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 29,754 | 690 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 41,446 | 614 |
| | | Subtotal – Sous – total | 627,429 | 10 086 |
| Quebec – Québec | Total | 1,239,491 | 36 715 | |
| Ontario | Intra-regional – Intra-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 69,940 | 6 394 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 68,048 | 5 290 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 40,405 | 5 082 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 182,269 | 3 950 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 54,986 | 3 167 |
| | | Subtotal – Sous – total | 1,188,375 | 48 375 |
| Ontario | Inter-regional – Inter-régional | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 327,140 | 2 523 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 136,286 | 1 317 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 50,544 | 1 105 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 10,445 | ... ¹ |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 43,706 | 412 |
| | | Subtotal – Sous – total | 1,171,140 | 11 121 |
| Ontario | Total | 2,359,515 | 59 496 | |

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 1998: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported –
Concluded

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Principaux
mouvements de marchandises par région, selon les tonnes
transportées – fin

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|--|------------------------------------|--|------------------|------------------|
| Origine | | Marchandise | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | ('000) |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Intra-regional – Intra-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 101,702 | 5 869 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 105,335 | ... ¹ |
| | | 26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes | 33,524 | ... ¹ |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 39,950 | 3 131 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 64,596 | 2 307 |
| | | Subtotal – Sous – total | 1,068,889 | 42 457 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Inter-regional – Inter-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 43,733 | 1 034 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 87,181 | 767 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 47,640 | 384 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 20,735 | 305 |
| | | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 37,122 | 296 |
| | | Subtotal – Sous – total | 539,707 | 5 561 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | | Total | 1,608,596 | 48 018 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Intra-regional – Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 88,880 | 5 318 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 47,295 | 2 407 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 24,354 | 1 536 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 21,600 | 940 |
| | | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 13,227 | 891 |
| | | Subtotal – Sous – total | 443,210 | 15 654 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Inter-regional – Inter-régional | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 25,772 | 586 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 59,779 | 491 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 14,614 | 272 |
| | | 63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe | 14,877 | 270 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 22,647 | 188 |
| | | Subtotal – Sous – total | 314,095 | 3 401 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | | Total | 757,305 | 19 055 |
| Canada | | Total | 6,401,169 | 177 830 |

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed. – À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.10
For-hire Trucking, 1998: Distribution of Domestic Truck Traffic by Commodity Group

Tableau 3.10
Camionnage pour compte d'autrui, 1998 : Ventilation du trafic intérieur par groupe de marchandises

| Commodity – Marchandise | Percentage of traffic – Proportion du trafic | | | |
|--|--|------------|---|--------------------------|
| | Revenues Recettes | Tonnes | Tonne- kilometres Tonnes- kilomètres | Shipments Expéditions |
| | | | % | |
| Live animals – Animaux vivants | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires aliments pour animaux, boissons et tabacs | 18 | 14 | 18 | 16 |
| Crude materials, inedible – Matières brutes non comestibles | 11 | 28 | 15 | 7 |
| Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles | 29 | 38 | 36 | 20 |
| End products, inedible – Produits finals non comestibles | 25 | 9 | 12 | 29 |
| General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé | 17 | 10 | 18 | 28 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

Table 3.11

Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 3.11

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises

| Commodity – Marchandise | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|---|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | Recettes | Classement | | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | '000 | |
| 001 Cattle – Bovins | 17,453 | 67 | 479 | 57 | 306 749 | 42 | 23 | 130 |
| 011 Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée | 102,400 | 12 | 1 258 | 29 | 1 261 332 | 14 | 522 | 6 |
| 012 Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée | 17,748 | 66 | ... ¹ | 79 | 164 168 | 75 | 107 | 49 |
| 051 Dairy products – Produits laitiers | 85,773 | 20 | 2 591 | 18 | 929 727 | 18 | 288 | 13 |
| 061 Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus | 37,098 | 34 | 2 525 | 19 | 831 682 | 20 | 80 | 68 |
| 062 Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus | 26,849 | 48 | 982 | 34 | 358 450 | 36 | 51 | 81 |
| 064 Other bakery products – Autres produits de boulangerie | 31,152 | 41 | 398 | 65 | 244 223 | 56 | 164 | 34 |
| 091 Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais or réfrigérés | 47,322 | 29 | 961 | 35 | 725 917 | 24 | 97 | 54 |
| 101 Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops | 20,803 | 59 | 919 | 38 | 261 047 | 52 | 41 | 98 |
| 104 Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre (y compris les confiseries) | 14,833 | 72 | 226 | 91 | 152 203 | 78 | 132 | 40 |
| 146 Other food preparations – Autres préparations alimentaires | 482,095 | 2 | 8 521 | 3 | 5 610 994 | 2 | 1,919 | 2 |
| 152 Cereal grains & by-products processed for feed – Grains de céréales & sous-produits pour animaux | 14,109 | 75 | 735 | 45 | 187 948 | 68 | 54 | 76 |
| 171 Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées | 34,103 | 37 | 1 280 | 28 | 624 297 | 30 | 88 | 64 |
| 172 Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées | 32,421 | 38 | 1 031 | 32 | 496 148 | 31 | 121 | 44 |
| 173 Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées | 22,315 | 54 | 669 | 47 | 266 367 | 50 | 99 | 53 |
| 212 Oil seeds, oil nuts & oil kernels – Graines oléagineuses, noix oléa. & amandes oléa. | 10,272 | 99 | 898 | 39 | 222 542 | 62 | 29 | 114 |
| 231 Logs and bolts – Billes et billots | 80,314 | 22 | 5 917 | 9 | 1 591 315 | 9 | 171 | 33 |
| 238 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte | 217,695 | 3 | 12 965 | 2 | 3 061 178 | 4 | 481 | 7 |
| 239 Other crude wood materials – Autres matières de bois brutes | 6,804 | 130 | 650 | 48 | 121 444 | 90 | 24 | 127 |
| 253 Copper in ores, concentrates, matte and scrap – Cuivre, minerais, concentrés, matte et déchets | 10,648 | 95 | 852 | 41 | 228 489 | 59 | 25 | 124 |
| 259 Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets | 26,250 | 49 | ... ¹ | 14 | 696 344 | 25 | 90 | 62 |
| 261 Coal – Houille | ... ¹ | 168 | ... ¹ | 42 | ... ¹ | 115 | ... ¹ | 129 |
| 262 Crude mineral oils – Huiles minérales brutes | 34,678 | 36 | ... ¹ | 13 | ... ¹ | 28 | 189 | 28 |
| 276 Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute | 58,027 | 27 | 5 402 | 11 | 1 086 018 | 16 | 176 | 31 |
| 278 Water and ice – Eau et glace | 13,945 | 77 | ... ¹ | 23 | ... ¹ | 71 | 85 | 66 |
| 279 Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts | 58,555 | 26 | 4 683 | 12 | 1 275 995 | 12 | 157 | 36 |
| 291 Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts | 91,861 | 17 | 5 565 | 10 | 1 280 177 | 11 | 230 | 21 |
| 331 Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage | 166,229 | 4 | 7 241 | 6 | 3 896 235 | 3 | 257 | 18 |
| 339 Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois | 19,913 | 61 | 852 | 40 | 376 043 | 35 | 46 | 89 |
| 351 Paper for printing – Papier d'impression | 107,146 | 11 | 2 975 | 15 | 1 849 322 | 6 | 270 | 16 |
| 357 Building paper and board – Papier et panneaux de construction | 17,330 | 68 | 732 | 46 | 233 748 | 58 | 41 | 96 |
| 371 Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entières. ou en partie de coton | 38,023 | 32 | 586 | 50 | 376 049 | 34 | 201 | 25 |

Table 3.11

Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued

Tableau 3.11

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises – suite

| Commodity – Marchandise | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|---|----------|------------|--------|------------|------------------|------------|-------------|------------|
| | Recettes | Classement | | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | '000 | |
| 401 Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloïd – Acides inorgan. & comp. d'oxy de prod. non mét. ou mét. | 22,296 | 55 | 809 | 43 | 280 578 | 48 | 36 | 104 |
| 402 Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal. | 30,679 | 42 | 1 011 | 33 | 296 110 | 46 | 47 | 87 |
| 404 Metallic salts & peroxy salts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques | 24,369 | 52 | 763 | 44 | 297 651 | 45 | 54 | 77 |
| 416 Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & mat. fertilisants | 54,544 | 28 | 2 249 | 20 | 1 088 056 | 15 | 76 | 69 |
| 425 Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique | 37,312 | 33 | 572 | 52 | 298 098 | 44 | 133 | 39 |
| 428 Paints and related paint products – Peintures et produits connexes | 27,615 | 46 | 556 | 53 | 259 505 | 53 | 189 | 27 |
| 429 Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles | 72,449 | 23 | 1 298 | 26 | 670 312 | 27 | 307 | 12 |
| 431 Gasoline – Essence | 101,902 | 14 | 8 412 | 4 | 1 650 587 | 8 | 317 | 10 |
| 432 Fuel oil – Mazout | 102,018 | 13 | 7 051 | 7 | 1 784 901 | 7 | 247 | 19 |
| 436 Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible | 28,306 | 45 | 926 | 37 | 338 014 | 39 | 37 | 103 |
| 439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.) | 63,515 | 25 | 2 645 | 17 | 815 283 | 22 | 156 | 37 |
| 444 Bars and rods, steel – Barres et tiges, d'acier | 12,151 | 84 | 473 | 59 | 276 728 | 49 | 31 | 111 |
| 445 Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier | 145,717 | 6 | 7 688 | 5 | 3 057 636 | 5 | 314 | 11 |
| 448 Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier | 86,711 | 19 | 1 935 | 21 | 1 006 905 | 17 | 180 | 30 |
| 451 Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium | 18,396 | 64 | 455 | 61 | 356 233 | 37 | 41 | 97 |
| 461 Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture | 22,230 | 57 | 293 | 77 | 206 626 | 65 | 117 | 45 |
| 465 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base | 31,155 | 40 | 225 | 92 | 209 398 | 64 | 283 | 15 |
| 469 Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal | 31,166 | 39 | 938 | 36 | 818 381 | 21 | 113 | 46 |
| 473 Glass basic products – Produits de base en verre | 28,421 | 43 | 528 | 55 | 333 452 | 40 | 106 | 50 |
| 475 Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton | 128,923 | 8 | 6 005 | 8 | 1 498 837 | 10 | 219 | 22 |
| 479 Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base | 87,173 | 18 | 2 903 | 16 | 1 264 382 | 13 | 206 | 24 |
| 494 Tile, floor & wall covering (exc. wood, met., cer. & etc) – Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois) | 21,391 | 58 | 220 | 93 | 147 081 | 83 | 257 | 17 |
| 509 Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction | 40,540 | 31 | 304 | 75 | 262 716 | 51 | 200 | 26 |
| 521 Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro | 123,967 | 10 | 1 060 | 31 | 479 769 | 32 | 180 | 29 |
| 546 Other agricultural machinery & equipment – Autres machines et matériel agricoles | 14,743 | 74 | 1 083 | 30 | 304 984 | 43 | 92 | 57 |

Table 3.11
Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Estimates
for the Movements of Goods by Commodity Groups –
Concluded

Tableau 3.11
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 :
Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements
de marchandises, selon le groupe de marchandises – fin

| Commodity – Marchandise | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|---|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
| | Recettes | Classement | | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | '000 | |
| 581 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis | 125,842 | 9 | 1 332 | 25 | 454 541 | 33 | 1,069 | 4 |
| 583 Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc. | 80,704 | 21 | 630 | 49 | 244 973 | 55 | 457 | 8 |
| 588 Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles | 134,932 | 7 | 1 546 | 24 | 658 025 | 29 | 881 | 5 |
| 621 Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air) | 35,537 | 35 | 479 | 58 | 283 682 | 47 | 245 | 20 |
| 637 Electronic equip. components, chassis & cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique | 28,316 | 44 | 372 | 70 | 345 412 | 38 | 153 | 38 |
| 671 Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires | 11,963 | 87 | 128 | 114 | 64 071 | 131 | 107 | 48 |
| 686 Wiring devices – Dispositifs de câblage | 10,456 | 98 | 58 | 152 | 40 376 | 162 | 131 | 41 |
| 741 Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés) | 40,779 | 30 | 203 | 100 | 222 792 | 61 | 164 | 35 |
| 763 Miscellaneous equipment – Matériel divers | 24,933 | 50 | 140 | 113 | 90 833 | 110 | 86 | 65 |
| 788 Other apparel – Autres vêtements | 24,619 | 51 | 128 | 115 | 162 977 | 76 | 175 | 32 |
| 841 Floor coverings – Couvre-sols | 14,829 | 73 | 110 | 121 | 93 775 | 107 | 123 | 43 |
| 867 Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagés) | 158,849 | 5 | 218 | 94 | 313 931 | 41 | 108 | 47 |
| 879 Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques | 18,421 | 63 | 143 | 111 | 133 468 | 87 | 124 | 42 |
| 899 Other printed matter – Autres imprimés | 27,161 | 47 | 263 | 82 | 217 215 | 63 | 208 | 23 |
| 901 Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau | | | | | | | | |
| 951 Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib. | 95,835 | 16 | 1 932 | 22 | 918 164 | 19 | 384 | 9 |
| 964 Paper end-products – Produits finals en papier | 65,551 | 24 | 1 281 | 27 | 682 379 | 26 | 287 | 14 |
| 991 Mail – Courrier | 98,324 | 15 | 574 | 51 | 796 406 | 23 | 1,744 | 3 |
| 995 General freight – Fret général | 1,010,127 | 1 | 16 998 | 1 | 12 660 987 | 1 | 5,836 | 1 |
| Total for all commodities – Total pour toutes les marchandises | 6,401,169 | | 177 830 | | 76 693 685 | | 27,018 | |

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed. – À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.12

Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues)

| Commodity – Marchandise | Revenues | Tonnes | Tonne-kilometres | Shipments |
|---|------------------|----------------|-------------------|---------------|
| | Recettes | | Tonnes-kilomètres | Expéditions |
| | \$'000 | '000 | '000 | '000 |
| SHIPMENT WEIGHT <= 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION <=10 000 kg | | | | |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 657,327 | 4 216 | 3 272 473 | 6,844 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires | 309,078 | 2 546 | 1 044 882 | 2,361 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 212,092 | 1 811 | 1 412 879 | 1,554 |
| 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 156,478 | 174 | 288 760 | 118 |
| 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 83,218 | 310 | 147 452 | 249 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 81,815 | 602 | 408 886 | 593 |
| 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 79,424 | 471 | 443 069 | 654 |
| 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 65,792 | 249 | 287 654 | 314 |
| 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 62,061 | 435 | 274 846 | 356 |
| 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 58,959 | 424 | 314 176 | 615 |
| 63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe | 56,459 | 416 | 426 866 | 322 |
| 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 55,897 | 430 | 217 245 | 293 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 49,666 | 328 | 226 417 | 291 |
| 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 48,446 | 198 | 175 036 | 331 |
| 89 Printed Matter – Imprimés | 41,395 | 247 | 261 226 | 332 |
| TOTAL (<= 10 000 kg) | 2,789,883 | 18 231 | 12 613 417 | 20,654 |
| SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg | | | | |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 451,124 | 13 355 | 10 184 920 | 736 |
| 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 288,419 | 19 846 | 4 871 392 | 627 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 286,009 | 6 947 | 4 425 532 | 405 |
| 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 278,169 | 18 974 | 4 581 433 | 633 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 230,471 | 10 691 | 4 616 298 | 353 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 219,692 | 9 664 | 3 148 019 | 334 |
| 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 203,615 | 9 279 | 4 820 244 | 308 |
| 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 131,136 | 12 006 | 2 612 083 | 394 |
| 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 108,944 | 3 877 | 2 144 386 | 171 |
| 40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 99,183 | 3 308 | 1 195 810 | 117 |
| 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 85,848 | 5 505 | 1 264 724 | 208 |
| 06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) - Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule) | 76,547 | 3 876 | 1 373 903 | 143 |
| 41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 73,632 | 2 989 | 1 379 031 | 93 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 72,167 | 2 148 | 1 005 063 | 94 |
| 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 71,232 | 1 181 | 1 196 101 | 74 |
| TOTAL (> 10 000 kg) | 3,611,286 | 159 598 | 64 080 213 | 6,364 |
| GRAND TOTAL | 6,401,169 | 177 830 | 76 693 630 | 27,018 |

Tableau 3.12

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Statistiques choisies pour des groupes de marchandises selon le poids (classées en fonction des recettes)

| Commodity – Marchandise | Revenues | Tonnes | Tonne-kilometres | Shipments |
|---|------------------|----------------|-------------------|---------------|
| | Recettes | | Tonnes-kilomètres | Expéditions |
| | \$'000 | '000 | '000 | '000 |
| SHIPMENT WEIGHT <= 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION <=10 000 kg | | | | |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 657,327 | 4 216 | 3 272 473 | 6,844 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires | 309,078 | 2 546 | 1 044 882 | 2,361 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 212,092 | 1 811 | 1 412 879 | 1,554 |
| 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 156,478 | 174 | 288 760 | 118 |
| 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 83,218 | 310 | 147 452 | 249 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 81,815 | 602 | 408 886 | 593 |
| 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 79,424 | 471 | 443 069 | 654 |
| 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 65,792 | 249 | 287 654 | 314 |
| 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 62,061 | 435 | 274 846 | 356 |
| 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 58,959 | 424 | 314 176 | 615 |
| 63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe | 56,459 | 416 | 426 866 | 322 |
| 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 55,897 | 430 | 217 245 | 293 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 49,666 | 328 | 226 417 | 291 |
| 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 48,446 | 198 | 175 036 | 331 |
| 89 Printed Matter – Imprimés | 41,395 | 247 | 261 226 | 332 |
| TOTAL (<= 10 000 kg) | 2,789,883 | 18 231 | 12 613 417 | 20,654 |
| SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg | | | | |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 451,124 | 13 355 | 10 184 920 | 736 |
| 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 288,419 | 19 846 | 4 871 392 | 627 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 286,009 | 6 947 | 4 425 532 | 405 |
| 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 278,169 | 18 974 | 4 581 433 | 633 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 230,471 | 10 691 | 4 616 298 | 353 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 219,692 | 9 664 | 3 148 019 | 334 |
| 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 203,615 | 9 279 | 4 820 244 | 308 |
| 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 131,136 | 12 006 | 2 612 083 | 394 |
| 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 108,944 | 3 877 | 2 144 386 | 171 |
| 40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 99,183 | 3 308 | 1 195 810 | 117 |
| 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 85,848 | 5 505 | 1 264 724 | 208 |
| 06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) - Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule) | 76,547 | 3 876 | 1 373 903 | 143 |
| 41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 73,632 | 2 989 | 1 379 031 | 93 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 72,167 | 2 148 | 1 005 063 | 94 |
| 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 71,232 | 1 181 | 1 196 101 | 74 |
| TOTAL (> 10 000 kg) | 3,611,286 | 159 598 | 64 080 213 | 6,364 |
| GRAND TOTAL | 6,401,169 | 177 830 | 76 693 630 | 27,018 |

Table 3.13
Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Estimates
by Region of Origin by Weight Group

| | Regional totals | |
|---|------------------------|-------------------|
| | Totaux régionaux | |
| | >10 000 kg <=10 000 kg | |
| Revenues – Recettes | \$'000,000 | \$'000,000 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 422 | 335 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 1,016 | 592 |
| Ontario | 1,177 | 1,183 |
| Quebec – Québec | 725 | 515 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 271 | 165 |
| Total | 3,611 | 2,790 |
| Tonnes | '000 | '000 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 17 304 | 1 751 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 44 253 | 3 765 |
| Ontario | 51 521 | 7 975 |
| Quebec – Québec | 32 974 | 3 741 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 13 547 | 999 |
| Total | 159 598 | 18 231 |

Tableau 3.13
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Certaines
estimations selon la région d'origine et le poids

| | Regional totals | |
|---|------------------------|-----------------|
| | Totaux régionaux | |
| | >10 000 kg <=10 000 kg | |
| Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres | '000 000 | '000 000 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 7 546 | 1 719 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 20 337 | 2 679 |
| Ontario | 19 816 | 5 506 |
| Quebec – Québec | 12 128 | 2 154 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 4 254 | 556 |
| Total | 64 080 | 12 613 |
| Shipments – Expéditions | '000 | '000 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 643 | 1,946 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 1,775 | 3,836 |
| Ontario | 2,092 | 8,539 |
| Quebec – Québec | 1,320 | 3,773 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 533 | 2,560 |
| Total | 6,364 | 20,654 |

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

Table 3.14
Domestic For-hire Trucking, 1998: Distribution of Truck
Traffic by Weight Group

| Weight group Groupe de poids | Percentage of traffic Proportion du trafic | | | |
|--|---|------------|---------------------------------------|--------------------------|
| | Revenues Recettes | Tonnes | Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres | Shipments Expéditions |
| | % | | | |
| Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg | 4 | 0 | 0 | 26 |
| 100 to 999 kg – 100 à 999 kg | 14 | 2 | 3 | 33 |
| 1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg | 8 | 2 | 3 | 10 |
| 2 000 to 4 499 kg – 2 000 à 4 499 kg | 8 | 2 | 3 | 4 |
| 4 500 to 9 999 kg – 4 500 à 9 999 kg | 11 | 5 | 8 | 5 |
| 10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg | 19 | 17 | 21 | 7 |
| 20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg | 18 | 28 | 30 | 8 |
| 30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg | 16 | 38 | 27 | 7 |
| 45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg | 2 | 5 | 4 | 1 |
| 65 000 kg and over – 65 000 kg et plus | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

Table 3.15

Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Estimates by Commodity Section, by Weight Group

| | | Up to – Jusqu'à 100 kg | 100 – 999 kg | 1 000 – 1 999 kg | 2 000 – 4 499 kg | 4 500 – 9 999 kg | 10 000 – 19 999 kg |
|--|---------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Live animals | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | ... ¹ | 456 | 167 | 438 | 1,783 | 12,743 |
| Tonnes | '000 | ... ¹ | 2 | 2 | 8 | 39 | 313 |
| Tonne-kilometres | '000 | ... ¹ | 1 664 | 525 | 3 840 | 13 731 | 103 149 |
| Shipments | '000 | ... ¹ | 4 | 2 | 2 | 5 | 21 |
| Food, feed, beverages and tobacco | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 26,716 | 125,035 | 61,209 | 84,393 | 137,285 | 337,355 |
| Tonnes | '000 | 38 | 605 | 445 | 871 | 2 158 | 7 823 |
| Tonne-kilometres | '000 | 18 705 | 445 678 | 352 132 | 603 021 | 1 341 117 | 4 366 121 |
| Shipments | '000 | 793 | 1,610 | 312 | 286 | 325 | 514 |
| Crude materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 1,981 | 29,634 | 5,445 | 6,433 | 8,590 | 93,874 |
| Tonnes | '000 | 1 | 73 | 32 | 63 | 207 | 4 176 |
| Tonne-kilometres | '000 | 810 | 26 116 | 20 032 | 41 664 | 74 376 | 1 153 961 |
| Shipments | '000 | 26 | 109 | 23 | 19 | 27 | 254 |
| Fabricated materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 36,570 | 142,452 | 62,862 | 84,939 | 127,476 | 249,408 |
| Tonnes | '000 | 41 | 537 | 399 | 761 | 2 110 | 6 873 |
| Tonne-kilometres | '000 | 29 044 | 393 414 | 271 285 | 458 382 | 1 190 328 | 3 257 023 |
| Shipments | '000 | 866 | 1,477 | 289 | 246 | 295 | 443 |
| End products, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 98,790 | 354,882 | 315,699 | 228,444 | 250,020 | 242,266 |
| Tonnes | '000 | 88 | 1 103 | 2 243 | 1 155 | 2 270 | 5 158 |
| Tonne-kilometres | '000 | 81 421 | 1 012 262 | 1 066 036 | 865 132 | 1 569 578 | 2 666 327 |
| Shipments | '000 | 1,927 | 3,031 | 1,726 | 395 | 321 | 371 |
| General or unclassified freight | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 95,332 | 240,959 | 73,506 | 86,687 | 170,193 | 304,048 |
| Tonnes | '000 | 93 | 891 | 421 | 694 | 2 240 | 6 116 |
| Tonne-kilometres | '000 | 76 685 | 800 208 | 362 107 | 600 676 | 1 571 457 | 4 298 159 |
| Shipments | '000 | 3,371 | 2,671 | 300 | 230 | 294 | 396 |
| Total | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 259,389 | 893,417 | 518,888 | 491,334 | 695,346 | 1,239,694 |
| Tonnes | '000 | 261 | 3 211 | 3 542 | 3 551 | 9 025 | 30 459 |
| Tonne-kilometres | '000 | 206 666 | 2 679 342 | 2 072 119 | 2 572 726 | 5 760 587 | 15 844 740 |
| Shipments | '000 | 6,984 | 8,902 | 2,651 | 1,178 | 1,267 | 1,998 |

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

Tableau 3.15

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Certaines estimations selon la section de marchandises et le groupe de poids

| 20 000 – 29 999 kg | 30 000 – 44 999 kg | 45 000 – 64 999 kg | 65 000 kg and over – et plus | Total | | |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|------------|---------|-------------------|
| Animaux vivants | | | | | | |
| 23,022 | 3,363 | ... ¹ | ... ¹ | 43,276 | \$ '000 | Recettes |
| 769 | 160 | ... ¹ | ... ¹ | 1 354 | '000 | Tonnes |
| 435 053 | 55 422 | ... ¹ | ... ¹ | 643 241 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 29 | 4 | ... ¹ | ... ¹ | 68 | '000 | Expéditions |
| Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs | | | | | | |
| 260,879 | 86,444 | 5,709 | ... ¹ | 1,125,838 | \$ '000 | Recettes |
| 8 027 | 5 002 | 384 | ... ¹ | 25 442 | '000 | Tonnes |
| 4 868 422 | 1 868 243 | 167 190 | ... ¹ | 14 088 312 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 342 | 140 | 8 | ... ¹ | 4,312 | '000 | Expéditions |
| Matières brutes non comestibles | | | | | | |
| 174,498 | 337,263 | 27,099 | ... ¹ | 687,404 | \$ '000 | Recettes |
| 13 475 | 28 835 | 2 641 | ... ¹ | 49 627 | '000 | Tonnes |
| 2 842 644 | 6 922 668 | 554 477 | ... ¹ | 11 705 726 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 539 | 799 | 52 | ... ¹ | 1,850 | '000 | Expéditions |
| Demi-produits non comestibles | | | | | | |
| 477,886 | 557,515 | 81,472 | 18,823 | 1,839,403 | \$ '000 | Recettes |
| 18 296 | 32 329 | 5 590 | 1 234 | 68 170 | '000 | Tonnes |
| 8 325 417 | 10 943 165 | 2 057 404 | 680 890 | 27 606 330 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 746 | 871 | 113 | 17 | 5,317 | '000 | Expéditions |
| Produits finals non comestibles | | | | | | |
| 70,985 | 29,965 | 3,685 | 2,061 | 1,596,796 | \$ '000 | Recettes |
| 2 140 | 1 284 | 117 | 107 | 15 665 | '000 | Tonnes |
| 1 317 646 | 514 819 | 60 635 | ... ¹ | 9 192 654 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 92 | 37 | 2 | 1 | 7,890 | '000 | Expéditions |
| Fret ordinaire ou non classé | | | | | | |
| 118,659 | 17,067 | ... ¹ | ... ¹ | 1,108,451 | \$ '000 | Recettes |
| ... ¹ | 699 | 53 | ... ¹ | 17 571 | '000 | Tonnes |
| ... ¹ | 412 740 | 39 115 | ... ¹ | 13 457 393 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 299 | 19 | 1 | ... ¹ | 7,580 | '000 | Expéditions |
| Total | | | | | | |
| 1,125,929 | 1,031,617 | 120,643 | 24,911 | 6,401,169 | \$ '000 | Recettes |
| 49 044 | 68 309 | 8 838 | 1 589 | 177 830 | '000 | Tonnes |
| 23 082 376 | 20 717 056 | 2 906 743 | 851 330 | 76 693 685 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 2,047 | 1,871 | 177 | 21 | 27,018 | '000 | Expéditions |

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

Table 3.16

Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Estimates by Originating Region, by Weight Group

| Origin | | Up to – Jusqu'à 100 kg | 100 – 999 kg | 1 000 – 1 999 kg | 2 000 – 4 499 kg | 4 500 – 9 999 kg | 10 000 – 19 999 kg |
|---|---------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Atlantic provinces | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 29,219 | 43,341 | 28,315 | 26,819 | 39,744 | 88,016 |
| Tonnes | '000 | 32 | 189 | 184 | 203 | 459 | 2 197 |
| Tonne-kilometres | '000 | 14 656 | 105 831 | 86 965 | 113 520 | 274 966 | 1 060 208 |
| Shipments | '000 | 1,720 | 586 | 136 | 65 | 64 | 144 |
| Quebec | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 46,928 | 171,984 | 89,321 | 84,450 | 129,100 | 256,890 |
| Tonnes | '000 | 43 | 603 | 754 | 741 | 1 752 | 7 076 |
| Tonne-kilometres | '000 | 36 719 | 446 181 | 325 909 | 418 373 | 993 670 | 3 015 385 |
| Shipments | '000 | 997 | 1,765 | 563 | 241 | 246 | 458 |
| Ontario | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 115,071 | 389,839 | 223,051 | 200,195 | 285,601 | 461,954 |
| Tonnes | '000 | 112 | 1 406 | 1 612 | 1 515 | 3 916 | 11 246 |
| Tonne-kilometres | '000 | 97 012 | 1 299 694 | 918 787 | 1 198 092 | 2 312 821 | 5 788 084 |
| Shipments | '000 | 2,589 | 3,834 | 1,215 | 514 | 541 | 739 |
| Manitoba, Saskatchewan and Alberta | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 43,213 | 168,937 | 115,835 | 116,673 | 161,637 | 318,739 |
| Tonnes | '000 | 48 | 644 | 672 | 721 | 1 935 | 7 643 |
| Tonne-kilometres | '000 | 34 205 | 493 097 | 445 009 | 489 552 | 1 367 880 | 4 385 291 |
| Shipments | '000 | 1,113 | 1,757 | 498 | 237 | 286 | 503 |
| British Columbia and the Territories | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 24,959 | 119,317 | 62,366 | 63,197 | 79,265 | 114,095 |
| Tonnes | '000 | 26 | 369 | 321 | 372 | 962 | 2 296 |
| Tonne-kilometres | '000 | 24 073 | 334 539 | 295 440 | 353 190 | 811 251 | 1 595 771 |
| Shipments | '000 | 565 | 961 | 239 | 121 | 129 | 154 |
| Canada | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 259,389 | 893,417 | 518,888 | 491,334 | 695,346 | 1,239,694 |
| Tonnes | '000 | 261 | 3 211 | 3 542 | 3 551 | 9 025 | 30 459 |
| Tonne-kilometres | '000 | 206 666 | 2 679 342 | 2 072 119 | 2 572 726 | 5 760 587 | 15 844 740 |
| Shipments | '000 | 6,984 | 8,902 | 2,651 | 1,178 | 1,267 | 1,998 |

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

Tableau 3.16

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Certaines estimations selon la région d'origine et le groupe de poids

| 20 000 – 29 999 kg | 30 000 – 44 999 kg | 45 000 – 64 999 kg | 65 000 kg and over – et plus | Total | | Origine |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|------------|--------|-------------------|
| Province de l'Atlantique | | | | | | |
| 111,160 | 64,409 | 5,070 | ... ¹ | 436,262 | \$'000 | Recettes |
| 5 315 | 5 493 | 468 | ... ¹ | 14 546 | '000 | Tonnes |
| 1 824 008 | 1 216 853 | 102 349 | ... ¹ | 4 809 745 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 212 | 158 | 10 | ... ¹ | 3,093 | '000 | Expéditions |
| Québec | | | | | | |
| 217,076 | 213,768 | 27,082 | 2,892 | 1,239,491 | \$'000 | Recettes |
| 9 325 | 14 256 | 1 952 | ... ¹ | 36 715 | '000 | Tonnes |
| 3 761 265 | 4 376 048 | 788 087 | 120 476 | 14 282 115 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 377 | 412 | 36 | 3 | 5,093 | '000 | Expéditions |
| Ontario | | | | | | |
| 316,175 | 334,748 | 28,896 | 3,986 | 2,359,515 | \$'000 | Recettes |
| 11 467 | 25 512 | 2 439 | 271 | 59 496 | '000 | Tonnes |
| 5 571 079 | 7 305 178 | 737 806 | 93 334 | 25 321 895 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 478 | 692 | 51 | 3 | 10,631 | '000 | Expéditions |
| Manitoba, Saskatchewan et Alberta | | | | | | |
| 340,588 | 295,452 | 39,873 | 7,648 | 1,608,596 | \$'000 | Recettes |
| 17 930 | 15 524 | 2 495 | 405 | 48 018 | '000 | Tonnes |
| 9 162 104 | 5 558 462 | 801 948 | 277 573 | 23 015 120 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 775 | 412 | 51 | 5 | 5,612 | '000 | Expéditions |
| Colombie-Britannique et les territoires | | | | | | |
| 140,929 | 123,241 | 19,722 | 10,216 | 757,305 | \$'000 | Recettes |
| 5 006 | 7 523 | 1 484 | 695 | 19 055 | '000 | Tonnes |
| 2 763 920 | 2 260 514 | 476 553 | 349 519 | 9 264 793 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 205 | 197 | 30 | 10 | 2,589 | '000 | Expéditions |
| Canada | | | | | | |
| 1,125,929 | 1,031,617 | 120,643 | 24,911 | 6,401,169 | \$'000 | Recettes |
| 49 044 | 68 309 | 8 838 | 1 589 | 177 830 | '000 | Tonnes |
| 23 082 376 | 20 717 056 | 2 906 743 | 851 330 | 76 693 685 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 2,047 | 1,871 | 177 | 21 | 27,018 | '000 | Expéditions |

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

Table 3.17

Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Estimates by Commodity Section, by Distance Group

| | | Up to – Jusqu'à 49 km | 50 – 99 km | 100 – 199 km | 200 – 299 km | 300 – 499 km | 500 – 749 km |
|--|---------|--------------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Live animals | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 1,011 | 3,101 | 6,800 | 4,074 | 5,666 | 6,556 |
| Tonnes | '000 | 63 | 170 | 339 | 138 | 202 | 200 |
| Tonne-kilometres | '000 | 2 348 | 12 006 | 47 228 | 32 841 | 78 300 | 120 768 |
| Shipments | '000 | 6 | 9 | 16 | 7 | 9 | 9 |
| Food, feed, beverages and tobacco | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 24,535 | 61,783 | 108,843 | 101,789 | 135,231 | 162,074 |
| Tonnes | '000 | 1 377 | 3 088 | 5 081 | 3 722 | 3 670 | 3 424 |
| Tonne-kilometres | '000 | 49 082 | 226 859 | 762 164 | 955 211 | 1 425 168 | 2 076 128 |
| Shipments | '000 | 208 | 457 | 666 | 627 | 703 | 654 |
| Crude materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 40,721 | 74,797 | 171,038 | 112,128 | 130,582 | 65,886 |
| Tonnes | '000 | 7 992 | 9 485 | 14 280 | 6 653 | 5 990 | 2 512 |
| Tonne-kilometres | '000 | 307 286 | 710 024 | 2 044 642 | 1 639 968 | 2 372 338 | 1 506 852 |
| Shipments | '000 | 296 | 338 | 514 | 254 | 221 | 108 |
| Fabricated materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 60,854 | 121,434 | 199,524 | 210,028 | 277,577 | 328,454 |
| Tonnes | '000 | 6 362 | 10 343 | 12 559 | 10 159 | 10 298 | 9 215 |
| Tonne-kilometres | '000 | 229 203 | 757 071 | 1 813 629 | 2 522 270 | 4 014 339 | 5 656 470 |
| Shipments | '000 | 349 | 624 | 887 | 771 | 818 | 800 |
| End products, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 46,406 | 79,546 | 143,798 | 135,635 | 201,341 | 236,685 |
| Tonnes | '000 | 1 270 | 1 509 | 2 540 | 2 804 | 2 145 | 2 183 |
| Tonne-kilometres | '000 | 44 483 | 109 579 | 368 152 | 689 927 | 823 856 | 1 324 784 |
| Shipments | '000 | 557 | 693 | 1,171 | 1,012 | 1,217 | 1,096 |
| General or unclassified freight | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 26,968 | 43,647 | 75,680 | 71,866 | 110,428 | 199,385 |
| Tonnes | '000 | 1 392 | 1 217 | 1 405 | 1 356 | 1 677 | 2 939 |
| Tonne-kilometres | '000 | 44 747 | 84 871 | 207 722 | 345 828 | 667 368 | 1 769 636 |
| Shipments | '000 | 373 | 579 | 1,021 | 819 | 1,175 | 1,161 |
| Total | | | | | | | |
| Revenues | \$ '000 | 200,495 | 384,307 | 705,683 | 635,520 | 860,825 | 999,040 |
| Tonnes | '000 | 18 456 | 25 812 | 36 204 | 24 832 | 23 983 | 20 473 |
| Tonne-kilometres | '000 | 677 148 | 1 900 411 | 5 243 547 | 6 186 030 | 9 381 363 | 12 454 638 |
| Shipments | '000 | 1,789 | 2,701 | 4,276 | 3,490 | 4,143 | 3,828 |

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

Tableau 3.17

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998: Certaines estimations selon la section de marchandises et la distance

| 750 – 999 km | 1 000 – 1 499 km | 1 500 km and over – et plus | Total | | |
|------------------|---------------------|--------------------------------|------------|---------|--|
| | | | | | Animaux vivants |
| 5,313 | 2,849 | 7,906 | 43,276 | \$ '000 | Recettes |
| 112 | 67 | 63 | 1 354 | '000 | Tonnes |
| 97 990 | 78 697 | 173 064 | 643 241 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 4 | 3 | 4 | 68 | '000 | Expéditions |
| | | | | | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs |
| 77,426 | 158,886 | 295,272 | 1,125,838 | \$ '000 | Recettes |
| 1 249 | 1 879 | 1 953 | 25 442 | '000 | Tonnes |
| 1 073 732 | 2 290 416 | 5 229 557 | 14 088 312 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 233 | 378 | 387 | 4,312 | '000 | Expéditions |
| | | | | | Matières brutes non comestibles |
| 29,997 | 35,361 | 26,894 | 687,404 | \$ '000 | Recettes |
| 1 472 | 897 | 347 | 49 627 | '000 | Tonnes |
| 1 256 874 | 1 062 729 | 805 013 | 11 705 726 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 50 | 37 | 31 | 1,850 | '000 | Expéditions |
| | | | | | Demi-produits non comestibles |
| 174,421 | 203,928 | 263,183 | 1,839,403 | \$ '000 | Recettes |
| 3 765 | 3 565 | 1 904 | 68 170 | '000 | Tonnes |
| 3 234 079 | 4 248 361 | 5 130 949 | 27 606 330 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 300 | 326 | 442 | 5,317 | '000 | Expéditions |
| | | | | | Produits finals non comestibles |
| 124,520 | 161,111 | 467,754 | 1,596,796 | \$ '000 | Recettes |
| 1 007 | 867 | 1 339 | 15 665 | '000 | Tonnes |
| 876 660 | 1 042 325 | 3 912 888 | 9 192 654 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 540 | 528 | 1,077 | 7,890 | '000 | Expéditions |
| | | | | | Fret ordinaire ou non classé |
| 87,279 | 117,965 | 375,234 | 1,108,451 | \$ '000 | Recettes |
| ... ¹ | 1 029 | 1 866 | 17 571 | '000 | Tonnes |
| ... ¹ | 1 229 232 | 5 390 409 | 13 457 393 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 590 | 633 | 1,227 | 7,580 | '000 | Expéditions |
| | | | | | Total |
| 498,956 | 680,100 | 1,436,243 | 6,401,169 | \$ '000 | Recettes |
| 12 295 | 8 305 | 7 471 | 177 830 | '000 | Tonnes |
| 10 256 914 | 9 951 760 | 20 641 880 | 76 693 685 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 1,718 | 1,905 | 3,168 | 27,018 | '000 | Expéditions |

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

Table 3.18
Domestic For-hire Trucking, 1998: Selected Ratios for the
10 Major Commodity Divisions Based on Revenues

Tableau 3.18
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1998 : Certains
ratios pour les 10 principales divisions de marchandises fondés sur
les recettes

| Commodity – Marchandise | Estimated Revenues | Estimated Revenue per Shipment | Estimated Revenue per Tonne | Estimated Weight per Shipment |
|---|----------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | Recettes estimatives | Recettes estimatives par expédition | Recettes estimatives par tonne | Poids estimatif par expédition |
| | \$'000 | \$ | \$ | kg |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 1,108,451 | 146.23 | 1,575.18 | 2 318 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 498,101 | 254.17 | 393.49 | 4 469 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 350,498 | 143.90 | 421.53 | 1 488 |
| 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 313,490 | 446.71 | 63.45 | 28 394 |
| 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 308,383 | 390.88 | 142.01 | 24 491 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 280,136 | 435.12 | 343.27 | 17 116 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 259,702 | 440.72 | 266.69 | 16 930 |
| 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 227,439 | 517.57 | 240.23 | 21 505 |
| 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 162,058 | 1,324.94 | 1,230.90 | 2 227 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 153,982 | 224.08 | 570.94 | 4 002 |

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

International Trade

The dollar value of goods exported by Canada amounted to \$297.6 billion in 1998, an increase in trade of 6% from 1997. Canada's total imports rose by 8% from 1997, reaching \$292.5 billion in 1998. Trade with the United States, accounted for 84% of Canada's exports and 70% of its imports. Exports to, and imports from, the United States increased by 10% and 11% respectively.

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

Commerce international

Mesurées en fonction de la valeur des produits, les exportations totales du Canada ont atteint 297,6 milliards de dollars en 1998 et se sont accrues de 6 % par rapport à l'année précédente. Les importations totales ont augmenté de 8 % par rapport à 1997 et ont atteint 292,5 milliards de dollars en 1998. Les échanges commerciaux avec les États-Unis ont représenté 84 % des exportations et 70 % des importations. Les exportations à destination et les importations en provenance des États-Unis ont augmenté de 10 % et 11 % respectivement.

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

Ces chiffres sur le commerce, qui sont fondés sur la valeur des produits, ne reflètent pas le volume des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis, ni la nationalité des transporteurs. Les statistiques sur le commerce comprennent tous les modes de transport, ainsi que des données sur les transporteurs pour compte propre et les transporteurs domiciliés au Canada et aux États-Unis. Les expéditions assurées par les transporteurs ferroviaires ont consisté surtout en des marchandises en vrac ayant peu de valeur unitaire.

Trucking remains the dominant mode of transport with trade between Canada and the United States. Over 61% of the exports from Canada to the United States and 80% of imports from the United States into Canada were delivered by truck in 1998.

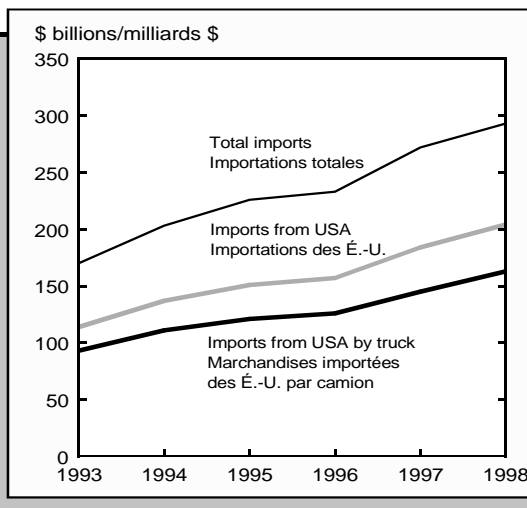
Le transport routier demeure le principal mode de transport pour le commerce entre le Canada et les États-Unis. En 1998, l'industrie du camionnage a acheminé 61 % des exportations canadiennes aux États-Unis et 80 % des importations canadiennes en provenance des États-Unis.

There were a total of 6.8 million shipments crossing the Canada-United States border in 1998 carrying over 56 million tonnes of freight. While this was a substantial increase in shipments of 6.2% from 1997 transborder

En 1998, 6,8 millions d'expéditions transfrontalières ont été acheminées, soit l'équivalent de plus de 56 millions de tonnes de marchandises. Malgré une augmentation importante de 6,2 % du nombre d'expéditions par rapport à 1997, l'augmentation du

Figure 3.3

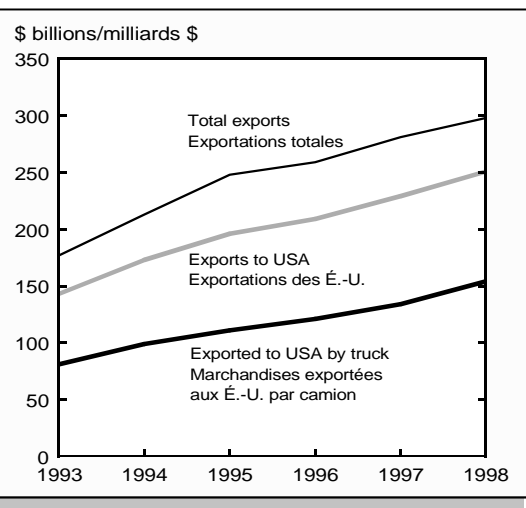
Trade Between Canada and the United States Depends Heavily on Trucking



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

Figure 3.3

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



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

movements, the tonnage hauled increased moderately by 1%. These transborder shipments generated 4.7 billion in revenues by the Canada-based for-hire carriers, an increase of 6.8% from 1997.

tonnage acheminé a augmenté modérément à 1 %. Ces expéditions transfrontalières ont rapporté des recettes de 4,7 milliards de dollars aux transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, soit une augmentation de 6,8 % par rapport à 1997.

Table 3.19
Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 1997 and 1998

| | 1997 | 1998 | Variation | |
|--------------------------------|----------------|------|-----------|-----------------------------|
| | \$'000,000,000 | | % | |
| Total Exports | 281 | 298 | 6 | Exportations totales |
| Total Imports | 272 | 293 | 8 | Importations totales |
| Exports to the United States | 229 | 251 | 10 | Exportations au États-Unis |
| Imports from the United States | 184 | 204 | 11 | Importations des États-Unis |

Sources: Exports, Merchandise Trade, 1998, Statistics Canada, Catalogue No 65-202 Imports, Merchandise Trade, 1998, Statistics Canada, Catalogue No 65-203

Source: Exportations, commerce de marchandises, 1998, Statistique Canada, No 65-202 au catalogue Importations, commerce de marchandises, 1998, Statistique Canada, No 65-203 au catalogue

Tableau 3.19
Exportations et importations du Canada selon la valeur monétaire des marchandises, 1997 and 1998

Table 3.20
Transborder activity in 1998 and 1997

| | | 1998 | 1997 | % change | | |
|-----------------------|------------|--------|--------|----------------|------------|-------------------------|
| | | | | variation en % | | |
| | | | | % | | |
| Revenues | \$ 000,000 | 4,677 | 4,378 | 6.8 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 56.1 | 55.6 | 0.9 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 60 858 | 57 901 | 5.1 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 6.8 | 6.4 | 6.2 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 1.36 | 1.17 | 16.2 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 686.40 | 678.97 | 1.1 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 8 233 | 8 615 | -4.4 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 1,115 | 1,103 | 1.1 | km | Distance par expédition |

Tableau 3.20
Le trafic transfrontalier en 1998 et 1997

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

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

Truck freight hauled southbound to the United States accounted for 59.3% of transborder shipments in 1998. These shipments represented 61.2% of the transborder tonnage and generated over 57.5% of the transborder revenues. These southbound revenues increased significantly by 9.3% from 1997, while tonnage increased at a rate of 2.4% from the previous year. Canada-based for-hire carriers have remained efficient in returning with truck freight back into Canada. These northbound shipments amounted to over 21.6 million tonnes of freight or 38.8% of the transborder tonnage and generated over 42% of the transborder revenues. Although this represented an increase of 5% from the revenues generated from northbound shipments in 1997, tonnage decreased slightly by 0.3% from these same movements.

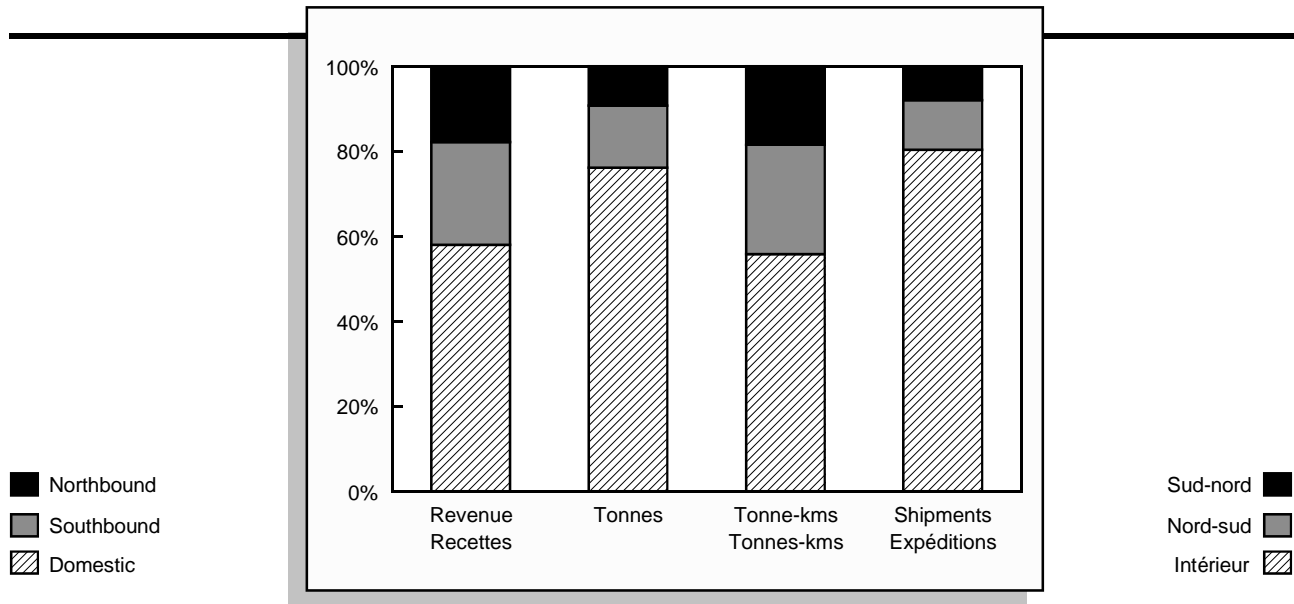
En 1998, les expéditions destinées vers le sud ont compté pour 59,3 % des activités transfrontalières de camionnage. Ces expéditions ont représenté 61,2 % du tonnage transfrontalier et ont rapporté plus de 57,5 % des recettes transfrontalières. Ces revenus ont augmenté de 9,3 % comparativement à 1997 tandis que le tonnage total a augmenté à un taux de 2,4 % par rapport à l'année précédente. Les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada sont demeurés efficaces en ramenant des marchandises à destination du Canada. Ces expéditions destinées vers le nord ont acheminé l'équivalent de plus de 21,6 millions de tonnes de marchandises, soit 38,8 % du tonnage transfrontalier et ont généré plus de 42 % des recettes découlant du transport transfrontalier. Malgré une augmentation des recettes provenant des expéditions à destination du nord de 5 % par rapport à 1997, le tonnage transporté a baissé légèrement de 0,3 %.

Figure 3.4

Transborder Activity Has a Significant Impact on Total Trucking Activity, 1998

Figure 3.4

Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 1998



Road motor vehicles, parts and accessories remained the top commodity trucked to the United States in 1998, in terms of revenues. This commodity accounted for over \$325 million and 3.8 million tonnes. General or unclassified freight was the second leading commodity generating over \$243 million in revenues. Although wood fabricated materials ranked third in revenues with \$234 million, it accounted for the single largest amount of tonnes hauled at 4.2 million.

En terme de recettes, les véhicules automobiles, pièces et accessoires sont demeurés les principales marchandises transportées aux États-Unis en 1998. Ces marchandises ont représenté 3,8 millions de tonnes et généré des recettes de 325 millions de dollars. Le deuxième plus important groupe de marchandises transportées a été le fret ordinaire ou non classé, affichant des recettes de plus de 243 millions de dollars. La troisième catégorie de marchandises en importance au chapitre des recettes, ayant rapporté 234 millions de dollars, cette catégorie comprend les demi-produits en bois qui ont aussi constitué les principales marchandises transportées en termes de tonnage, soit 4,2 millions de tonnes.

With revenues of over \$291 million, general or unclassified freight remained the top commodity shipped into Canada. These shipments accounted for 14.8% of the total northbound revenues in 1998. This commodity amounted to 3.1 million tonnes of freight or 14.5% of the total northbound tonnage. Road motor vehicles, parts and accessories was the next leading commodity shipped northbound generating over \$192 million in revenues and totalling 1.9 million tonnes.

Du côté des expéditions en provenance des États-Unis, le groupe du fret ordinaire ou non classé est demeuré le principal produit transporté. Ces livraisons ont rapporté des recettes de 291 millions de dollars, soit 14,8 % des recettes du transport vers le nord. Ces marchandises ont représenté 3,1 millions de tonnes et 14,5 % du tonnage total à destination du Canada. La catégorie des véhicules automobiles, pièces et accessoires a été la deuxième principale catégorie de marchandises transportées vers le nord. Ces marchandises ont représenté 1,9 million de tonnes et généré des recettes de 192 millions de dollars.

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

L'annexe A inclut une table de réconciliation des régions américaines et des états qui les composent.

Table 3.21
For-Hire Trucking, 1998: Southbound Movements of Goods, Canada – U.S.

Tableau 3.21
Camionnage pour compte d'autrui, 1998 : Mouvements nord-sud de marchandises, Canada – États-Unis

| Region of Origin | United States Region | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments | Average Distance |
|---|--------------------------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Région d'origine | Destination Région des États-Unis | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions | Distance moyenne |
| | | \$'000 | '000 | '000 | '000 | Km |
| Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique | Northeast – Nord-est | 87,378 | 1 652 | 1 420 494 | 97 | 959 |
| | North Central – Centre-Nord | 19,197 | 155 | 352 418 | 13 | 2 315 |
| | South – Sud | 52,278 | 398 | 915 255 | 25 | 2 486 |
| | West – Ouest | 9,191 | 27 | 147 464 | 4 | 5 353 |
| | Total | 168,043 | 2 232 | 2 835 631 | 139 | 1 497 |
| Quebec – Québec | Northeast – Nord-est | 254,825 | 4 339 | 2 839 139 | 322 | 653 |
| | North Central – Centre-Nord | 176,219 | 1 970 | 2 783 267 | 175 | 1 374 |
| | South – Sud | 182,364 | 1 326 | 2 527 880 | 119 | 1 924 |
| | West – Ouest | 44,821 | 151 | 672 783 | 22 | 4 458 |
| | Total | 658,229 | 7 786 | 8 823 069 | 638 | 1 220 |
| Ontario | Northeast – Nord-est | 281,169 | 4 933 | 2 326 717 | 655 | 506 |
| | North Central – Centre-Nord | 566,254 | 9 908 | 6 941 036 | 1,595 | 687 |
| | South – Sud | 350,458 | 2 437 | 3 492 198 | 321 | 1 513 |
| | West – Ouest | 136,934 | 394 | 1 525 881 | 89 | 3 875 |
| | Total | 1 334,816 | 17 671 | 14 285 833 | 2,661 | 849 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | Northeast – Nord-est | 22,616 | 126 | 382 889 | 12 | 3 027 |
| | North Central – Centre-Nord | 129,958 | 1 952 | 3 101 054 | 144 | 1 540 |
| | South – Sud | 71,696 | 444 | 1 332 883 | 43 | 3 110 |
| | West – Ouest | 96,077 | 1 034 | 1 528 014 | 59 | 1 627 |
| | Total | 320,347 | 3 556 | 6 344 839 | 258 | 1 894 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Northeast – Nord-est | 15,067 | 58 | 261 806 | 8 | 4 586 |
| | North Central – Centre-Nord | 24,746 | 151 | 490 835 | 17 | 3 334 |
| | South – Sud | 24,030 | 93 | 359 640 | 15 | 3 982 |
| | West – Ouest | 123,196 | 2 624 | 1 853 928 | 183 | 715 |
| | Total | 187,040 | 2 926 | 2 966 208 | 223 | 1 274 |
| Total Canada – United States – Canada – États-Unis | | 2,668,475 | 34 172 | 35 255 580 | 3,920 | 1 026 |

Table 3.22
For-Hire Trucking, 1998: Southbound Movements of the Top
Ten Commodities, Canada – U.S.

Tableau 3.22
Camionnage pour compte d'autrui, 1998 : Mouvements nord-sud des
dix principales marchandises, Canada – États-Unis

| Commodity – Marchandise | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments |
|---|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
| | \$'000 | '000 | '000 | '000 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 325,562 | 3 782 | 2 809 791 | 1,368 |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 243,203 | 2 587 | 3 000 346 | 314 |
| 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 234,009 | 4 224 | 4 405 565 | 204 |
| 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 219,790 | 3 220 | 3 846 971 | 189 |
| 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 138,676 | 397 | 790 177 | 146 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 115,245 | 2 203 | 1 936 804 | 123 |
| 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 88,557 | 1 380 | 1 941 495 | 121 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 87,877 | 932 | 1 251 055 | 71 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 77,760 | 1 614 | 1 055 140 | 84 |
| 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 77,098 | 728 | 865 673 | 103 |
| Other commodities – Autres produits | 1,060,698 | 13 105 | 13 352 562 | 1,197 |
| Total Canada – United States – Canada – États-Unis | 2,668,475 | 34 172 | 35 255 580 | 3,920 |

Table 3.23

For-Hire Trucking, 1998: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada – U.S.

Tableau 3.23

Camionnage pour compte d'autrui, 1998 : Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada – États-Unis

| Origin | Commodity – Marchandise | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments |
|---|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| Origine | | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
| | | \$'000 | '000 | '000 | '000 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 27,860 | 326 | 507 022 | 17 |
| | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 27,660 | 607 | 562 300 | 23 |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 17,068 | 164 | 258 857 | 10 |
| | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n. comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 14,011 | 154 | 281 047 | 9 |
| | 62 Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en chaoutchouc | 13,584 | 73 | 213 080 | 5 |
| | Other commodities – Autres marchandises | 67,860 | 909 | 1 013 324 | 76 |
| | Total | 168,043 | 2 232 | 2 835 631 | 139 |
| Quebec – Québec | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 95,487 | 1 326 | 1 571 484 | 80 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 92,490 | 859 | 1 074 043 | 100 |
| | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 66,827 | 1 048 | 1 175 852 | 54 |
| | 45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux | 45,811 | 646 | 870 402 | 30 |
| | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Vehicules routiers, pièces et accessoires | 32,671 | 159 | 242 689 | 48 |
| | Other commodities – Autres marchandises | 324,942 | 3 749 | 3 888 599 | 327 |
| | Total | 658,229 | 7 786 | 8 823 069 | 638 |
| Ontario | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Vehicules routiers, pièces et accessoires | 285,893 | 3 591 | 2 516 926 | 1,307 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 103,764 | 1 170 | 1 235 337 | 141 |
| | 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 95,431 | 239 | 481 535 | 106 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 71,623 | 1 585 | 1 182 817 | 87 |
| | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 63,624 | 1 330 | 1 000 313 | 67 |
| | Other commodities – Autres marchandises | 714,481 | 9 756 | 7 868 905 | 952 |
| | Total | 1,334,816 | 17 671 | 14 285 833 | 2,661 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 31,201 | 382 | 732 631 | 18 |
| | 00 Live Animals – Animaux vivants | 25,439 | 289 | 425 141 | 11 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 24,265 | 224 | 415 106 | 27 |
| | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 23,817 | 180 | 433 217 | 10 |
| | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 19,845 | 612 | 1 066 408 | 46 |
| | Other commodities – Autres marchandises | 195,780 | 1 869 | 3 272 336 | 146 |
| | Total | 320,347 | 3 556 | 6 344 839 | 258 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 44,697 | 857 | 934 468 | 42 |
| | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 20,290 | 242 | 442 306 | 14 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 19,719 | 315 | 242 604 | 33 |
| | 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 8,305 | ...1 | 39 480 | 23 |
| | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 5,993 | 339 | 109 817 | 15 |
| | Other commodities – Autres marchandises | 88,035 | 1 098 | 1 197 533 | 96 |
| | Total | 187,040 | 2 926 | 2 966 208 | 223 |
| Total Canada – United States – Canada – États-Unis | | 2,668,475 | 34 172 | 35 255 580 | 3,920 |

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed. – À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.24
For-Hire Trucking, 1998: Northbound Movements of
Goods, U.S. – Canada

Tableau 3.24
Camionnage pour compte d'autrui, 1998 : Mouvements sud-nord de
marchandises, États-Unis – Canada

| United States Region of Origin | Destination | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne- kilometres | Estimated Shipments | Average Distance |
|---|---|-------------------------|----------------------|---|--------------------------------------|---------------------|
| Région d'origine des États-Unis | | Recettes estimatives | Nombre estimatif | Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions | Distance moyenne |
| | | \$'000 | '000 | '000 | '000 | Km |
| Northeast – Nord-est | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 24,114 | 346 | 344 434 | 26 | 1 026 |
| | Quebec – Québec | 112,206 | 2 216 | 1 409 015 | 224 | 626 |
| | Ontario | 183,148 | 3 200 | 1 639 885 | 424 | 522 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 24,206 | 90 | 292 801 | 20 | 3 329 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 9,566 | 24 | 107 877 | 11 | 4 586 |
| Total | | 353,240 | 5 877 | 3 794 012 | 704 | 715 |
| North Central – Centre-Nord | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 20,361 | 82 | 221 151 | 15 | 2 590 |
| | Quebec – Québec | 115,706 | 1 097 | 1 586 794 | 123 | 1 453 |
| | Ontario | 422,658 | 5 988 | 4 593 428 | 768 | 796 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 148,975 | 1 510 | 2 928 952 | 180 | 2 029 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 27,254 | 96 | 307 139 | 32 | 3 288 |
| Total | | 734,955 | 8 773 | 9 637 463 | 1,118 | 1 162 |
| South – Sud | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 31,099 | 173 | 436 215 | 17 | 2 752 |
| | Quebec – Québec | 107,253 | 938 | 1 716 887 | 100 | 1 828 |
| | Ontario | 297,381 | 2 393 | 3 305 428 | 337 | 1 436 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 80,072 | 319 | 1 003 067 | 56 | 3 302 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 22,472 | 60 | 236 734 | 23 | 4 011 |
| Total | | 538,278 | 3 883 | 6 698 331 | 532 | 1 858 |
| West – Ouest | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 2,564 | ... ¹ | ... ¹ | 2 | 5 377 |
| | Quebec – Québec | 40,746 | 184 | 805 087 | 19 | 4 431 |
| | Ontario | 116,598 | 467 | 1 843 584 | 81 | 3 975 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 83,148 | 761 | 1 293 522 | 62 | 1 828 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 103,993 | 1 687 | 1 320 815 | 174 | 817 |
| Total | | 347,049 | 3 105 | 5 297 245 | 338 | 1 983 |
| Total United States – Canada – États-Unis – Canada | | 1,973,522 | 21 638 | 25 427 051 | 2,692 | 1 286 |

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed. – À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.25
For-Hire Trucking, 1998: Northbound Movements of the Top
Ten Commodities, U.S. – Canada

Tableau 3.25
Camionnage pour compte d'autrui, 1998 : Mouvements sud-nord des
dix principales marchandises, États-Unis – Canada

| Commodity – Marchandise | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments |
|---|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
| | \$'000 | '000 | '000 | '000 |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 291,264 | 3 133 | 3 545 728 | 400 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 192,641 | 1 886 | 1 458 147 | 327 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 93,233 | 816 | 1 049 471 | 124 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 91,900 | 1 504 | 1 498 910 | 112 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 89,931 | 871 | 1 381 513 | 68 |
| 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 87,915 | 804 | 1 722 353 | 43 |
| 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 66,631 | 673 | 514 806 | 126 |
| 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 60,189 | 303 | 422 465 | 93 |
| 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 59,617 | 511 | 558 460 | 126 |
| 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits | 55,522 | 642 | 894 524 | 39 |
| Other commodities – Autres marchandises | 884,679 | 10 494 | 12 380 673 | 1,235 |
| Total United States – Canada – États-Unis – Canada | 1,973,522 | 21 638 | 25 427 051 | 2,692 |

Table 3.26
For-Hire Trucking, 1998: Northbound Movements of the Top
Five Commodities from Region of Origin, U.S. – Canada

Tableau 3.26
Camionnage pour compte d'autrui, 1998 : Mouvements
sud-nord des cinq principales marchandises selon la région
d'origine, États-Unis – Canada

| Origin | Commodity – Marchandise | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments | |
|---|---|---|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Origine | | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions | |
| | | \$'000 | '000 | '000 | '000 | |
| Northeast – Nord-est | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | | | | | |
| | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 61,672 | 911 | 604 745 | 120 | |
| | | 22,988 | 252 | 128 779 | 75 | |
| | 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | | 351 | 197 205 | 45 | |
| | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 22,289 | 392 | 246 289 | 30 | |
| | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 17,325 | | | | |
| | | 16,058 | 175 | 135 468 | 36 | |
| | Other commodities – Autres marchandises | 212,909 | 3 797 | 2 481 527 | 398 | |
| | Total | 353,240 | 5 877 | 3 794 012 | 704 | |
| North Central – Centre-Nord | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 120,314 | 1 351 | 947 379 | 201 | |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 115,318 | 1 168 | 1 346 141 | 165 | |
| | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 37,411 | 733 | 625 277 | 53 | |
| | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 32,003 | 324 | 338 488 | 49 | |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 29,846 | 346 | 447 304 | 25 | |
| | | Other commodities – Autres marchandises | 400,063 | 4 851 | 5 932 874 | 626 |
| | | Total | 734,955 | 8 773 | 9 637 463 | 1,118 |
| South – Sud | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 77,413 | 646 | 1 074 008 | 70 | |
| | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 41,328 | 238 | 311 169 | 42 | |
| | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 35,465 | 254 | 455 745 | 31 | |
| | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 25,901 | 241 | 450 684 | 18 | |
| | 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 19,099 | 78 | 141 762 | 21 | |
| | | Other commodities – Autres marchandises | 339,072 | 2 427 | 4 264 962 | 349 |
| | | Total | 538,278 | 3 883 | 6 698 331 | 532 |
| West – Ouest | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 62,806 | 481 | 1 293 871 | 24 | |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 36,861 | 408 | 520 834 | 45 | |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 28,566 | 197 | ... | 17 | |
| | 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits | 22,208 | 148 | 396 154 | 10 | |
| | 63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe | 14,182 | 38 | 117 172 | 18 | |
| | | Other commodities – Autres marchandises | 182,426 | 1 834 | 2 424 765 | 224 |
| | | Total | 347,049 | 3 105 | 5 297 245 | 338 |
| Total United States – Canada – États-Unis – Canada | | 1,973,522 | 21 638 | 25 427 051 | 2,692 | |

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed. – À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Appendix A

Concordance of U.S. Regions and States

Annexe A

Concordance des régions américaines et des états

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

Chapter 4 1998 Private Trucking

Chapitre 4 Camionnage pour compte propre, 1998

Introduction

This chapter presents the summary results of the 1998 Motor Carriers of Freight (MCF), Private Carrier Survey. Private carriers are businesses that maintain a fleet of trucks to carry their own goods. The Private Carriers Survey covers those Canada-based private carriers with at least \$1 million in annual operating expenses that can provide separate accounting information for their trucking activities within the larger business. The number of carriers reporting to the survey in 1998 was 396, a decrease of 7% over 1997.

Introduction

Ce chapitre présente les résultats sommaires de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM), transporteurs pour compte propre, 1998. Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui exploitent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises. L'enquête sur les transporteurs pour compte propre vise les transporteurs routiers pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élèvent à 1 million de dollars et plus et qui sont en mesure de fournir des renseignements comptables distincts pour leurs activités de camionnage au sein de l'entreprise globale. Le nombre de transporteurs déclarants s'est établi à 396 en 1998, soit une baisse de 7 % par rapport à 1997.

Historically, the response rate for the Private Carrier Survey is relatively low when compared to the for-hire carrier of freight surveys. This usually results in a high relative imputation rate (see table 6.8 in chapter 6). The difficulties linked to this survey stem from the survey frame and the problem inherent in identifying the proper respondent within a company that could provide the required responses. These problems may explain large discrepancies in the year over year results.

Users should consult chapter 6, section 6.4 and 6.5. These sections discuss survey methodology and data quality.

Historiquement, le taux de réponse à l'enquête sur les transporteurs pour compte propre est faible comparativement aux résultats d'enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui. Ceci se traduit généralement par un taux d'imputation relatif élevé (voir le tableau 6.8 au chapitre 6). Les difficultés propres à cette enquête résident d'une part dans la base de sondage et d'autre part dans la difficulté de rejoindre le répondant susceptible d'offrir l'ensemble des réponses requises. Ces difficultés peuvent engendrer des écarts importants tel que le démontrent les résultats d'une année à l'autre.

Pour plus d'informations, nous invitons l'utilisateur à consulter le chapitre 6 aux sections 6.4 et 6.5. Ces sections portent respectivement sur la méthodologie de l'enquête et sur la qualité des données.

Number of carriers

Of the 396 carriers reporting in 1998, almost three quarters (288) were based in Quebec and Ontario. Private carriers based in the Prairies and British Columbia accounted for 15% and 7% of all carriers reporting; the remaining carriers (5%) were based in the Atlantic Provinces.

Nombre de transporteurs

Des quelques 396 transporteurs déclarants en 1998, près des trois-quarts (288) étaient domiciliés au Québec et en Ontario. Les camionneurs pour compte propre domiciliés dans les régions des Prairies et de la Colombie-Britannique ont accaparé près de 15 % et 7 % respectivement du total des transporteurs déclarants, tandis que les autres transporteurs provenant des régions de l'Atlantique comptaient pour 5 %.

Operating expenses

Total operating expenses for private carriers reporting in 1998 reached \$1.5 billion (Figure 4.1 and table 4.1). Transportation expenses accounted for about 64% or \$1 billion of the total operating expenses, followed by administrative expenses \$273 million, maintenance expenses \$190 million and terminal expenses at \$67 million. Distribution of expense items are shown on table 4.2.

Dépenses d'exploitation

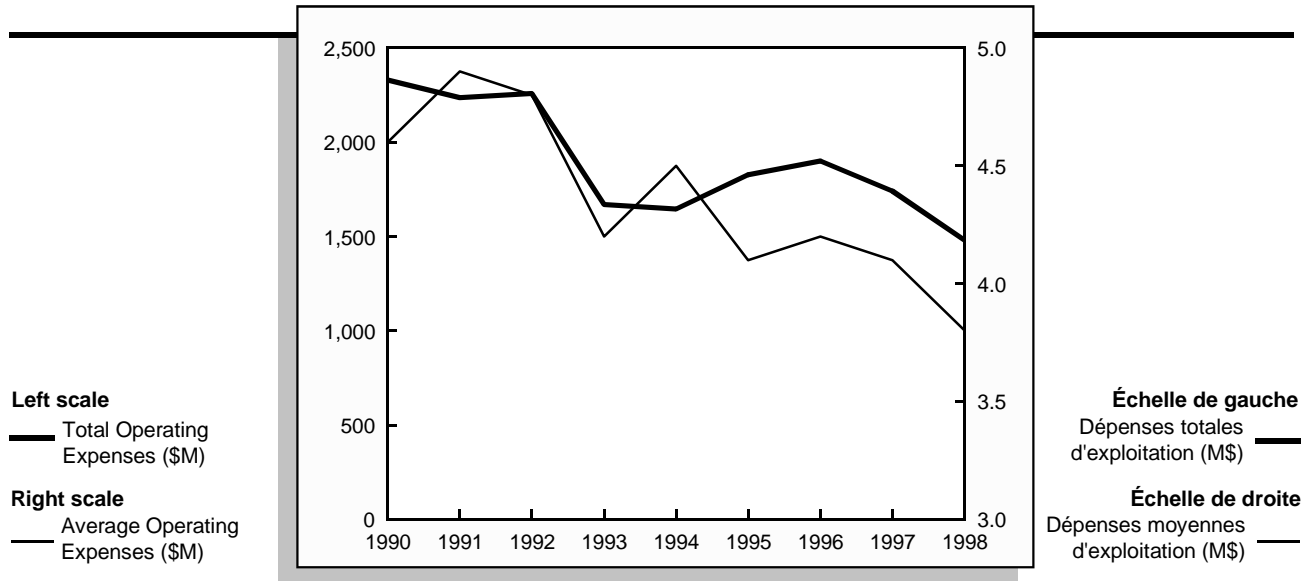
En 1998, les dépenses totales d'exploitation des transporteurs déclarants pour compte propre se sont élevées à 1,5 milliard de dollars (Figure 4.1 et tableau 4.1). Les frais de transport ont accaparé la portion la plus importante (environ 64 % ou 1 milliard de dollars) des dépenses totales d'exploitation, suivi des dépenses administratives (273 millions de dollars), l'entretien et les frais de garage (190 millions de dollars) et enfin, les frais de terminus (67 millions de dollars). La répartition des dépenses selon le genre se retrouve au tableau 4.2.

Figure 4.1

Operating Expenses, Private Trucking, 1990-1998

Figure 4.1

Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 1990-1998



By region, Ontario reported the highest total operating expenses, followed by Quebec and the Prairies.

Selon la région, l'Ontario a affiché les dépenses totales d'exploitation les plus élevées, suivie respectivement du Québec et des Prairies.

Employment and salaries

A total of 13,222 workers were employed by those private trucking companies reporting in 1998. Highway drivers and local drivers together accounted for 75% of all employment in private trucking in 1998.

Emploi et rémunération

Le nombre total d'employés des transporteurs déclarants pour compte propre s'est élevé à 13,222. En 1998, les conducteurs de longues distances et les conducteurs locaux représentaient 75 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre.

For those private trucking companies reporting in 1998, total expenditures for salaries and wages were \$537 million and the average salary was \$40,577, excluding benefits

En 1998, les dépenses totales au titre des traitements et salaires des transporteurs déclarants pour compte propre se sont chiffrées à 537 millions de dollars et la rémunération moyenne s'est établie à 40,577 dollars, avantages sociaux non compris.

Operational statistics

Données d'exploitation

Equipment

Matériel

The total number of revenue equipment (road tractors, straight trucks, semi-trailers and other equipment) operated by private carriers reporting in 1998 was 25,203 (Table 4.3). Both company owned and leased semi-trailers accounted for most of the equipment operated by private carriers in 1998 with an average of 30 units per carrier.

Le nombre total d'unités en service (tracteurs routiers, camions, semi-remorques et autre matériel), exploitées par des transporteurs déclarants pour compte propre, s'est établi à 25,203 en 1998, (Tableau 4.3). Les semi-remorques accaparaient la plus grande part de l'ensemble du matériel exploité par les transporteurs routiers pour compte propre avec une moyenne de 30 unités par transporteur.

Distance travelled

Distance parcourue

In 1998, road tractors operated by the reporting private carriers travelled an average distance of 88,000 km (Table 4.4), a drop from the average of 90,000 km reported in 1997

En 1998, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs déclarants pour compte propre ont parcouru en moyenne 88 000 km, une faible baisse par rapport à 1997 (90,000 km (Tableau 4.4)

Fuel consumption

The reporting carriers used almost 370 million litres of fuel in 1998 (Table 4.5), an average of 930,000 litres per carrier. The cost of fuel consumption totalled \$162 million in 1998. This represents an average cost of \$0.44 per litre (compared to \$0.45 in 1997).

Consommation de carburant

Les transporteurs routiers déclarants ont consommé près de 370 millions de litres de carburant en 1998 (tableau 4.5), soit une moyenne de 930,000 litres. Cette consommation de carburant a entraîné des dépenses totales de 162 millions de dollars en 1998, soit 0,44 \$ le litre en moyenne comparativement à 0,45 \$ en 1997.

Table 4.1
Motor Carriers of Freight, 1998: Summary Statistics by Region, Private Carriers

Tableau 4.1
Transporteurs routiers de marchandises, 1998: Statistiques sommaires selon la région, camionnage pour compte propre

| | | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|---|-------------------|------------------|---|----------------|----------------|----------------|--|
| Carriers Reporting – Transporteurs déclarants | No. – Nbre | 396 | 21 | 110 | 178 | 58 | 29 |
| Total Operating Expenses¹ – Total, Dépenses d'exploitation¹ | \$'000 | 1,479,279 | 62,009 | 436,908 | 691,093 | 198,844 | 90,426 |
| Transportation Expenses – Frais de transport | " | 950,075 | 38,907 | 283,435 | 448,707 | 132,744 | 46,282 |
| Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage | " | 189,939 | 10,521 | 57,042 | 80,869 | 27,386 | 14,120 |
| Terminal Expenses – Frais de terminus | " | 66,599 | 2,257 | 13,121 | 35,214 | 5,006 | 11,001 |
| Administrative and General Office Expenses ² – Frais d'administration et frais généraux ² | " | 272,666 | 10,324 | 83,309 | 126,304 | 33,707 | 19,022 |
| Total – Number of Employees – Nombre d'employés | No. – Nbre | 13,222 | 554 | 3,709 | 6,423 | 1,689 | 847 |
| Total – Salaries and Wages³ – Traitements et salaires³ | \$'000 | 536,506 | 22,112 | 146,083 | 262,969 | 68,423 | 36,919 |
| Total Equipment Operated – Total du matériel productif en service | No. – Nbre | 25,203 | 853 | 7,374 | 11,812 | 3,560 | 1,604 |
| Straight trucks – Camions | " | 6,584 | 202 | 2,601 | 2,616 | 794 | 371 |
| Road tractors – Tracteurs routiers | " | 4,903 | 168 | 1,300 | 2,553 | 555 | 327 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | " | 12,244 | 483 | 2,978 | 6,243 | 1,878 | 662 |
| Other – Autres | " | 1,472 | - | 495 | 400 | 333 | 244 |

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

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

³ Excludes employee benefits. Ne comprend pas les avantages sociaux.

Table 4.2
Motor Carriers of Freight, 1998: Operating Expenses by Region, Private Carriers

| | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|------------------|---|----------------|----------------|----------------|--|
| | \$'000 | | | | | |
| Salaries and Wages – Traitements et salaires | 536,506 | 22,112 | 146,083 | 262,969 | 68,423 | 36,919 |
| Benefits (Including unemployment and health insurance and others) – Bénéfices (incluant assurance-emploi, assurance-maladie et autres) | 160,170 | 6,732 | 46,888 | 72,906 | 21,693 | 11,951 |
| Fuel (including tax) – Carburant (taxe comprise) | 161,579 | 9,532 | 47,640 | 68,553 | 26,284 | 9,570 |
| Owner operator payments – Dépenses au titre des chauffeurs contractants | 41,290 | 391 | 17,554 | 11,764 | 10,725 | 856 |
| Vehicle rent (short term) – Location de véhicules (à court terme) | 8,424 | 277 | 2,370 | 4,816 | 685 | 277 |
| Vehicle lease (long term) – Location de véhicules (à long terme) | 129,011 | 6,955 | 36,309 | 62,876 | 18,680 | 4,192 |
| Purchased Transportation – Achat de services de transport | 137,234 | 2,113 | 56,158 | 63,640 | 10,674 | 4,649 |
| Maintenance and repairs – Dépenses d'entretien et frais de garage | 160,842 | 8,657 | 46,474 | 71,612 | 22,866 | 11,234 |
| Depreciation of revenue equipment – Amortissement du matériel productif | 62,028 | 2,575 | 15,012 | 30,951 | 10,384 | 3,107 |
| Depreciation of buildings, and other equipment – Amortissement des bâtiments et autre matériel | 28,133 | 1,002 | 4,122 | 15,419 | 2,685 | 4,905 |
| Insurance – Assurance | 12,924 | 473 | 3,600 | 5,950 | 1,991 | 909 |
| Safety and compliance – Sécurité et règlements | 5,553 | 190 | 1,171 | 3,383 | 519 | 290 |
| Other expenses – Autres dépenses | 35,584 | 1,002 | 13,527 | 16,255 | 3,235 | 1,566 |
| Total¹ | 1,479,279 | 62,009 | 436,908 | 691,093 | 198,844 | 90,426 |

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

Table 4.3
Motor Carriers of Freight, 1998: Revenue Equipment Operated by Region, Private Carriers

Tableau 4.3
Transporteurs routiers de marchandises, 1998: Matériel productif en service selon la région, camionnage pour compte propre

| | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Quebec Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|-----------------|---|------------------|-----------------|--------------|--|
| | Number – Nombre | | | Number – Nombre | | |
| Straight Trucks – Camions | | | | | | |
| Owned – Possédés | 4,873 | 166 | 1,765 | 2,101 | 552 | 289 |
| Leased – Loués | 1,711 | 36 | 836 | 515 | 242 | 82 |
| Road Tractors – Tracteurs-routiers | | | | | | |
| Owned – Possédés | 3,375 | 161 | 923 | 1,593 | 464 | 234 |
| Leased – Loués | 1,528 | 7 | 377 | 960 | 91 | 93 |
| Semi-Trailers – Semi-remorques | | | | | | |
| Owned – Possédés | 9,227 | 474 | 1,625 | 4,758 | 1,796 | 574 |
| Leased – Loués | 3,017 | 9 | 1,353 | 1,485 | 82 | 88 |
| Other revenue equipment – Autre matériel productif | | | | | | |
| Owned – Possédés | 731 | - | 373 | 159 | 45 | 154 |
| Leased – Loués | 741 | - | 122 | 241 | 288 | 90 |
| Total | | | | | | |
| Owned – Possédés | 18,206 | 801 | 4,686 | 8,611 | 2,857 | 1,251 |
| Leased – Loués | 6,997 | 52 | 2,688 | 3,201 | 703 | 353 |

Table 4.4
Motor Carriers of Freight, 1998: Annual Distance Travelled
by Straight Trucks and Road Tractors by Region, Private
Carriers

| Province | Straight Trucks Owned and Leased | Kilometres | Average per Straight Truck | Road Tractors Owned and leased | Kilometres | Average per Road Tractor |
|--|----------------------------------|------------|-----------------------------|--|------------|---|
| | Camions possédés et Loués | Kilomètres | Distance moyenne par camion | transporteurs routiers possédés et Loués | Kilomètres | Distance moyenne par transporteur routier |
| | | '000 | | | '000 | |
| Canada | 6,584 | 133,842 | 20,328 | 4,903 | 434,113 | 88,540 |
| Atlantic Region – Région de l'Atlantique | 202 | 3,747 | 18,549 | 168 | 16,056 | 95,570 |
| Quebec – Québec | 2,601 | 37,701 | 14,495 | 1,300 | 130,810 | 100,623 |
| Ontario | 2,616 | 56,568 | 21,624 | 2,553 | 209,437 | 82,036 |
| Prairie Region – Région des Prairies | 794 | 24,517 | 30,878 | 555 | 51,081 | 92,038 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 371 | 11,308 | 30,481 | 327 | 26,729 | 81,741 |

Tableau 4.4
Transporteurs Routiers de marchandises, 1998: Distance annuelle
parcourue par les camions et tracteurs routiers selon la région,
camionnage pour compte propre

Table 4.5
Motor Carriers of Freight, 1998: Fuel Consumption and Cost
by Region, Private Carriers

| Province | Carriers Reporting | Fuel Consumed | Total Cost | Average cost per litre |
|--|--------------------------|--------------------|------------|------------------------|
| | Transporteurs déclarants | Carburant Consommé | Coût total | Coût moyen par litre |
| | (No.-Nbre) | (Litres) '000 | (\$)'000 | (\$) |
| Canada | 396 | 368,939 | 161,579 | 0.44 |
| Atlantic Region – Région de l'Atlantique | 21 | 22,032 | 9,532 | 0.43 |
| Quebec – Québec | 110 | 106,505 | 47,640 | 0.45 |
| Ontario | 178 | 155,299 | 68,553 | 0.44 |
| Prairie Region – Région des Prairies | 58 | 62,424 | 26,284 | 0.42 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 29 | 22,677 | 9,570 | 0.42 |

Tableau 4.5
Transporteurs Routiers de marchandises, 1998: Coût et
consommation en carburant selon la région, camionnage pour
compte propre

5.1 Overview of 1997 and 1998 For-Hire Company Driver Wages and Earnings

By Irwin Bess

5.1.1 Introduction

Driver wages and benefits is an important component of for-hire trucking operations, accounting for almost two-thirds of the wage bill. In 1998, driver compensation accounted for 19% of operating expenses incurred by specialized freight carriers (excluding household goods movers) and 16% of general freight carrier expenses (See figure 5.1.1). And according to a recent Canadian Trucking Human Resources Council study, driver pay and benefits remains a substantial factor in the ability of trucking companies to recruit and retain experienced and qualified drivers.¹

5.1 Un aperçu des salaires et des gains des chauffeurs des entreprises de transport pour compte d'autrui en 1997 et 1998

par Irwin Bess

5.1.1 Introduction

Le salaire et les avantages sociaux des chauffeurs constituent un important élément du budget des entreprises de transport pour compte d'autrui, représentant près des deux tiers de la masse salariale de ce secteur. En 1998, la rémunération des chauffeurs représentait 19 % des dépenses d'exploitation des transporteurs de marchandises spécialisées (à l'exclusion des déménageurs) et 16 % des dépenses des transporteurs de marchandises générales (voir figure 5.1.1). D'après une récente étude du Conseil canadien des ressources humaines en camionnage, la rémunération et les avantages sociaux des chauffeurs demeurent d'importants facteurs qui influent sur la capacité des entreprises de camionnage de recruter et de garder des chauffeurs expérimentés et qualifiés¹.

Figure 5.1.1

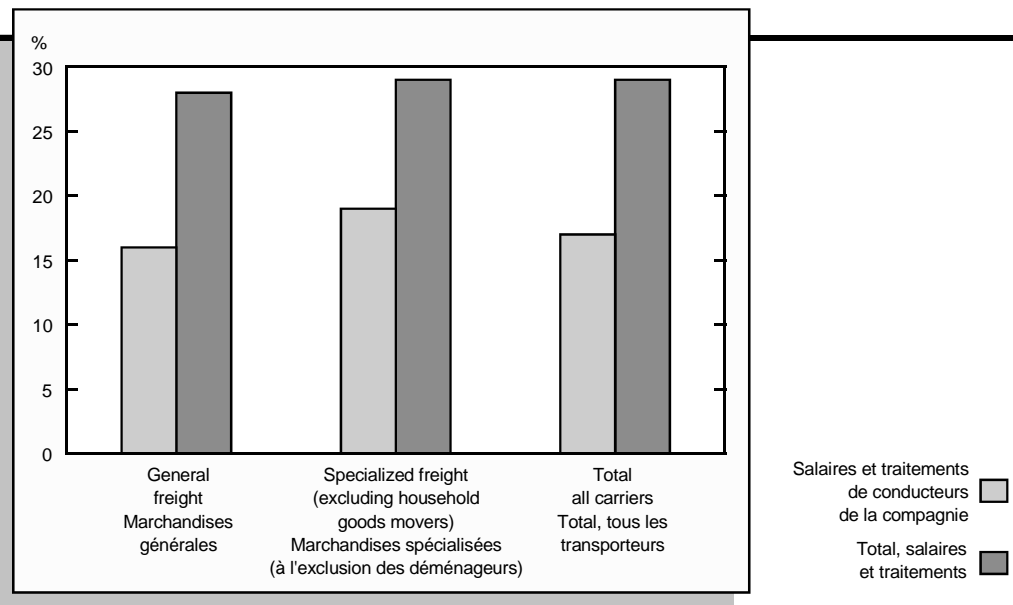
Driver Wages/Salary Share of Operating Expenses, Quarterly Averages, 1998



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey

Figure 5.1.1

Part des dépenses d'exploitation consacrée aux salaires/traitements des chauffeurs, moyennes trimestrielles, 1998



Source: Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

¹ CTHRC (1998) Canadian Trucking Industry Human Resource Challenges and Opportunities – Sector Study Update. Prepared by Trimension Group for Canadian Trucking Human Resources Council.

¹ CTHRC (1998) Canadian Trucking Industry Human Resource Challenges and Opportunities – Sector Study Update. Trimension Group pour Canadian Trucking Human Resources Council.

Prior to 1997, few estimates existed on driver earnings and employment relative to type of activity, region, hours worked, workplace size or union status.² The collection of data on paid worker or employee earnings in the January 1997 Labour Force Survey (LFS) marked the start of a monthly series of earnings data for trucking industry occupations, complementing the long established wages, salary and employment data available from the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey.³

This study presents 1997/1998 LFS earnings estimates for about 85,000 drivers employed by for-hire carriers (companies whose principal business is transportation of goods for a fee) in comparison to drivers employed in private trucking (companies that transport their freight by truck, but whose principal business activity is not trucking) and the overall labour force. Wages and earnings estimated presented in this study exclude owner-operators and self-employed workers.

5.1.2 Driver Earnings and Wage Patterns

Annual Change in Earnings

Just how much did drivers employed in Canada's for-hire trucking industry make during 1998? Company drivers earned an average of \$13.94 per hour or \$685 per week before taxes and other deductions, about 4% more than in 1997 and well beyond the marginal year over year increase in inflation (+0.9%, as measured by the Consumer Price Index). A driver who was employed by a general freight carrier in 1998 earned \$707 per week, about 2% more than drivers employed by specialized freight carriers (\$694) (See figure 5.1.2).

Compared to other workers, for-hire truck drivers earned about 4% more than their counterparts in private trucking (\$658) and exceeded the national average (\$583) for individuals in all occupations and industries.

² L. McKeown and W. Rea (1996) "Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994" Trucking in Canada, 1994. *Statistics Canada*. 53-222-XPB.

³ *Statistics Canada* (1998) Labour Force Update: A New Perspective on Wages. *Summer 1998*, 71-005-XPB.

Avant 1997, il n'existait que peu d'estimations des gains et de l'emploi des chauffeurs selon le genre d'activité, la région, les heures travaillées, la taille du lieu de travail ou le statut syndical². La collecte de données sur les gains des salariés dans le cadre de l'Enquête sur la population active (EPA) de janvier 1997 a marqué le début d'une série mensuelle de données sur les gains des professions de l'industrie du camionnage, qui complétait les données établies de longue date sur les salaires, les traitements et l'emploi recueillies par l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises³.

Cette étude présente les estimations de gains 1997-1998 tirées de l'EPA pour quelque 85 000 chauffeurs employés par des transporteurs pour compte d'autrui (entreprises dont l'activité principale est le transport rémunéré de marchandises), par comparaison aux chauffeurs du secteur des transporteurs privés (entreprises qui transportent leurs marchandises par camion, mais dont le camionnage n'est pas l'activité principale) et à l'ensemble de la population active. Les estimations des salaires et des gains présentées ici excluent les propriétaires-exploitants et les travailleurs autonomes.

5.1.2 Schémas de rémunération des chauffeurs

Variation annuelle des gains

Quels ont été au juste les gains des chauffeurs de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui en 1998? Les chauffeurs ont gagné en moyenne 13,94 \$ par heure ou 685 \$ par semaine avant impôts et autres déductions, soit environ 4 % de plus qu'en 1997 et bien au-delà de la hausse annuelle minime de l'inflation (+0,9 %, d'après l'Indice des prix à la consommation). Un chauffeur travaillant pour un transporteur de marchandises générales gagnait 707 \$ par semaine en 1998, soit environ 2 % de plus qu'un chauffeur employé par un transporteur de marchandises spécialisées (694 \$) (voir figure 5.1.2).

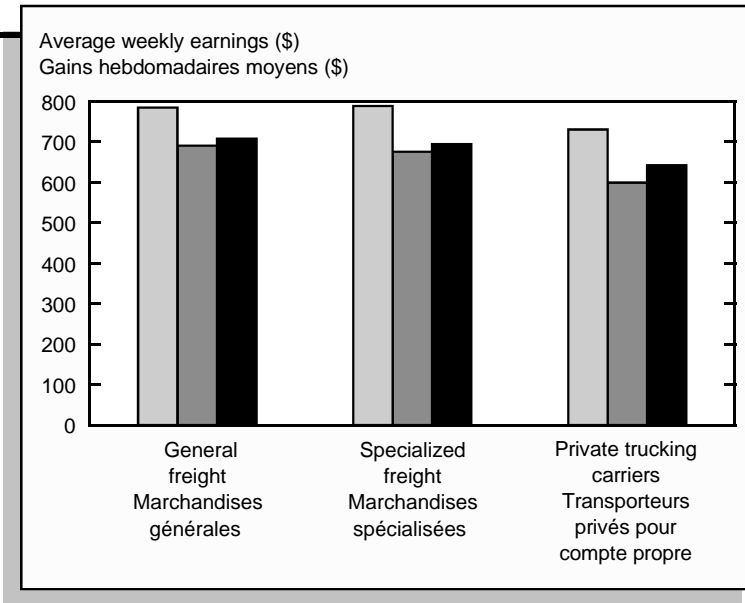
Comparativement aux autres travailleurs, les chauffeurs de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui avaient des gains qui dépassaient de près de 4 % ceux des chauffeurs employés par des transporteurs privés (658\$) et qui se situaient au-dessus de la moyenne nationale des travailleurs de toutes les professions et de toutes les branches d'activité (583 \$).

² L. McKeown et W. Rea (1996) «Les voies du changement : l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1988-1994», dans *le camionnage au Canada au catalogue*, *Statistique Canada* 53-222-XPB.

³ *Statistique Canada* (1998) «Une nouvelle perspective sur les salaires», dans *le point sur la population active*, Été 1998 71-005-XPB.

Figure 5.1.2

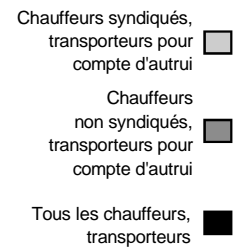
Average Weekly Earnings by Industry Segment, 1998



Source: Labour Force Survey, 1998

Figure 5.1.2

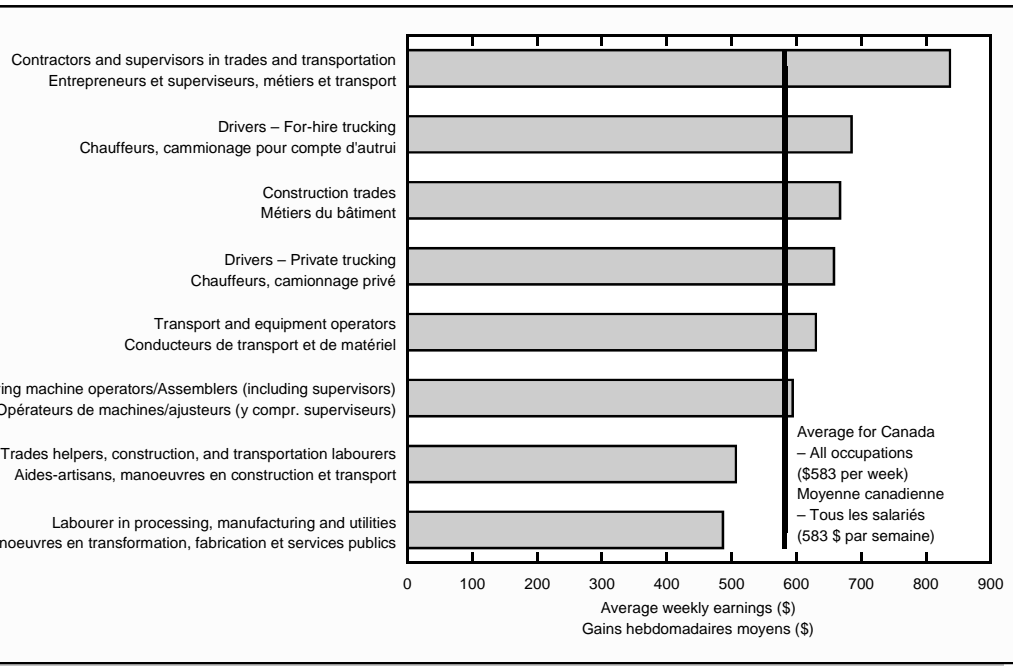
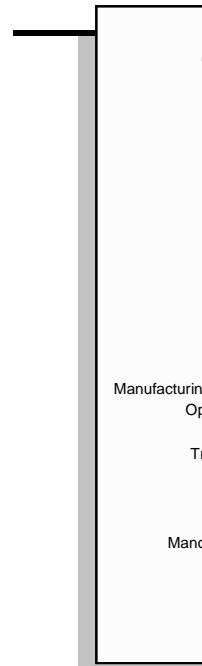
Gains hebdomadaires moyens selon le secteur d'activité, 1998



Source : Enquête sur la population active, 1998

Figure 5.1.3

Average Weekly Earnings in Trades and Manufacturing Related Occupations, 1998



Source: Labour Force Survey, 1998

Source : Enquête sur la population active, 1998

Hours and Earnings

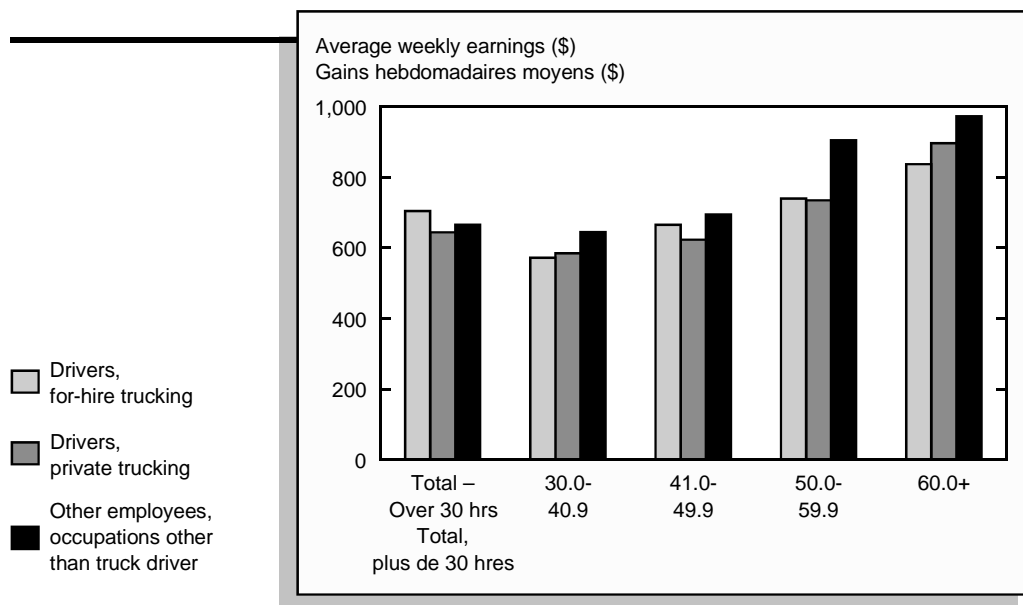
The number of hours typically on duty each week had an impact on earnings. For-hire company drivers working a 30 to 40 hour work week grossed \$572 per week on average in 1998, up 2% from 1997 (\$563). Drivers who were typically working between 41 and 49 hours per week in 1998 earned \$666 per week or about 7% more than they were paid in 1997 (\$621). Drivers working between 50 to 59 hours experienced a modest 2% annual increase in earnings during the year (\$740) (See figure 5.1.4). Not surprisingly, the highest weekly earnings were reserved for the one in three for-hire company drivers who were typically logging 60 hours or more in 1998. Weekly earnings for these drivers increased 5% over 1997 levels to \$837 per week or \$43,500 a year – assuming year-round work.⁴

Heures et gains

Le nombre d'heures hebdomadaires travaillées influe évidemment sur les gains. Les chauffeurs des entreprises de transport pour compte d'autrui qui font des semaines de 30 à 40 heures de travail ont gagné en moyenne une rémunération brute de 572 \$ par semaine en 1998, ce qui représentait 2 % de plus qu'en 1997 (563 \$). Les chauffeurs qui travaillaient ordinairement entre 41 et 49 heures par semaine ont gagné 666 \$ par semaine, en 1998 soit environ 7 % de plus qu'en 1997 (621 \$). Les chauffeurs qui ont fait entre 50 et 59 heures de travail par semaine n'ont eu qu'une modeste hausse annuelle de 2 % dans l'année (740 \$) (voir figure 5.1.4). Fait qui ne surprend guère, les gains hebdomadaires les plus élevés ont été réalisés par le tiers de chauffeurs qui ont travaillé 60 heures ou plus par semaine en 1998 : leurs gains ont augmenté de 5 % par rapport à 1997 pour atteindre 837 \$ par semaine ou 43 500 \$ par an, en supposant qu'ils ont travaillé toute l'année⁴.

Figure 5.1.4

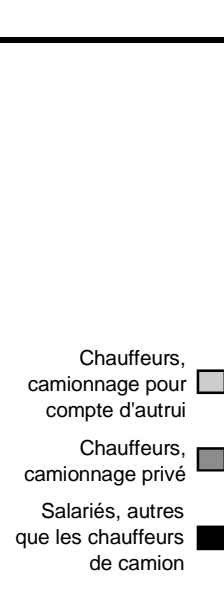
Average Weekly Earnings by Hours Worked per Week, 1998



Source: Labour Force Survey, 1998

Figure 5.1.4

Gains hebdomadaires moyens selon les heures travaillées par semaine, 1998



Source : Enquête sur la population active, 1998

Earnings and Union Coverage

Similar to occupations in other industries, unionized drivers tended to earn more in 1998 than drivers who were not covered by a collective agreement. Although just under one-in-five for-hire truck drivers were unionized in 1998, they earned 15% more than for-hire drivers who were not. The weekly earnings of unionized drivers reporting a work week of 60 hours or more averaged \$898

⁴ Drivers working 60 or more hours in private trucking made 7% more, on average, or \$897 per week.

Gains et syndicalisation

Comme dans les autres industries, les chauffeurs syndiqués ont eu tendance à gagner davantage en 1998 que les chauffeurs non syndiqués. Même si un peu moins d'un chauffeur sur cinq de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui était syndiqué en 1998, les chauffeurs syndiqués gagnaient 15 % de plus que ceux qui ne l'étaient pas. Les gains hebdomadaires des chauffeurs syndiqués qui ont déclaré des semaines de travail de

⁴ Les chauffeurs qui ont travaillé 60 heures ou plus pour des transporteurs privés ont gagné en moyenne 7 % de plus (897 \$ par semaine).

(\$46,700 per year), about 27% less than the \$1,100 (\$59,200 per year) recorded for unionized workers in other occupations.

Workplace size and weekly earnings

For-hire drivers working at locations or workplaces with many employees tended to earn more per hour than drivers employed at smaller establishments.⁵ Full-time company drivers regularly reporting to workplaces with 100 or more employees earned 11% more on average per hour worked than drivers at workplaces with less than 20 people (See figure 5.1.5).

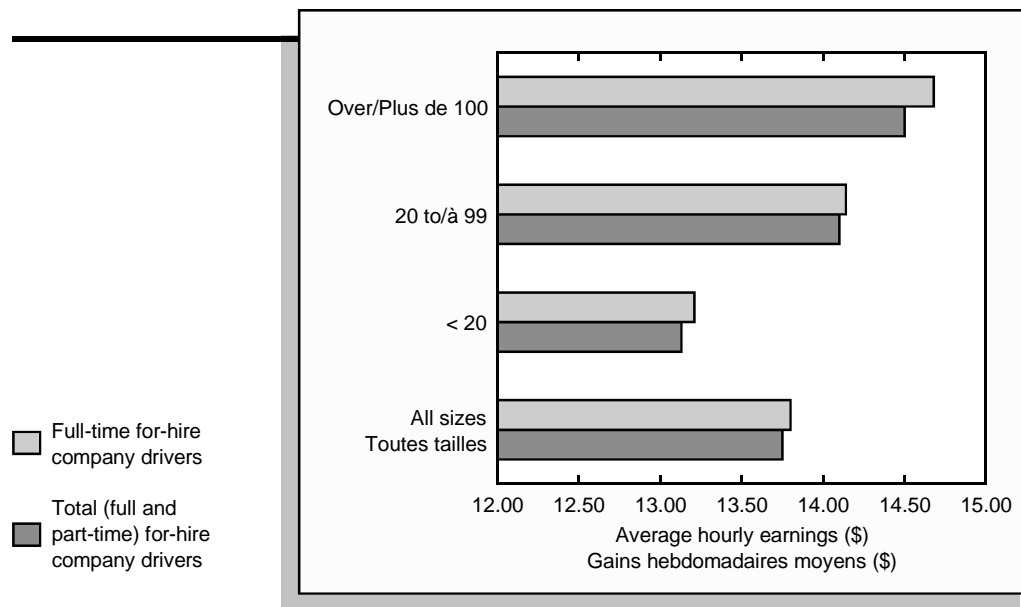
60 heures ou plus ont atteint en moyenne 898 \$ (46 700 \$ par an), soit près de 27 % de moins que les 1 100 \$ (59 200 \$ par an) enregistrés par les travailleurs syndiqués des autres professions.

Taille du lieu de travail et gains hebdomadaires

Les chauffeurs des entreprises de transport pour compte d'autrui qui travaillaient à des endroits ou des lieux de travail comptant beaucoup d'employés avaient tendance à gagner davantage à l'heure que les chauffeurs attachés à des lieux de travail plus petits⁵. Les chauffeurs à temps plein qui travaillaient à des endroits comptant 100 employés ou plus ont gagné en moyenne 11 % de plus par heure que les chauffeurs des établissements ayant moins de 20 travailleurs (voir figure 5.1.5).

Figure 5.1.5

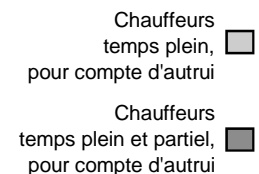
Average For-hire Driver Hourly Wage by Size of Workplace



Source: Labour Force Survey, 1998

Figure 5.1.5

Salaires horaires moyens des chauffeurs pour compte d'autrui, selon la taille du lieu de travail



Source: Enquête sur la population active, 1998

Provincial For-Hire Driver Wage Distribution

Provincially, for-hire company drivers' place of residence mirrored that of the labour force in general: about 35% lived in Ontario, 25% in Quebec, 14% in Alberta and 9% in British Columbia. Combined, the Atlantic provinces of Newfoundland, New Brunswick, Prince Edward Island and Nova Scotia were home to 8% of the countries for-hire drivers. A smaller proportion of drivers were housed in Manitoba (5%) and Saskatchewan (4%).

⁵ The Labour Force Survey collects information on the number of people at the respondents' location of work. Data by firm size (employees at all locations of the employer) became available only in January 1998.

Répartition provinciale des chauffeurs

À l'échelle provinciale, la répartition des chauffeurs de l'industrie du transport pour compte d'autrui selon le lieu de résidence était semblable à celle de l'ensemble de la population active : environ 35 % vivaient en Ontario, 25 % au Québec, 14 % en Alberta, 9 % en Colombie-Britannique et 8 % dans les provinces de l'Atlantique (Terre-Neuve, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse). Relativement peu de chauffeurs vivaient au Manitoba (5 %) et en Saskatchewan (4 %).

⁵ L'Enquête sur la population active permet de recueillir des renseignements sur le nombre de personnes au lieu de travail des répondants. Ce n'est qu'en janvier 1998 que nous avons eu accès à la répartition des données selon la taille de l'entreprise (nombre d'employés à tous les lieux de travail de l'employeur).

The highest weekly earnings in 1998 were recorded by for-hire company drivers living in British Columbia (\$771), followed by Alberta (\$769) and Ontario (\$745). Among the lowest earnings, were drivers residing in Manitoba (\$629) and New Brunswick (\$560) (See figure 5.1.6).

Comparing the four provinces with the largest number of for-hire company drivers (Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia), the gap between general freight and specialized truck driver pay was largest in British Columbia. At an average of \$824 per week, British Columbia based specialized freight drivers were among the highest paid drivers in the country, earning about 11% more than their counterparts in general freight trucking. The earnings gap was much narrower in Québec, where general freight drivers were paid an average of \$648 per week compared to \$620 among specialized carriers (\$824). General freight drivers residing in Ontario (\$750) and Alberta (\$767) posted weekly earnings very similar to that of drivers who were driving trucks for specialized freight carriers (Ontario - \$733, Alberta - \$771).

Les gains hebdomadaires les plus élevés en 1998 ont été enregistrés par les chauffeurs de la Colombie-Britannique (771 \$), suivis de ceux de l'Alberta (769 \$) et de l'Ontario (745 \$). Les moins rémunérés étaient ceux du Manitoba (629 \$) et du Nouveau-Brunswick (560 \$) (voir figure 5.1.6).

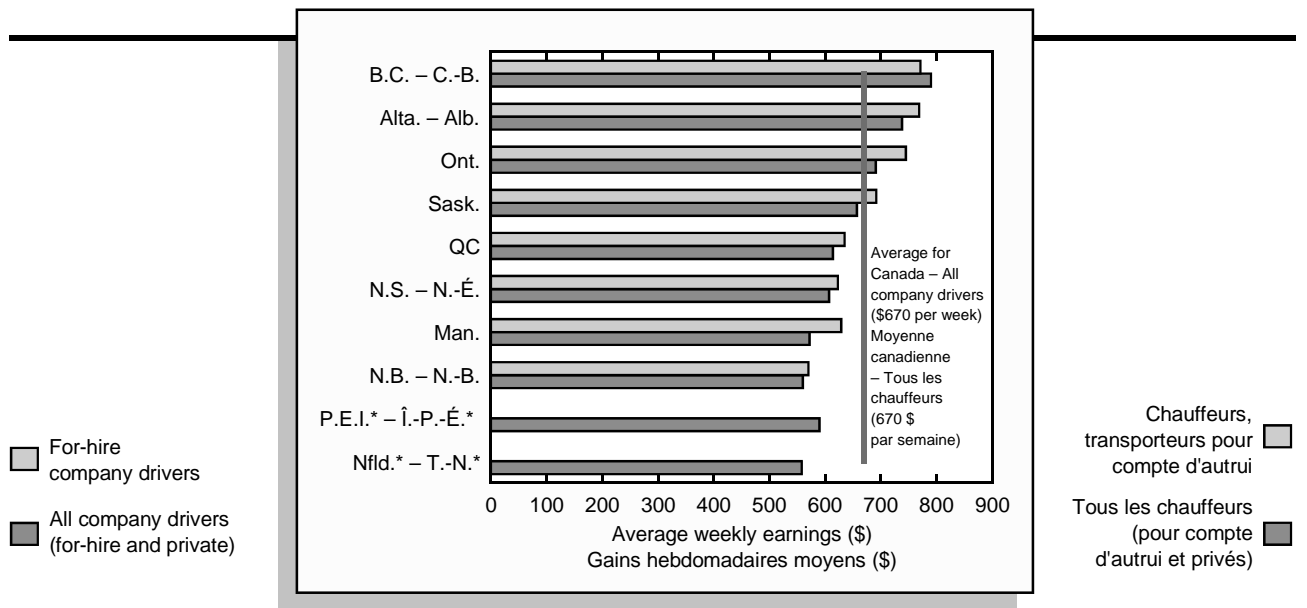
Une comparaison des quatre provinces comptant le plus grand nombre de chauffeurs de l'industrie du transport pour compte d'autrui (Ontario, Québec, Alberta et Colombie-Britannique) révèle que l'écart entre chauffeurs s'occupant de marchandises générales et de marchandises spécialisées était le plus élevé en Colombie-Britannique. Avec une moyenne de 824 \$ par semaine, les chauffeurs des entreprises de transport de marchandises spécialisées basés en Colombie-Britannique se classaient parmi les mieux rémunérés du pays, gagnant environ 11 % de plus que leurs camarades du secteur des marchandises générales. L'écart entre les gains était le moins élevé au Québec, où les chauffeurs s'occupant de marchandises générales étaient payés en moyenne 648 \$ par semaine par rapport à 620 \$ pour les chauffeurs des transporteurs spécialisés (824\$). Les chauffeurs des entreprises de transport de marchandises générales de l'Ontario (750 \$) et de l'Alberta (767 \$) avaient des gains hebdomadaires très proches de ceux des chauffeurs des transporteurs de marchandises spécialisées (Ontario 733 \$; Alberta 771 \$).

Figure 5.1.6

Figure 5.1.6

Average Weekly Earnings by Province, 1998

Gains hebdomadaires moyens selon la province, 1998



* For-hire company driver weekly earnings were suppressed due to high sampling variability associated with these estimates.
Source: Labour Force Survey

* Les gains hebdomadaires des chauffeurs de transporteurs pour compte d'autrui ont été supprimés à cause de la forte variabilité des estimations
Source: Enquête sur la population active

Table 5.1.1
Average Weekly Earnings - Full-time Drivers, Canada and Provinces, all industries - 1997 and 1998 by quarter

Tableau 5.1.1
Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs à plein temps de toutes les industries, Canada et provinces, 1997 et 1998 par trimestre

| Year and Quarter | Canada | Nfld. | P.E.I. | N.S. | N.B. | Qué. | Ont. | Man. | Sask. | Alta. | B.C. |
|--------------------|--------|-------|----------|-------|-------|------|------|------|-------|-------|-------|
| Année et trimestre | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.-B. | | | | | Alb. | C.-B. |
| | \$ | | | | | | | | | | |
| 1997 - I | 645 | * | * | 533 | 602 | 582 | 658 | 678 | 673 | 696 | 723 |
| 1997 - II | 640 | * | * | 522 | 572 | 566 | 663 | 637 | 664 | 702 | 731 |
| 1997 - III | 647 | * | * | 583 | 566 | 573 | 671 | 630 | 649 | 676 | 762 |
| 1997 - IV | 676 | * | * | 554 | 575 | 604 | 713 | 585 | 641 | 718 | 789 |
| 1998 - I | 688 | * | * | 590 | 562 | 643 | 701 | 596 | 647 | 760 | 808 |
| 1998 - II | 669 | * | * | 614 | 547 | 614 | 701 | 575 | 648 | 708 | 798 |
| 1998 - III | 658 | * | * | 597 | 549 | 602 | 686 | 565 | 630 | 739 | 768 |
| 1998 - IV | 666 | * | * | 627 | 583 | 597 | 677 | 554 | 702 | 745 | 785 |

* Suppressed data due to high sampling variability associated with these estimates. – Données supprimées à cause de la forte variabilité des estimations.

Table 5.1.2
Average Weekly Earnings - Full-time Drivers, Canada and Region, all industries - 1997 and 1998 by union status

Tableau 5.1.2
Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs à plein temps de toutes les industries selon le statut syndical, Canada et régions, 1997 et 1998

| Year and Quarter | Canada | Atlantic Region | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia (excluding territories) |
|--------------------------------------|--------|------------------------|--------|---------|----------|--|
| Année et trimestre | | Région de l'Atlantique | | | | Colombie-Britannique (territoires non compris) |
| | \$ | | | | | |
| Unionized – Syndiqués | | | | | | |
| 1997 - I | 716 | 645 | 662 | 734 | 703 | 829 |
| 1997 - II | 716 | 623 | 664 | 724 | 686 | 850 |
| 1997 - III | 742 | 626 | 654 | 773 | 737 | 827 |
| 1997 - IV | 770 | 626 | 676 | 804 | 722 | 892 |
| 1998 - I | 752 | 604 | 676 | 770 | 736 | 841 |
| 1998 - II | 746 | 574 | 693 | 773 | 740 | 852 |
| 1998 - III | 743 | 617 | 693 | 753 | 737 | 833 |
| 1998 - IV | 745 | 678 | 659 | 746 | 809 | 808 |
| Non-Unionized – Non syndiqués | | | | | | |
| 1997 - I | 622 | 523 | 558 | 627 | 681 | 668 |
| 1997 - II | 620 | 536 | 533 | 647 | 664 | 673 |
| 1997 - III | 614 | 550 | 535 | 636 | 637 | 723 |
| 1997 - IV | 639 | 569 | 572 | 671 | 633 | 713 |
| 1998 - I | 664 | 572 | 633 | 663 | 653 | 784 |
| 1998 - II | 640 | 567 | 591 | 658 | 627 | 777 |
| 1998 - III | 630 | 546 | 576 | 657 | 623 | 724 |
| 1998 - IV | 643 | 597 | 585 | 654 | 630 | 770 |

Table 5.1.3
Average Weekly Earnings - Full-time Drivers, For-Hire Trucking 1997 and 1998 by Canada and Region

| Year and Quarter Année et trimestre | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|--------|---|--------|---------|----------|--|
| | \$ | | | | | |
| 1997 - I | 668 | 621 | 570 | 691 | 722 | 751 |
| 1997 - II | 652 | 589 | 548 | 676 | 699 | 716 |
| 1997 - III | 670 | 596 | 569 | 689 | 678 | 784 |
| 1997 - IV | 704 | 596 | 615 | 740 | 684 | 818 |
| 1998 - I | 706 | 593 | 656 | 717 | 711 | 817 |
| 1998 - II | 714 | 624 | 632 | 756 | 716 | 797 |
| 1998 - III | 708 | 571 | 646 | 768 | 686 | 752 |
| 1998 - IV | 682 | 621 | 607 | 739 | 673 | 718 |

Tableau 5.1.3
Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs à plein temps, camionnage pour compte d'autrui, Canada et régions, 1997 et 1998

Table 5.1.4
Average Weekly Earnings - Truck Drivers in Private Trucking 1997 and 1998 by Canada and Region

| Year and Quarter Année et trimestre | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|--------|---|--------|---------|----------|--|
| | \$ | | | | | |
| 1997 - I | 621 | 498 | 595 | 623 | 611 | 701 |
| 1997 - II | 628 | 528 | 581 | 650 | 607 | 746 |
| 1997 - III | 625 | 538 | 575 | 654 | 619 | 739 |
| 1997 - IV | 651 | 558 | 596 | 687 | 605 | 765 |
| 1998 - I | 670 | 565 | 630 | 685 | 612 | 802 |
| 1998 - II | 631 | 536 | 601 | 655 | 563 | 799 |
| 1998 - III | 616 | 548 | 567 | 622 | 596 | 786 |
| 1998 - IV | 650 | 593 | 586 | 624 | 659 | 840 |

Tableau 5.1.4
Gains hebdomadaires moyens des chauffeurs de camions des transporteurs privés, Canada et régions, 1997 et 1998

5.1.3 Data sources and definitions

1991 Standard Occupational Classification

Unless otherwise noted, the occupation considered in this study is truck driver (code H711), defined in accordance with the 1991 Standard Occupational Classification (SOC 1991), which excludes delivery drivers, fire-fighters, snowplow, road oiler, waste and public works maintenance equipment operators. The advantage of the SOC 1991 is its representative coverage of the activities and job characteristics of truck drivers in the freight trucking industry. Persons employed in this occupation are primarily concerned with transporting goods and materials over urban, interurban, provincial or international routes.

5.1.3 Source des données et définitions

Classification type des professions de 1991

À moins d'indication contraire, la profession examinée dans la présente étude est celle de chauffeur de camion (code H711), définie selon la Classification type des professions de 1991 (CTP 1991), qui exclut les conducteurs-livreurs, les pompiers et les conducteurs de chasse-neige, d'épanduses, de camions à ordures et d'engins de travaux publics. L'avantage de la CTP 1991 est qu'elle représente bien les activités et les caractéristiques d'emploi des chauffeurs de camion de l'industrie du transport de marchandises. Les personnes exerçant cette profession s'occupent principalement du transport de marchandises et de matériaux sur les routes urbaines, interurbaines, provinciales ou internationales.

Labour Force Survey (LFS)

The Labour Force Survey is a monthly household survey of a sample of about 53,000 households representative of the civilian, non-institutionalized population 15 years or older in the 10 provinces. Excluded are residents of the Yukon, Northwest Territories and Nunavut, as well as persons living on Indian reserves, full-time members of the Canadian Armed Forces and inmates of institutions. The 1998 estimates of the entire truck driver population are based on LFS data collected from an average of 1,100 respondents during each month representing 230,000 drivers. About 630 of these respondents represent truck drivers in NAICS industry 484 – Truck Transportation – for-hire trucking. Approximate estimates of the degree of sampling variability expressed as coefficients of variation are provided in table 5.1.5.

Employment estimates from the LFS include detailed breakdowns by demographic characteristics, industry and occupation, job tenure, and usual and actual hours worked. The LFS incorporates questions permitting analysis of many topical issues, such as involuntary part-time employment, multiple job-holding, and absence from work. Since January 1997, it has also provided monthly information on the wages and union status of employees

Enquête sur la population active (EPA)

L'Enquête sur la population active est une enquête-ménage mensuelle portant sur un échantillon d'environ 53 000 ménages représentatifs de la population civile non institutionnelle de 15 ans et plus dans les 10 provinces. Sont exclus les habitants du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, ainsi que les personnes vivant dans les réserves indiennes, les membres à plein temps des Forces armées canadiennes et les pensionnaires d'institutions. Les estimations de la population des chauffeurs de camions en 1998 sont basées sur des données de l'EPA recueillies tous les mois auprès d'une moyenne de 1 100 répondants représentant 230 000 chauffeurs. Environ 630 de ces répondants représentent des chauffeurs de camion de l'industrie SCIAN 484 (transport par camion, camionnage pour compte d'autrui). Le tableau 5.1.5 présente des estimations approximatives du degré de variabilité de l'échantillonnage, exprimées sous forme de coefficients de variation.

Les estimations d'emploi tirées de l'EPA comprennent des ventilations détaillées par caractéristiques démographiques, industrie et profession, ancienneté et heures de travail normales et réelles. L'EPA comprend des questions permettant d'analyser de nombreux sujets, comme l'emploi à temps partiel imposé, le cumul des emplois et l'absence du travail. Depuis janvier 1997, l'Enquête fournit également des renseignements mensuels sur le salaire et le statut syndical des employés (y compris les

Table 5.1.5
Sample sizes and CVs for estimated number of truck drivers by province, 1998

| Province | LFS Estimated Total Number of Company Drivers (For-hire + private) | Approximate LFS C.V. Total Company Driver Estimates (For-hire + private) | LFS Estimated Number of For-Hire Company Drivers | Approximate LFS C.V. For-Hire Company Driver Estimates |
|--|--|---|---|--|
| | Estimation EPA du nombre total de chauffeurs des transporteurs (pour compte d'autrui + privés) | C.V. EPA approximatif des estimations du nombre total de chauffeurs des transporteurs (pour compte d'autrui + privés) | Estimation EPA du nombre de chauffeurs des transporteurs pour compte d'autrui | C.V. EPA approximatif des estimations du nombre de chauffeurs des transporteurs pour compte d'autrui |
| | '000 | | '000 | |
| Newfoundland – Terre-Neuve | 2.3 | B | 0.8 | B |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard | 1.0 | A | 0.4 | B |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 5.7 | A | 2.6 | A |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick | 6.6 | A | 3.1 | A |
| Quebec – Québec | 46.2 | A | 21.2 | A |
| Ontario | 65.6 | A | 30.0 | A |
| Manitoba | 7.4 | A | 4.0 | A |
| Saskatchewan | 5.9 | A | 3.3 | A |
| Alberta | 21.5 | A | 11.5 | A |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 18.3 | A | 8.0 | A |
| CANADA | 180.4 | A | 84.9 | A |

A = Estimates have low coefficients of variation in the range of 0.0% to 16.5%. – Les estimations ont des coefficients de variation bas (entre 0,0 % et 16,5 %).

B = Estimates have high coefficients of variation in the range of 16.6% to 33.3% and should be used with caution due to high levels of error. – À cause de leurs coefficients de variation élevés (16,6 % à 33,3 %), les estimations devraient être utilisées avec prudence (niveaux d'erreur élevés).

C = Estimates with very high coefficients of variation in excess of 33.3%. Conclusions based on these data will be unreliable, and most likely invalid. – Estimations présentant des coefficients de variation très élevés (plus de 33,3 %). Les conclusions fondées sur ces données manquent de fiabilité et sont très probablement erronées.

(including company truck drivers), as well as the number of employees at their workplace and the temporary to permanent nature of their job.

Motor Carriers of Freight (MCF) Survey

The data from the MCF survey used in this study are taken from 1998 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey (QMCF) of for-hire carriers having operating revenues of \$1 million and over. Data for owner operators are not included in this study. The QMCF sampled between 713 and 756 companies with \$1 million or more in annual operating revenues during each quarter of 1998, representing approximately 2,300 companies.

Definitions

For-hire carrier: refers to any carrier which undertakes the transport of goods by truck for compensation.

Full-time employment: Consists of persons who usually work 30 hours or more per week at their main or only job. Part-time employment consists of persons who usually work less than 30 hours per week at their main or only job.

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

Paid Worker (employee): Refers to individuals who work as employees of a firm or business, or those who work for a local, provincial or federal agency, crown corporation, public establishment, or hospital.

Private carriers: refer to a company whose principal business is not trucking but maintains and operates its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

Usual hours worked: Usual hours for employees refers to their normal paid or contract hours, not counting any overtime.

Wages: The LFS began collecting information on usual wages or salaries of employees at their main occupation in January 1997. Respondents are asked to report their wage/salary before taxes and other deductions but include tips, commissions and bonuses. Weekly and hourly wages/salary are calculated in conjunction with usual paid hours per week. Average hourly wages, average weekly wages, and wage distributions can be cross-tabulated by other characteristics such as age, sex, education, occupation and union status.

Workplace size: Refers to the number of employees at the location of employment (i.e., building or terminal) according to the following size groups: less than 20, 20 to 99, 100 to 500. The LFS concept of location of employment approximates the establishment concept used by many Statistics Canada business surveys.

chauffeurs des entreprises de camionnage) ainsi que sur le nombre d'employés au lieu de travail et sur la nature temporaire ou permanente de l'emploi.

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM)

Les données de l'ETRM utilisées dans la présente étude sont tirées de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1998, effectuée auprès des transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus. Les données des propriétaires-exploitants ont été exclues de l'étude. L'Enquête trimestrielle a porté sur un échantillon de 713 à 756 sociétés, représentant un univers de 2 300 entreprises ayant eu des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus au cours de chacun des trimestres de 1998.

Définitions

Transporteur pour compte d'autrui : Tout transporteur qui assure le transport de marchandises par camion contre rémunération.

Emploi à temps plein : Travail d'une personne qui consacre ordinairement 30 heures ou plus par semaine à son seul ou principal emploi. L'emploi à temps partiel est le travail d'une personne qui consacre ordinairement moins de 30 heures par semaine à son seul ou principal emploi.

Propriétaire-exploitant : Personne qui possède ou loue à bail un ou plusieurs tracteurs routiers et qui offre des services de transport à contrat à des transporteurs pour compte d'autrui ou privés.

Salarié (employé) : Personne à l'emploi d'une société ou d'une entreprise, d'un organisme local, provincial ou fédéral, d'une société d'État, d'un établissement public ou d'un hôpital.

Transporteur privé (ou transporteur pour compte propre) : Société dont le camionnage n'est pas l'activité principale, qui exploite son propre parc de véhicules (en propriété ou à bail) pour transporter ses propres marchandises.

Heures normales travaillées : Pour un employé, heures normales rémunérées ou travaillées à contrat, exclusion faite des heures supplémentaires.

Salaire : Statistique Canada a commencé en janvier 1997, dans le cadre de l'EPA, à recueillir des renseignements sur les salaires ou traitements ordinaires des employés dans leur principale profession. On demande aux répondants de déclarer leur salaire/traitement avant impôts et autres déductions, mais en incluant les pourboires, commissions et bonis. Le salaire/traitement hebdomadaire et horaire est calculé à partir des heures normales rémunérées par semaine. Le salaire horaire moyen, le salaire hebdomadaire moyen et la répartition des salaires peuvent être représentés en fonction d'autres caractéristiques, telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, la profession et le statut syndical.

Taille du lieu de travail : Nombre d'employés au lieu de travail (c'est-à-dire dans l'immeuble ou le terminus) d'après les tranches suivantes : moins de 20, 20 à 99, 100 à 500. La notion de lieu d'emploi de l'EPA est semblable à celle de l'établissement, qui est utilisée dans de nombreuses enquêtes-entreprises de Statistique Canada.

5.2 New Time Series on For-hire Trucking

By Yves Gauthier

5.2.1 Introduction

The Transportation Division has made several methodological changes to the *For-Hire Trucking Survey (FHT) (origin-destination)* in the last few years in an effort to continue improving the quality of the information that it distributes. Some of the more important changes were a change to the sample frame in Statistics Canada's Business Register in 1996 and the differentiation made between local and long distance trucking carriers as a result of the introduction of the new North American Industry Classification System (NAICS)¹ for reference year 1997. All these changes resulted in a break in the chronological series derived from the FHT survey.

Note to readers

As this new method applies to a subset of the population covered in the regular FHS, the statistics derived by this method must not be interpreted as a measurement of the For-Hire Trucking industry but rather as a description of the trends of the different variables being studied. The carriers who constitute the subset in the years covered by this article represented a considerable portion of the industry. During this period, they accounted, on average, for 80% of the revenues and 70% of the for-hire trucking industry tonnage carried.² The relative stability in the growth of the number of companies in the subset assures us of the accuracy of the estimated statistics. (See Figure 5.2.1).

It should be mentioned that time series are useful, if not essential, for high-quality analyses produced by various groups of researchers. The Transportation Division is aware that analysts primarily look for data whose consistency, comparability and quality are constant over time. We, therefore, tackled this problem to meet the ever-growing needs of users for current and accurate data.

Thus, we produced a new series of estimates, consistent over time, for the for-hire trucking activity that would identify key trends.

The primary purpose of this article is to present a new time series data and to demonstrate its analytical potential and not to provide a detailed analysis of these data. The analysis in section 5.2.4 will deal primarily with the trends of major variables dealing with domestic and transborder traffic.

5.2.2 Production

We had to build this new time series with a view of eliminating or, at least, diminishing the effects due to

¹ For more details on the impact of this new classification on the FHT survey, please refer to the special article that appeared in *Statistics Canada's Trucking in Canada, 1997, chapter 5, catalogue No. 53-222-XPB*.

² The percentages represent the ratio between the value obtained for the subset and that produced for the FHT survey.

5.2 Nouvelle série chronologique sur le transport routier pour compte d'autrui

par Yves Gauthier

5.2.1 Introduction

La Division des transports, dans un souci constant d'améliorer la qualité de l'information qu'elle diffuse, a apporté plusieurs changements méthodologiques à l'*Enquête sur le transport routier de marchandises (origine-destination) pour compte d'autrui (TRMCA)* au cours des dernières années. Parmi ces changements, les plus importants furent le changement de base de sondage au Registre des entreprises de Statistique Canada en 1996 et la distinction faite entre les transporteurs routiers locaux et de longues distances suite à l'introduction du nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)¹ pour l'année de référence 1997. Tous ces changements ont produit des cassures dans la série chronologique dérivée de l'enquête TRMCA.

Note aux lecteurs

Comme cette nouvelle méthode s'applique à un sous-ensemble de la population couverte par l'enquête TRMCA régulière, les statistiques dérivées par cette méthode ne doivent pas être interprétées comme une mesure de niveau pour l'industrie du camionnage pour compte d'autrui mais plutôt pour décrire les tendances des différentes variables à l'étude. Les transporteurs qui forment le sous-ensemble pour les années couvertes par cet article, représentaient une part importante de l'industrie. Au cours de la période, ils comptaient en moyenne pour 80 % des recettes et 70 % du tonnage transporté par l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.² La relative stabilité de la croissance du nombre de compagnies incluses dans le sous-ensemble peut nous rassurer quant à la précision des statistiques estimées. (Voir figure 5.2.1).

Il convient de mentionner que les séries chronologiques sont utiles, voire nécessaires aux analyses de qualité produites par divers groupes de chercheurs. La Division des transports est consciente que les analystes recherchent avant tout des données dont la cohérence, la comparabilité et la qualité sont constantes dans le temps. Dans notre souci de répondre aux besoins toujours grandissant des utilisateurs pour des données actuelles et précises, nous nous sommes donc penchés sur ce problème.

C'est dans cette optique que nous avons produit une nouvelle série, cohérente dans le temps, des estimations de l'activité du camionnage pour compte d'autrui qui puisse dégager les tendances principales.

Le but principal de cet article est de présenter la nouvelle série chronologique de données et d'en démontrer le potentiel analytique et non pas de fournir une analyse détaillée de ces données. L'analyse présentée à la section 5.2.4 portera principalement sur les tendances des variables importantes en rapport au trafic intérieur et transfrontalier.

5.2.2 Élaboration

L'élimination, ou à tout le moins la réduction, des effets des changements méthodologiques et la cohérence des estimées à

¹ Pour plus de détails sur l'impact de cette nouvelle classification sur l'enquête TRMCA, veuillez vous référer à l'article spécial paru dans *Statistique Canada, Le camionnage au Canada, 1997, chapitre 5, No53-222-XPB au catalogue*.

² Les pourcentages représentent le ratio entre la valeur obtenue dans le sous-ensemble et celle produite pour l'enquête TRMCA.

changes in methodology and maintaining the consistency of estimates over time.

The change in the sample frame in 1996 caused a break in the data series of the FHT survey which is impossible to quantify or even to correct. That is why we needed to create a homogeneous estimate domain that would be comparable and consistent over time. The introduction of NAICS for reference year 1997 provided us with the framework for this new domain.

travers le temps furent les prémisses à partir desquelles nous dûmes bâtir cette nouvelle série chronologique.

Le changement de base de sondage en 1996 a créé une cassure dans la série de données de l'enquête TRMCA qu'il est impossible de quantifier ou même de corriger. C'est pourquoi nous devons créer un domaine d'estimation homogène qui soit comparable et cohérent à travers le temps. L'introduction du SCIAN pour l'année de référence 1997 nous a fourni le cadre de ce nouveau domaine.

Figure 5.2.1

Number of Companies Included in the Subset

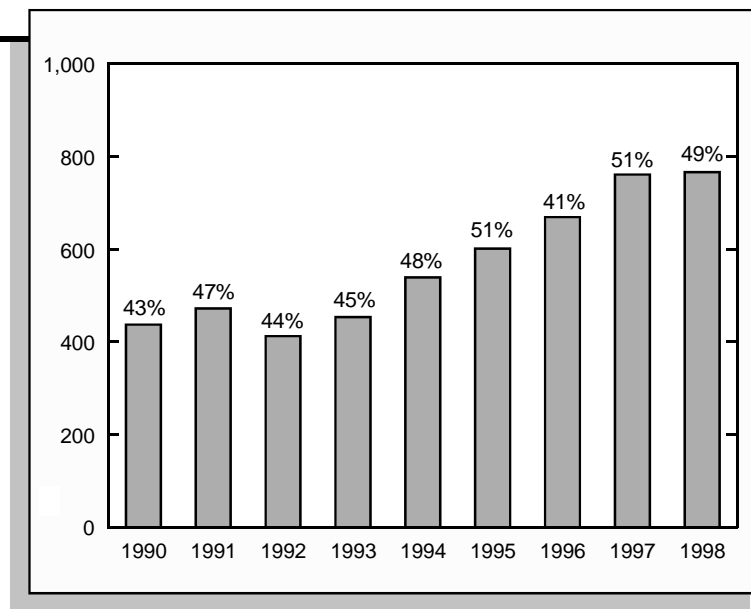


Figure 5.2.1

Nombre de compagnies incluses dans le sous-ensemble

The percentage represents the proportion of trucking companies in the subset compared to the FHT Survey.

Le pourcentage représente le ratio des compagnies de camionnage du sous-ensemble sur celles incluses à l'enquête TRMCA.

This domain is defined as sample units with annual revenues of \$2 million and more and which fall under the definition of long haul companies according to NAICS.³ The \$2 million revenue threshold was set, to reduce to a minimum, the movement of companies within the subset from one year to the next (see Figure 5.2.1).

Ce domaine se définit comme étant les unités d'échantillonnage qui ont des recettes annuelles de \$2 millions et plus et qui respectent la définition de compagnies de longues distances selon le SCIAN.³ Le seuil de recettes de \$2 millions fut établi de façon à réduire au minimum le mouvement de compagnies d'une année à l'autre dans le sous-ensemble. (Voir figure 5.2.1).

We, therefore, had to produce estimates for the period from 1990 to 1995 and from 1996 to the present using this domain estimate to get more precise and comparable trend measures for these two periods.

Nous devons donc produire des estimations pour la période de 1990 à 1995 et de 1996 jusqu'à présent en utilisant ce domaine d'estimation, afin de produire des mesures de tendance plus précises et comparables pour ces deux périodes.

³ The operational definitions are used to identify long haul motor carriers. When a trucking company meets at least one of the following characteristics, it is considered a long haul carrier: the drivers do not usually return to their home terminal every evening; long haul shipments are usually used to describe their shipments and trips; the drivers are required to keep daily trip reports; and most of trips are longer than 80 km.

³ Des définitions opérationnelles sont utilisées afin d'identifier les transporteurs routiers de longues distances. Lorsqu'une compagnie de camionnage rencontre au moins une des caractéristiques suivantes, elle est considérée comme étant un transporteur routier de longues distances. Ces caractéristiques sont : Les conducteurs ne retournent habituellement pas à leur terminal d'assignation chaque soir; expéditions de longues distances est communément utilisé pour décrire les expéditions ou les mouvements; les conducteurs doivent tenir à jour une feuille de route quotidiennement; la majorité des expéditions ont un rayon de plus de 80 km.

5.2.3 Methodology

The method that was used, as mentioned before, consists of two stages. This method produces a consistent chronological data series that is also comparable over time for the for-hire trucking industry.

Step 1: Domain Estimates for 1990-95

The procedures used for the 1990 to 1995 period consist of determining each unit in the FHT survey sample that meets the criteria of revenue threshold and classification as a long haul company. It should be noted that moving companies were included in the subset regardless of their revenue. Data from the current year were used to determine which companies met the criteria of domain estimates. The identification of companies that met the criteria had to be independent from one year to the next to maintain consistency in the estimates.

Step 2: Domain Estimates for 1996-98

The procedures used for the period from 1996 onwards were much more simple. As all the companies included in the sample frame of the FHT survey since 1997 met the NAICS criteria for industrial coding in terms of domain estimation of long haul companies, only companies with revenues of \$2 million and more were kept for estimation purposes. As the 1996 sample frame contained NAICS classification codes, it was easy to keep only those companies that met the criteria for long haul trucking and the revenue threshold.

In the case of the two stages of estimation, the original sample weights based on the survey population were maintained as is. We hypothesized that the weightings of companies sampled and identified as being part of the domain allow us to get estimates accurate enough for the entire domain (companies sampled and non-sampled being part of the domain). Consequently, this method estimates the activity for a homogeneous subset of the population that is covered by the regular FHT survey.

5.2.4 Results

The period covered by this new data series is from 1990 to 1998 as 1990 was the first year that quarterly (origin/destination) activity statistics were produced for the for-hire trucking.

As mentioned above, as the values of the levels do not have a specific significance, the analysis that follows deals primarily with the trends of the variables.

Domestic Traffic

Domestic trucking activity, as measured by the number of shipments, decreased considerably as a result of the 1991 recession. It is only in 1994 that truck shipments again reached their 1990 level (see Figure 5.2.2). Moreover, domestic shipments increased slightly, by 8.6%, between 1994 and 1998.

5.2.3 Méthodologie

La méthode adoptée, telle qu'introduite précédemment, comporte deux étapes. Cette méthode produit une série chronologique de données qui soit cohérente et comparable dans le temps pour l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.

Étape 1 : Estimations du domaine pour 1990-95

Les procédures appliquées à la période de 1990 à 1995 consistent à déterminer chaque unité dans l'échantillon de l'enquête TRMCA répondant aux critères de seuil de recettes et de classification pour les compagnies de longues distances. Il est à noter que les compagnies de déménagement furent incluses dans le sous-ensemble sans égard à leurs recettes. Les données de l'année courante furent utilisées afin d'établir quelles compagnies répondaient aux critères du domaine d'estimation. L'identification des compagnies répondant aux critères devait être indépendante d'une année à l'autre afin de maintenir la cohérence des estimations.

Étape 2 : Estimations du domaine pour 1996-98

Les procédures pour la période de 1996 et subséquemment furent beaucoup plus simples. Comme toutes les compagnies incluses dans la base de sondage de l'enquête TRMCA depuis 1997 répondent au critère de codification industrielle SCIAN relatif au domaine d'estimation de compagnies de longues distances, seule les compagnies avec des recettes de \$2 millions et plus ont été retenues pour fins d'estimation. La base de sondage de 1996 incluait les codes de classification SCIAN, il a donc été facile de ne retenir que les compagnies qui répondaient au critère de transporteurs routiers de longues distances et de seuil de recettes.

Dans le cas des deux étapes d'estimation, les poids d'échantillonnage originaux basés sur la population d'enquête furent conservés tels quels. Nous faisons l'hypothèse ici que la pondération des compagnies échantillonnées et désignées comme faisant partie du domaine permettait d'obtenir une estimation suffisamment précise pour l'ensemble du domaine (compagnies échantillonnées et non-échantillonnées faisant partie du domaine). Conséquemment, cette méthode estime l'activité pour un sous-ensemble homogène de la population couverte par l'enquête régulière TRMCA.

5.2.4 Résultats

La période couverte par cette nouvelle série de données s'échelonne de 1990 à 1998. Mil neuf cent quatre vingt dix étant la première année de production de statistiques trimestrielles sur l'activité (origine et destination) du camionnage pour compte d'autrui.

Comme il a été énoncé plus tôt, les valeurs de niveau n'ayant pas de signification précise, l'analyse qui suit porte donc principalement sur les tendances des variables.

Trafic intérieur

Les activités intérieures de transport par camion, telles que mesurées par le nombre d'expéditions, ont connu un recul important suite à la dernière récession de 1991. Ce n'est qu'au cours de 1994 que ces expéditions par camion ont atteint à nouveau leur niveau de 1990. (Voir figure 5.2.2). De plus, les expéditions intérieures ont connu une légère hausse de 8,6 % entre 1994 et 1998.

Figure 5.2.2

**For-Hire Trucking Shipment
Quarterly Indexes, 1990Q1=100**

**Indices trimestriels des expéditions du camionnage
pour compte d'autrui, 1990T1 = 100**

Figure 5.2.2

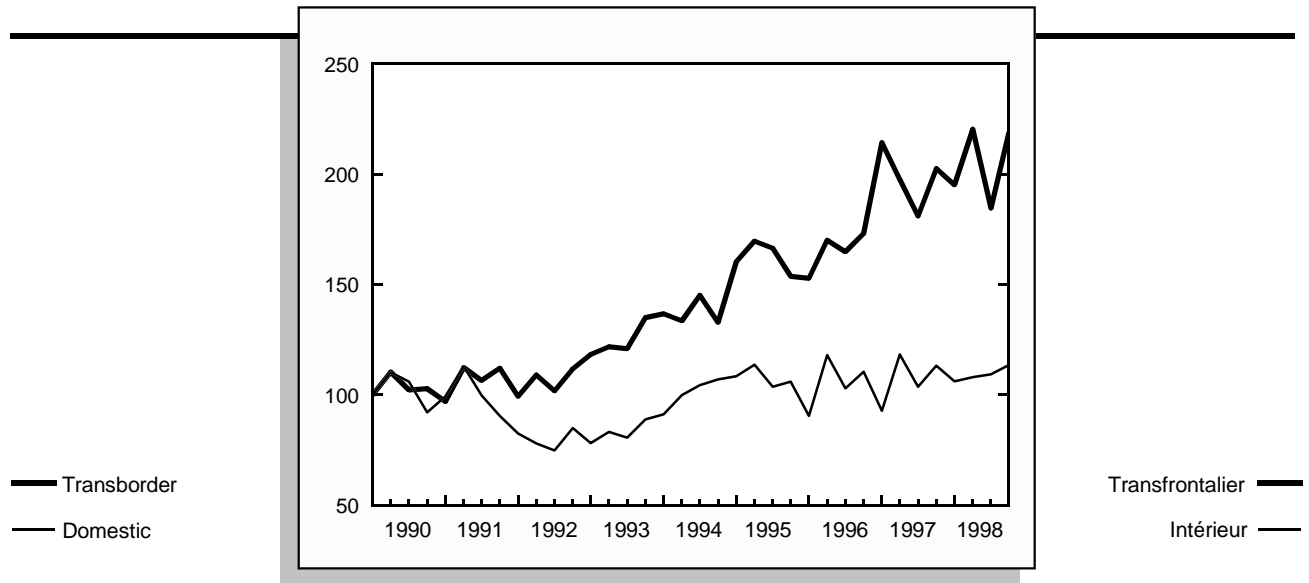
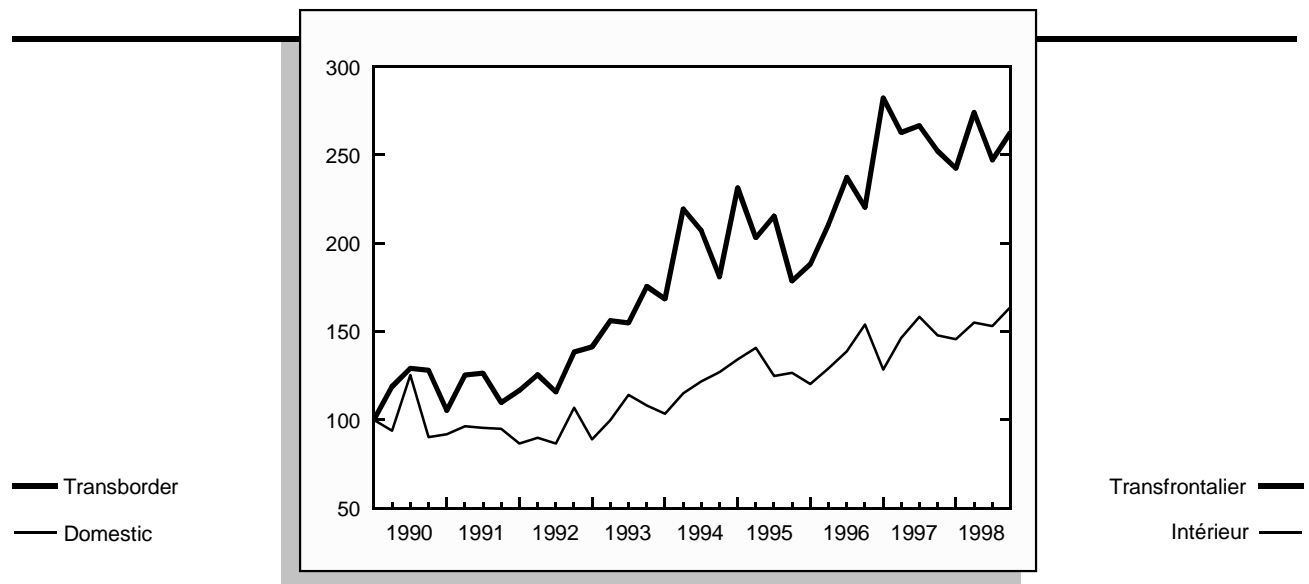


Figure 5.2.3

**For-Hire Trucking Tonnage Hauled
Quarterly Indexes, 1990Q1=100**

**Indices trimestriels du tonnage transporté
du camionnage pour compte d'autrui, 1990T1 = 100**

Figure 5.2.3



From the point of view of weight, total tonnage seems to behave like the shipments made between 1990 and 1994 but has a greater growth rate from 1994 to 1998 with an increase of 32.2% (see Figure 5.2.3). This could be explained by the increased use of double road trains during this period.

The revenue from the domestic trucking of goods had an increase similar to that of the tonnage transported, rising by 39.2 % between 1993 and 1998. The revenue appears to follow an upward step-wise pattern. In fact, there were major increases in revenue during the 1993-94 and 1996-97 periods interspersed with minor increases or stable revenues during this period (see Figure 5.2.4).

Transborder Traffic

Transborder traffic was steady throughout the period except for 1992. The decrease in shipments in 1992 can be considered as one of the effects of the country's recession in 1991 (see figures 5.2.2, 5.2.3 and 5.2.4). This activity jumped as of 1993, revenues for transborder traffic almost doubled (174.0%) between 1993 and 1998.

Du point de vue du poids, le tonnage total semble suivre le même comportement que les expéditions entre 1990 et 1994 mais connaît un taux de croissance plus important de 1994 à 1998 avec une hausse de 32,2 %. (Voir figure 5.2.3). Ceci pourrait s'expliquer par l'utilisation accrue de train routier durant cette période.

Les recettes dérivées du transport intérieur de marchandise par camion quant à eux ont connu une croissance qui est similaire à celle du tonnage transporté avec une hausse de 39,2 % entre 1993 et 1998. La croissance des recettes semble avoir connu un comportement que l'on pourrait décrire de type par palier. En effet, les recettes ont connu des hausses importantes au cours de la période 1993-94 et 1996-97 entrecoupées par des hausses très légères ou une stabilité des recettes entre ces périodes. (Voir figure 5.2.4).

Trafic transfrontalier

Le trafic transfrontalier a été soutenu tout au cours de la période, sauf en 1992. La baisse des expéditions en 1992 peut se compter parmi les effets de la récession qui a touché le pays en 1991. (Voir figure 5.2.2, 5.2.3 et 5.2.4). La croissance de cette activité a particulièrement été importante à partir de 1993. À cet égard, les recettes pour le trafic transfrontalier ont presque doublé de 1993 à 1998 (174,0 %).

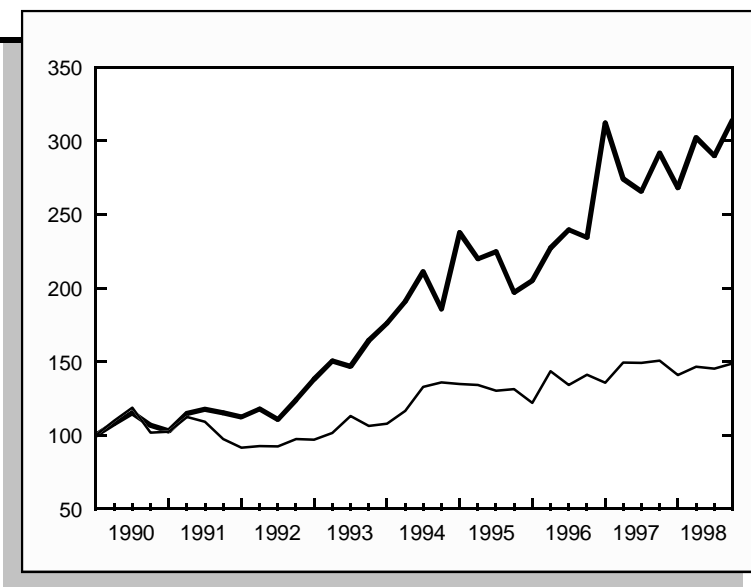
Figure 5.2.4

**For-Hire Trucking Revenues
Quarterly Indexes, 1990Q1=100**



Figure 5.2.4

**Indices trimestriels des recettes du camionnage
pour compte d'autrui, 1990T1 = 100**



Although transborder traffic only represented 12.3% of all shipments in 1990, it experienced a phenomenal increase, settling at 20.5% of for-hire trucking shipments.

Transborder traffic revenues experienced the same increase. The share of this activity, as a part of total revenues, rose from 26.1% in 1990 to 41.7% in 1998.

Bien que le trafic transfrontalier ne représentait que 12,3 % des expéditions totales en 1990, il a connu une croissance phénoménale pour s'établir désormais à 20,5 % des expéditions des compagnies de camionnage pour compte d'autrui.

La même augmentation a été observée au niveau des recettes produites par le transport transfrontalier. La part des recettes de cette activité par rapport aux recettes totales est passée de 26,1 % qu'elle était en 1990 à 41,7 % en 1998.

Table 5.2.1

For-Hire Trucking: Domestic Activity, 1990-1998

| No. | | | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|-----|-----------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Revenues | | 4,298 | 4,211 | 3,741 | 4,176 | 4,925 |
| 2 | Tonnes | 000 000 | 101.5 | 93.8 | 91.6 | 101.8 | 115.7 |
| 3 | Tonne-km | 000 000 | 46 633 | 42 250 | 39 796 | 43 944 | 52 247 |
| 4 | Shipments | 000,000 | 22.9 | 22.5 | 17.9 | 18.5 | 22.5 |
| 5 | Revenue per Tonne-km | \$ | 4.14 | 3.49 | 3.85 | 3.22 | 3.32 |
| 6 | Revenue per Shipment | \$ | 188.07 | 186.89 | 208.62 | 225.31 | 218.56 |
| 7 | Weight per Shipment | Kg | 4 439 | 4 161 | 5 110 | 5 493 | 5 135 |
| 8 | Distance per Shipment | Km | 685 | 670 | 600 | 601 | 624 |

Table 5.2.2

For-Hire Trucking: Transborder¹ Activity, 1990-1998

| No. | | | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|-----|-----------------------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Revenues | \$ 000,000 | 1,520 | 1,594 | 1,646 | 2,121 | 2,702 |
| 2 | Tonnes | 000 000 | 22.6 | 22.1 | 23.5 | 29.8 | 36.8 |
| 3 | Tonne-km | 000 000 | 20 452 | 20 595 | 21 847 | 29 143 | 36 398 |
| 4 | Shipments | 000,000 | 3.2 | 3.3 | 3.2 | 3.8 | 4.2 |
| 5 | Revenue per Tonne-km | \$ | 1.74 | 1.77 | 1.56 | 1.41 | 1.81 |
| 6 | Revenue per Shipment | \$ | 477.48 | 485.61 | 508.75 | 557.50 | 642.96 |
| 7 | Weight per Shipment | Kg | 7 087 | 6 740 | 7 268 | 7 821 | 8 754 |
| 8 | Distance per Shipment | Km | 881 | 927 | 935 | 1 012 | 1 065 |

¹ Transborder activity pertains to shipments carried by Canada-based for-hire trucking carriers originating from a Canadian location to a destination in the United States or originating from a location in the United States to a Canadian destination.

Table 5.2.3

For-Hire Trucking: Total Activity, 1990-1998

| No. | | | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|-----|-----------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Revenues | | 5,819 | 5,805 | 5,388 | 6,298 | 7,626 |
| 2 | Tonnes | 000 000 | 124.0 | 115.9 | 115.2 | 131.6 | 152.5 |
| 3 | Tonne-km | 000 000 | 67 084 | 62 846 | 61 643 | 73 088 | 88 646 |
| 4 | Shipments | 000,000 | 26.0 | 25.8 | 21.2 | 22.3 | 26.7 |
| 5 | Revenue per Tonne-km | \$ | 3.85 | 3.27 | 3.50 | 2.91 | 3.08 |
| 6 | Revenue per Shipment | \$ | 223.46 | 224.86 | 254.49 | 281.89 | 285.26 |
| 7 | Weight per Shipment | Kg | 4 763 | 4 489 | 5 440 | 5 889 | 5 704 |
| 8 | Distance per Shipment | Km | 709 | 703 | 651 | 671 | 693 |

Tableau 5.2.1

Camionnage pour compte d'autrui: Trafic intérieur, 1990 à 1998

| 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | | | N° |
|--------|--------|--------|--------|-----------|-------------------------|----|
| 5 301 | 5 404 | 5 845 | 5 811 | \$000,000 | Recettes | 1 |
| 130.4 | 134.3 | 143.9 | 153.0 | 000 000 | Tonnes | 2 |
| 58 405 | 61 942 | 65 018 | 68 655 | 000 000 | Tonnes-km | 3 |
| 24.2 | 23.6 | 24.0 | 24.5 | 000,000 | Expéditions | 4 |
| 3.71 | 3.35 | 3.03 | 2.71 | \$ | Recettes par tonne-km | 5 |
| 219.23 | 228.83 | 243.94 | 237.52 | \$ | Recette par expédition | 6 |
| 5 394 | 5 687 | 6 007 | 6 253 | Kg | Poids par expédition | 7 |
| 662 | 738 | 744 | 733 | Km | Distance par expédition | 8 |

Tableau 5.2.2

Camionnage pour compte d'autrui: Trafic transfrontalier¹, 1990 à 1998

| 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | | | N° |
|--------|--------|--------|--------|-----------|-------------------------|----|
| 3 110 | 3 205 | 4 044 | 4 152 | \$000,000 | Recettes | 1 |
| 39.3 | 40.6 | 50.4 | 48.6 | 000 000 | Tonnes | 2 |
| 39 617 | 42 471 | 52 861 | 53 059 | 000 000 | Tonnes-km | 3 |
| 5.0 | 5.1 | 6.1 | 6.3 | 000,000 | Expéditions | 4 |
| 1.47 | 1.36 | 1.16 | 1.43 | \$ | Recettes par tonne-km | 5 |
| 623.88 | 632.52 | 663.05 | 661.40 | \$ | Recette par expédition | 6 |
| 7 879 | 8 012 | 8 267 | 7 748 | Kg | Poids par expédition | 7 |
| 1 065 | 1 097 | 1 105 | 1 107 | Km | Distance par expédition | 8 |

¹ Le trafic transfrontalier se rapporte aux expéditions effectuées par des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada d'une location canadienne vers une destination située aux États-Unis ou provenant d'une location américaine vers une destination située au Canada.

Tableau 5.2.3

Camionnage pour compte d'autrui: Trafic total, 1990 à 1998

| 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | | | N° |
|--------|---------|---------|---------|-----------|-------------------------|----|
| 8 410 | 8 609 | 9 889 | 9 962 | \$000,000 | Recettes | 1 |
| 169.7 | 174.9 | 194.4 | 201.6 | 000 000 | Tonnes | 2 |
| 98 023 | 104 413 | 117 879 | 121 714 | 000 000 | Tonnes-km | 3 |
| 29.2 | 28.7 | 30.1 | 30.7 | 000,000 | Expéditions | 4 |
| 3.33 | 3.00 | 2.65 | 2.45 | \$ | Recettes par tonne-km | 5 |
| 288.40 | 300.14 | 328.97 | 324.07 | \$ | Recette par expédition | 6 |
| 5 819 | 6 098 | 6 466 | 6 558 | Kg | Poids par expédition | 7 |
| 731 | 801 | 817 | 810 | Km | Distance par expédition | 8 |

Transborder transportation has always had higher revenues due to the greater distance of shipments. As a result of this increase in the last few years, this segment of the trucking industry is becoming the major earnings for motor carriers who specialize in this activity sector among others.

Total Traffic

It goes without saying that transborder traffic has been the motive power of the for-hire trucking industry's growth in 1990-1998 (see Figure 5.2.4). The revenue of domestic traffic, as a part of total revenues in the industry, dropped from 66% in 1993 to 58% in 1998, a decrease of 8 percentage points.

This jump in transborder traffic is most probably due to increased north-south trading that followed the signing of the Free Trade Agreement between Canada and the United States in 1989.

The above analysis clearly demonstrates the analytical potential inherent in a chronological data series that is consistent and comparable over time.

To demonstrate this potential, we have also shown for-hire trucking revenues compared to the gross domestic product of the Canadian economy and, more specifically, of the transportation industry (see Figure 5.2.5). This exercise demonstrates the rapid evolution of the for-hire trucking industry compared to the economy in general and the fact that transborder transportation activities are the reason for this growth.

Le transport transfrontalier a toujours produit des recettes élevées du fait des plus longues distances parcourues par les expéditions. Suite aux fortes croissances des dernières années, ce segment d'activité du transport par camion est en voie de devenir l'activité qui génère la plus grande part des revenus pour les transporteurs routiers qui se spécialisent entre autres dans ce secteur d'activité.

Trafic total

Il va s'en dire que le trafic transfrontalier a été le moteur de la croissance de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au cours de la période 1990-98. (Voir figure 5.2.4). La part du trafic intérieur dans les recettes totales de l'industrie est passé de 66 % qu'elle était en 1993 à 58 % en 1998, soit une baisse de 8 points de pourcentage.

Cette poussée du trafic transfrontalier est fort probablement attribuable à l'augmentation des échanges nord-sud qui ont suivi l'entrée en vigueur de l'Accord de libre échange entre le Canada et les États-Unis en 1989.

L'analyse précédente démontre bien le potentiel d'analyse qu'apporte une série chronologique de données qui est cohérente et comparable dans le temps.

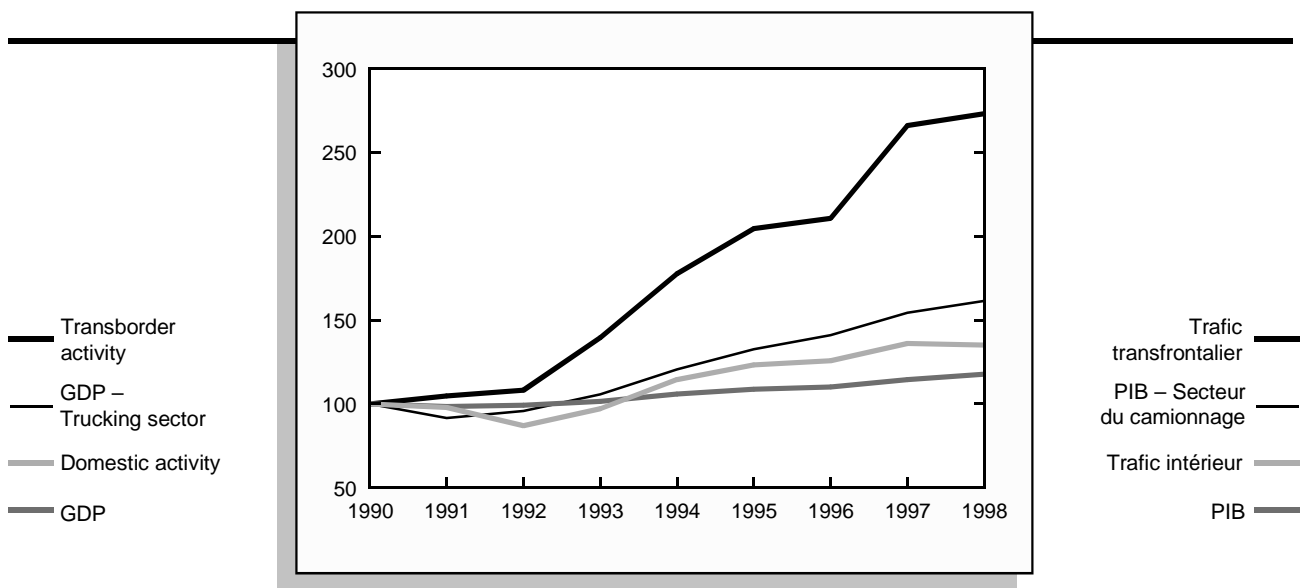
Afin de mieux démontrer ce potentiel, nous avons mis en parallèle les séries des recettes du camionnage pour compte d'autrui par rapport au produit intérieur brut de l'économie canadienne et du secteur du transport plus spécifiquement. (Voir figure 5.2.5). Cet exercice met en évidence l'évolution rapide de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui par rapport à l'économie en général et le fait que ce soient les activités de transport transfrontalier qui sont à l'origine de cette croissance.

Figure 5.2.5

Gross Domestic Product and Trucking Activity Indexes, 1990=100

Figure 5.2.5

Indices du produit intérieur brut et des activités du camionnage, 1990 = 100



5.2.5 Conclusion

Even though this new chronological data series on for-hire trucking is not the ideal tool for measuring the level of activity, it is, nevertheless, a more precise measurement of industry trends.

Moreover, the subset used to arrive at these statistics is a large part (49%) of the long haul for-hire trucking industry and the largest in terms of revenue.

Table 5.2.4
For-Hire Trucking: Domestic Revenues, by Quarter, 1990-1998

| | I | II | III | IV | Annual – Annuelle |
|---|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| millions of dollars – millions de dollars | | | | | |
| 1990 | 999 | 1,097 | 1,185 | 1,017 | 4,298 |
| 1991 | 1,023 | 1,124 | 1,091 | 974 | 4,211 |
| 1992 | 916 | 927 | 924 | 974 | 3,741 |
| 1993 | 970 | 1,014 | 1,130 | 1,063 | 4,176 |
| 1994 | 1,077 | 1,163 | 1,326 | 1,358 | 4,925 |
| 1995 | 1,347 | 1,340 | 1,301 | 1,312 | 5,301 |
| 1996 | 1,220 | 1,434 | 1,339 | 1,411 | 5,404 |
| 1997 | 1,355 | 1,493 | 1,492 | 1,505 | 5,845 |
| 1998 | 1,408 | 1,466 | 1,452 | 1,486 | 5,811 |

Table 5.2.5
For-Hire Trucking: Transborder Revenues, by Quarter, 1990-1998

| | I | II | III | IV | Annual – Annuelle |
|---|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| millions of dollars – millions de dollars | | | | | |
| 1990 | 354 | 382 | 407 | 378 | 1,520 |
| 1991 | 364 | 406 | 416 | 408 | 1,594 |
| 1992 | 398 | 417 | 392 | 439 | 1,646 |
| 1993 | 489 | 532 | 519 | 581 | 2,121 |
| 1994 | 623 | 675 | 747 | 657 | 2,702 |
| 1995 | 841 | 777 | 795 | 697 | 3,110 |
| 1996 | 725 | 803 | 848 | 829 | 3,205 |
| 1997 | 1,104 | 969 | 939 | 1,032 | 4,044 |
| 1998 | 947 | 1,069 | 1,025 | 1,110 | 4,152 |

5.2.5 Conclusion

Malgré que cette nouvelle série chronologique de données sur le camionnage pour compte d'autrui ne soit pas l'outil idéal pour mesurer le niveau d'activité, il n'en demeure pas moins qu'il est une mesure plus précise des tendances de cette industrie.

De plus, le sous-ensemble utilisé pour dériver ses statistiques représente une part importante (49 %) des transporteurs de longues distances de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui et les plus importants d'entre eux en termes de taille des recettes.

Tableau 5.2.4
Camionnage pour compte d'autrui: Recettes du trafic intérieur, par trimestre, 1990 à 1998

| | I | II | III | IV | Annual – Annuelle |
|---|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| millions of dollars – millions de dollars | | | | | |
| 1990 | 999 | 1,097 | 1,185 | 1,017 | 4,298 |
| 1991 | 1,023 | 1,124 | 1,091 | 974 | 4,211 |
| 1992 | 916 | 927 | 924 | 974 | 3,741 |
| 1993 | 970 | 1,014 | 1,130 | 1,063 | 4,176 |
| 1994 | 1,077 | 1,163 | 1,326 | 1,358 | 4,925 |
| 1995 | 1,347 | 1,340 | 1,301 | 1,312 | 5,301 |
| 1996 | 1,220 | 1,434 | 1,339 | 1,411 | 5,404 |
| 1997 | 1,355 | 1,493 | 1,492 | 1,505 | 5,845 |
| 1998 | 1,408 | 1,466 | 1,452 | 1,486 | 5,811 |

Tableau 5.2.5
Camionnage pour compte d'autrui: Recettes du trafic transfrontalier, par trimestre, 1990 à 1998

| | I | II | III | IV | Annual – Annuelle |
|---|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| millions of dollars – millions de dollars | | | | | |
| 1990 | 354 | 382 | 407 | 378 | 1,520 |
| 1991 | 364 | 406 | 416 | 408 | 1,594 |
| 1992 | 398 | 417 | 392 | 439 | 1,646 |
| 1993 | 489 | 532 | 519 | 581 | 2,121 |
| 1994 | 623 | 675 | 747 | 657 | 2,702 |
| 1995 | 841 | 777 | 795 | 697 | 3,110 |
| 1996 | 725 | 803 | 848 | 829 | 3,205 |
| 1997 | 1,104 | 969 | 939 | 1,032 | 4,044 |
| 1998 | 947 | 1,069 | 1,025 | 1,110 | 4,152 |

Table 5.2.6
For-Hire Trucking: Domestic Tonnage, by Quarter,
1990-1998

| | I | II | III | IV | Annual Annuelle |
|---|------|------|------|------|--------------------|
| millions of tonnes – millions de tonnes | | | | | |
| 1990 | 24.8 | 23.3 | 31.1 | 22.4 | 101.5 |
| 1991 | 22.7 | 23.9 | 23.7 | 23.5 | 93.8 |
| 1992 | 21.4 | 22.2 | 21.5 | 26.5 | 91.6 |
| 1993 | 22.0 | 24.7 | 28.3 | 26.8 | 101.8 |
| 1994 | 25.6 | 28.5 | 30.1 | 31.5 | 115.7 |
| 1995 | 33.3 | 34.9 | 30.9 | 31.4 | 130.4 |
| 1996 | 29.8 | 32.0 | 34.4 | 38.2 | 134.3 |
| 1997 | 31.8 | 36.3 | 39.2 | 36.6 | 143.9 |
| 1998 | 36.1 | 38.4 | 37.9 | 40.6 | 153.0 |

Tableau 5.2.6
Camionnage pour compte d'autrui: Tonnage intérieur, par
trimestre, 1990 à 1998

Table 5.2.7
For-Hire Trucking: Transborder Tonnage, by Quarter,
1990-1998

| | I | II | III | IV | Annual Annuelle |
|---|------|------|------|------|--------------------|
| millions of tonnes – millions de tonnes | | | | | |
| 1990 | 4.7 | 5.6 | 6.1 | 6.1 | 22.6 |
| 1991 | 5.0 | 5.9 | 6.0 | 5.2 | 22.1 |
| 1992 | 5.5 | 5.9 | 5.5 | 6.6 | 23.5 |
| 1993 | 6.7 | 7.4 | 7.3 | 8.3 | 29.8 |
| 1994 | 8.0 | 10.4 | 9.8 | 8.6 | 36.8 |
| 1995 | 11.0 | 9.6 | 10.2 | 8.5 | 39.3 |
| 1996 | 8.9 | 10.0 | 11.3 | 10.4 | 40.6 |
| 1997 | 13.4 | 12.5 | 12.6 | 12.0 | 50.4 |
| 1998 | 11.5 | 13.0 | 11.7 | 12.4 | 48.6 |

Tableau 5.2.7
Camionnage pour compte d'autrui: Tonnage transfrontalier, par
trimestre, 1990 à 1998

Chapter 6

Survey Methodology and Data Quality

Chapitre 6

Méthodologie d'enquête et qualité des données

6.1 Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 6.2 to 6.4 provide, for each survey, descriptions of the target and survey populations, the sample design, and the data processing and estimation methods. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 6.5, the quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

Several terms frequently used in this chapter are defined below:

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

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

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

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

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

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request (Telephone: 613-951-2486, Internet: laroque@statcan.ca, Fax: 613-951-0579).

6.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 6.2 à 6.4 fournissent, pour chaque enquête, une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. On y trouve également des notes concernant les comparaisons des données dans le temps. La section 6.5 porte sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

Dans ce chapitre, plusieurs termes sont fréquemment utilisés. Voici leur définition:

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

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

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

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

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

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires sont priés de communiquer avec la Division des transports de Statistique Canada (téléphone : 613-951-2486, Internet : laroque@statcan.ca, télécopieur : 613-951-0579).

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

A. Survey Objectives

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

B. Populations

Target Population

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

Survey Population

1998 QMCF

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

1998 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of all companies on the CFDB at the end of 1998 classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. This population was slightly more up-to-date than the fourth quarter population for QMCF.

C. Sample Design

1998 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population for the first quarter of 1998. This sample was then updated each quarter so that it would remain representative of the survey population. Each segment of the industry and each province and territory of Canada was represented in the sample.

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

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province/type of activity combination

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

A. Objectif de l'enquête

L'enquête et le supplément ont pour objectif principal de fournir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui. Les données financières sont utilisées comme intrants pour le Système de comptabilité nationale. Les administrations fédérale et provinciales utilisent les données pour élaborer des politiques et observer le secteur du camionnage au Canada. Les 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 1998

La population observée comprenait toutes les compagnies apparaissant sur le registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC), étant classées comme transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. La BRDC 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 1998 Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant dans la BDRC à la fin de 1998, classées parmi les compagnies de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. Cette population était légèrement plus à jour que la population pour le quatrième trimestre de l'ETTRM.

C. Plan d'échantillonnage

ETTRM 1998

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 1998. 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 ainsi que chaque province et territoire étaient représentées dans l'échantillon.

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

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de plus grande taille de chaque combinaison province et genre d'activité

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

The first quarter sample for 1998 consisted of 795 carriers representing a survey population of 2,476 carriers. Table 6.1 presents the survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity. The sample size is presented in parentheses beside the population size. Note that the estimated number of carriers in the population is generally smaller than the survey population, due to out-of-business or out-of-scope units included in error on the survey frame identified during collection.

For each of the second, third and fourth quarters of 1998, the previous quarter sample was updated so that it would remain representative of the updated survey population for that quarter. Units in the previous quarter sample no longer in the survey population were removed, and a sample of the units new to the survey population for that quarter (births) was added. The births were assigned to the strata defined for the first quarter, and a random sample of them was selected from each stratum. The fraction of births selected in each stratum was the same as the fraction of units selected in that stratum for the first quarter.

1998 Q5 Annual Supplement

The 1998 Q5 survey sample was the fourth quarter 1998 QMCF sample, updated to reflect any changes between the fourth quarter QMCF survey population and the Q5 survey population. Companies no longer in the survey population were removed, and a sample of new units was added (just as is done for each quarter of QMCF). Table 6.2 presents the total survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity.

D. Data Collection and Processing

1998 QMCF

At the end of each quarter, a QMCF questionnaire was sent to each sampled carrier. The data were collected by mail-back, facsimile or through computer assisted telephone interviews. The survey data were captured and checked for errors and inconsistencies. Inconsistent, questionable and missing data were referred back to the carrier for clarification or revision. Problems or missing data that could not be resolved with the carrier were then replaced with consistent values (were imputed) using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System. The system imputes the data using different

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

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 1998 comprend 795 transporteurs représentant une population observée de 2 476 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région de domicile et genre d'activité sont présentées dans le tableau 6.1. La taille de l'échantillon est donnée entre parenthèses à droite de la taille de la population. Il est à noter que le nombre estimé de transporteurs dans la population est généralement plus petit que la population observée. En effet, des unités ayant cessé leurs opérations ou ne faisant pas partie du champ de l'enquête qui étaient incluses par erreur dans la base de sondage ont pu être identifiées pendant la collecte.

Pour chacun des deuxième, troisième et quatrième trimestres de 1998, l'échantillon du trimestre précédent a été mis à jour, afin de demeurer représentatif de la population observée mise à jour pour ce trimestre. Les unités de l'échantillon du trimestre précédent qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon des nouvelles unités de la population observée pour ce trimestre (naissances) a été ajouté. Les naissances ont été réparties entre les strates définies pour le premier trimestre, et un échantillon aléatoire de celles-ci a été choisi à partir de chaque strate. La fraction des naissances choisies dans chaque strate correspondait à la fraction des unités choisies dans cette strate pour le premier trimestre.

T5 1998 Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 1998 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 1998, 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 6.2 présente la taille totale de la population observée et la taille de l'échantillon pour chaque région de domicile et chaque genre d'activité.

D. Collecte et traitement des données

ETTRM 1998

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.

imputation rules depending on the type of carrier and the type of data to be imputed. For example, the data can be imputed from historical files (using data from previous QMCF and Q5 surveys), or by using representative data from another carrier. The data were then verified by subject matter specialists.

1998 Q5

For the 1998 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 1999. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1999. The processing methods were similar to those used for the 1998 QMCF survey.

E. Estimation

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

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

Notes for Historical Comparison

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

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

A. Survey Objective

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

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 1998 Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 1998, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 1999. 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 1999. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 1998.

E. Estimation

Comme on ne communique qu'avec un échantillon de transporteurs chaque trimestre pour l'enquête ETTRM, les données individuelles étaient pondérées de façon à représenter l'ensemble du secteur visé par l'enquête. La valeur de chaque transporteur dans l'échantillon était multipliée par le poids d'échantillonnage du transporteur en question, et ensuite, les données pondérées de tous les transporteurs échantillonnés appartenant à un domaine d'estimation (p. ex., les transporteurs de marchandise 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.

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

A. Objectif de l'enquête

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

Federal and provincial governments, trucking associations, members of the industry, universities and research institutions use the survey data for the following reasons:

- A) to help assess the industry's growth rate and contribution to the Canadian economy and,
- B) to measure the volume of trade transported by for-hire trucking firms regionally and inter-regionally.

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

B. Populations

Target Population

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

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

Survey Population

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

C. Sample Design

In the survey frame, carriers are stratified by their type of operation, area of domicile and annual revenue classes (Class I – high annual revenue; Class II – lower annual revenue, minimum \$1 million). Regardless of their type and area of operation, all Class I carriers are sampled with certainty for all four quarters of the year. Class II strata that contain a small number of carriers are also sampled with certainty. The other Class II strata are randomly divided into four equal parts. Each part represents the sample for one of the four quarters. For strata with fewer than eight carriers, some carriers may be included in the sample for more than one quarter. Each quarterly sample can be seen as a simple random sample of the full population, i.e. every carrier within the same stratum has an equal chance of being included in the

Les administrations fédérale et provinciales, les associations de camionnage, les membres de l'industrie, les universités et les instituts de recherche utilisent les données de l'enquête pour les raisons suivantes :

- A) être en mesure d'évaluer le taux de croissance du secteur, son incidence et sa contribution à l'égard de l'économie canadienne et,
- B) être en mesure d'évaluer le volume d'expéditions commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et inter-régionale.

Les conseils de planification utilisent les statistiques afin d'être en mesure de déterminer le volume de circulation sur certaines autoroutes. Les compagnies de camionnage désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

B. Populations

Population cible

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

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

Population observée

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

C. Plan d'échantillonnage

Dans la base de sondage, on procède à une stratification des transporteurs selon leur type d'exploitation, leur région de résidence et leur catégorie de recettes annuelles (catégorie I – recettes annuelles élevées; catégorie II – recettes annuelles moins élevées, minimum de 1 million \$). Quels que soient le type et la région d'exploitation, tous les transporteurs de catégorie I sont échantillonnés avec certitude. Les strates de catégorie II qui comptent un petit nombre de transporteurs sont également échantillonnées à 100% pour les quatre trimestres de l'année. Les autres strates de transporteurs de catégorie II sont divisées au hasard en quatre parties égales. Chaque partie représente l'échantillon pour un des quatre trimestres. Pour les strates ayant moins de huit transporteurs, certains transporteurs peuvent être inclus dans l'échantillon pour plus d'un trimestre. Chaque échantillon trimestriel peut être vu comme un échantillon aléatoire simple de toute la population,

sample for a given quarter. This sample design minimizes the sample overlap among quarters.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The sampling intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier. The sample of carriers and the sample of shipments are jointly allocated so as to maximize the precision of the estimates of intercity transportation revenues for a fixed survey budget.

The survey population size and the sample size for the 1998 survey by region of domicile are shown in tables 6.3 and 6.4 for both stages of sampling (carriers and shipments).

D. Data Collection and Processing

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

E. Estimation

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

Notes for Historical Comparison

- Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the target population has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, prior to 1997, the survey covered carriers with annual transportation revenues of \$1 million or more derived from intercity shipments (25 kms or more).
- The survey frame prior to 1996 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers. The switch to the use of the CFDB as the frame source in 1996 resulted in an increase in the size of the survey population

c.-à-d. chaque transporteur dans une même strate a une chance égale d'être sélectionné dans l'échantillon pour un trimestre donné. Ce plan d'échantillonnage minimise le chevauchement des échantillons d'un trimestre à l'autre.

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

Les tableaux 6.3 et 6.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1998 selon la région de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et expéditions).

D. Collecte et traitement des données

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

E. Estimation

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

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

- Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la population cible a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Par exemple, avant 1997, l'enquête englobait les transporteurs ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus tirées du transport interurbain de marchandises (25 kilomètres ou plus).
- La base de sondage avant 1996 était sous la responsabilité de la Division des Transports et était mise à jour annuellement à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux. L'utilisation de la BDRC en tant que source pour la base de sondage à partir de 1996 a eu comme conséquence

due to the addition of carriers missing on the frame used in 1995 and before.

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

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

A. Survey Objectives

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

B. Populations

Target Population

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

Survey Population

The 1998 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1997 and whose operating expenses were anticipated to exceed \$1 million in 1998. A few births were identified and included in the survey frame through the profiling of large businesses conducted by the Business Register Division of Statistics Canada.

C. Data Collection and Processing

A census of all carriers listed on the survey frame is conducted. Questionnaires are mailed in the spring of the year following the survey reference year. In the 1998 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1999.

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

D. Estimation

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

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

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

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

A. Objectif de l'enquête

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

B. Populations

Population cible

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

Population observée

La base de sondage de 1998 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1997 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devraient totaliser 1 million \$ ou plus en 1998. La Division du registre des entreprises de Statistique Canada a relevé quelques nouveaux transporteurs lors de l'établissement du profil des grandes entreprises; ces nouveaux transporteurs ont été ajoutés à la base de sondage.

C. Collecte et traitement de données

On procède à un dénombrement de tous les transporteurs. Les données sont recueillies par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux compagnies au printemps de l'année suivant l'année de référence. Pour l'enquête de 1998, on a demandé aux transporteurs de déclarer les données correspondant à leur période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1999.

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

D. Estimation

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

Note for Historical Comparison

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

6.5 Data Quality

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

A. Sampling Error

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

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

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

All the surveys described in this chapter are subject to sampling error, except the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers, for which data are collected on the whole population.

B. Non-sampling Errors

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

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

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

6.5 Qualité des données

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

A. Erreur d'échantillonnage

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

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

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

Toutes les enquêtes décrites dans ce chapitre sont sujettes à l'erreur d'échantillonnage, à l'exception de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – transporteurs pour compte propre, pour laquelle un recensement est effectué.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou

for the survey is included by mistake or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

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

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

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

I. Coverage Errors

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

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

- 1) Errors in the classification variables (industry or revenue) on the survey frame may result in either under or over coverage of the trucking industry.
- 2) Due to the period of time that is necessary to update the survey frame, the 1998 Q5 survey excluded some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1998. Similarly, each quarter of the 1998 QMCF survey excluded some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) during the previous twelve months.
- 3) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1997, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1998 do not appear on the survey frame of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey. Therefore, they were excluded from the survey population.
- 4) The survey of private carriers is subject to some degree of under coverage due to difficulties in identifying this type of carrier.

comptée plus d'une fois; lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur ou lors du dépouillement des données, par exemple, les erreurs de codage et de saisie.

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

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

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

I. Erreurs de couverture

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

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

- 1) Des erreurs dans les variables de classification (genre d'activité ou revenu) présentes dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) L'enquête T5 de 1998 exclut toutes entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 1998. Pour chaque trimestre de l'ETTRM de 1998, certaines compagnies ont été exclues parce que leurs activités avaient commencé au cours des douze mois précédents (ou qu'elles avaient eu des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois).
- 3) Certains transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) en 1997 et tous les transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million ou plus pour la première fois) en 1998 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).
- 4) Les transporteurs pour compte propre étant très difficiles à identifier, une composante de sous-dénombrement est à prévoir dans l'erreur totale.

II. Response Errors

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

III. Non-response Errors

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

IV. Processing Errors

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

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

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

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

C. Some Measures of Data Quality

This section presents some indicators of the data quality of the trucking surveys as shown in tables 6.5 to 6.8. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputa-

II. Erreurs de réponse

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

III. Erreurs de non-réponse

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

IV. Erreurs de traitement

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

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

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

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

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour les enquêtes sur le secteur de camionnage, ceux-ci sont présentés aux tableaux 6.5 à 6.8. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables

tion rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

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

As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV) for some for-hire trucking variables are presented in table 3.4 as well as in the following tables. CV's for other estimates may be obtained from the Transportation Division upon request. Note that the provided CV estimates do not consider the fact that some of the data were imputed and thus may underestimate the true CV's. The CV and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate.

d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions \$ soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

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

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CV) estimés sont présentés pour certaines variables du camionnage pour compte d'autrui au tableau 3.4, ainsi qu'aux tableaux suivants. Les CV pour d'autres estimations peuvent être obtenus sur demande auprès de la Division des transports. On note que les estimations de CV ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CV présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles. Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations.

Table 6.1

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, First Quarter 1998 – Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Tableau 6.1

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 1998 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

| Region – Région | Type of Activity – Genre d'activité | | | | Total |
|---|--------------------------------------|---|--------------------------------------|-----------------|-------------------|
| | General Marchandises générales | Household Freight Movers Articles ménagers | Bulk Goods Produits en vrac | Other Autre | |
| Atlantic – Atlantique | 60(45) ¹ | 17(17) | 23(22) | 76(50) | 176(134) |
| Québec | 265(71) | 27(11) | 93(22) | 172(31) | 557(135) |
| Ontario | 413(108) | 87(20) | 147(34) | 146(28) | 793(190) |
| Prairies | 209(77) | 30(27) | 185(61) | 179(57) | 603(222) |
| British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et les Territoires | 105(42) | 35(15) | 56(22) | 151(35) | 347(114) |
| Total | 1,052(343) | 196(90) | 504(161) | 724(201) | 2,476(795) |

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

Table 6.2

1998 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement (Q5) – Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

| Region – Région | Type of Activity – Genre d'activité | | | | Total |
|---|-------------------------------------|------------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | General Freight | Household Goods Movers | Bulk | Other | |
| | Marchandises générales | Articles ménagers | Produits en vrac | Autre | |
| Atlantic - Atlantique | 79(57) ¹ | 15(15) | 29(28) | 86(56) | 209(156) |
| Québec | 314(79) | 29(11) | 102(24) | 193(38) | 638(152) |
| Ontario | 504(117) | 101(21) | 163(36) | 171(31) | 939(205) |
| Prairies | 249(91) | 34(31) | 224(75) | 201(62) | 708(259) |
| British Columbia and Territories Colombie-Britannique et les Territoires | 122(45) | 34(16) | 68(26) | 151(35) | 375(122) |
| Total | 1268(389) | 213(94) | 586(189) | 802(222) | 2869(894) |

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

Tableau 6.2

Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1998 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

Table 6.3

For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1998 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile

| Region of Domicile Région de domicile | Number of Carriers in the Survey Population Nombre de transporteurs dans la population observée | Number of Carriers Selected Nombre de transporteurs sélectionnés | | | |
|--|--|---|------------|------------|------------|
| | | QTR.1 | QTR.2 | QTR.3 | QTR.4 |
| | | TRI.1 | TRI.2 | TRI.3 | TRI.4 |
| Atlantic/ Atlantique | 119 | 42 | 42 | 43 | 40 |
| Québec | 380 | 112 | 111 | 111 | 113 |
| Ontario | 492 | 174 | 175 | 174 | 175 |
| Prairies | 374 | 126 | 126 | 126 | 125 |
| British Columbia and Territories/ Colombie-Britannique et Territoires | 185 | 61 | 61 | 61 | 60 |
| Canada | 1,550 | 515 | 515 | 515 | 513 |

Tableau 6.3

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1998 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile

Table 6.4

For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1998 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile

Tableau 6.4

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1998 – Nombre estimatif d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile

| Region of Domicile Région de domicile | 1 st Quarter – 1 ^{er} trimestre | | 2 nd Quarter – 2 ^{ième} trimestre | |
|---|---|---|---|---|
| | Estimated Number of Shipments in the Population | Number of Shipments in the Sample | Estimated Number of Shipments in the Population | Number of Shipments in the Sample |
| | Nombre estimatif d'expéditions dans la population | Nombre d'expéditions dans l'échantillon | Nombre estimatif d'expéditions dans la population | Nombre d'expéditions dans l'échantillon |
| Atlantic – Atlantique | 1,030,212 | 16,642 | 1,009,858 | 16,744 |
| Québec | 1,212,130 | 12,760 | 1,116,153 | 11,795 |
| Ontario | 3,513,811 | 45,111 | 3,585,996 | 47,832 |
| Prairies | 1,723,026 | 35,818 | 1,924,263 | 38,065 |
| British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et Territoires | 384,048 | 6,472 | 566,339 | 6,635 |
| Canada | 7,863,227 | 116,803 | 8,202,609 | 121,071 |
| | 3 rd Quarter – 3 ^{ième} trimestre | | 4 th Quarter – 4 ^{ième} trimestre | |
| Atlantic – Atlantique | 1,422,239 | 17,445 | 1,059,521 | 15,853 |
| Québec | 1,125,107 | 13,761 | 1,432,677 | 14,051 |
| Ontario | 3,650,389 | 48,649 | 4,392,919 | 47,179 |
| Prairies | 1,887,608 | 38,521 | 1,945,949 | 35,872 |
| British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et Territoires | 473,117 | 6,812 | 377,173 | 6,707 |
| Canada | 8,558,460 | 125,188 | 9,208,239 | 119,662 |

Table 6.5
1998 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey –
Quality Measures by Region and by Type of Activity

Tableau 6.5
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, 1998 – Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité

| | 1 st Quarter – 1 ^{er} trimestre | | | 2 nd Quarter – 2 ^{ème} trimestre | | |
|--|---|---------------------------|-----|--|---------------------------|-----|
| | Response Rate | Relative Imputation Rate | CV | Response Rate | Relative Imputation Rate | CV |
| | Taux de réponse | Taux d'imputation relatif | | Taux de réponse | Taux d'imputation relatif | |
| | % | | | | | |
| Region - Région | | | | | | |
| Atlantic – Atlantique | 54.8 | | | 50.4 | | |
| Revenues – Recettes | | 20.4 | 1.3 | | 34.7 | 1.2 |
| Expenses – Dépenses | | 23.7 | 1.3 | | 41.2 | 1.2 |
| Québec | 63.9 | | | 67.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 48.9 | 3.7 | | 45.9 | 5.2 |
| Expenses – Dépenses | | 58.9 | 4.0 | | 50.4 | 5.2 |
| Ontario | 63.2 | | | 59.1 | | |
| Revenues – Recettes | | 31.9 | 3.9 | | 45.4 | 4.3 |
| Expenses – Dépenses | | 39.9 | 3.9 | | 54.7 | 4.3 |
| Prairies | 52.8 | | | 55.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 31.8 | 3.3 | | 42.5 | 2.9 |
| Expenses – Dépenses | | 44.3 | 2.7 | | 49.3 | 2.9 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 47.5 | | | 55.6 | | |
| Revenues – Recettes | | 48.8 | 5.2 | | 61.0 | 7.0 |
| Expenses – Dépenses | | 59.3 | 5.1 | | 65.1 | 7.0 |
| Territories – Territoires | 0.0 | | | 0.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 100 | 0.0 | | 100 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 100 | 0.0 | | 100 | 0.0 |
| Main Type of Activity – Principale activité | | | | | | |
| General Freight – Marchandises générales | 61.9 | | | 59.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 33.1 | 2.7 | | 44.0 | 3.2 |
| Expenses – Dépenses | | 38.4 | 2.8 | | 51.0 | 3.2 |
| Specialized Freight – Marchandises spécialisées | 52.5 | | | 55.3 | | |
| Revenues – Recettes | | 38.3 | 3.0 | | 47.1 | 3.1 |
| Expenses – Dépenses | | 53.6 | 2.9 | | 54.6 | 3.2 |
| Total | 56.6 | | | 57.1 | | |
| Revenues – Recettes | | 35.2 | 2.0 | | 45.2 | 2.2 |
| Expenses – Dépenses | | 44.5 | 1.9 | | 52.3 | 2.2 |

Table 6.5

**1998 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey –
Quality Measures by Region and by Type of Activity
– Concluded**

Tableau 6.5

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, 1998 – Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité – fin**

| | 3 rd Quarter – 3 ^{ième} trimestre | | | 4 th Quarter – 4 ^{ième} trimestre | | |
|--|---|---------------------------------|-----|---|---------------------------------|-----|
| | Response Rate | Relative Imputation Rate | CV | Response Rate | Relative Imputation Rate | CV |
| | Taux de réponse | Taux d'imputation relatif | | Taux de réponse | Taux d'imputation relatif | |
| | % | | | | | |
| Region – Région | | | | | | |
| Atlantic – Atlantique | 58.3 | | | 46.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 20.7 | 1.6 | | 25.5 | 2.7 |
| Expenses – Dépenses | | 24.5 | 1.6 | | 31.5 | 2.6 |
| Québec | 72.5 | | | 64.4 | | |
| Revenues – Recettes | | 35.6 | 5.3 | | 47.2 | 5.3 |
| Expenses – Dépenses | | 44.8 | 5.2 | | 51.6 | 5.4 |
| Ontario | 70.9 | | | 56.7 | | |
| Revenues – Recettes | | 30.5 | 4.3 | | 42.0 | 6.0 |
| Expenses – Dépenses | | 38.1 | 4.3 | | 52.1 | 6.0 |
| Prairies | 57.8 | | | 49.3 | | |
| Revenues – Recettes | | 36.0 | 3.0 | | 40.2 | 2.7 |
| Expenses – Dépenses | | 41.4 | 3.0 | | 45.2 | 2.7 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 57.4 | | | 49.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 51.6 | 6.0 | | 51.5 | 6.3 |
| Expenses – Dépenses | | 59.4 | 6.0 | | 60.6 | 6.3 |
| Territories – Territoires | 0.0 | | | 33.3 | | |
| Revenues – Recettes | | 100 | 0.0 | | 98.6 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 100 | 0.0 | | 100 | 0.0 |
| Main Type of Activity – Principale activité | | | | | | |
| General Freight – Marchandises générales | 64.3 | | | 52.1 | | |
| Revenues – Recettes | | 35.2 | 3.1 | | 44.1 | 4.0 |
| Expenses – Dépenses | | 39.4 | 3.0 | | 50.5 | 4.1 |
| Specialized Freight – Marchandises spécialisées | 62.3 | | | 54.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 30.7 | 3.6 | | 37.9 | 3.6 |
| Expenses – Dépenses | | 42.5 | 3.6 | | 47.1 | 3.6 |
| Total | 63.2 | | | 53.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 33.5 | 2.2 | | 41.8 | 2.8 |
| Expenses – Dépenses | | 40.6 | 2.2 | | 49.3 | 2.8 |

Table 6.6

1998 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement (Q5) – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size

Tableau 6.6

Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1998 – Mesures de qualité selon la région, le genre d'activité et la taille

| | Response Rate | Relative Imputation Rate | CV |
|--|-----------------|---------------------------|------|
| | Taux de réponse | Taux d'imputation relatif | |
| | | % | |
| Region – Région | | | |
| Atlantic – Atlantique | 40.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 38.1 | 1.8 |
| Expenses – Dépenses | | 38.8 | 1.8 |
| Québec | 73.9 | | |
| Revenues – Recettes | | 31.3 | 7.0 |
| Expenses – Dépenses | | 31.4 | 7.0 |
| Ontario | 54.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 40.0 | 5.6 |
| Expenses – Dépenses | | 41.7 | 5.7 |
| Prairies | 44.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 42.7 | 2.9 |
| Expenses – Dépenses | | 48.0 | 2.8 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 49.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 51.7 | 6.1 |
| Expenses – Dépenses | | 51.3 | 6.1 |
| Territories – Territoires | 0.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 100 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 100 | 0.0 |
| Type of Activity – Genre d'activité | | | |
| General Freight (Local) – Marchandises générales (local) | 57.6 | | |
| Revenues – Recettes | | 38.2 | 3.9 |
| Expenses – Dépenses | | 38.2 | 3.6 |
| General Freight (Long Distance) – Marchandises générales (longue distance) | 54.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 38.5 | 4.8 |
| Expenses – Dépenses | | 40.0 | 4.9 |
| Specialized Freight (Local) – Marchandises spécialisées (local) | 49.6 | | |
| Revenues – Recettes | | 53.2 | 9.2 |
| Expenses – Dépenses | | 55.9 | 9.3 |
| Specialized Freight (Long Distance) – Marchandises spécialisées (longue distance) | 51.6 | | |
| Revenues – Recettes | | 36.1 | 4.4 |
| Expenses – Dépenses | | 39.2 | 4.4 |
| Household Goods Movers – Articles ménagers | 41.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 58.8 | 8.8 |
| Expenses – Dépenses | | 64.0 | 8.9 |
| Size (Based on Total Annual Operating Revenue) – Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles) | | | |
| Less than \$2,000,000 – Moins de 2 000 000 \$ | 46.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 50.5 | 8.2 |
| Expenses – Dépenses | | 51.2 | 8.3 |
| \$2 000 000 to \$4 999 999 – 2 000 000 \$ à 4 999 999 \$ | 48.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 49.5 | 6.8 |
| Expenses – Dépenses | | 51.5 | 6.8 |
| \$5,000,000 to \$11,999,999 – 5 000 000 \$ à 11 999 999 \$ | 44.9 | | |
| Revenues – Recettes | | 61.2 | 9.7 |
| Expenses – Dépenses | | 63.4 | 9.6 |
| \$12,000,000 and above (excluding Top Carriers) – 12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs) | 55.8 | | |
| Revenues – Recettes | | 47.1 | 12.1 |
| Expenses – Dépenses | | 47.6 | 12.3 |
| Top Carriers – Principaux transporteurs | 85.1 | | |
| Revenues – Recettes | | 15.6 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 19.1 | 0.0 |
| Total | 51.8 | | |
| Revenues – Recettes | | 39.8 | 2.8 |
| Expenses – Dépenses | | 41.8 | 2.9 |

Table 6.7

**For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/
Destination) 1998 – Response Rates for the First
Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile**

| Region of Domicile – Région de domicile | Response Rate (%) – Taux de réponse (%) | | | |
|---|---|-------------|-------------|-------------|
| | QTR1 | QTR2 | QTR3 | QTR4 |
| | TRI1 | TRI2 | TRI3 | TRI4 |
| | | | % | |
| Atlantic – Atlantique | 87.8 | 92.1 | 95.0 | 87.5 |
| Québec | 92.1 | 90.6 | 95.9 | 94.9 |
| Ontario | 93.8 | 93.0 | 92.6 | 93.7 |
| Prairies | 94.8 | 93.9 | 98.2 | 96.4 |
| British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et Territoires | 94.6 | 92.5 | 90.6 | 94.3 |
| Canada | 93.3 | 92.6 | 94.6 | 94.1 |

Tableau 6.7

**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine
et destination des marchandises), 1998 – Taux de réponse
pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon
la région de domicile**

Table 6.8

**Annual Motor Carriers of Freight Survey, Private
Carriers, 1998 – Quality Measures by Region of
Domicile**

| Region of Domicile | Response Rate | Relative Imputation Rate for Expenses ¹ |
|---|-----------------|---|
| Région de domicile | Taux de réponse | Taux d'imputation relatif – dépenses ¹ |
| | | % |
| Atlantic-Atlantique | 9.5 | 100.0 |
| Québec | 42.7 | 51.5 |
| Ontario | 33.1 | 56.0 |
| Prairies | 22.4 | 76.6 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 24.1 | 75.2 |
| Canada | 32.3 | 60.4 |

Tableau 6.8

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises – Transporteurs pour compte propre,
1998 – Mesures de qualité selon la région de domicile**

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

Glossary

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

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

Class II (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). For-hire long distance carriers which earned gross annual operating revenues between \$1 million and \$12 million.

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

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

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

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

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey). Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 1998 and March 31, 1999.

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

Freight Forwarders. Companies that play an intermediary role between the shipper and the carrier by arranging the transport of freight for a fee.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Relative Imputation Rate. The proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by the imputed data (revenues, expenses).

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

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

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

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

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

Sampling Weight. A raising factor attached to each sampled unit indicating the number of units it represents in the population.

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

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

Standard Industrial Classification (SIC). Classification system developed in 1980 which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down Canada's total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 456) are establishments primarily engaged in the provision of trucking, transfer and related services. This industry group is a part of the Major Group 45 (Transportation industries) which includes establishments primarily engaged in the transportation of goods and passengers by air, railway, water and motor vehicles. (see NAICS)

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

Survey Frame. A list of units (trucking firms) that carries the contact (e.g., name, address) and the classification (e.g., industrial classification) information of the units to be surveyed.

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

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

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

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

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

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

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

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

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

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

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

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

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

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

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

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

marchandises par air, par chemin de fer, par eau et par terre (véhicules motorisés). (voir SCIAN)

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

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

Courtiers en camionnage. Firmes qui jouent le rôle d'intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur se chargeant du transport des marchandises pour les expéditeurs, moyennant une rémunération pour ses services.

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

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

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

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

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

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises). Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 1998 et le 31 mars 1999.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leverage**Levier financier**

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

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

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

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

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

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

Solvency**Solvabilité**

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

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

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

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

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

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

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

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

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

Available from the Transportation Division are...

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

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

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

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

Ruth Martin, Chief Multimodal
Transport Section

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

Andrea Mathieson, Chief
Aviation Statistics Centre

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

Yves Gauthier, Unit Head
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0188
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: gautyve@statcan.ca

Gilles Paré, Unit Head
Trucking Section

Telephone: (613)951-2517
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: paregil@statcan.ca

Robert Larocque, Head
Dissemination Unit

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

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

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

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

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

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

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

Ruth Martin, Chef
Section des transports multimodaux

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

Andrea Mathieson, Chef
Centre des statistiques de l'aviation)

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

Yves Gauthier, Chef
Section du camionnage

Téléphone: (613) 951-0188
Télécopieur: (613) 951-0579
Internet: gautyve@statcan.ca

Gilles Paré, Chef
Section du camionnage

Téléphone: (613) 951-2517
Télécopieur: (613) 951-0579
Internet: paregil@statcan.ca

Robert Larocque, Chef
Unité de la diffusion

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