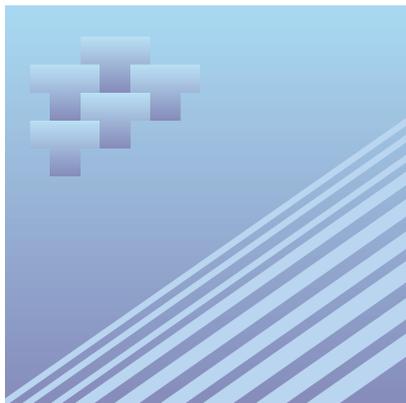




## Trucking in Canada

1999



## Le camionnage au Canada

1999

## How to obtain more information

Specific inquiries about this product and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486).

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

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

## Ordering and subscription information

This product, Catalogue no. 53-222-XIB, is published annually in electronic format on the Statistics Canada Internet site at a price of CDN \$39.00 per issue. To subscribe visit our Web site at [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca), and select Products and Services.

This product is also available in print through a Print-on-Demand service, at a price of CDN \$59.00 per issue. The following additional shipping charges apply for delivery outside Canada:

|                        |                     |
|------------------------|---------------------|
|                        | <b>Single issue</b> |
| <b>United States</b>   | CDN \$ 6.00         |
| <b>Other countries</b> | CDN \$ 10.00        |

All prices exclude sales taxes.

The printed version can be ordered by

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

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

## Standards of service to the public

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

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486).

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

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

## Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 53-222-XIB au catalogue est publié annuellement sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada et est offert au prix de 39 \$ CA l'exemplaire. Les utilisateurs peuvent s'abonner en visitant notre site Web à [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca) et en choisissant la rubrique Produits et services.

Ce produit est aussi disponible en version imprimée par l'entremise du service d'Impression sur demande, au prix de 59 \$ CA l'exemplaire. Les frais de livraison supplémentaires suivants s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada :

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
|                    | <b>Exemplaire</b> |
| <b>États-Unis</b>  | 6 \$ CA           |
| <b>Autres pays</b> | 10 \$ CA          |

Les prix ne comprennent pas les taxes de ventes.

La version imprimée peut être commandée par

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

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

## Normes de service à la clientèle

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



Statistics Canada  
Transportation Division  
Trucking Section

# Trucking in Canada

1999

Statistique Canada  
Division des transports  
Section du camionnage

# Le camionnage au Canada

1999

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 2001

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

February 2001

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

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2001

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

Février 2001

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

Périodicité : annuel

Ottawa

---

## Note of appreciation

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

---

## Note de reconnaissance

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

---

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

## Signes conventionnels

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

- .. nombres indisponibles
- ... n'ayant pas lieu de figurer
- néant ou zéro
- nombres infimes
- <sup>p</sup> nombres provisoires
- <sup>r</sup> nombres rectifiés
- <sup>x</sup> 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; **John Ross**, Chief, Trucking Section; **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**; 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  
Jennifer Meester

Céline Desfonds  
Suzanne Ross

Nathalie Larocque  
Dorothee Woodward

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

John Devlin

Dany Girard

François Roy

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

Benoit Allard  
Jennifer Taylor

François Gagnon  
Adam Wronski

Steve Matthews

### Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Richard Blakeney

Monika Ménard

Statistics Canada Regional Offices –  
Bureaux régionaux de Statistique Canada

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

Lucy Brazeau

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

Claude Beaudoin  
Dominic Roy

Gisèle Gariépy-Denis  
Yves Roy

Claude Lafrenière

## Table of Contents Trucking in Canada

## Table des matières Le camionnage au Canada

|  | Page |  | Page |
|--|------|--|------|
| <b>Highlights</b> .....  | 9    | <b>Faits saillants</b> .....   | 9    |
| <b>Chapter 1 – Trucking in Canada</b>  |      | <b>Chapitre 1 – Le camionnage au Canada</b>  |      |
| The trucking industry in 1999 .....  | 11   | L'industrie du camionnage en 1999 .....  | 11   |
| The Canadian economy and the transportation industry in 1999 .....                         | 11   | L'économie canadienne et l'industrie du transport en 1999 .....  | 11   |
| The transportation industry and the role of trucking .....                                 | 12   | L'industrie du transport et le rôle du camionnage .....  | 12   |
| Domestic Trucking Activity .....   | 13   | Activité intérieure de camionnage .....  | 13   |
| Employment .....   | 13   | Emploi .....   | 13   |
| About this publication .....   | 14   | Au sujet de cette publication .....  | 14   |
| <b>Chapter 2 – Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 1999</b>            |      | <b>Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1999</b>                     |      |
| Introduction .....   | 17   | Introduction .....   | 17   |
| Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight .....                            | 17   | Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises .....  | 17   |
| 1.1 Export Driven Economy Boosted For-hire Trucking Demand .....                           | 17   | 1.1 Une économie d'exportation a propulsé la demande de camionnage pour compte d'autrui .....                                  | 17   |
| 1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses ..... | 18   | 1.2 L'activité économique se reflète dans les recettes et les dépenses d'exploitation désaisonnalisées .....                   | 18   |
| 1.3 Results vary among specialized and general freight carriers .....                      | 21   | 1.3 Les résultats varient parmi les transporteurs de marchandises spécialisées et de marchandises générales .....              | 21   |
| 1.4 Crossborder trucking revenues continue to grow .....                                   | 22   | 1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier continuent d'augmenter .....  | 22   |
| 1.5 Carriers incurred higher fuel expenses during third and fourth quarter .....           | 23   | 1.5 Les transporteurs ont dépensé davantage en carburant au troisième et au quatrième trimestre .....                          | 23   |
| Section 2 – Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 1999 .....                         | 31   | Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1999 .....   | 31   |
| 2.1 Decreased profitability .....  | 31   | 2.1 Baisse de la rentabilité .....   | 31   |
| 2.2 Changes in short-term liquidity .....  | 31   | 2.2 Variation de la solvabilité à court terme .....  | 31   |
| 2.3 Long-term liquidity .....  | 32   | 2.3 Solvabilité à long terme .....   | 32   |
| 2.4 Financial leverage again positive .....  | 32   | 2.4 Effet de levier encore une fois positif .....  | 32   |
| 2.5 Increase in owned equipment .....  | 32   | 2.5 Croissance de l'équipement possédé .....   | 32   |
| <b>Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 1999</b>                       |      | <b>Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1999</b>  |      |
| For-hire Intercity Trucking Activity of Canada-based Carriers .....                        | 39   | Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui assuré par les compagnies de camionnage domiciliées au Canada ..... | 39   |
| Section 1 – Total Trucking Activity .....  | 39   | Partie 1 – Trafic total .....  | 39   |
| Section 2 – Domestic Trucking Activity .....   | 41   | Partie 2 – Trafic intérieur .....  | 41   |
| – Regional Overview .....  | 41   | – Aperçu régional .....  | 41   |
| Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States .....          | 63   | Partie 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis .....   | 63   |
| – International Trade .....  | 63   | – Commerce international .....   | 63   |

## Table of Contents – Continued Trucking in Canada

## Table des matières – suite Le camionnage au Canada

|   | Page |
|---|------|
| <b>Chapter 4 – Special Study</b>  |      |
| 4.1 – Socio-economic profile of independent truck drivers .....   | 73   |
| 4.1.1 – Introduction .....  | 73   |
| 4.1.2 – Demand and use of owner-operators .....   | 74   |
| 4.1.3 – The Working Owner Profile .....   | 74   |
| 4.1.4 – Conclusion .....  | 80   |
| 4.1.5 – Data sources and definitions .....  | 80   |
| <br><b>Chapter 5 – Survey Methodology and Data Quality</b>  |      |
| 5.1 – Introduction .....  | 85   |
| 5.2 – Quarterly For-hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2 ..... | 85   |
| 5.3 – Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3 .....                         | 88   |
| 5.4 – Data Quality .....  | 90   |
| <b>Glossary</b> .....   | 99   |
| <b>Definitions of Financial Ratios</b> .....  | 104  |

### Figures

#### Chapter 1

|  |    |
|--|----|
| 1.1 Annual Variation in GDP at Factor Cost, 1990-1999 .....              | 12 |
| 1.2 Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-1999 .....    | 13 |
| 1.3 Proportion of Employment According to Means of Transport, 1999 ..... | 14 |

#### Chapter 2

|  |    |
|--|----|
| 2.1 Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984-1999 ..... | 18 |
| 2.2 Quarterly Operating Ratios Adjusted Series and Trend, All Carriers, 1993-1999 .....            | 19 |
| 2.3 Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series, 1993-1999 .....                              | 20 |
| 2.4 Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-1999 .....                      | 21 |
| 2.5 Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993 and 1999 .....       | 22 |
| 2.6 Percent Distribution of Operating Expenses, All Carriers, 1999 .....                           | 23 |
| 2.7 Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) – Monthly 1993-1999 .....         | 24 |

|  | Page |
|--|------|
| <b>Chapitre 4 – Études spéciales</b>   |      |
| 4.1 – Profil socio-économique des camionneurs indépendants au Canada .....   | 73   |
| 4.1.1 – Introduction .....   | 73   |
| 4.1.2 – Demande et utilisation de camionneurs indépendants .....   | 74   |
| 4.1.3 – Profil des camionneurs indépendants .....  | 74   |
| 4.1.4 – Conclusion .....   | 80   |
| 4.1.5 – Sources de données .....   | 80   |
| <br><b>Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données</b>  |      |
| 5.1 – Introduction .....   | 85   |
| 5.2 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) - chapitre 2 ..... | 85   |
| 5.3 – Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3 .....                          | 88   |
| 5.4 – Qualité des données .....  | 90   |
| <b>Glossaire</b> .....   | 101  |
| <b>Définitions des ratios financiers</b> .....   | 104  |

### Figures

#### Chapitre 1

|   |    |
|---|----|
| 1.1 Variation annuelle du PIB au coût des facteurs, 1990-1999 .....                               | 12 |
| 1.2 Part du PIB du transport afférente au camionnage et au transport ferroviaire, 1990-1999 ..... | 13 |
| 1.3 Proportion des emplois selon le mode de transport, 1999 .....                                 | 14 |

#### Chapitre 2

|   |    |
|---|----|
| 2.1 Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-1999 ..... | 18 |
| 2.2 Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-1999 .....     | 19 |
| 2.3 Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-1999 .....   | 20 |
| 2.4 Tendances des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-1999 .....              | 21 |
| 2.5 La part des mouvements intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993 et 1999 .....      | 22 |
| 2.6 Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, tous les transporteurs, 1999 .....                    | 23 |
| 2.7 Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) – Mensuel 1993-1999 .....            | 24 |

## Table of Contents – Continued Trucking in Canada

## Table des matières – suite Le camionnage au Canada

|  | Page |  | Page |
|--|------|--|------|
| <b>Chapter 3</b>   |      | <b>Chapitre 3</b>  |      |
| 3.1 Domestic Tonnage, Intra-regional and inter-regional, by Region of Origin, 1999 ..... | 42   | 3.1 Tonnage intérieur, Intrarégional et Interrégional, selon la région d'origine, 1999 .....                 | 42   |
| 3.2 Domestic Tonnage, by Region of Origin, 1997-1999 .....                               | 43   | 3.2 Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1997-1999 .....   | 43   |
| 3.3 Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking .....         | 63   | 3.3 Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier .....                     | 63   |
| 3.4 Transborder activity has a significant impact on total trucking activity, 1999 ..... | 64   | 3.4 Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 1999 .....                    | 64   |
| <br><b>Tables</b>  |      | <br><b>Tableaux</b>  |      |
| <b>Chapter 1 – Trucking in Canada</b>  |      | <b>Chapitre 1 – Le camionnage au Canada</b>  |      |
| 1 1999 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry .....                      | 16   | 1 Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1999 .....                               | 16   |
| <br><b>Chapter 2 – Section 1 – QMCF Survey, For-hire Carriers</b>                        |      | <br><b>Chapitre 2 – Section 1 – TTRM, transporteurs pour compte d'autrui</b>                                 |      |
| 2.1 Summary Statistics, by Quarter 1999 – Canada .....                                   | 25   | 2.1 Statistiques sommaires selon le trimestre, 1999 – Canada .....   | 25   |
| 2.2 General and Specialized Freight by Quarter, 1999 .....                               | 26   | 2.2 Sommaire statistique selon la région, 1999 .....   | 26   |
| 2.3 General and Specialized Freight by Quarter, 1999 .....                               | 28   | 2.3 Marchandises générales et spécialisées selon le trimestre, 1999 .....                                    | 28   |
| 2.4 For-hire carriers, revenues by type of movement by quarter, 1999 .....               | 30   | 2.4 Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 1999 .....       | 30   |
| <br><b>Chapter 2 – Section 2 – AMCF Survey, For-hire Carriers</b>                        |      | <br><b>Chapitre 2 – Section 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1999</b>    |      |
| 2.5 Summary of Financial Statistics, 1995-1999 .....                                     | 33   | 2.5 Sommaire des statistiques financières, 1995-1999 .....   | 33   |
| 2.6 Financial Statistics by Region, 1999 .....   | 34   | 2.6 Statistiques financières par région, 1999 .....  | 34   |
| 2.7 Summary Statistics by Type of Activity, 1999 .....                                   | 35   | 2.7 Statistiques sommaires selon le genre d'activité, 1999 .....   | 35   |
| 2.8 Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 1999 .....              | 36   | 2.8 Sommaire des statistiques financières, selon le camionnage local et sur de longues distances, 1999 ..... | 36   |
| 2.9 Financial Statistics by Revenue Size, 1999 .....                                     | 37   | 2.9 Statistiques financières selon la taille des recettes, 1999 .....  | 37   |
| 2.10 Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 1999 .....                    | 38   | 2.10 Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 1999 .....                                 | 38   |
| 2.11 Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 1999 .....                  | 38   | 2.11 Semi-remorques et autre matériel par industrie, 1999 .....  | 38   |
| <br><b>Chapter 3 – Section 1 – Total Trucking Activity</b>                               |      | <br><b>Chapitre 3 – Section 1 – Trafic total</b>   |      |
| 3.1 Trucking activity in 1999 and 1998 .....   | 40   | 3.1 Activité de transport routier en 1999 et 1998 .....  | 40   |
| <br><b>Chapter 3 – Section 2 – Domestic Trucking Activity</b>                            |      | <br><b>Chapitre 3 – Section 2 – Trafic intérieur</b>   |      |
| 3.2 Trucking activity in 1999 .....  | 41   | 3.2 Activité de transport routier en 1999 .....  | 41   |
| 3.3 Domestic Activity in 1999 and 1998 .....   | 41   | 3.3 Le trafic intérieur en 1999 et 1998 .....  | 41   |
| 3.4 Intra-regional Traffic .....   | 46   | 3.4 Volume de transport intrarégional .....  | 46   |
| 3.5 Inter-regional Traffic .....   | 47   | 3.5 Volume de transport interrégional .....  | 47   |

## Table of Contents – Continued Trucking in Canada

## Table des matières – suite Le camionnage au Canada

|  | Page |   | Page |
|--|------|---|------|
| <b>Section 2 – Domestic For-hire Trucking,<br/>1999 – Concluded</b>  |      | <b>Section 2 – Trafic intérieur, 1999 – fin</b>   |      |
| 3.6 Estimated Transport Revenues, Tonnage,<br>Tonne-Kilometres, Number of Shipments and<br>Selected Ratios on the Movement of Goods<br>from Region of Origin to Region of<br>Destination ..... | 48   | 3.6 Estimations des recettes, du nombre de tonnes<br>transportées, du nombre de tonnes-kilomètres<br>parcourues, du nombre d'expéditions et de certains<br>ratios se rapportant aux mouvements de marchandises<br>de la région d'origine à la région de destination ..... | 48   |
| 3.7 Ranking of Census Metropolitan Areas by<br>Originating Movements, Selected Estimates<br>Based on Revenues .....  | 52   | 3.7 Classement des régions métropolitaines de<br>recensement, selon l'origine des mouvements de<br>marchandises, et selon certaines estimations fondées<br>sur les recettes .....   | 52   |
| 3.8 Ranking of Census Metropolitan Areas by<br>Destination Movements, Selected Estimates<br>Based on Revenues .....  | 53   | 3.8 Classement des régions métropolitaines de<br>recensement, selon la destination des mouvements<br>de marchandises, et selon certaines estimations<br>fondées sur les recettes .....  | 53   |
| 3.9 Major Commodity Movements by Region,<br>Based on Tonnage Transported .....   | 54   | 3.9 Principaux mouvements de marchandises par région,<br>selon les tonnes transportées .....  | 54   |
| 3.10 Selected Estimates for the Movements of Goods<br>by Commodity Groups .....  | 56   | 3.10 Certaines estimations choisies se rapportant aux<br>mouvements de marchandises, selon le groupe de<br>produits .....   | 56   |
| 3.11 Selected Statistics for Commodity Groups by<br>Shipment Weight (Ranked by Revenues) .....   | 58   | 3.11 Statistiques choisies pour des groupes de marchandises<br>selon le poids (classées en fonction des recettes) .....   | 58   |
| 3.12 Selected Estimates by Region of Origin by<br>Weight Group .....   | 59   | 3.12 Certaines estimations selon la région d'origine et le<br>poids .....   | 59   |
| 3.13 Distribution of Truck Traffic by Weight Group .....   | 59   | 3.13 Ventilation du volume de camionnage par groupe<br>de poids .....   | 59   |
| 3.14 Selected Estimates by Originating Region,<br>by Weight Group .....  | 60   | 3.14 Certaines estimations selon la région d'origine et la<br>groupe de poids .....   | 60   |
| 3.15 Selected Ratios for the 10 Major Commodity<br>Groups Based on Revenues .....  | 62   | 3.15 Certains ratios pour les 10 principaux groupes de<br>marchandises fondés sur les recettes .....  | 62   |
| <b>Section 3 – Canada-U.S. For-hire Trucking<br/>Activity, 1998</b>  |      | <b>Section 3 – Camionnage pour compte d'autrui<br/>entre le Canada et les États-Unis 1998</b>   |      |
| 3.16 Canada's Export and Import Trade by Dollar<br>Value of Goods, 1998 and 1999 .....   | 65   | 3.16 Exportations et importations du Canada selon la<br>valeur monétaire des marchandises, 1998 et 1999 .....   | 65   |
| 3.17 Transborder activity in 1999 and 1998 .....   | 65   | 3.17 Le trafic transfrontalier en 1999 et 1998 .....  | 65   |
| 3.18 Southbound Movements of Goods,<br>Canada – U.S. ....  | 66   | 3.18 Mouvements nord-sud de marchandises, Canada –<br>États-Unis .....  | 66   |
| 3.19 Southbound Movements of the Top Ten<br>Commodities, Canada – U.S. ....  | 67   | 3.19 Mouvements nord-sud des dix principales<br>marchandises, Canada – États-Unis .....   | 67   |
| 3.20 Southbound Movements of the Top Five<br>Commodities from Region of Origin,<br>Canada – U.S. ....  | 68   | 3.20 Mouvements nord-sud des cinq principales<br>marchandises selon la région d'origine, Canada –<br>États-Unis .....   | 68   |
| 3.21 Northbound Movements of Goods,<br>U.S. – Canada .....   | 69   | 3.21 Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis –<br>Canada .....  | 69   |
| 3.22 Northbound Movements of the Top Ten<br>Commodities, U.S. – Canada .....   | 70   | 3.22 Mouvements sud-nord des dix principales<br>marchandises, États-Unis – Canada .....   | 70   |
| 3.23 Northbound Movements of the Top Five<br>Commodities from Region of Origin,<br>U.S. – Canada .....   | 71   | 3.23 Mouvements sud-nord des cinq marchandises selon<br>la région d'origine, États-Unis – Canada .....  | 71   |
| Appendix A – Concordance of U.S. Regions and<br>States .....   | 72   | Annexe A – Concordance des régions américaines et<br>des états .....  | 72   |

## Table of Contents – Concluded Trucking in Canada

## Table des matières – fin Le camionnage au Canada

|  | Page |  | Page |
|--|------|--|------|
| <b>Chapter 4 – Special Study</b>   |      | <b>Chapitre 4 – Études spéciales</b>   |      |
| Table 1 – Owner-operator revenues and expenses by region – 1997 .....  | 75   | Tableau 1 – Recettes et dépenses des camionneurs indépendants par région en 1997 .....   | 75   |
| Table 2 – Average revenues, expenses and equipment per owner-operator by industry, Canada – 1997 .....   | 76   | Tableau 2 – Recettes, dépenses et matériel des chauffeurs-contractants indépendants en moyenne par industrie, Canada, 1997 .....   | 76   |
| Table 3 – Logistic analysis of driver class of worker ...  | 78   | Tableau 3 – Analyse logistique des catégories des conducteurs .....  | 78   |
| Table 4 – Total money-income and after-tax driver earnings by class of worker, Canada – 1997 .....   | 79   | Tableau 4 – Revenu total en espèces et gains des conducteurs après impôts par catégorie professionnelle, Canada, 1997 .....  | 79   |
| Table 5 – Indicators of Sampling Variability, SLID 1997 .....  | 82   | Tableau 5 – Indicateurs de variabilité d'échantillonnage EDTR, 1997 .....  | 82   |
| <br><b>Chapter 5 – Survey methodology and Data Quality</b>   |      | <br><b>Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données</b>  |      |
| 5.1 QMCF Survey, For-hire Carriers, First Quarter 1999 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity .....  | 94   | 5.1 ETTRM, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 1999 - Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité .....  | 94   |
| 5.2 1999 MCF Survey, Annual Supplement (Q5) – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity .....   | 94   | 5.2 Supplément annuel à l'ETRM (T5), 1999 - Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité .....  | 94   |
| 5.3 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1999 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile .....                  | 95   | 5.3 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1999 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile .....                 | 95   |
| 5.4 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1999 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile ..... | 95   | 5.4 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1999 – Nombre estimatif d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile ..... | 95   |
| 5.5 1999 QMCF Survey, Quality Measures by Region and by Type of Activity .....   | 96   | 5.5 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1999 - Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité .....   | 96   |
| 5.6 1999 MCF Survey, Annual Supplement(Q5) – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size .....   | 97   | 5.6 Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1999 - Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille .....   | 97   |
| 5.7 For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/Destination) Survey, 1999 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile .....                              | 98   | 5.7 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1999 – Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région de domicile .....   | 98   |

**ELECTRONIC PUBLICATIONS AVAILABLE AT** | **PUBLICATIONS ÉLECTRONIQUES DISPONIBLES À**  
**[www.statcan.ca](http://www.statcan.ca)**



## Highlights

### For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 1999

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

#### For-hire Trucking : Quarterly Statistics, 1999

- Seasonally adjusted for-hire revenues continued to climb in 1999, advancing an average of 4% between the first, second, third and fourth quarter of the year.
- Following a first quarter adjusted operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) equal to 0.93, an adjusted quarterly operating ratio of 0.92 was recorded in the second and third quarter. During the fourth quarter, however, the operating ratio deteriorated to 0.93. The overall for-hire trucking operating ratio has been declining and has remained below 0.96 since the second half of 1993.

#### For-hire Trucking: Annual Supplement Statistics, 1999

- For-hire motor carriers generated \$16.2 billion in total revenues and incurred \$15.4 billion in total expenses, resulting in net operating revenues of \$766.8 million.
- The profit margin (net operating income as a percentage of total operating revenues) for 1999 was 4.7%.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached nearly \$8.1 billion in 1999.
- In 1999, the return on equity at 16.8% indicated a positive financial leverage with a rate of return on capital employed of 14.2%.

## Faits saillants

### Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 1999

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

#### Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 1999

- Les recettes désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui ont poursuivi leur progression au taux moyen de 4 % entre le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième trimestre de l'année.
- Après un premier trimestre où leur ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) désaisonnalisé a été de 0,93, les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont réalisé un ratio d'exploitation trimestriel désaisonnalisé de 0,92 au deuxième et au troisième trimestre. Au cours du quatrième trimestre, cependant, le ratio d'exploitation s'est détérioré et est tombé à 0,93. Le ratio d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui n'a pas cessé de baisser et il est demeuré en deçà de 0,96 depuis la deuxième moitié de 1993.

#### Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 1999

- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont généré 16,2 milliards de dollars en recettes totales et engagé au total 15,4 milliards de dollars en dépenses, pour un total net de recettes d'exploitation de 766,8 millions de dollars.
- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation sur les recettes totales d'exploitation) s'est établie à 4,7 % en 1999.
- 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 8,1 milliards de dollars en 1999.
- En 1999, le rendement de l'avoir (16,8 %) a dégagé un effet de levier financier positif, avec un rendement des capitaux engagés à 14,2 %.

## For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 1999

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

### Domestic Trucking Activity

- In 1999, Canada-based for-hire trucking carriers hauled over 28 million shipments within Canada, accounting for 198.4 million tonnes.
- Domestic shipments generated over \$6.9 billion in revenues.
- Based on revenues earned, the *miscellaneous transported products* commodity group was the top commodity moved.

### Transborder Trucking Activity

- There were a total of 8.1 million shipments crossing the Canada-United States border in 1999 carrying almost 71 million tonnes of freight.
- These transborder shipments generated \$5.9 billion in revenues.
- Based on revenues earned, the most frequent single commodity moved from or to the United States was the *miscellaneous transported products*.

## Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 1999

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

### Trafic intérieur

- En 1999, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont effectué plus de 28 millions d'expéditions au Canada, pour un total de 198,4 millions de tonnes.
- Les expéditions intérieures ont généré des recettes de plus de 6,9 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, la classe de *biens transportés divers* est la première catégorie d'expédition.

### Trafic transfrontalier

- Au total 8,1 millions d'expéditions ont été effectuées entre le Canada et les États-Unis en 1999, ce qui représente presque 71 millions de tonnes de marchandises.
- Ces expéditions transfrontalières ont généré des recettes de 5,9 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, les *biens transportés divers* ont été le principal groupe de marchandises transportées à destination ou en provenance des États-Unis.

# Chapter 1

## Trucking in Canada

# Chapitre 1

## Le camionnage au Canada

### The trucking industry in 1999

With a booming economy and record levels of freight volumes in 1999, there are still issues of concern for the trucking industry in Canada. While the industry is finally benefiting from agreements such as the FTA and NAFTA, and the effects of deregulation may be coming to an end, new issues arose for the trucking industry in 1999. Labour disputes and shutdowns, increasing fuel prices, wages and hours of work, safety and environmental issues, all emerged as concerns for Canadian trucking companies during 1999.

The importance of trucking in the Canadian economy and for Canadians in general remains stronger than ever. As the economy continues to grow and consumer demand rises, the strength of Canada's trucking industry increases as well.

In 1999, the total operating revenues for the for-hire trucking industry<sup>1</sup> amounted to \$16.2 billion, an increase of almost 9% from 1998. Domestic movements accounted for the higher proportion of revenues with 67% or \$11.2 billion, an increase of 7% from 1998. Total revenues generated from transborder movements (movements between Canada and United States and Mexico) amounted to \$5.4 billion in 1999, a substantial increase from \$4.1 billion in 1998.

### The Canadian economy and the transportation industry in 1999

The Canadian economy experienced a significant improvement in growth in 1999 as Gross Domestic Product (GDP) increased by 4.3%. This growth was mostly attributable to strong domestic and export demand, more specifically, higher growth in the manufacturing and construction industries.<sup>2</sup>

Both exports and imports grew at significantly higher rates than usual, which resulted in a strong influence on transportation demand in 1999. As measured by the dollar value of goods, Canada's total merchandise exports increased by 11% in 1999, while merchandise imports increased 7%.<sup>3</sup> Exports to and imports from the United States increased by 14% and 6% respectively from 1998. Trade with the United States accounted for 87% of Canada's total exports and 67% of Canada's total imports

<sup>1</sup> Refers to for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more from the Annual Motor Carrier of Freight Survey.

<sup>2</sup> Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1999, cat. no. 15-203.

<sup>3</sup> Exports, Merchandise Trade, 1999, cat. no. 65-202, Imports, Merchandise Trade, 1999, cat. no. 65-203.

### L'industrie du camionnage en 1999

Malgré une économie florissante et de nouveaux records de volumes de fret en 1999, il reste encore des questions préoccupantes pour l'industrie canadienne du camionnage. Alors que l'industrie profite pleinement d'accords comme l'ALE et l'ALENA, de nouveaux problèmes se sont soulevés pour l'industrie du camionnage en 1999. Les conflits de travail et les fermetures temporaires, les augmentations du prix du pétrole, les traitements et les heures de travail, les problèmes liés à la sécurité et à l'environnement, voilà les questions qui ont préoccupé les entreprises canadiennes de camionnage au cours de 1999.

L'importance du camionnage au sein de l'économie canadienne et pour les canadiens en général demeure plus forte que jamais. Au fur et à mesure que l'économie continue de croître et que la demande des consommateurs augmente, la vigueur de l'industrie canadienne du camionnage s'intensifie également.

En 1999, le total des recettes d'exploitation de l'industrie du transport<sup>1</sup> pour compte d'autrui s'établissait à 16,2 milliards de dollars, soit une augmentation de près de 9 % par rapport à 1998. Les mouvements intérieurs ont compté pour la plus importante proportion des recettes à 67 % ou 11,2 milliards de dollars, une augmentation de 7 % par rapport à 1998. Le total des recettes générées par les mouvements transfrontaliers (mouvements entre le Canada, les États-Unis et le Mexique) a représenté 5,4 milliards de dollars en 1999, une augmentation substantielle par rapport aux 4,1 milliards de 1998.

### L'économie canadienne et l'industrie du transport en 1999

L'économie canadienne a enregistré une croissance importante en 1999 alors que le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 4,3 %. Cette croissance était surtout attribuable à une forte demande intérieure et à l'exportation et, plus particulièrement, à une croissance plus importante des industries de fabrication et de construction<sup>2</sup>.

Les exportations et les importations ont toutes deux augmenté à des taux beaucoup plus élevés que la normale ce qui a influencé considérablement la demande du transport en 1999. Selon la valeur monétaire des marchandises, le total des exportations de marchandises canadiennes a augmenté de 11 % en 1999 tandis que les importations de marchandise ont connu une hausse de 7 %<sup>3</sup>. Les exportations vers les États-Unis et les importations des États-Unis ont augmenté de 14 % et 6 % respectivement par rapport à 1998. Le commerce avec les États-Unis a compté

<sup>1</sup> Renvoie aux transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des revenus annuels de 1 million de dollars ou plus de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises.

<sup>2</sup> Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1999, cat. n° 15-203.

<sup>3</sup> Exportation, commerce de marchandises, 1999, cat. no 65-202, Importations, commerce de marchandises, 1999, cat. n° 65-203.

in 1999. Trucking remains the dominant mode of transport in terms of value of goods transported within the transportation industry and with trade between Canada and the United States. Over 59% of the exports to the United States and 81% of the imports from the United States were moved by truck in 1999.

**The transportation industry and the role of trucking**

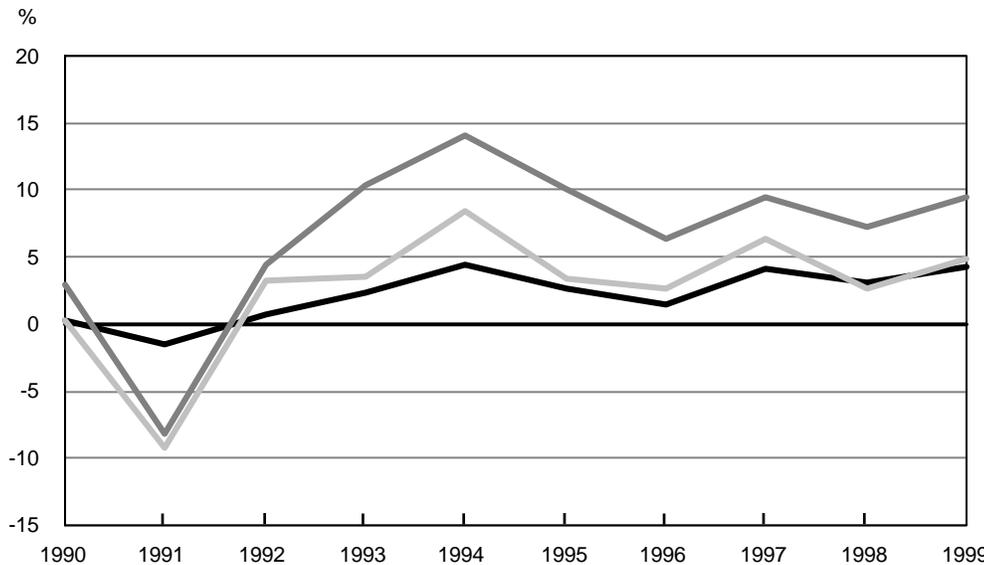
The trucking industry has remained the top segment of the transportation sector in terms of Gross Domestic Product (GDP). Trucking surpassed the 40% level for the first time in 1999 accounting for 41% of the total Transportation industry GDP. While the Transportation industries grew at a higher rate than the economy as a whole at 4.9%, the Trucking industry grew at more than double the rate of the economy, posting an increase in GDP of 9.5% in 1999.

pour 87 % du total des exportations canadiennes et pour 67 % du total des importations canadiennes en 1999. Le camionnage demeure le principal mode de transport en termes de valeurs des marchandises transportées au sein de l'industrie du transport et dans les transactions commerciales entre le Canada et les États-Unis. Plus de 59 % des exportations aux États-Unis et 81 % des importations des États-Unis ont été acheminées par camion en 1999.

**L'industrie du transport et le rôle du camionnage**

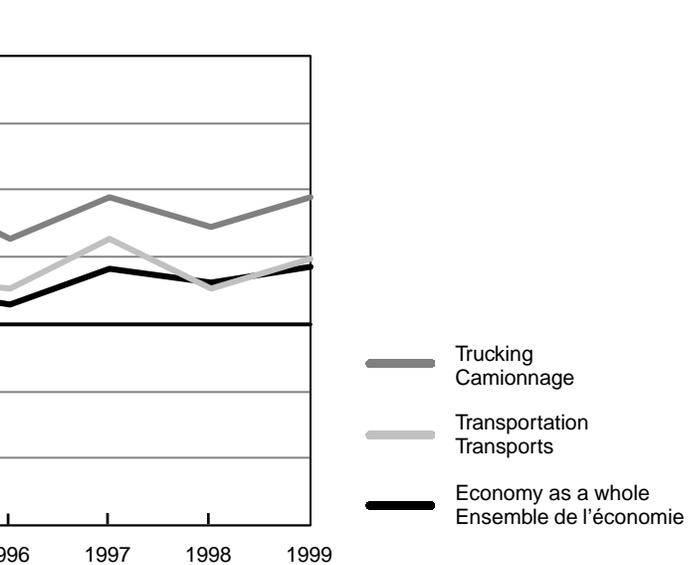
L'industrie du camionnage est demeurée dans le segment supérieur du secteur du transport sur le plan du produit intérieur brut (PIB). Le camionnage a dépassé le niveau des 40 % pour la première fois en 1999, représentant 41 % du PIB total de l'industrie du transport. Alors que le taux de croissance des industries du transport était plus élevé que celui de l'économie en général à 4,9 %, l'industrie du camionnage a connu un taux de croissance correspondant à plus de deux fois celui de l'économie, affichant une augmentation du PIB de 9,5 % en 1999.

**Figure 1.1**  
**Annual Variation in GDP at Factor Cost, 1990-1999**



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

**Figure 1.1**  
**Variation annuelle du PIB au coût des facteurs, 1990-1999**



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

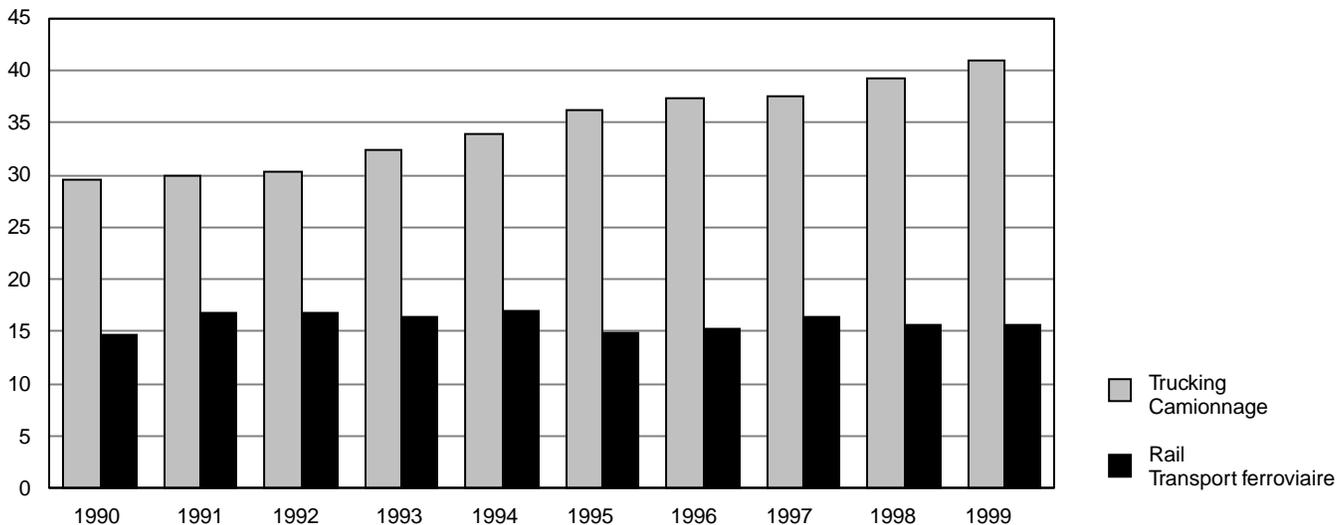
As the trucking industry's share of the transportation sector GDP continues to rise, the share of rail, the main competitor of road transport, saw its share of transportation GDP remain stable at 15.6% in 1999.

Pendant que la part de l'industrie du camionnage dans le PIB du secteur des transports continue de croître, celle du rail, principal compétiteur du transport routier, est demeuré stable à 15,6 % en 1999.

Figure 1.2

**Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-1999**

%



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

Figure 1.2

**Part du PIB du transport afférente au camionnage et au transport ferroviaire, 1990-1999**

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

**Domestic Trucking Activity**

In 1999, the for-hire trucking companies (Canadian domiciled long-distance for-hire motor carriers with annual operating revenues of \$1 million or more) carried a total of 28.3 million domestic shipments accounting for 198.4 million tonnes and 82.5 billion tonne-kilometres. 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 2.9% in 1999 reaching a total of 475,400 jobs. Although employment in the trucking industry remained relatively stable at 153,000 in 1999, this sector still represents the top mode of transport for employment with almost one third of all jobs within the transportation sector (32%).

**Activité intérieure de camionnage**

En 1999, les sociétés de transporteurs routiers pour compte d'autrui (transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui effectue principalement des expéditions sur de longues distances et dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus) ont effectué un total de 28,3 millions de livraisons intérieures représentant 198,4 millions de tonnes et 82,5 milliards de tonnes-kilomètres. Toutefois, attendu que les transporteurs privés et les petits transporteurs pour compte d'autrui sont exclus de ces données, celles-ci ne représentent pas l'ensemble de l'activité intérieure de camionnage au Canada.

**Emploi**

L'emploi dans le secteur du transport a augmenté de 2,9 % en 1999 pour atteindre un total de 475 400 emplois. Même si l'emploi dans l'industrie du camionnage est demeuré relativement stable à 153 000 en 1999, ce secteur représente encore le mode de transport qui offre le plus d'emplois, soit près du tiers de tous les emplois du secteur du transport (32 %).

Figure 1.3

Proportion of Employment According to Means of Transport, 1999

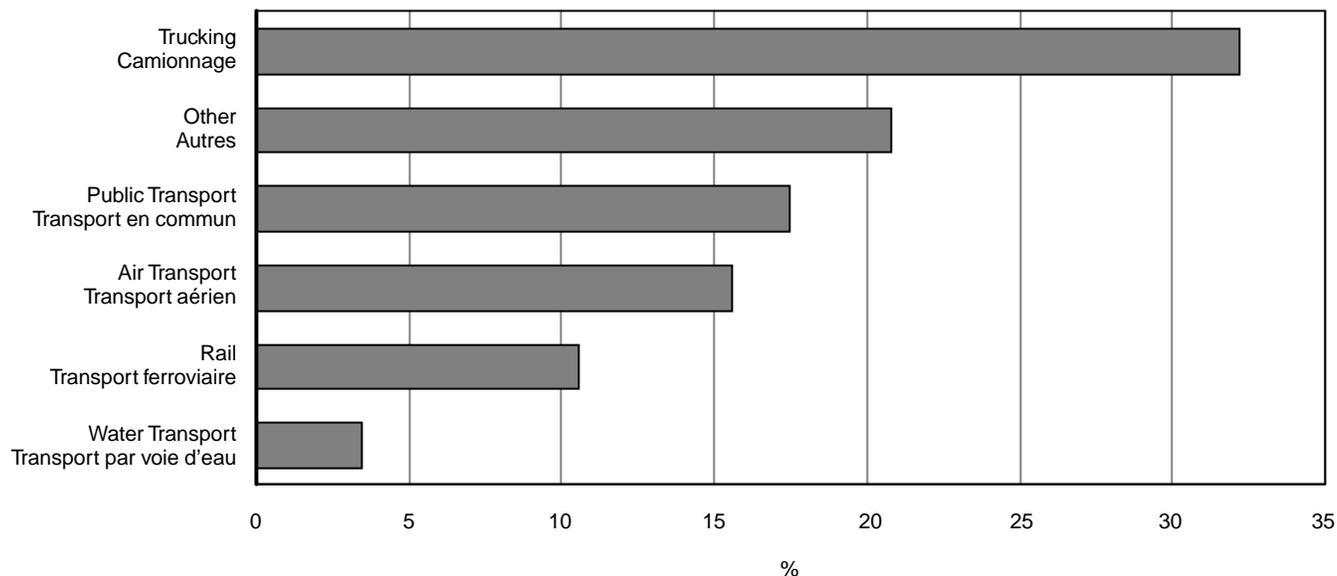


Figure 1.3

Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 1999

**About this publication**

*Trucking in Canada, 1999* presents information about the trucking industry in 1999. 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 1999. These statistics were collected as part of the 1999 Motor Carriers of Freight (MCF) survey program. The MCF collects operating and financial data in a quarterly sample survey of for-hire carriers, the survey gathers information on size, structure and economic performance of motor freight carriers. In an annual supplement, it also collects balance sheet and equipment information. This chapter includes financial data on revenues, expenditures and operating ratios, plus selected economic indicators.

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, 1999* présente de l'information au sujet de l'industrie du camionnage en 1999. Ce chapitre discute du rôle du camionnage dans l'économie canadienne.

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

**Le chapitre 2** présente des données financières et d'exploitation au sujet des transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles **ont atteint ou dépassé un million de dollars** en 1999. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) de 1999. L'enquête sur les TRM recueille des données d'exploitation et financières dans une enquête trimestrielle par échantillon auprès des transporteurs pour compte d'autrui. Elle recueille de l'information sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Elle recueille également dans un supplément annuel de l'information relative à leur bilan et à leur matériel. Ce chapitre comprend des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation ainsi que certains indicateurs économiques.

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

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

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

**Chapter 3** presents statistics on carrier activity in the area of inter-city for-hire deliveries for 1999. 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 comprises all Canadian domiciled long-distance for-hire motor carriers with annual operating revenues of \$1 million or more. 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** contains a special study presenting a socio-economic profile of independent truck drivers.

Finally, a description of the survey methodologies and data quality is presented in **Chapter 5**, followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

Le **chapitre 3** présente des statistiques sur l'activité des transporteurs pour compte d'autrui dans le secteur des livraisons interurbaines en 1999. Les statistiques de l'activité décrivent le rendement de l'industrie en fonction des mouvements de marchandises. Les données de ce chapitre sont tirées de l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion. Le chapitre inclut tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui effectue principalement des expéditions sur de longues distances et dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus. Les données tirées de cette enquête incluent les recettes, les tonnes, les tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions pour des marchandises particulières et certaines paires origine/ destination. En plus de fournir de l'information sur les mouvements intérieurs, les résultats de cette enquête servent également à décrire les activités de camionnage entre le Canada et les États-Unis des transporteurs domiciliés au Canada.

Le **chapitre 4** renferme une étude spéciale présentant un profil socio-économique des camionneurs indépendants.

En dernier lieu, une description des méthodologies d'enquêtes et de la qualité des données est présentée au **chapitre 5**, suivie d'un **glossaire** des termes utilisés dans la présente publication.

**Table 1**  
**1999 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry**

**Tableau 1**  
**Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1999**

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

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

## Chapter 2

### Survey of Motor Carriers of Freight, Financial Statistics, 1999

## Chapitre 2

### Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1999

---

#### 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 operating revenues and expenses of for-hire carriers;

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

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

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

#### Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight

##### 1.1 Export Driven Economy Boosted For-hire Trucking Demand

The performance of for-hire trucking companies continued to improve in 1999, fuelled largely by the expanding, export driven Canadian economy. For-hire trucking Gross Domestic Product (GDP) increased 7.3% in 1999, nearly double the 4.1% rise in the value of Canada's GDP for all industries and sectors.<sup>1</sup> While trucking industry GDP has historically mirrored general trends in the economy and goods producing industries, annual growth in trucking has

<sup>1</sup> GDP statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, matrix 4677, series 153001 and 153236.

#### Introduction

Ce chapitre présente des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises opérant dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Les statistiques sont tirées des résultats des enquêtes trimestrielle et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui basés au Canada. Le chapitre se divise en deux sections, comme suit :

- **Partie 1 :** les résultats de l'**enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises** (ayant des recettes d'exploitation annuelles d'**au moins 1 million de dollars**), qui portent principalement sur les recettes et les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui;

Cette enquête trimestrielle vise spécifiquement la collecte de données sur diverses composantes des recettes et des dépenses des transporteurs routiers pour compte d'autrui, répartis par région de domicile, genre de service et genre de mouvement.

- **Partie 2 :** les résultats de l'**enquête du supplément annuel sur les transporteurs routiers de marchandises** (ayant des recettes d'exploitation annuelles d'**au moins 1 million de dollars**), qui portent principalement sur le bilan financier des transporteurs pour compte d'autrui;

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

#### Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

##### 1.1 Une économie d'exportation a propulsé la demande de camionnage pour compte d'autrui

Les résultats des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont continué de s'améliorer en 1999, à la faveur surtout d'une économie canadienne d'exportation en pleine expansion. Le produit intérieur brut (PIB) du camionnage pour compte d'autrui a augmenté de 7,3 % en 1999, soit près du double de la progression de 4,1 % du PIB du Canada pour l'ensemble des industries et des secteurs<sup>1</sup>. Alors que le PIB du secteur du camionnage a toujours reflété les tendances générales de

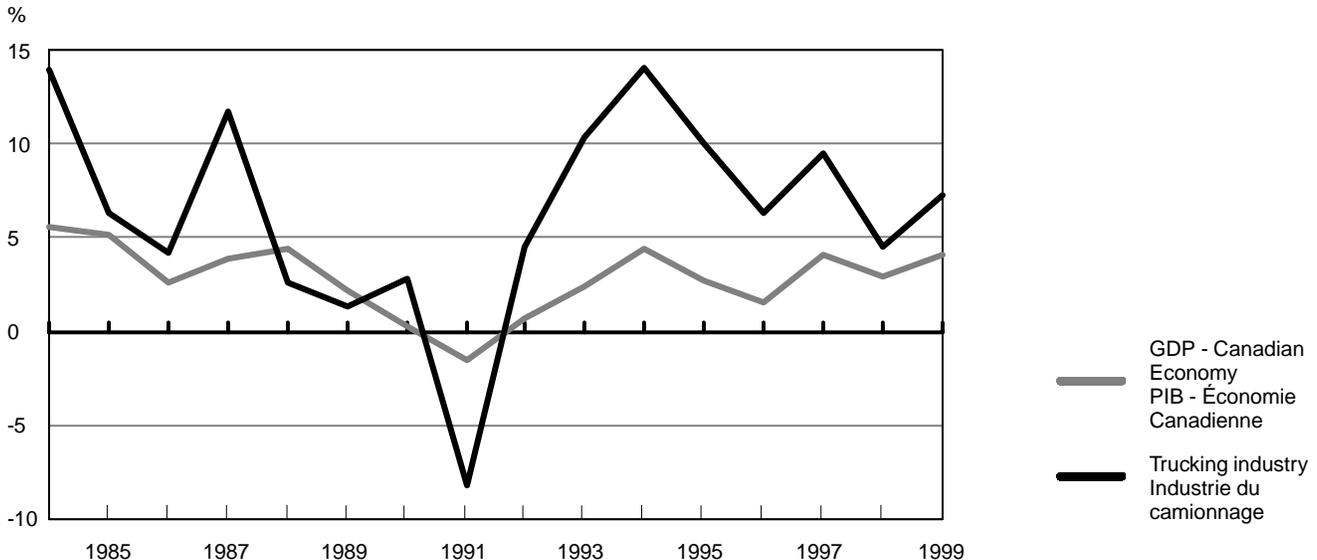
<sup>1</sup> Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, matrice 4677, séries 153001 et 153236.

exceeded advances in Canada's GDP between 1984 and 1999 (See figure 2.1)

l'économie et des industries de biens, la croissance annuelle du camionnage a été supérieure à la progression du PIB du Canada entre 1984 et 1999 (voir figure 2.1).

Figure 2.1  
Trucking Industry and the Canadian Economy,  
Annual Percent Changes in the GDP, 1984 - 1999

Figure 2.1  
Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations  
annuelles en pourcentage du PIB, 1984 - 1999



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

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

Increased auto production and exports of vehicles to the U.S. were major forces driving the strong demand for trucking services. For-hire carriers also benefited from year over year expansion in traditional industries such as construction and forestry although demand slowed sharply for production of industrial/agricultural machinery and aircraft.<sup>2</sup>

L'augmentation de la production automobile et des exportations de véhicules vers les États-Unis ont été les principaux déterminants de la vigoureuse demande de services de camionnage. Les transporteurs pour compte d'autrui ont aussi profité de l'expansion, d'une année à l'autre, des industries traditionnelles comme la construction et l'exploitation forestière, malgré un net ralentissement de la demande de production de machines industrielles/agricoles et d'aéronefs<sup>2</sup>.

As was the case in previous years, numerous partnerships, mergers and acquisitions of motor carriers altered the size and structure of the Canadian trucking industry.<sup>3</sup> On average, there were 2,500 Canada based for-hire carriers with annual revenues of over \$1 million operating during each quarter of 1999. The estimated number of for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more represents a 9% increase over the number of companies recorded in 1998.

Comme les années précédentes, la multiplicité des partenariats, des fusions et des acquisitions chez les transporteurs routiers a modifié la taille et la structure de l'industrie canadienne du camionnage<sup>3</sup>. En moyenne, 2 500 transporteurs pour compte d'autrui basés au Canada et ayant des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars étaient en service pendant chaque trimestre de 1999. Le nombre estimatif des transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont de 1 million de dollars et plus constitue une augmentation de 9 % par rapport au nombre d'entreprises observées en 1998.

### 1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses

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

Seasonally adjusted revenues, expenses and operating ratios (with seasonal fluctuations removed) reveal the fundamental overall trends in the performance of

Les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation désaisonnalisées (après correction des fluctuations saisonnières) révèlent les tendances globales fondamentales de la performance

<sup>2</sup> The Canadian Economic Observer, cat. no. 11-010-XPB, April 2000

<sup>2</sup> L'Observateur économique canadien, n° 11-010-XPB, avril 2000

<sup>3</sup> Transport Canada (2000) Transportation in Canada 1999, Annual Report. TP13198E.

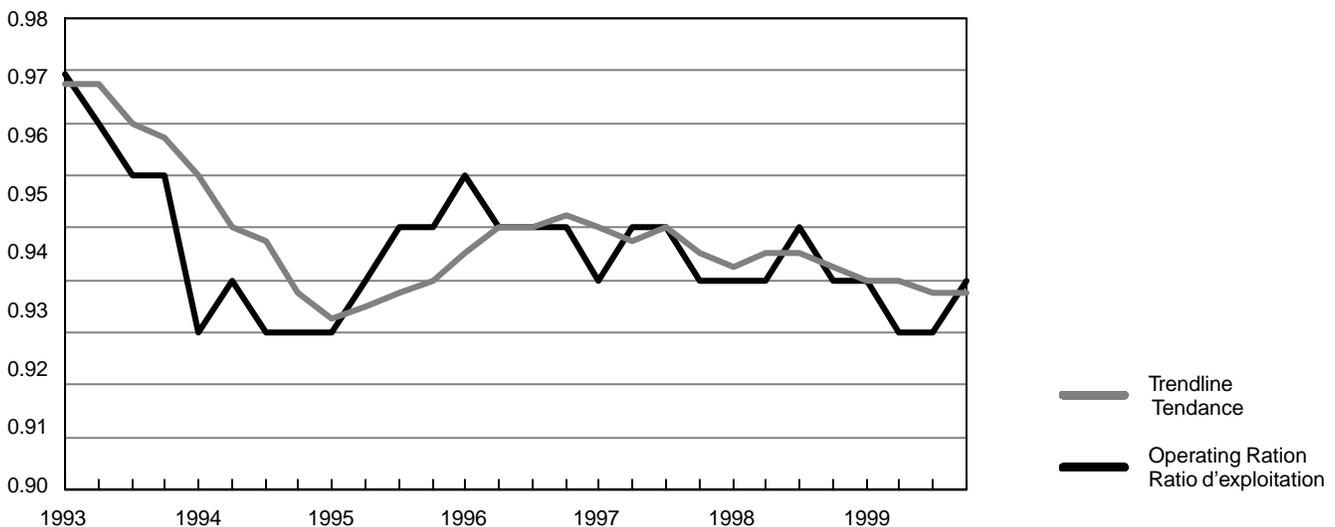
<sup>3</sup> Transports Canada (2000), Les transports au Canada, Rapport annuel, TP13198F.

Canadian for-hire trucking. Adjusted for-hire revenues continued to climb in 1999, advancing an average of 4% between the first, second, third and fourth quarter of the year. Carriers closed out the year with total adjusted fourth quarter 1999 revenues of \$4.5 billion, exceeding fourth quarter expenses of \$4.2 billion. Following a first quarter adjusted operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) equal to 0.93, an adjusted quarterly operating ratio of 0.92 was recorded in the second and third quarter. During the fourth quarter, however, the operating ratio deteriorated to 0.93 (See figure 2.2 and figure 2.3). The overall for-hire trucking operating ratio has been declining and has remained below 0.96 since the second half of 1993. A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance whereas a ratio greater than 1.00 represents an operating loss.

de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Les recettes (désaisonnalisées) du camionnage pour compte d'autrui ont poursuivi leur progression en 1999, au taux moyen de 4 % entre le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième trimestre de l'année. Les transporteurs ont fermé l'année avec des recettes désaisonnalisées totales de 4,5 milliards de dollars pour le quatrième trimestre de 1999, ce qui est plus que les dépenses de 4,2 milliards de dollars pour le même trimestre. Après un premier trimestre où leur ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) désaisonné a été de 0,93, ils ont réalisé un ratio d'exploitation trimestriel désaisonné de 0,92 au deuxième et au troisième trimestre. Au cours du quatrième trimestre, cependant, le ratio d'exploitation s'est détérioré et est tombé à 0,93 (voir figure 2.2 et figure 2.3). Le ratio d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui n'a pas cessé de baisser et il est demeuré en deçà de 0,96 depuis la deuxième moitié de 1993. Une baisse du ratio indique une amélioration du rendement financier, tandis qu'un ratio supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation.

Figure 2.2  
Quarterly Operating Ratios Adjusted Series and Trend, All Carriers 1993 - 1999

Figure 2.2  
Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993 - 1999



Note: Trendline is based on fourth quarter moving average.

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

Source: Quarterly Motor Carriers of Freight survey, Cansim matrix 144.

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, Cansim matrice 144.

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.

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

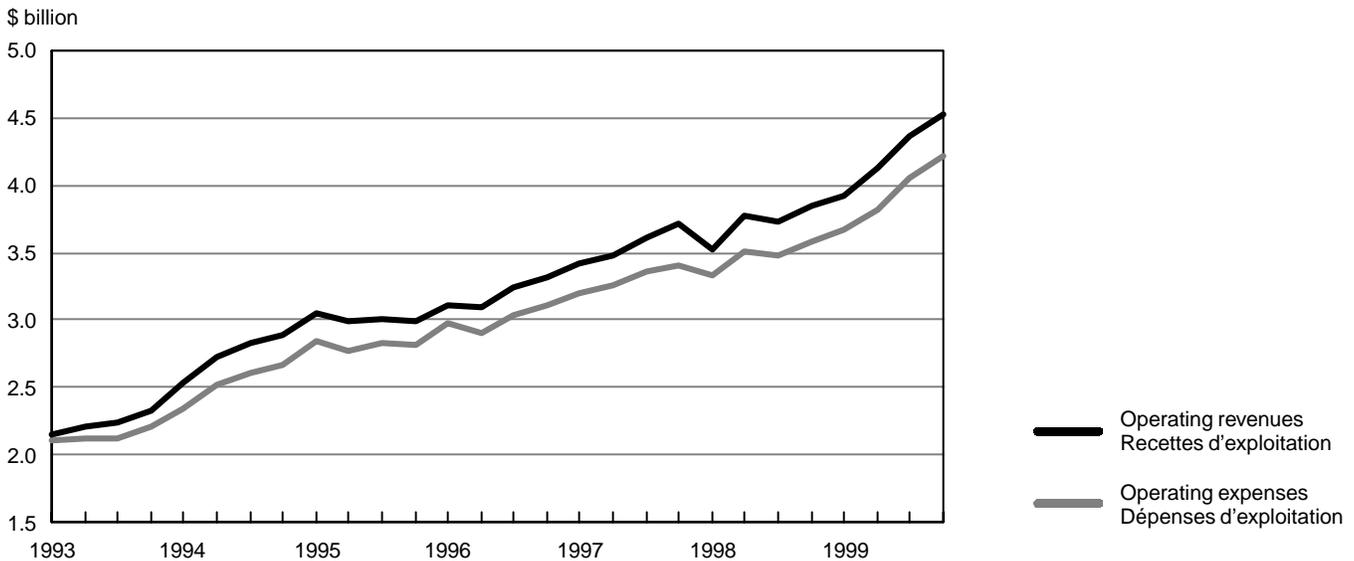
The **operating ratio** is the share of total operating revenues absorbed by total operating expenses (excluding interest charges). It is calculated by dividing operating expenses by operating revenues. A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance. A ratio equal to or greater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

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

On a year over year basis, for-hire carriers reported lower average revenue per carrier during the first six months of 1999, down 3% in the first quarter and 2% in second quarter to \$1.5 million and \$1.6 million respectively. Results for the second half of the year were much better, rising 12% in the third quarter and 10% in the fourth quarter to \$1.8 million respectively.

Dans la comparaison d'une année à l'autre, les transporteurs pour compte d'autrui ont vu diminuer leurs recettes moyennes par transporteur au cours des six premiers mois de 1999, suite à des replis de 3 % au premier trimestre et de 2 % au deuxième trimestre qui les ont ramenées à 1,5 million de dollars et 1,6 million de dollars respectivement. Les résultats pour la deuxième moitié de l'année ont été nettement meilleurs, avec des hausses de 12 % au troisième trimestre et de 10 % au quatrième trimestre qui ont fait passer les recettes à 1,8 million de dollars, dans chaque cas.

Figure 2.3  
Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series  
1993 - 1999



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, Cansim matrix 144.

Figure 2.3  
Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées,  
1993 - 1999

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, Cansim matrice 144.

Top carriers (over \$25 million in annual revenues) accounted for about one-third of overall operating revenue and recorded an unadjusted operating ratio of 0.95 in the first quarter and 0.93 in subsequent quarters of 1999. For-hire trucking companies with annual revenues between \$12 million and \$25 million reported slightly higher ratios. Carriers in this group reported operating ratios of 0.95 in the first and second quarter, 0.93 in the third quarter and 0.94 in the fourth quarter of the year. Companies with annual revenues between \$1 million and \$12 million recorded operating ratios of 0.93 in the first quarter, 0.91 in the second and third quarter and 0.93 in the fourth quarter.

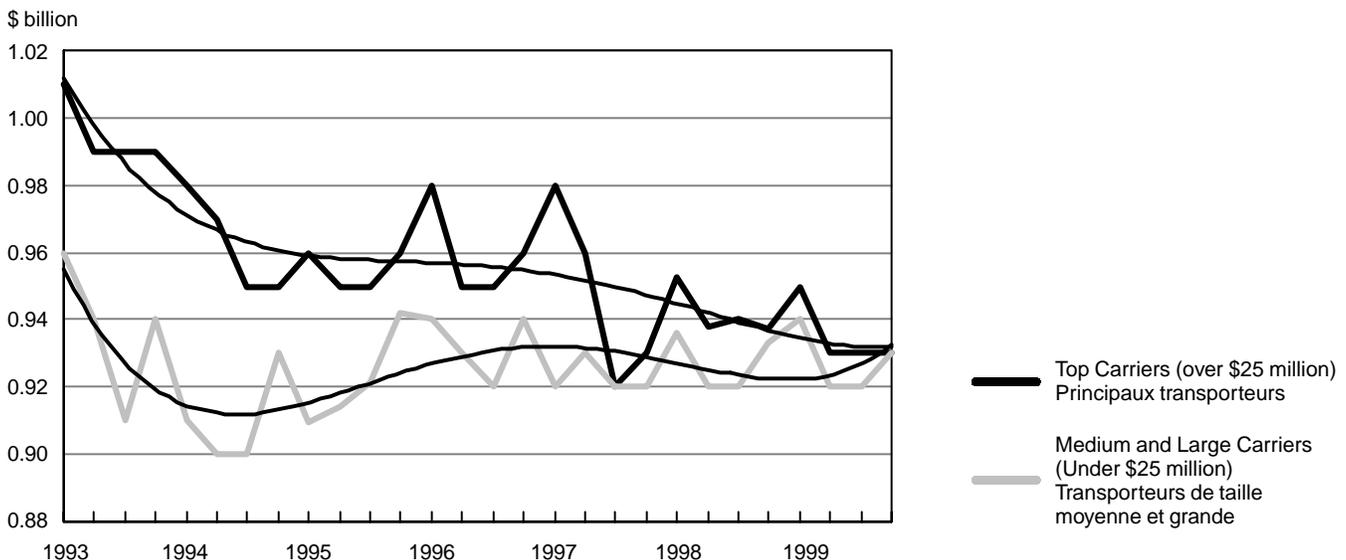
Les principaux transporteurs (dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) représentaient environ le tiers des recettes d'exploitation totales et ont affiché un ratio d'exploitation non désaisonnalisé de 0,95 au premier trimestre et de 0,93 aux trimestres suivants de 1999. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes annuelles se situent entre 12 millions de dollars et 25 millions de dollars ont connu des ratios légèrement supérieurs. Les transporteurs de ce groupe ont connu des ratios d'exploitation de 0,95 au premier et au deuxième trimestre, de 0,93 au troisième trimestre et de 0,94 au quatrième trimestre de l'année. Les entreprises dont les recettes annuelles se situent entre 1 million de dollars et 12 millions de dollars ont eu des ratios d'exploitation de 0,93 au premier trimestre, de 0,91 au deuxième et au troisième trimestre et de 0,93 au quatrième trimestre.

### 1.3 Results vary among specialized and general freight carriers

General freight carriers began the year with a first quarter 1999 operating ratio of 0.95, a one point improvement of the ratio reported for the first three months of 1998 (0.96). However, general freight operating ratios for the second (0.93), third (0.93) and fourth (0.94) quarters were unchanged from the ratios recorded one year earlier. Long-distance general freight carriers, which account for approximately one-half of total for-hire carrier revenues, reported results similar to those reported in 1998. On a year over year basis, the operating ratio of general freight long-distance carriers improved by one point to 0.95 during the first quarter of 1999 but was unchanged at 0.93 during the second, third and fourth quarter.

Specialized freight carriers hauling forest products, dry bulk or liquid bulk and other specialized products account for just over one-third (37%) of total for-hire trucking revenues recorded in the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey. Although local specialized carriers reported year over year improvements in their operating ratios, results were mixed among long-distance carriers. The first quarter operating ratio for this group of carriers deteriorated by two points to 0.92 but was unchanged during the second quarter at 0.92 and improved by one point in the third quarter to 0.91. Long distance specialized freight carriers closed out the year with a two point deterioration in their operating ratio at 0.94.

Figure 2.4  
Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-1999



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, Cansim matrix 144.

### 1.3 Les résultats varient parmi les transporteurs de marchandises spécialisées et de marchandises générales

Les transporteurs de marchandises générales ont débuté l'année avec un ratio d'exploitation de 0,95 au premier trimestre de 1999, soit un point de mieux que le ratio des trois premiers mois de 1998 (0,96). Cependant, les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises générales pour le deuxième (0,93), le troisième (0,93) et le quatrième (0,94) trimestre n'ont pas bougé par rapport aux ratios réalisés un an plus tôt. Les transporteurs de marchandises générales sur longues distances, qui représentent environ la moitié du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui, ont affiché des résultats semblables à ceux de 1998. Dans la comparaison d'une année à l'autre, le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales sur longues distances s'est amélioré d'un point pour s'établir à 0,95 au cours du premier trimestre de 1999, mais il est demeuré à 0,93 au deuxième, au troisième et au quatrième trimestre.

Les transporteurs de marchandises spécialisées qui ont transporté des produits forestiers, et des produits en vrac secs ou en vrac liquides et autres produits spécialisés représentent un peu plus d'un tiers (37 %) de l'ensemble des recettes pour camionnage pour compte d'autrui relevées dans l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises. Les transporteurs de marchandises spécialisées locaux ont fait état d'améliorations de leur ratio d'exploitation par rapport à l'année précédente, mais les résultats étaient variés pour les transporteurs sur longues distances. Le ratio d'exploitation du premier trimestre pour ce groupe de transporteurs s'est dégradé de deux points, et est passé à 0,92, mais n'a pas changé au deuxième trimestre, à 0,92, et s'est amélioré d'un point au troisième trimestre, s'établissant alors à 0,91. Les transporteurs de marchandises spécialisées sur longues distances ont terminé l'année avec une détérioration de deux points de leur ratio d'exploitation, à 0,94.

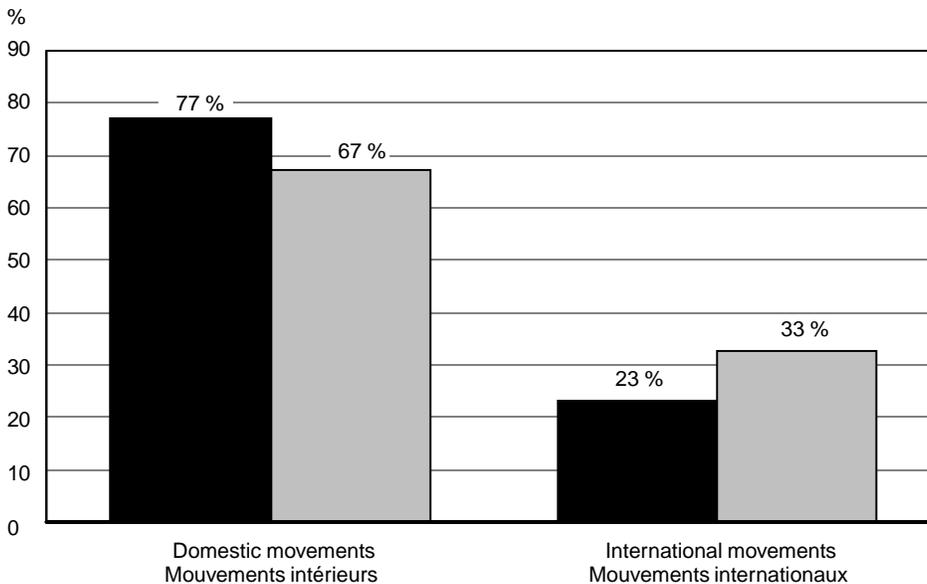
Figure 2.4  
Tendances des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-1999

## 1.4 Crossborder trucking revenues continue to grow

The movements of goods within Canada, as in the past, accounted for about two-thirds of for-hire truck transportation revenues. On average, carriers reported domestic transportation revenues of about \$2.8 billion or \$1.1 million per carrier during each quarter of 1999, and almost two-thirds (64%) of this amount was derived from movements within provincial boundaries. Transborder activity between Canada and the United States also played a key role in the performance of these carriers, accounting for one-third (33%) of transportation revenues. Revenue per carrier from international movements to and from the United States and Mexico moved higher in 1999 with the four quarter average rising 23% over the level recorded in 1998.

Overall, trucking to and from the United States and more recently Mexico has grown over time. The international movement share of total transportation revenues increased from 23% in 1993 to about one-third (33%) in 1999. Alternatively, the domestic share of total transportation revenue has declined, slipping from 77% in 1993 to 67% in 1999.

Figure 2.5  
Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993 and 1999



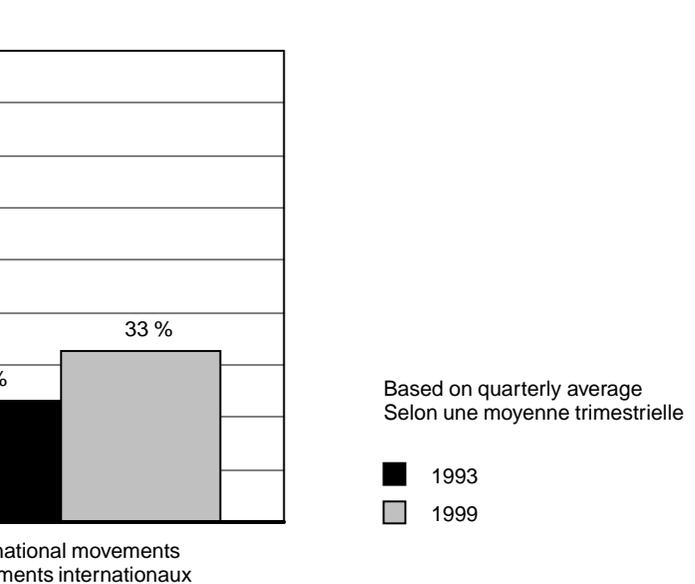
Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey.

## 1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier continuent d'augmenter

Les mouvements des marchandises à l'intérieur du Canada représentent, comme par le passé, environ les deux tiers des recettes du transport par camion pour compte d'autrui. En moyenne, les transporteurs ont déclaré, pour le transport intérieur, des recettes de l'ordre de 2,8 milliards de dollars, ou 1,1 million de dollars par transporteur au cours de chacun des trimestres de 1999, et près des deux tiers (64 %) de ce montant sont liés au transport à l'intérieur des limites provinciales. L'activité transfrontalière entre le Canada et les États-Unis a également joué un rôle clé dans les résultats de ces transporteurs, intervenant pour un tiers (33 %) des recettes du transport. Les recettes par transporteur au titre des mouvements internationaux à destination et en provenance des États-Unis et du Mexique ont augmenté en 1999, la moyenne du quatrième trimestre progressant de 23 % par rapport au niveau constaté en 1998.

Dans l'ensemble, le transport par camion à destination et en provenance des États-Unis et plus récemment du Mexique a crû avec le temps. La part des mouvements internationaux dans les recettes totales du transport est passée de 23 % en 1993 à environ un tiers (33 %) en 1999. Par ailleurs, la part intérieure des recettes totales du transport a fléchi, glissant de 77 % en 1993 à 67 % en 1999.

Figure 2.5  
La part des mouvement intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993 et 1999

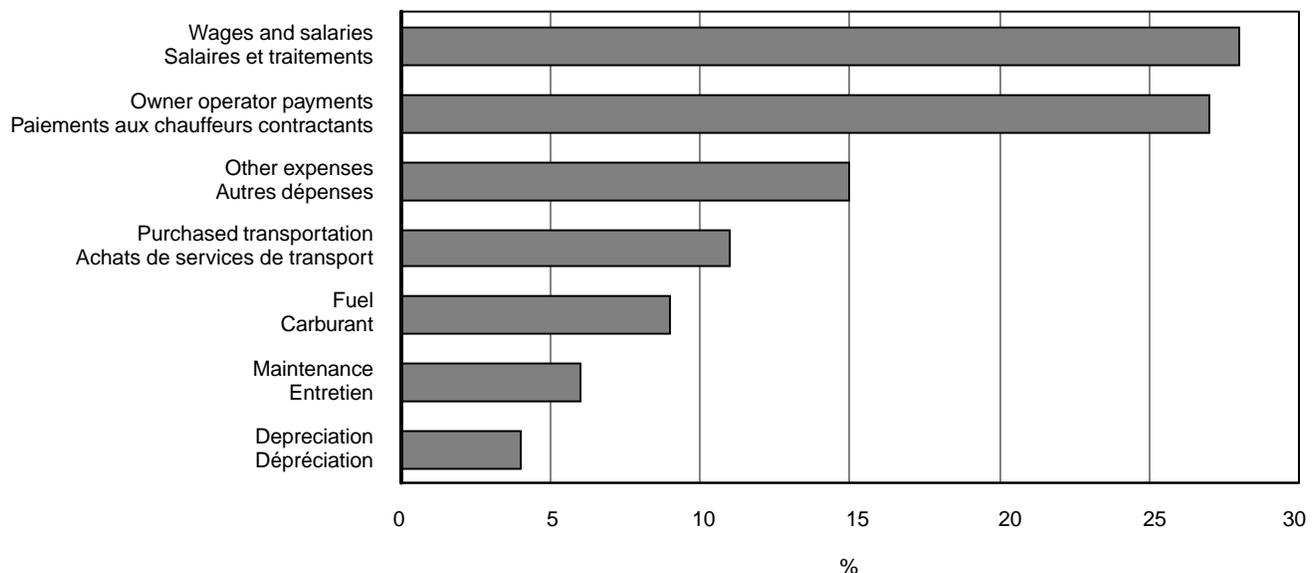


Source: Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises.

## 1.5 Carriers incurred higher fuel expenses during third and fourth quarter

Wages and salaries as well as payments for owner operators continued to be the leading expense categories in most segments surveyed. For-hire carriers spent a substantial share of their operating budgets on wages and salaries (including employee benefits) (28%), owner operator payments (27%), miscellaneous expenses (15%) and purchases of transportation services (11%). Fuel (9%), maintenance (6%) and depreciation (4%) accounted for a relatively smaller share of costs (See figure 2.6).

Figure 2.6  
Percent Distribution of Operating Expenses, All Carriers, 1999



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, 1999.

Fuel was the most volatile expense item for carriers in 1999 as rising crude oil prices gave way to higher diesel fuel prices and increased fuel expenses among for-hire carriers surveyed. On average, for-hire trucking companies reported lower fuel expenses in the first (-13%) and second (-7%) quarter of 1999 than they did one year earlier. However, carriers experienced substantially higher fuel costs during the remaining six months of the year. On a per carrier basis, double-digit year over year increases in fuel expenses were recorded in the third (+12%) and fourth (+11%) quarters, surpassing all levels recorded since the first six months of 1997. Much of the reversal in fuel expenses may be tied to rising diesel fuel prices in most parts of Canada (see figure 2.7). By the close of 1999, both national diesel fuel prices (excluding taxes and transportation) as well as the average monthly retail price for diesel fuel in larger cities such as Toronto, Montreal, Calgary, Vancouver and Ottawa reached or surpassed levels recorded during the mid-1990s.

## 1.5 Les transporteurs ont dépensé davantage en carburant au troisième et au quatrième trimestre

Les salaires ainsi que les versements aux chauffeurs contractants sont demeurés les principales catégories de dépenses dans la plupart des segments observés. Les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré une part considérable de leur budget d'exploitation aux salaires (y compris les avantages sociaux) (28%), aux paiements aux chauffeurs contractants (27%), aux dépenses diverses (15%) et aux achats de services de transport (11%). Le carburant (9%), l'entretien (6%) et l'amortissement (4%) ont représenté une part relativement moindre des coûts (voir figure 2.6).

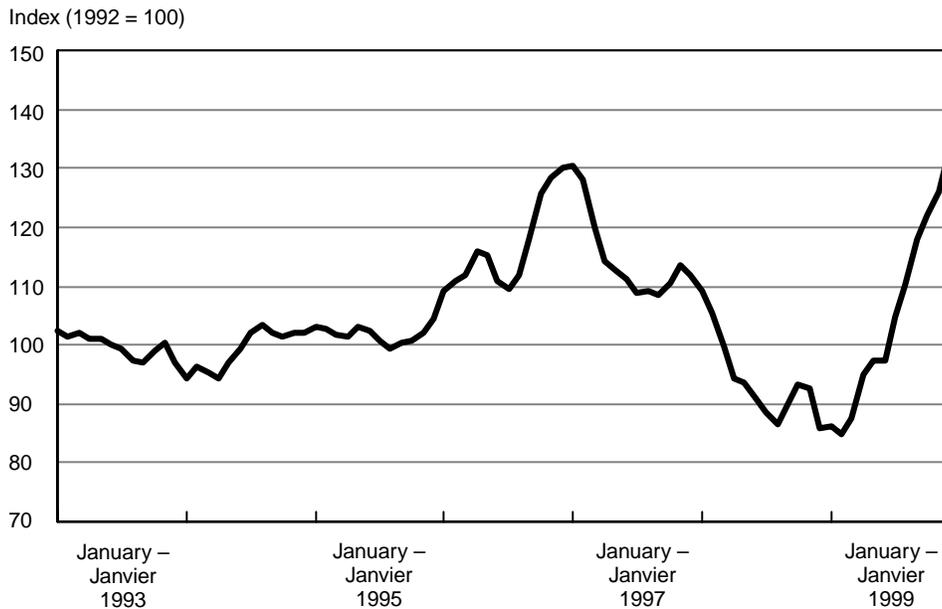
Figure 2.6  
Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, tous les transporteurs, 1999

Source: Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, 1999.

Le carburant a été le poste de dépenses le plus volatil pour les transporteurs en 1999, la hausse des prix du pétrole brut ayant donné lieu à l'augmentation des prix du carburant diesel et l'accroissement des dépenses en carburant chez les transporteurs pour compte d'autrui qui ont participé à l'enquête. En moyenne, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont dépensé moins en carburant au premier (-13%) et au deuxième (-7%) trimestre de 1999 qu'un an plus tôt. Cependant, les transporteurs ont dû faire face à une hausse considérable des coûts du carburant au cours des six autres mois de l'année. Par transporteur, d'une année à l'autre, les dépenses en carburant ont augmenté de plus de 10% d'une année à l'autre au troisième (+12%) et au quatrième (+11%) trimestre, dépassant tous les niveaux constatés depuis les six premiers mois de 1997. Une bonne part du revirement touchant les dépenses en carburant peut être liée à l'accroissement des prix du carburant diesel dans la plupart des régions du Canada (voir figure 2.7). À la fin de 1999, les prix nationaux du carburant diesel (sans les taxes et le transport) ainsi que le prix de détail mensuel moyen du carburant diesel dans les grandes villes comme Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver et Ottawa ont atteint ou dépassé les niveaux observés au milieu des années 90.

Figure 2.7  
 Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) – Monthly 1993-1999

Figure 2.7  
 Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) – Mensuel 1993-1999



**Source:** Statistics Canada Cansim matrix 1876 Diesel Fuel Price Index, Canada, Industrial Product Price Index.

**Source :** Statistique Canada sur Cansim matrice 1876 L'indice des prix du carburant diesel, L'indice des prix des produits industriels du Canada.

Table 2.1

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:  
Summary Statistics by Quarter, 1999 - Canada**

Tableau 2.1

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :  
statistiques sommaires selon le trimestre, 1999 - Canada**

|   | Quarter – Trimestre |                |                |                |
|---|---------------------|----------------|----------------|----------------|
|   | I                   | II             | III            | IV             |
|   | Number – Nombre     |                |                |                |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés                            | 730                 | 730            | 725            | 724            |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs          | 2,502               | 2,496          | 2,477          | 2,504          |
|   | \$'000,000          |                |                |                |
| <b>Revenues and Expenses</b>  |                     |                |                |                |
| General Freight: Truckload – Fret général : charge complète                               | 1,629.6             | 1,609.7        | 1,712.6        | 1,824.6        |
| General Freight: Less than Truckload – Fret général : charge partielle                    | 751.1               | 876.1          | 869.2          | 904.4          |
| Dry Bulk – Produits secs en vrac  | 217.9               | 285.6          | 310.2          | 299.6          |
| Liquid Bulk – Liquides en vrac  | 276.7               | 305.9          | 360.9          | 320.3          |
| Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers                                 | 100.6               | 134.9          | 153.2          | 121.0          |
| Forest Products – Produits forestiers   | 186.1               | 242.3          | 212.6          | 217.5          |
| Other Specialized Freight <sup>1</sup> – Autres marchandises spécialisées <sup>1</sup>    | 574.9               | 543.3          | 689.5          | 733.4          |
| <b>Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport</b>             | <b>3,762.1</b>      | <b>4,021.9</b> | <b>4,337.1</b> | <b>4,458.3</b> |
| Other Revenues – Autres Recettes  | 97.9                | 66.7           | 103.6          | 95.7           |
| <b>Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation</b>                         | <b>3,860.1</b>      | <b>4,088.6</b> | <b>4,440.7</b> | <b>4,554.0</b> |
| Salaries and Wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements <sup>2</sup>                    | 1,025.0             | 1,080.3        | 1,133.9        | 1,135.4        |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant  | 305.0               | 310.6          | 382.5          | 422.4          |
| Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants                      | 949.6               | 1,018.0        | 1,088.9        | 1,129.5        |
| Other Purchased Transportation <sup>3</sup> – Achats de service de transport <sup>3</sup> | 420.7               | 407.4          | 447.1          | 498.0          |
| Depreciation  | 128.0               | 148.4          | 160.7          | 178.6          |
| Miscellaneous Expenses <sup>4</sup> – Autres dépenses <sup>4</sup>                        | 567.4               | 566.5          | 626.6          | 617.1          |
| <b>Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation</b>                         | <b>3,631.8</b>      | <b>3,780.2</b> | <b>4,093.7</b> | <b>4,253.9</b> |
| <b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>   | <b>0.94</b>         | <b>0.92</b>    | <b>0.92</b>    | <b>0.93</b>    |
|   | Number – Nombre     |                |                |                |
| <b>Employment – Emploi</b>  |                     |                |                |                |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie   | 54,466              | 55,034         | 56,800         | 57,849         |
| Owner Operators – Chauffeurs contractants   | 32,637              | 33,665         | 31,622         | 34,130         |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs                                     | 87,103              | 88,699         | 88,423         | 91,979         |
| Company Employees – Employés de la compagnie  | 96,455              | 101,170        | 107,155        | 105,769        |
| <b>Power Units – Véhicules Motorisés</b>  |                     |                |                |                |
| Number of Trucks – Nombre de camions  | 8,313               | 10,937         | 9,926          | 11,312         |
| Number of Road Tractors – Nombre de tracteurs routiers                                    | 46,211              | 45,040         | 49,820         | 50,910         |

<sup>1</sup> Other includes heavy machinery, etc. – Autres comprend la machinerie lourde, etc.

<sup>2</sup> Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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, 1999

Tableau 2.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :  
sommaire statistique selon la région, 1999

| Quarter – Trimestre   | Atlantic Region        |              |              |              | Québec        |               |               |               | Ontario        |                |                |                |
|---|------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|   | Région de l'Atlantique |              |              |              |               |               |               |               |                |                |                |                |
|   | I                      | II           | III          | IV           | I             | II            | III           | IV            | I              | II             | III            | IV             |
|   | Number – Nombre        |              |              |              |               |               |               |               |                |                |                |                |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés                            | 111                    | 111          | 113          | 115          | 132           | 130           | 130           | 134           | 174            | 176            | 174            | 177            |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs          | 162                    | 164          | 163          | 161          | 571           | 566           | 571           | 601           | 818            | 825            | 798            | 834            |
|   | \$'000,000             |              |              |              |               |               |               |               |                |                |                |                |
| General Freight: Truckload – Fret général: charge complète                                | 138.8                  | 148.6        | 153.7        | 151.1        | 338.6         | 348.3         | 410.8         | 443.5         | 702.4          | 705.7          | 695.4          | 782.0          |
| General Freight: Less than Truckload – Fret général : charge partielle                    | 83.0                   | 88.5         | 89.1         | 90.5         | 114.5         | 145.6         | 142.7         | 117.4         | 396.7          | 458.2          | 448.4          | 533.5          |
| Dry Bulk – Produits secs en vrac  | 4.7                    | 9.9          | 14.9         | 13.8         | 23.4          | 25.6          | 38.5          | 42.9          | 122.9          | 141.4          | 159.5          | 143.8          |
| Liquid Bulk – Liquides en vrac  | 6.9                    | 14.5         | 5.9          | 6.6          | 56.5          | 56.9          | 41.7          | 49.2          | 88.9           | 100.4          | 149.5          | 106.1          |
| Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers                                 | 7.9                    | 9.9          | 15.3         | 8.0          | 12.8          | 20.8          | 20.3          | 15.5          | 45.3           | 52.7           | 62.0           | 50.8           |
| Forest Products – Produits forestiers   | 21.7                   | 12.8         | 19.9         | 18.2         | 41.4          | 33.3          | 40.9          | 41.0          | 44.9           | 87.2           | 76.3           | 62.5           |
| Other Specialized Freight <sup>1</sup> – Autres marchandises spécialisées <sup>1</sup>    | 49.4                   | 48.9         | 62.4         | 61.6         | 59.4          | 54.8          | 89.0          | 80.0          | 173.0          | 201.9          | 194.0          | 256.2          |
| Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport                        | 0.7                    | 1.4          | 1.4          | 0.9          | 2.8           | 4.2           | 4.7           | 10.7          | 12.5           | 7.8            | 8.8            | 12.6           |
| <b>Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport</b>             | <b>313.0</b>           | <b>334.6</b> | <b>362.6</b> | <b>350.5</b> | <b>649.3</b>  | <b>689.5</b>  | <b>788.6</b>  | <b>800.3</b>  | <b>1,586.6</b> | <b>1,755.2</b> | <b>1,793.8</b> | <b>1,947.5</b> |
| Other Revenues – Autres Recettes  | 4.3                    | 3.1          | 2.4          | 4.1          | 19.4          | 12.2          | 21.0          | 18.6          | 40.9           | 27.0           | 38.8           | 37.4           |
| <b>Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation</b>                         | <b>317.3</b>           | <b>337.7</b> | <b>364.9</b> | <b>354.6</b> | <b>668.7</b>  | <b>701.7</b>  | <b>809.6</b>  | <b>818.9</b>  | <b>1,627.5</b> | <b>1,782.1</b> | <b>1,832.5</b> | <b>1,984.9</b> |
| Salaries and Wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements <sup>2</sup>                    | 66.9                   | 70.0         | 77.6         | 75.8         | 193.1         | 202.6         | 220.8         | 211.1         | 445.7          | 484.1          | 472.1          | 491.8          |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant  | 20.2                   | 22.7         | 28.7         | 29.8         | 74.9          | 74.5          | 88.3          | 103.4         | 113.9          | 116.8          | 140.9          | 159.9          |
| Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage                 | 16.9                   | 19.4         | 19.5         | 18.5         | 50.7          | 49.1          | 50.2          | 61.7          | 85.3           | 96.1           | 94.3           | 104.8          |
| Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants                      | 96.2                   | 100.8        | 106.1        | 101.2        | 123.1         | 124.1         | 137.6         | 145.3         | 388.4          | 440.6          | 461.0          | 515.1          |
| Other Purchased Transportation <sup>3</sup> – Achats de service de transport <sup>3</sup> | 42.8                   | 46.1         | 49.4         | 55.6         | 63.9          | 67.3          | 89.9          | 87.3          | 201.6          | 190.9          | 196.0          | 233.8          |
| Depreciation  | 9.3                    | 10.7         | 13.1         | 11.7         | 24.8          | 30.8          | 34.2          | 35.8          | 52.7           | 64.0           | 58.6           | 79.0           |
| Miscellaneous Expenses <sup>4</sup> – Autres dépenses <sup>4</sup>                        | 47.5                   | 45.2         | 41.0         | 39.7         | 105.1         | 100.8         | 120.6         | 123.1         | 238.4          | 239.8          | 268.9          | 256.6          |
| <b>Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation</b>                         | <b>299.9</b>           | <b>314.8</b> | <b>335.4</b> | <b>332.4</b> | <b>634.4</b>  | <b>649.2</b>  | <b>741.6</b>  | <b>767.7</b>  | <b>1,525.9</b> | <b>1,632.4</b> | <b>1,691.8</b> | <b>1,840.9</b> |
| <b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>   | <b>0.95</b>            | <b>0.93</b>  | <b>0.92</b>  | <b>0.94</b>  | <b>0.95</b>   | <b>0.93</b>   | <b>0.92</b>   | <b>0.94</b>   | <b>0.94</b>    | <b>0.92</b>    | <b>0.92</b>    | <b>0.93</b>    |
|   | Nombre – Nombre        |              |              |              |               |               |               |               |                |                |                |                |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie   | 2,933                  | 3,644        | 3,553        | 3,465        | 12,482        | 12,079        | 13,149        | 12,807        | 21,457         | 21,770         | 21,195         | 22,544         |
| Owner Operators – Chauffeurs contractants   | 2,725                  | 2,970        | 2,922        | 2,627        | 4,851         | 4,613         | 3,776         | 4,903         | 13,503         | 14,538         | 13,818         | 14,969         |
| <b>Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs</b>                              | <b>5,658</b>           | <b>6,613</b> | <b>6,475</b> | <b>6,092</b> | <b>17,333</b> | <b>16,691</b> | <b>16,925</b> | <b>17,710</b> | <b>34,961</b>  | <b>36,308</b>  | <b>35,013</b>  | <b>37,513</b>  |

<sup>1</sup> Other includes heavy machinery, etc. – Autres comprend la machinerie lourde, etc.

<sup>2</sup> Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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 1999 – Concluded

Tableau 2.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :  
sommaire statistique selon la région 1999 – fin

| Prairies        |               |                |                | British Columbia and Territories<br>Colombie-Britannique et les Territoires |              |              |              | Canada         |                |                |                | Quarter – Trimestre   |
|-----------------|---------------|----------------|----------------|---|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|
| I               | II            | III            | IV             | I   | II           | III          | IV           | I              | II             | III            | IV             |   |
| Number – Nombre |               |                |                |   |              |              |              |                |                |                |                |   |
| 215             | 216           | 214            | 210            | 98  | 97           | 94           | 88           | 730            | 730            | 725            | 724            | Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés                            |
| 620             | 616           | 629            | 611            | 331   | 324          | 317          | 297          | 2,502          | 2,496          | 2,477          | 2,504          | Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs          |
| \$'000,000      |               |                |                |   |              |              |              |                |                |                |                |   |
| 339.7           | 300.8         | 358.6          | 335.3          | 110.1   | 106.4        | 94.2         | 112.8        | 1,629.6        | 1,609.7        | 1,712.6        | 1,824.6        | General Freight: Truckload – Fret général: charge complète                                |
| 125.0           | 154.0         | 146.0          | 129.1          | 32.0  | 29.9         | 43.0         | 33.9         | 751.1          | 876.1          | 869.2          | 904.4          | General Freight: Less than Truckload – Fret général: charge partielle                     |
| 56.4            | 85.1          | 74.3           | 83.6           | 10.5  | 23.6         | 23.1         | 15.5         | 217.9          | 285.6          | 310.2          | 299.6          | Dry Bulk – Produits secs en vrac  |
| 103.9           | 113.1         | 128.8          | 128.0          | 20.4  | 20.9         | 34.9         | 30.4         | 276.7          | 305.9          | 360.9          | 320.3          | Liquid Bulk – Liquides en vrac  |
| 20.9            | 27.9          | 35.3           | 33.1           | 13.8  | 23.7         | 20.3         | 13.6         | 100.6          | 134.9          | 153.2          | 121.0          | Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers                                 |
| 25.1            | 38.8          | 16.4           | 32.1           | 53.1  | 70.3         | 59.1         | 63.6         | 186.1          | 242.3          | 212.6          | 217.5          | Forest Products – Produits forestiers   |
| 196.8           | 153.8         | 238.0          | 246.2          | 96.2  | 83.7         | 106.1        | 89.4         | 574.9          | 543.3          | 689.5          | 733.4          | Other Specialized Freight <sup>1</sup> – Autres marchandises spécialisées <sup>1</sup>    |
| 8.4             | 9.1           | 12.9           | 10.6           | 0.8   | 1.6          | 1.3          | 2.6          | 25.2           | 24.1           | 29.0           | 37.5           | Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport                        |
| <b>876.1</b>    | <b>882.6</b>  | <b>1,010.2</b> | <b>998.1</b>   | <b>337.1</b>  | <b>360.1</b> | <b>382.0</b> | <b>361.9</b> | <b>3,762.1</b> | <b>4,021.9</b> | <b>4,337.1</b> | <b>4,458.3</b> | <b>Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport</b>             |
| 22.9            | 16.5          | 26.1           | 27.1           | 10.5  | 7.9          | 15.3         | 8.4          | 97.9           | 66.7           | 103.6          | 95.7           | Other Revenues – Autres Recettes  |
| <b>899.0</b>    | <b>899.1</b>  | <b>1,036.3</b> | <b>1,025.2</b> | <b>347.6</b>  | <b>368.0</b> | <b>397.4</b> | <b>370.4</b> | <b>3,860.1</b> | <b>4,088.6</b> | <b>4,440.7</b> | <b>4,554.0</b> | <b>Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation</b>                         |
| 227.5           | 229.1         | 266.6          | 265.0          | 91.8  | 94.5         | 96.9         | 91.7         | 1,025.0        | 1,080.3        | 1,133.9        | 1,135.4        | Salaries and Wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements <sup>2</sup>                    |
| 69.1            | 72.2          | 90.2           | 98.8           | 26.7  | 24.5         | 34.5         | 30.5         | 305.0          | 310.6          | 382.5          | 422.4          | Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant  |
| 59.6            | 59.4          | 69.2           | 66.5           | 24.7  | 25.0         | 20.7         | 21.2         | 237.3          | 249.0          | 253.9          | 272.7          | Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage                 |
| 251.0           | 250.7         | 270.0          | 256.6          | 90.8  | 101.8        | 114.2        | 111.3        | 949.6          | 1,018.0        | 1,088.9        | 1,129.5        | Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants                      |
| 81.9            | 78.2          | 81.7           | 91.2           | 30.6  | 24.9         | 30.0         | 30.1         | 420.7          | 407.4          | 447.1          | 498.1          | Other Purchased Transportation <sup>3</sup> – Achats de service de transport <sup>3</sup> |
| 32.0            | 30.2          | 42.8           | 39.9           | 9.2   | 12.7         | 12.0         | 12.2         | 128.0          | 148.4          | 160.7          | 178.6          | Depreciation  |
| 122.8           | 123.3         | 141.6          | 147.3          | 53.7  | 57.4         | 54.5         | 50.4         | 567.4          | 566.5          | 626.6          | 617.1          | Miscellaneous Expenses <sup>4</sup> – Autres dépenses <sup>4</sup>                        |
| <b>843.9</b>    | <b>843.0</b>  | <b>962.1</b>   | <b>965.4</b>   | <b>327.6</b>  | <b>340.8</b> | <b>362.8</b> | <b>347.5</b> | <b>3,631.8</b> | <b>3,780.2</b> | <b>4,093.7</b> | <b>4,253.9</b> | <b>Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation</b>                         |
| <b>0.94</b>     | <b>0.94</b>   | <b>0.93</b>    | <b>0.94</b>    | <b>0.94</b>   | <b>0.93</b>  | <b>0.91</b>  | <b>0.94</b>  | <b>0.94</b>    | <b>0.92</b>    | <b>0.92</b>    | <b>0.93</b>    | <b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>   |
| Number – Nombre |               |                |                |   |              |              |              |                |                |                |                |   |
| 12,441          | 12,575        | 13,913         | 14,313         | 5,152   | 4,967        | 4,990        | 4,721        | 54,466         | 55,034         | 56,800         | 57,849         | Company Drivers – Conducteurs de la compagnie   |
| 7,573           | 7,442         | 7,635          | 7,997          | 3,985   | 4,102        | 3,471        | 3,634        | 32,637         | 33,665         | 31,622         | 34,130         | Owner Operators – Chauffeurs contractants   |
| <b>20,014</b>   | <b>20,017</b> | <b>21,548</b>  | <b>22,310</b>  | <b>9,137</b>  | <b>9,069</b> | <b>8,461</b> | <b>8,355</b> | <b>87,103</b>  | <b>88,699</b>  | <b>88,423</b>  | <b>91,979</b>  | <b>Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs</b>                              |

<sup>1</sup> Other includes heavy machinery, etc. – Autres comprend la machinerie lourde, etc.

<sup>2</sup> Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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, 1999

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises  
générales et spécialisées selon le trimestre, 1999

|   | Quarter I – Trimestre I                   |  |                | Quarter II – Trimestre II                 |  |                |
|---|---|--|----------------|---|--|----------------|
|   | General Freight<br>Marchandises générales | Specialized Freight<br>Marchandises spécialisées | Total          | General Freight<br>Marchandises générales | Specialized Freight<br>Marchandises spécialisées | Total          |
|   | Number – Nombre                           |  |                |   |  |                |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés                      | 325                                       | 405  | 730            | 320                                       | 410  | 730            |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs    | 1,107                                     | 1,395  | 2,502          | 1,083                                     | 1,412  | 2,496          |
|   | \$'000,000                                |  |                |   |  |                |
| <b>Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation</b>                   | <b>2,458.2</b>                            | <b>1,401.9</b>                                   | <b>3,860.1</b> | <b>2,566.4</b>                            | <b>1,522.3</b>                                   | <b>4,088.6</b> |
| Salaries and Wages <sup>1</sup> – Salaires et traitements <sup>1</sup>              | 636.2                                     | 388.8  | 1,025.0        | 682.5                                     | 397.7  | 1,080.3        |
| Owner-Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants                 | 641.3                                     | 308.3  | 949.6          | 647.5                                     | 370.5  | 1,018.0        |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant  | 179.3                                     | 125.7  | 305.0          | 174.7                                     | 135.9  | 310.6          |
| Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien   | 120.0                                     | 117.3  | 237.3          | 128.8                                     | 120.2  | 249.0          |
| Purchased Transportation <sup>2</sup> – Achats de service de transport <sup>2</sup> | 372.2                                     | 175.3  | 547.6          | 387.3                                     | 168.5  | 555.8          |
| Depreciation  | 60.7                                      | 67.5   | 128.2          | 79.0                                      | 69.5   | 148.5          |
| Other Expenses <sup>3</sup> – Autres dépenses <sup>3</sup>                          | 318.4                                     | 120.8  | 439.2          | 290.1                                     | 127.9  | 418.0          |
| <b>Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation</b>                   | <b>2,328.1</b>                            | <b>1,303.8</b>                                   | <b>3,631.8</b> | <b>2,389.8</b>                            | <b>1,390.3</b>                                   | <b>3,780.2</b> |
| <b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>                                       | <b>0.95</b>                               | <b>0.93</b>                                      | <b>0.94</b>    | <b>0.93</b>                               | <b>0.91</b>                                      | <b>0.92</b>    |
|   | Number – Nombre                           |  |                |   |  |                |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie                                       | 32,141                                    | 22,325   | 54,466         | 31,504                                    | 23,531   | 55,034         |
| Owner Operator – Chauffeurs contractants  | 23,234                                    | 9,404  | 32,637         | 24,055                                    | 9,610  | 33,665         |
| <b>Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs</b>                        | <b>55,374</b>                             | <b>31,729</b>                                    | <b>87,103</b>  | <b>55,559</b>                             | <b>33,140</b>                                    | <b>88,699</b>  |

<sup>1</sup> Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.)

<sup>4</sup> 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,  
1999 – Concluded

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises,  
transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et  
spécialisées selon le trimestre, 1999 – fin

|   | Quarter III – Trimestre III               |  |                | Quarter IV – Trimestre IV                 |  |                |
|---|---|--|----------------|---|--|----------------|
|   | General Freight<br>Marchandises générales | Specialized Freight<br>Marchandises spécialisées | Total          | General Freight<br>Marchandises générales | Specialized Freight<br>Marchandises spécialisées | Total          |
|   | Number – Nombre                           |  |                |   |  |                |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés                      | 320                                       | 405  | 725            | 319                                       | 405  | 724            |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs    | 1,089                                     | 1,389  | 2,477          | 1,126                                     | 1,378  | 2,504          |
|   | \$'000,000                                |  |                |   |  |                |
| <b>Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation</b>                   | <b>2,745.0</b>                            | <b>1,695.7</b>                                   | <b>4,440.7</b> | <b>2,906.3</b>                            | <b>1,647.7</b>                                   | <b>4,554.0</b> |
| Salaries and Wages <sup>1</sup> – Salaires et traitements <sup>1</sup>              | 694.1                                     | 439.8  | 1,133.9        | 708.8                                     | 426.7  | 1,135.4        |
| Owner-Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants                 | 677.7                                     | 411.2  | 1,088.9        | 741.8                                     | 387.6  | 1,129.5        |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant  | 215.7                                     | 166.7  | 382.5          | 256.5                                     | 165.9  | 422.4          |
| Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien   | 130.8                                     | 123.1  | 253.9          | 144.4                                     | 128.4  | 272.7          |
| Purchased Transportation <sup>2</sup> – Achats de service de transport <sup>2</sup> | 340.6                                     | 106.5  | 447.1          | 356.5                                     | 141.6  | 498.1          |
| Depreciation  | 82.8                                      | 77.9   | 160.7          | 102.0                                     | 76.6   | 178.6          |
| Other Expenses <sup>3</sup> – Autres dépenses <sup>3</sup>                          | 412.8                                     | 213.9  | 626.6          | 413.6                                     | 203.5  | 617.1          |
| <b>Total Operating Expenses- Dépenses totales d'exploitation</b>                    | <b>2,554.6</b>                            | <b>1,539.1</b>                                   | <b>4,093.7</b> | <b>2,723.6</b>                            | <b>1,530.3</b>                                   | <b>4,253.9</b> |
| <b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>                                       | <b>0.93</b>                               | <b>0.91</b>                                      | <b>0.92</b>    | <b>0.94</b>                               | <b>0.93</b>                                      | <b>0.93</b>    |
|   | Number – Nombre                           |  |                |   |  |                |
| Company Drivers – Conducteurs de la compagnie                                       | 32,703                                    | 24,097   | 56,800         | 33,374                                    | 24,475   | 57,849         |
| Owner Operator – Chauffeurs contractants  | 21,023                                    | 10,599   | 31,622         | 23,212                                    | 10,918   | 34,130         |
| <b>Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs</b>                        | <b>53,726</b>                             | <b>34,696</b>                                    | <b>88,423</b>  | <b>56,586</b>                             | <b>35,393</b>                                    | <b>91,979</b>  |

<sup>1</sup> Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.)

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

**Table 2.4**  
**For-hire Carriers, revenues by type of movement by quarter,**  
**1999**

**Tableau 2.4**  
**Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de**  
**mouvement par trimestre, 1999**

|   | Quarter – Trimestre |                |                |                |
|---|---------------------|----------------|----------------|----------------|
|   | I                   | II             | III            | IV             |
|   | Number – Nombre     |                |                |                |
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon | 730                 | 730            | 725            | 724            |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs          | 2,502               | 2,496          | 2,477          | 2,504          |
|   | \$'000,000          |                |                |                |
| <b>Operating Revenues – Recettes d'exploitation</b>                       |                     |                |                |                |
| <b>Domestic – Intérieur</b>   |                     |                |                |                |
| Intraprovincial – Intraprovinciaux  | 1,540.2             | 1,668.4        | 1,970.5        | 1,944.6        |
| Interprovincial – Interprovinciaux  | 906.3               | 928.9          | 1,066.9        | 1,135.2        |
| <b>Total – Domestic – Trafic intérieur</b>                                | <b>2,446.5</b>      | <b>2,597.3</b> | <b>3,037.4</b> | <b>3,079.8</b> |
| <b>International – Internationaux</b>                                     |                     |                |                |                |
| Into Canada – À destination du Canada                                     | 671.9               | 764.4          | 674.7          | 695.7          |
| Out of Canada – En provenance du Canada                                   | 643.6               | 659.9          | 625.0          | 682.9          |
| <b>International – Total – Internationaux</b>                             | <b>1,315.5</b>      | <b>1,424.3</b> | <b>1,299.7</b> | <b>1,378.6</b> |
| Total - Other – Autre - Total   | 0.1                 | 0.3            | 0.0            | 0.0            |
| <b>Transportation Revenues – Recettes tirées du transport</b>             | <b>3,762.1</b>      | <b>4,021.9</b> | <b>4,337.1</b> | <b>4,458.3</b> |
| Other Revenues – Autres recettes  | 97.9                | 66.7           | 103.6          | 95.7           |
| <b>Operating Revenue – Total – Recettes d'exploitation</b>                | <b>3,860.1</b>      | <b>4,088.6</b> | <b>4,440.7</b> | <b>4,554.0</b> |

## Section 2

### Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 1999

The estimated size of the population in the 1999 survey (annual supplement Q5) was 2,523 carriers, compared to 2,375 carriers in 1998, an increase of 6.2%.

#### 2.1 Decreased 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 1999. These companies generated net operating revenues of \$766.8 million (\$16.2 billion in total revenues and \$15.4 billion in total expenses). The operating profit margin was lower in 1999 (4.7%) than the margins posted in 1998 (5.5%) (see table 2.5).

The operating profit margin for these carriers decreased in Ontario, the Prairies and British Columbia. Increase in profit margins were found in Quebec and the Atlantic region. By type of activity, all profit margins have shown a decrease between 1998 and 1999. The greatest decrease in operating profit margins were recorded among companies trucking forest products, bulk liquid and movers between 1998 and 1999 (see tables 2.6 and 2.7).

By size group, the profit margin of top carriers (annual revenues of more than \$25 million) increased slightly 4.7% in 1998 to 5.0% in 1999. Large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) posted lower operating profit margins in 1999 4.4% from 5.0% in 1998. 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 4.5%, 6.1% and 3.8% respectively in 1999, all lower than the previous year. For the \$5-12\$ million group this represented a decrease of 2.7 points (see table 2.9).

#### 2.2 Changes in short-term liquidity

The financial performance of for-hire motor carriers of freight in 1999 was reflected in improvements in a number of balance sheet items. Total assets in 1999 totalled \$8.1 billion, up an average of 4.0 % per carrier.

Total liabilities were \$5.4 billion in 1999, up an average of 4% per carrier from 1998. The proportion of long-term debt relative to total liabilities remained stable in 1999 to 51%. Shareholders' equity increased from \$2.4 billion in 1998 to 2.7 billion in 1999.

The 1999 short-term liquidity of for-hire carriers was up from 1998, as the working capital ratio totalled 1.16 from 1.05. Between 1998 and 1999, the working capital ratio improved in all categories by type of activity.

Likewise, there was improvement in short-term liquidity between 1998 and 1999 in most categories by size of carriers except for medium-sized group \$2-\$5 million.

## Partie 2

### Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1999

La taille estimée de la population dans l'enquête de 1999 (supplément annuel T5) a atteint 2 523 transporteurs comparativement à 2 375 en 1998 soit une hausse de 6,2 %.

#### 2.1 Baisse 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 1999. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 766,8 millions de dollars (recettes totales de 16,2 milliards de dollars et dépenses totales de 15,4 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation a été plus basse en 1999 (4,7 %) que la marge enregistrée en 1998, soit 5,5 % (voir le tableau 2.5).

En 1999, les marges bénéficiaires d'exploitation de ce groupe de transporteurs ont chuté en Ontario, les Prairies et la Colombie-Britannique. Les changements à la hausse ont été observés au Québec et dans la région de l'Atlantique. Selon le genre d'activité, toutes les marges bénéficiaires affichent des baisses entre 1998 et 1999. Les plus fortes baisses ont été rapportées par les entreprises de transport de produits forestiers, de liquides en vrac et les déménageurs entre 1998 et 1999 (voir les tableaux 2.6 et 2.7).

Selon la taille, la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions en recettes annuelles) a progressé quelque peu, passant de 4,7 % en 1998 à 5,0 en 1999. Les transporteurs de grande taille (recettes annuelles entre 12 et 25 millions de dollars) ont enregistré des marges bénéficiaires d'exploitation plus faibles en 1999 (4,4 %) qu'en 1998 (5,0 %). 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 4,5 %, 6,1 % et 3,8 % respectivement en 1999, toutes en baisse sur l'année précédente. Le groupe des \$5 -\$12 millions a été plus particulièrement touché par une baisse de plus de 2,7 points (voir le tableau 2.9).

#### 2.2 Variation de la solvabilité à court terme

En 1999, 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 1999 a atteint 8,1 milliards de dollars, soit une hausse moyenne par transporteur de près de 4,0 %.

Par ailleurs, le passif total s'est chiffré à 5,4 milliards de dollars en 1999, une hausse moyenne par transporteur de 4,0% par rapport à 1998. La proportion de la dette à long terme dans le passif total est à la hausse en 1999, à 51 %. Enfin, la participation des actionnaires a augmenté passant de 2,4 milliards de dollars en 1998 à 2,7 milliards en 1999.

En 1999, les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché une solvabilité à court terme supérieure à celle de 1998, le ratio du fonds de roulement s'établissant à 1,16 contre 1,05 en 1998. Entre 1998 et 1999, le ratio du fonds de roulement a progressé dans toutes les catégories selon le genre d'activité.

De même, la solvabilité à court terme s'est amélioré de 1998 à 1999 chez la plupart des transporteurs selon leur taille, à l'exception du groupe des 2 à 5 millions. Elle a également été

Short-term liquidity increased also across all regions with the exception British-Columbia (see table 2.6, 2.7 and 2.9).

### 2.3 Long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, improved from 1998 at 0.49 to 0.51. In recent years, the proportion of long-term debt to total liabilities improved by 4.0% between 1994 and 1995 and reached 50% in 1995, dropping by 2.0% to 48% from 1996 to 1998. In 1999, Ontario carriers, who account for about 43% of all operating revenues in Canada, had a long-term debt to equity ratio of 0.53, allowing them, after several years, to move closer to the Canadian average of 0.51. The long-term debt to equity ratio increased for bulk liquid transport, forest products and other specialised carriers but exposed a downward trend for general freight and movers. Based on the North American Industrial Classification System for carriers of general freight, local carriers differed from long-distance carriers with a long-term debt to equity ratio of 0.39 as compared to 0.59 (see tables 2.5, 2.6, 2.7 and 2.8).

### 2.4 Financial leverage again positive

In 1999, the return on equity of 16.8% (as compared to 19.8% in 1998, 19.6% in 1997) keeps a positive gap on the return on capital employed (14.2%). This means that, in 1999, for-hire trucking companies posted, for a third consecutive year, a higher return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, producing more cash flow for financing company operations. Although there was a general decrease from last year, on a regional basis, return on equity exceeded return on capital employed in all regions during 1999. By type of activity, financial leverage strengthened in all industries. By company size, financial leverage was lower than last year in most groups excepts for top carriers when compared to 1998 (see tables 2.5, 2.6 and 2.9).

### 2.5 Increase in owned equipment

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 1999 survey results, the quantity of equipment in service totalled 160,000 units, i.e. an average of 63 per carrier. Quebec region posted the highest increase (15 %) for owned equipment. Owned equipment increased from 120,000 in 1998 to 129,000 in 1999, up 8 % compared to leased equipment up only 3 % from 30,000 to 31,000 (see table 2.10).

The proportion of leased equipment in service (semi-trailers and other equipment) was established at 19.5%. Leased units in service by type of activity (semi-trailers and other equipment), represented 23% for general freight carriers and 13% for specialized freight carriers. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and non-controlled semi-trailers and low beds) was 21% for general freight carriers and 9% for specialized freight carriers (see Table 2.11).

plus haute dans toutes les régions, à l'exception de la Colombie-Britannique (voir les tableaux 2.6, 2.7 et 2.9).

### 2.3 Solvabilité à long terme

La solvabilité à long terme, mesurée par le ratio dette à long terme sur l'avoir des actionnaires a augmenté par rapport à 1998, passant de 0,49 à 0,51. Au cours des dernières années, la proportion de la dette à long terme en regard du passif total s'est améliorée de 4,0 % de 1994 à 1995 pour s'établir à 50 % en 1995, puis elle a régressé de 2,0 % (à 48 %) entre 1996 et 1998. En 1999, les transporteurs de l'Ontario, qui comptent pour environ 43 % des recettes d'exploitation au Canada, affichaient toujours un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires de 0,53, ce qui leur a permis, après plusieurs années, de se rapprocher enfin de la moyenne canadienne (0,51). Le ratio a augmenté pour le transport du vrac liquide, des produits forestiers et des transporteurs d'autres marchandises spécialisées mais il a chuté dans le transport des produits secs en vrac, les déménageurs et les marchandises générales. Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, chez les transporteurs de marchandises générales, les transporteurs routiers locaux se démarquent des transporteurs de longues distances avec un ratio dette à long terme - avoir de 0,39 contre 0,59 (voir les tableaux 2.5, 2.6, 2.7 et 2.8).

### 2.4 Effet de levier encore une fois positif

En 1999, à 16,8 % (comparativement à 19,8 % en 1998, 19,6 % en 1997), le rendement de l'avoir conserve un écart positif sur le rendement des capitaux utilisés (14,2 %). Cela signifie qu'en 1999, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré un rendement sur l'avoir supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés, ce qui leur a donné, pour une troisième année consécutive plus de marge de manœuvre pour le financement de leurs activités. Bien qu'il soit en baisse générale contre 1998, sur le plan régional, en 1999 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 favorable dans l'ensemble des industries. Selon la taille des entreprises, et bien que le rendement de l'avoir soit à la baisse par rapport à 1998 chez la majorité des transporteurs, il n'a pu que se maintenir pour les principaux transporteurs (voir les tableaux 2.5, 2.6 et 2.9).

### 2.5 Croissance de l'équipement possédé

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 1999, la quantité de matériel en service totalisait 160 000 unités, soit une moyenne de 63 par transporteur. Le Québec a affiché la plus forte hausse (15 %) pour l'équipement possédé. L'accroissement du matériel possédé a été de près de 8 % passant de 120,000 en 1998 à 129, 000 unités en 1999 contre seulement 3 % pour le matériel loué, soit 30,000 à 31,000 unités (voir le tableau 2.10).

Bien que la proportion du matériel en service loué (semi-remorques et autre matériel) sur le total du matériel en service s'est établie à près de 19,5 %. 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 23 % 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 21 % pour les transporteurs de marchandises générales et de 9 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées (voir le tableau 2.11).

**Table 2.5**  
**Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers,**  
**Summary of Financial Statistics, 1995-1999**

**Tableau 2.5**  
**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,**  
**transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques**  
**financières, 1995-1999**

|  | 1995     | 1996     | 1997     | 1998     | 1999     |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon                    | 588      | 618      | 791      | 757      | 731      |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs                             | 2,144    | 2,197    | 2,349    | 2,375    | 2,523    |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>   |          |          |          |          |          |
|  | 000,000  |          |          |          |          |
| Current Assets – Actifs à court terme  | 2,264.5  | 2,409.5  | 2,804.9  | 2,699.1  | 3,061.1  |
| Current Liabilities – Passifs à court terme  | 2,107.8  | 2,255.0  | 2,420.0  | 2,564.9  | 2,649.9  |
| Working Capital – Fonds de roulement   | 156.7    | 154.5    | 384.8    | 134.1    | 411.2    |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme   | 3,688.2  | 3,822.9  | 4,220.5  | 4,616.4  | 5,070.2  |
| Net Assets – Actif net   | 3,844.9  | 3,977.4  | 4,605.3  | 4,750.6  | 5,481.4  |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme   | 2,093.3  | 2,106.5  | 2,253.9  | 2,345.8  | 2,795.2  |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires   | 1,751.6  | 1,870.9  | 2,351.4  | 2,404.7  | 2,686.2  |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme                                  | 3,844.9  | 3,977.4  | 4,605.3  | 4,750.6  | 5,481.4  |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>                                       |          |          |          |          |          |
|  | 000,000  |          |          |          |          |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation   | 12,127.5 | 13,102.6 | 14,271.2 | 14,888.1 | 16,180.7 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation   | 11,569.5 | 12,682.1 | 13,587.2 | 14,074.9 | 15,413.9 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation  | 558.0    | 420.5    | 684.0    | 813.2    | 766.8    |
| Other Revenues – Autres recettes   | 437.7    | 260.0    | 380.1    | 234.7    | 346.4    |
| Other Expenses – Autres dépenses   | 610.6    | 385.8    | 449.3    | 377.7    | 491.9    |
| Net Other Income – Autres recettes nettes  | -172.9   | -125.8   | -69.2    | -142.9   | -145.5   |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt  | 385.0    | 294.7    | 614.8    | 670.2    | 621.3    |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                            | 110.9    | 85.7     | 154.0    | 193.6    | 170.3    |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires   | 274.1    | 209.0    | 460.7    | 476.6    | 451.0    |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires   | 4.3      | 10.3     | 7.2      | 14.0     | 12.8     |
| Net Profit – Recettes nettes   | 269.8    | 198.7    | 453.5    | 462.6    | 438.2    |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>  |          |          |          |          |          |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>   |          |          |          |          |          |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation                                  | 4.60%    | 3.21%    | 4.79%    | 5.46%    | 4.74%    |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation   | 0.95     | 0.97     | 0.95     | 0.95     | 0.95     |
| Return on Assets – Rendement de l'actif  | 4.61%    | 3.35%    | 6.56%    | 6.51%    | 5.55%    |
| <b>Leverage – Levier financier</b>   |          |          |          |          |          |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir  | 15.65%   | 11.17%   | 19.59%   | 19.82%   | 16.79%   |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés                                 | 14.61%   | 11.56%   | 16.49%   | 17.07%   | 14.23%   |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts                                   | 3.18     | 2.78     | 5.25     | 5.76     | 4.91     |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>  |          |          |          |          |          |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement  | 1.074    | 1.069    | 1.160    | 1.050    | 1.160    |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.544    | 0.530    | 0.490    | 0.490    | 0.510    |

**Table 2.6**  
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers,  
Financial Statistics by Region, 1999

**Tableau 2.6**  
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,  
transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par  
région, 1999

|   | Canada         | Atlantic<br>Region<br>Région de<br>l'Atlantique | Québec         | Ontario        | Prairies       | British<br>Columbia and<br>Territories<br>Colombie-<br>Britannique et<br>Territoires |
|---|----------------|---|----------------|----------------|----------------|--|
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs<br>dans l'échantillon                          | 731            | 115   | 132            | 174            | 221            | 89   |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs                                      | 2,523          | 162   | 603            | 834            | 620            | 305  |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  |                |   |                |                |                |  |
|   | \$'000,000     |   |                |                |                |  |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 3,061.1        | 221.5   | 570.2          | 1,316.5        | 716.0          | 236.9  |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 2,649.9        | 173.0   | 539.7          | 1,156.5        | 566.6          | 214.1  |
| Working Capital – Fonds de roulement  | 411.2          | 48.5  | 30.4           | 160.1          | 149.4          | 22.8   |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 5,070.2        | 365.9   | 1,064.9        | 2,069.5        | 1,150.9        | 419.0  |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | <b>5,481.4</b> | <b>414.4</b>                                    | <b>1,095.3</b> | <b>2,229.5</b> | <b>1,300.3</b> | <b>441.8</b>   |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 2,795.2        | 174.8   | 577.9          | 1,178.3        | 684.5          | 179.7  |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 2,686.2        | 239.6   | 517.4          | 1,051.2        | 615.8          | 262.1  |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme   | 5,481.4        | 414.4   | 1,095.3        | 2,229.5        | 1,300.3        | 441.8  |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>  |                |   |                |                |                |  |
|   | \$'000,000     |   |                |                |                |  |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 16,180.7       | 1,327.0   | 2,915.4        | 7,015.5        | 3,663.1        | 1,259.7  |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 15,413.9       | 1,245.5   | 2,737.6        | 6,688.9        | 3,529.4        | 1,212.5  |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation</b>  | <b>766.8</b>   | <b>81.5</b>                                     | <b>177.8</b>   | <b>326.5</b>   | <b>133.7</b>   | <b>47.2</b>  |
| Other Revenues – Autres recettes  | 346.4          | 10.6  | 57.8           | 207.4          | 50.2           | 20.4   |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 491.9          | 24.6  | 107.4          | 277.0          | 63.8           | 19.1   |
| Net Other Income – Autres recettes nettes   | -145.5         | -14.1   | -49.6          | -69.6          | -13.6          | 1.3  |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt   | 621.3          | 67.4  | 128.2          | 256.9          | 120.2          | 48.5   |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                                     | 170.3          | 18.9  | 35.4           | 71.6           | 31.5           | 12.9   |
| <b>Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes<br/>avant gains/pertes extraordinaires</b> | <b>451.0</b>   | <b>48.6</b>                                     | <b>92.8</b>    | <b>185.3</b>   | <b>88.7</b>    | <b>35.6</b>  |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires  | 12.8           | 0.1   | 1.2            | 10.1           | 0.9            | 0.5  |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | <b>438.2</b>   | <b>48.5</b>                                     | <b>91.6</b>    | <b>175.2</b>   | <b>87.8</b>    | <b>35.1</b>  |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |                |   |                |                |                |  |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |                |   |                |                |                |  |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation   | 4.74%          | 6.14%   | 6.10%          | 4.65%          | 3.65%          | 3.75%  |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.95           | 0.94  | 0.94           | 0.95           | 0.96           | 0.96   |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 5.55%          | 8.27%   | 5.67%          | 5.47%          | 4.75%          | 5.43%  |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |                |   |                |                |                |  |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 16.79%         | 20.27%  | 17.93%         | 17.63%         | 14.41%         | 13.59%   |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés  | 14.23%         | 18.62%  | 14.90%         | 14.87%         | 11.47%         | 13.39%   |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 4.91           | 7.93  | 4.67           | 4.45           | 5.15           | 5.57   |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |                |   |                |                |                |  |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 1.160          | 1.280   | 1.060          | 1.140          | 1.260          | 1.106  |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long<br>terme sur l'avoir des actionnaires       | 0.510          | 0.420   | 0.530          | 0.530          | 0.530          | 0.407  |

Table 2.7

## For-hire Carriers, Summary Statistics by Type of Activity, 1999

Tableau 2.7

## Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 1999

|   | 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                         | 327                    | 75           | 60               | 86                    | 48                  | 135                              | 731                   |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs                  | 1,164                  | 159          | 185              | 283                   | 212                 | 519                              | 2,523                 |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  | \$'000,000             |              |                  |                       |                     |                                  |                       |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 1,869.2                | 86.9         | 195.0            | 241.2                 | 142.0               | 526.7                            | 3,061.1               |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 1,664.8                | 68.6         | 162.4            | 213.1                 | 116.7               | 424.2                            | 2,649.9               |
| Working Capital – Fonds de roulement  | 204.4                  | 18.3         | 32.6             | 28.1                  | 25.3                | 102.5                            | 411.2                 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 2,651.7                | 95.3         | 374.4            | 581.4                 | 363.2               | 1,004.1                          | 5,070.2               |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | <b>2,856.1</b>         | <b>113.6</b> | <b>407.0</b>     | <b>609.5</b>          | <b>388.6</b>        | <b>1,106.6</b>                   | <b>5,481.4</b>        |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 1,493.7                | 54.0         | 221.9            | 309.5                 | 149.7               | 566.3                            | 2,795.2               |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 1,362.4                | 59.6         | 185.1            | 300.0                 | 238.8               | 540.3                            | 2,686.2               |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme                                       | 2,856.1                | 113.6        | 407.0            | 609.5                 | 388.6               | 1,106.6                          | 5,481.4               |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>  | \$'000,000             |              |                  |                       |                     |                                  |                       |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 10,064.4               | 466.6        | 1,013.1          | 1,189.6               | 828.8               | 2,618.3                          | 16,180.7              |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 9,579.0                | 450.1        | 962.7            | 1,126.4               | 781.6               | 2,514.2                          | 15,413.9              |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation</b>                                      | <b>485.3</b>           | <b>16.5</b>  | <b>50.4</b>      | <b>63.3</b>           | <b>47.3</b>         | <b>104.1</b>                     | <b>766.8</b>          |
| Other Revenues – Autres recettes  | 133.9                  | 5.7          | 15.0             | 51.8                  | 16.8                | 123.3                            | 346.4                 |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 228.4                  | 8.4          | 19.6             | 63.3                  | 20.4                | 151.8                            | 491.9                 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes   | -94.5                  | -2.6         | -4.6             | -11.5                 | -3.6                | -28.6                            | -145.5                |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt   | 390.8                  | 13.9         | 45.8             | 51.7                  | 43.7                | 75.5                             | 621.3                 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                                 | 117.6                  | 2.3          | 11.6             | 15.3                  | 6.9                 | 16.6                             | 170.3                 |
| <b>Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires</b> | <b>273.2</b>           | <b>11.5</b>  | <b>34.2</b>      | <b>36.5</b>           | <b>36.7</b>         | <b>58.9</b>                      | <b>451.0</b>          |
| Extraordinary Items – Gains/pertes extraordinaires  | 11.6                   | 0.0          | 0.8              | 0.0                   | 0.0                 | 0.3                              | 12.8                  |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | <b>261.6</b>           | <b>11.5</b>  | <b>33.3</b>      | <b>36.5</b>           | <b>36.7</b>         | <b>58.6</b>                      | <b>438.2</b>          |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |                        |              |                  |                       |                     |                                  |                       |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |                        |              |                  |                       |                     |                                  |                       |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation                                       | 4.82%                  | 3.54%        | 4.97%            | 5.32%                 | 5.70%               | 3.97%                            | 4.74%                 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.95                   | 0.96         | 0.95             | 0.95                  | 0.94                | 0.96                             | 0.95                  |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 6.04%                  | 6.34%        | 6.00%            | 4.44%                 | 7.27%               | 3.85%                            | 5.55%                 |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |                        |              |                  |                       |                     |                                  |                       |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 20.05%                 | 19.37%       | 18.46%           | 12.16%                | 15.38%              | 10.90%                           | 16.79%                |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés                                      | 16.57%                 | 16.12%       | 14.16%           | 11.39%                | 13.36%              | 9.91%                            | 14.23%                |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 5.75                   | 4.13         | 4.86             | 3.93                  | 6.30                | 3.20                             | 4.91                  |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |                        |              |                  |                       |                     |                                  |                       |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 1.120                  | 1.270        | 1.200            | 1.130                 | 1.220               | 1.240                            | 1.160                 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires      | 0.520                  | 0.480        | 0.550            | 0.510                 | 0.390               | 0.510                            | 0.510                 |

Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers,  
Summary of Financial Statistics, by Local and Long  
Distance, 1999

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 sur de longues distances,  
1999

|   | General Freight        |                                  | Specialized Freight       |                                  | Total excluding Movers         |                                  | Movers       | Total          |
|---|------------------------|----------------------------------|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------|----------------|
|   | Marchandises générales |                                  | Marchandises spécialisées |                                  | Total excluant les déménageurs |                                  | Déménageurs  |                |
|   | Local                  | Long Distance<br>Longue Distance | Local                     | Long Distance<br>Longue Distance | Local                          | Long Distance<br>Longue Distance |              |                |
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon                         | 102                    | 225                              | 108                       | 221                              | 210                            | 446                              | 75           | 731            |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs                                  | 341                    | 824                              | 487                       | 713                              | 827                            | 1,537                            | 159          | 2,523          |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  | \$'000,000             |                                  |                           |                                  |                                |                                  |              |                |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 357.0                  | 1,512.2                          | 303.3                     | 801.7                            | 660.3                          | 2,313.9                          | 86.9         | 3,061.1        |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 263.5                  | 1,401.3                          | 242.8                     | 673.6                            | 506.3                          | 2,074.9                          | 68.6         | 2,649.9        |
| Working Capital – Fonds de roulement  | 93.5                   | 110.9                            | 60.5                      | 128.0                            | 154.0                          | 239.0                            | 18.3         | 411.2          |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 532.9                  | 2,118.7                          | 675.0                     | 1,648.2                          | 1,207.9                        | 3,767.0                          | 95.3         | 5,070.2        |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | <b>626.4</b>           | <b>2,229.7</b>                   | <b>735.4</b>              | <b>1,776.3</b>                   | <b>1,361.8</b>                 | <b>4,005.9</b>                   | <b>113.6</b> | <b>5,481.4</b> |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 247.0                  | 1,246.7                          | 342.3                     | 905.2                            | 589.2                          | 2,152.0                          | 54.0         | 2,795.2        |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 379.5                  | 982.9                            | 393.2                     | 871.0                            | 772.6                          | 1,853.9                          | 59.6         | 2,686.2        |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme                                       | 626.4                  | 2,229.7                          | 735.4                     | 1,776.3                          | 1,361.8                        | 4,005.9                          | 113.6        | 5,481.4        |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>  | \$'000,000             |                                  |                           |                                  |                                |                                  |              |                |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 1,614.4                | 8,450.0                          | 1,459.0                   | 4,190.8                          | 3,073.4                        | 12,640.8                         | 466.6        | 16,180.7       |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 1,535.8                | 8,043.3                          | 1,381.5                   | 4,003.2                          | 2,917.3                        | 12,046.5                         | 450.1        | 15,413.9       |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation</b>                                      | <b>78.6</b>            | <b>406.7</b>                     | <b>77.5</b>               | <b>187.5</b>                     | <b>156.1</b>                   | <b>594.2</b>                     | <b>16.5</b>  | <b>766.8</b>   |
| Other Revenues – Autres recettes  | 45.5                   | 88.4                             | 36.7                      | 170.1                            | 82.2                           | 258.4                            | 5.7          | 346.4          |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 42.2                   | 186.2                            | 44.2                      | 210.9                            | 86.4                           | 397.1                            | 8.4          | 491.9          |
| Net Other Income – Autres recettes nettes   | 3.3                    | -97.8                            | -7.5                      | -40.9                            | -4.2                           | -138.7                           | -2.6         | -145.5         |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt   | 81.9                   | 308.9                            | 70.0                      | 146.6                            | 151.9                          | 455.5                            | 13.9         | 621.3          |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                                 | 31.1                   | 86.5                             | 15.1                      | 35.3                             | 46.2                           | 121.8                            | 2.3          | 170.3          |
| <b>Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires</b> | <b>50.8</b>            | <b>222.4</b>                     | <b>54.9</b>               | <b>111.4</b>                     | <b>105.7</b>                   | <b>333.8</b>                     | <b>11.5</b>  | <b>451.0</b>   |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires  | 0.8                    | 10.7                             | 0.2                       | 1.0                              | 1.0                            | 11.8                             | 0.0          | 12.8           |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | <b>50.0</b>            | <b>211.6</b>                     | <b>54.7</b>               | <b>110.4</b>                     | <b>104.7</b>                   | <b>322.0</b>                     | <b>11.5</b>  | <b>438.2</b>   |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |                        |                                  |                           |                                  |                                |                                  |              |                |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |                        |                                  |                           |                                  |                                |                                  |              |                |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation                                       | 4.87%                  | 4.81%                            | 5.31%                     | 4.47%                            | 5.08%                          | 4.70%                            | 3.54%        | 4.74%          |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.95                   | 0.95                             | 0.95                      | 0.96                             | 0.95                           | 0.95                             | 0.96         | 0.95           |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 5.71%                  | 6.12%                            | 5.61%                     | 4.55%                            | 5.66%                          | 5.49%                            | 6.34%        | 5.55%          |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |                        |                                  |                           |                                  |                                |                                  |              |                |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 13.39%                 | 22.62%                           | 13.96%                    | 12.79%                           | 13.68%                         | 18.00%                           | 19.37%       | 16.79%         |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés                                      | 15.22%                 | 16.94%                           | 11.63%                    | 11.44%                           | 13.28%                         | 14.50%                           | 16.12%       | 14.23%         |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 7.10                   | 5.48                             | 5.50                      | 3.60                             | 6.24                           | 4.63                             | 4.13         | 4.91           |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |                        |                                  |                           |                                  |                                |                                  |              |                |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 1.350                  | 1.080                            | 1.250                     | 1.190                            | 1.300                          | 1.120                            | 1.270        | 1.160          |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires      | 0.390                  | 0.560                            | 0.470                     | 0.510                            | 0.430                          | 0.540                            | 0.480        | 0.510          |

Table 2.9

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:  
Financial Statistics by Revenue Size, 1999

Tableau 2.9

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,  
transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la  
taille des recettes, 1999

|   | > \$1M to<br>à < \$2M | > \$2M to<br>à < \$5M | > \$5M to<br>à < \$12M | \$12M to<br>à < \$25 | > \$25M        |
|---|-----------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon                         | 209                   | 193                   | 151                    | 98                   | 80             |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs                                  | 925                   | 867                   | 477                    | 174                  | 80             |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  | \$'000,000            |                       |                        |                      |                |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 250.1                 | 558.2                 | 653.5                  | 605.2                | 994.0          |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 211.2                 | 468.0                 | 574.5                  | 547.6                | 848.5          |
| Working Capital – Fonds de roulement  | 38.9                  | 90.2                  | 79.0                   | 57.6                 | 145.5          |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 578.0                 | 967.5                 | 1,163.7                | 862.5                | 1,498.5        |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | <b>616.9</b>          | <b>1,057.7</b>        | <b>1,242.7</b>         | <b>920.2</b>         | <b>1,644.0</b> |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 245.3                 | 436.2                 | 706.7                  | 510.2                | 896.9          |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 371.6                 | 621.5                 | 536.0                  | 409.9                | 747.1          |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme                                       | 616.9                 | 1,057.7               | 1,242.7                | 920.2                | 1,644.0        |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>  | \$'000,000            |                       |                        |                      |                |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 1,188.3               | 2,710.9               | 3,530.5                | 3,248.2              | 5,502.8        |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 1,135.5               | 2,545.8               | 3,396.7                | 3,105.6              | 5,230.3        |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation</b>                                      | <b>52.8</b>           | <b>165.1</b>          | <b>133.8</b>           | <b>142.6</b>         | <b>272.4</b>   |
| Other Revenues – Autres recettes  | 58.2                  | 56.9                  | 116.8                  | 41.0                 | 73.4           |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 66.1                  | 74.8                  | 147.3                  | 84.9                 | 118.7          |
| Net Other Income – Autres recettes nettes   | -7.8                  | -17.9                 | -30.5                  | -44.0                | -45.3          |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt   | 45.0                  | 147.2                 | 103.3                  | 98.7                 | 227.2          |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                                 | 6.6                   | 33.1                  | 27.5                   | 29.6                 | 73.5           |
| <b>Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires</b> | <b>38.4</b>           | <b>114.1</b>          | <b>75.8</b>            | <b>69.0</b>          | <b>153.7</b>   |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires  | 1.0                   | 1.9                   | 0.4                    | 2.1                  | 7.5            |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | <b>37.4</b>           | <b>112.2</b>          | <b>75.5</b>            | <b>66.9</b>          | <b>146.2</b>   |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |                       |                       |                        |                      |                |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |                       |                       |                        |                      |                |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation                                       | 4.45%                 | 6.09%                 | 3.79%                  | 4.39%                | 4.95%          |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.96                  | 0.94                  | 0.96                   | 0.96                 | 0.95           |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 4.64%                 | 7.48%                 | 4.17%                  | 4.70%                | 6.17%          |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |                       |                       |                        |                      |                |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 10.33%                | 18.35%                | 14.15%                 | 16.84%               | 20.57%         |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés                                      | 9.31%                 | 16.17%                | 10.81%                 | 13.97%               | 17.57%         |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 4.62                  | 7.18                  | 4.33                   | 4.30                 | 4.69           |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |                       |                       |                        |                      |                |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 1.180                 | 1.190                 | 1.140                  | 1.110                | 1.170          |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires      | 0.400                 | 0.410                 | 0.570                  | 0.550                | 0.550          |

Table 2.10

Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 1999

|  | 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 | 4,701                  | 18,595        | 34,242        | 12,946        | 4,135                               | 74,619         |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques         | 2,170                  | 3,231         | 8,270         | 4,428         | 1,475                               | 19,574         |
| Flatdeck – Semi-remorques surbaissées  | 2,008                  | 5,735         | 10,928        | 8,827         | 2,936                               | 30,434         |
| Other Trailers <sup>1</sup> – Autres remorques <sup>1</sup>                              | 1,015                  | 4,078         | 6,561         | 3,751         | 3,155                               | 18,560         |
| Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac)                | 226                    | 1,858         | 6,360         | 4,296         | 827                                 | 13,567         |
| Other Type of Equipment – Autres genres de matériel                                      | 36                     | 325           | 2,241         | 356           | 335                                 | 3,293          |
| <b>Grand Total</b>   | <b>10,156</b>          | <b>33,822</b> | <b>68,602</b> | <b>34,604</b> | <b>12,863</b>                       | <b>160,047</b> |
| Owned – possédées  | 8,782                  | 27,435        | 56,579        | 25,198        | 10,871                              | 128,865        |
| Leased – louées  | 1,374                  | 6,387         | 12,023        | 9,406         | 1,992                               | 31,182         |

<sup>1</sup> 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, 1999

Tableau 2.11

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Semi-remorques et autre matériel par industrie, 1999

|  | General Freight |               | Specialized Freight |              | All Industries        |               |
|--|-----------------|---------------|---------------------|--------------|-----------------------|---------------|
|  | Fret général    |               | Fret spécialisé     |              | Toutes les industries |               |
|  | Owned           | Leased        | Owned               | Leased       | Owned                 | Leased        |
|  | Possédée        | Louées        | ossédée             | Louées       | ossédée               | Louées        |
| Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques | 47,847          | 17,766        | 8,534               | 472          | 56,381                | 18,238        |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques         | 9,628           | 3,378         | 4,596               | 1,972        | 14,224                | 5,350         |
| Flatdeck – Semi-remorques surbaissées  | 14,155          | 1,567         | 12,323              | 2,388        | 26,478                | 3,955         |
| Other Trailers <sup>1</sup> – Autres remorques <sup>1</sup>                              | 10,113          | 1,318         | 6,757               | 372          | 16,870                | 1,690         |
| Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac)                | 984             | 177           | 10,847              | 1,560        | 11,831                | 1,737         |
| Other Type of Equipment – Autres genres de matériel                                      | 394             | 98            | 2,687               | 114          | 3,081                 | 212           |
| <b>Grand Total</b>   | <b>83,121</b>   | <b>24,304</b> | <b>45,744</b>       | <b>6,878</b> | <b>128,865</b>        | <b>31,182</b> |

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

**For-hire Intercity Trucking Activity  
of Canada-based Carriers**

The universe for the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is comprised of Canadian domiciled long-distance for-hire motor carriers with annual operating revenues of \$1 million or more. The definition of long-distance is in accordance with the new North American Industrial 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 11.9% from 1,514 companies in 1998 to 1,694 in 1999. 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.

Data for the 1999 reference year was collected under the new Standard Classification of Transported Goods (SCTG) commodity classification. As a result of this change in methodology, it is impossible to directly compare the results of the 1999 survey data, at a commodity level, with those of previous years. With the implementation of the new SCTG classification, the former *food and food preparations* commodity group has been grouped with *miscellaneous transported products* for analysis purposes. The amount of this former commodity group is however available upon request.

For more information on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and reliability of estimates see Chapter 5, Survey Methodology and Data Limitations.

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

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

La population 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 11,9 % passant de 1 514 entreprises en 1998 à 1 694 en 1999. 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 II, soit les compagnies dont les recettes annuelles d'exploitation varient de 1 million de dollars à 12 millions de dollars.

Les données de l'année de référence 1999 ont été recueillies dans le cadre de la nouvelle classification des biens, la Classification type des biens transportés (CTBT). Puisque la méthode a changé, il est impossible de comparer directement les résultats des données de l'enquête de 1999, au niveau des biens, et ceux des années précédentes. La nouvelle classification CTBT regroupe l'ancien groupe de produits *aliments et préparations alimentaires* et celui des *biens transportés divers* aux fins d'analyse. Cependant, le montant correspondant à l'ancien groupe de produits peut être obtenu sur demande.

Pour de plus amples renseignements décrivant l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), la méthodologie et la fiabilité des estimations, se reporter au chapitre 5, Méthodologie d'enquête et limites des données.

**Section 1 – Total Trucking Activity**

In 1999, the Canadian economy experienced a significant improvement in the growth of its Gross Domestic Product (GDP) from the previous year. Canada's GDP rose by 4.3% compared to 2.8% in 1998. Employment in the Canadian economy also rose by 1.8% in 1999.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> GDP statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, matrix 4677, series I53001, I53232 and I53236, whereas employment figures are taken from the Annual Estimates of Employment, Earnings and Hours, Statistics Canada, Catalogue No. 72F0002XIB.

**Partie 1 – Trafic total**

En 1999, l'économie canadienne a connu une amélioration considérable de la croissance de son produit intérieur brut (PIB) par rapport à l'année précédente. Le PIB du Canada a augmenté de 4,3 %, par rapport à 2,8 % en 1998. L'emploi a aussi progressé de 1,8 % en 1999<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, matrice 4677, séries I53001, I53232 et I53236, tandis que les chiffres sur l'emploi proviennent de l'Enquête annuelle sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Statistique Canada, n° 72F0002XIB au catalogue.

The transportation sector also realized growth in 1999, at higher rates than that of the overall economy for both GDP and employment levels. The GDP, at factor cost, for the transportation industry,<sup>2</sup> rose by 4.9% in 1999, while employment increased 2.9%. Truck transport industries also recorded growth in 1999, and at a higher growth rate than that of transportation industries as a whole. The truck transport industries registered a growth of 9.5% in GDP, a significant increase since truck transport constitutes over 40% of the total transportation industries GDP.

Canada-based for-hire long-distance trucking companies, with annual operating revenues of one million dollars or more, transported over 36 million shipments in 1999, an increase of 7.7% from 1998. These shipments accounted for 269.3 million tonnes of freight being hauled, a significant increase of 15.1% from the 234 million tonnes moved in 1998. These carriers performed over 158 billion tonne-kilometres and generated revenues of \$12.8 billion, increases of 14.9% and 15.9% from 1998, respectively.

Transborder<sup>3</sup> movements amounted to 8.1 million shipments or 22% of the total shipments carried by the Canada-based for-hire trucking companies in 1999. These shipments accounted for 70.9 million tonnes or 26% of the total tonnage carried. Although accounting for a smaller percentage of total shipments and tonnage, these transborder movements generated over 46% of total revenues and 48% of the tonne-kilometres performed, indicating higher revenue per shipment and greater distances travelled.

Le secteur du transport a aussi connu une croissance en 1999, à un taux plus élevé que pour l'ensemble de l'économie, tant du point de vue du PIB que des niveaux d'emploi. Le PIB, au coût des facteurs pour l'industrie du transport<sup>2</sup>, a progressé de 4,9 % en 1999 pendant que l'emploi a augmenté de 2,9 %. Les industries du transport routier ont aussi affiché une croissance en 1999, à un taux supérieur à celui du secteur du transport pris dans son ensemble. Le PIB des industries du transport routier a progressé de 9,5 %, soit une augmentation considérable, puisque le transport routier représente plus de 40 % du PIB de l'ensemble des industries du transport.

En 1999, 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 36 millions d'expéditions, ce qui représente une hausse de 7,7 % comparativement à 1998. Ils ont transporté 269,3 millions de tonnes de marchandises comparativement à 234 millions de tonnes en 1998, ce qui représente une hausse considérable de 15,1 %. Ces transporteurs ont réalisé plus de 158 milliards de tonne-kilomètres et rapporté des recettes de 12,8 milliards de dollars, soit une augmentation de 14,9 % et 15,9 % respectivement par rapport à 1998.

En 1999, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont acheminé 8,1 millions d'expéditions transfrontalières<sup>3</sup>, soit 22 % de toutes les expéditions acheminées par les transporteurs concernés. Les expéditions transfrontalières représentait 70,9 millions de tonnes de marchandises ou 26 % du tonnage total transporté. Même si elles ne représentent qu'un petit pourcentage de l'ensemble des expéditions et du tonnage, ces mouvements transfrontaliers ont rapporté plus de 46 % des recettes totales et réalisé 48 % des tonne-kilomètres dans l'ensemble. Elles ont généré des recettes plus élevées par expédition et parcouru des distances supérieures à celles des expéditions intérieures.

Table 3.1  
Trucking activity in 1999 and 1998

|                       |            | 1999    | 1998    | % change |                |                         |
|-----------------------|------------|---------|---------|----------|----------------|-------------------------|
|                       |            |         |         |          | variation en % |                         |
| Revenues              | \$ 000,000 | 12,836  | 11,078  | 15.9     | \$ 000,000     | Recettes                |
| Tonnes                | 000 000    | 269.3   | 233.9   | 15.1     | 000 000        | Tonnes                  |
| Tonne-km              | 000 000    | 158 104 | 137 552 | 14.9     | 000 000        | Tonnes-km               |
| Shipments             | 000,000    | 36.4    | 33.8    | 7.7      | 000,000        | Expéditions             |
| Revenue per Tonne-km  | \$         | 3.15    | 2.61    | 20.7     | \$             | Recettes par tonne-km   |
| Revenue per Shipment  | \$         | 352.54  | 327.45  | 7.7      | \$             | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment   | kg         | 7 396   | 6 914   | 7.0      | kg             | Poids par expédition    |
| Distance per Shipment | km         | 771     | 776     | -0.6     | km             | Distance par expédition |

Tableau 3.1  
Activité de transport routier en 1999 et 1998

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

<sup>3</sup> Transborder movements pertain to shipments carried by Canada-based for-hire trucking carriers originating from Canada destined to the United States or originating from the United States destined to Canada.

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

<sup>3</sup> 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.

## Section 2 – Domestic Trucking Activity

In 1999, there were just over 28 million shipments hauled within Canada, accounting for 198.4 million tonnes and generating almost \$7 billion in revenues. This resulted in increases of 8.7% in revenues and a further increase of 11.6% in tonnage from 1998. Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 74% of the total tonnage hauled and 54% of the revenues earned by the Canada-based for-hire carriers.

**Table 3.2**  
Trucking activity in 1999

|                       |            | Domestic  | Transborder     | Total   |            |                         |
|-----------------------|------------|-----------|-----------------|---------|------------|-------------------------|
|                       |            | Intérieur | Transfrontalier |         |            |                         |
| Revenues              | \$ 000,000 | 6,957     | 5,879           | 12,836  | \$ 000,000 | Recettes                |
| Tonnes                | 000 000    | 198.4     | 70.9            | 269.3   | 000 000    | Tonnes                  |
| Tonne-km              | 000 000    | 82 474    | 75 631          | 158 104 | 000 000    | Tonnes-km               |
| Shipments             | 000,000    | 28.3      | 8.1             | 36.4    | 000,000    | Expéditions             |
| Revenue per Tonne-km  | \$         | 3.62      | 1.49            | 3.15    | \$         | Recettes par tonne-km   |
| Revenue per Shipment  | \$         | 245.8     | 725.10          | 352.54  | \$         | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment   | kg         | 7 010     | 8 744           | 7 396   | kg         | Poids par expédition    |
| Distance per Shipment | km         | 674       | 1 110           | 771     | km         | Distance par expédition |

## Partie 2 – Trafic intérieur

En 1999, un peu plus de 28 millions d'expéditions ont déplacé 198,4 millions de tonnes de marchandises à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de presque 7 milliards de dollars. Il y a ainsi eu une croissance de 8,7 % des recettes et une nouvelle augmentation de 11,6 % du tonnage par rapport à 1998. Les expéditions intérieures (les expéditions dont l'origine et la destination étaient le Canada) ont représenté 74 % du tonnage total transporté et 54 % des recettes des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

**Tableau 3.2**  
Activité de transport routier en 1999

**Table 3.3**  
Domestic Activity in 1999 and 1998

|                       |            | 1999   | 1998   | % change       |            |                         |
|-----------------------|------------|--------|--------|----------------|------------|-------------------------|
|                       |            |        |        | variation en % |            |                         |
| Revenues              | \$ 000,000 | 6,957  | 6,401  | 8.7            | \$ 000,000 | Recettes                |
| Tonnes                | 000 000    | 198.4  | 177.8  | 11.6           | 000 000    | Tonnes                  |
| Tonne-km              | 000 000    | 82 474 | 76 694 | 7.5            | 000 000    | Tonnes-km               |
| Shipments             | 000,000    | 28.3   | 27.0   | 4.8            | 000,000    | Expéditions             |
| Revenue per Tonne-km  | \$         | 3.62   | 2.93   | 23.5           | \$         | Recettes par tonne-km   |
| Revenue per Shipment  | \$         | 245.8  | 236.92 | 3.7            | \$         | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment   | kg         | 7 010  | 6 582  | 6.5            | kg         | Poids par expédition    |
| Distance per Shipment | km         | 674    | 691    | -2.5           | km         | Distance par expédition |

**Tableau 3.3**  
Le trafic intérieur en 1999 et 1998

## Regional Overview

For the purpose of 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<sup>4</sup>. The newly created Nunavut territory came into existence on April 1, 1999 and is included with British Columbia and the Territories.

<sup>4</sup> Estimates at provincial and territorial level are available and can be obtained upon request.

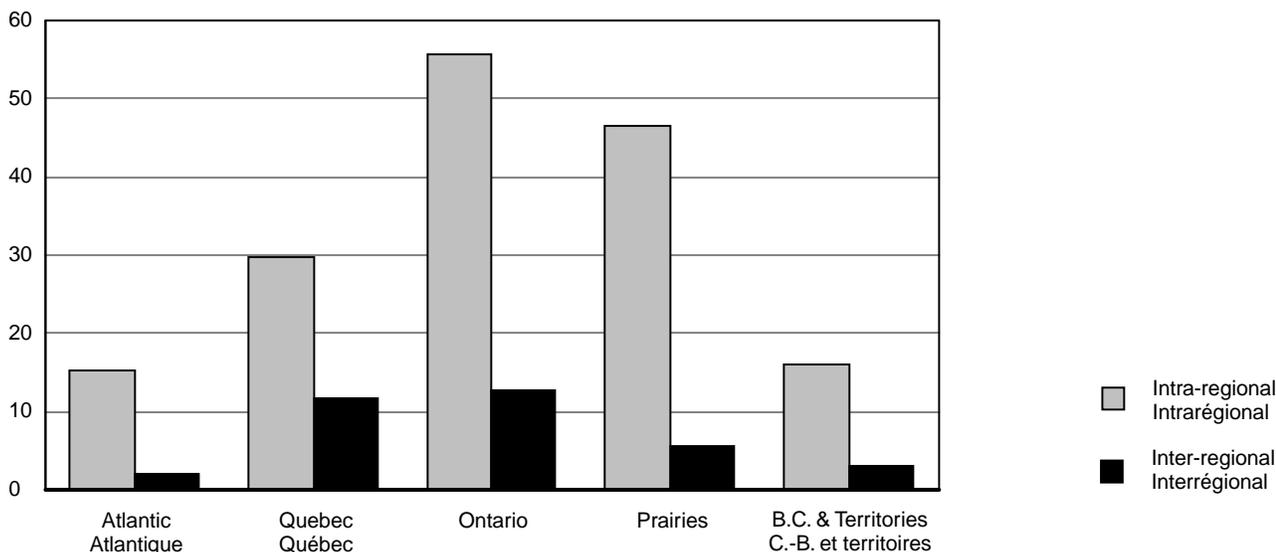
## Aperçu régional

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<sup>4</sup>. Le nouveau territoire du Nunavut a été institué le 1<sup>er</sup> avril 1999 et est inclus avec la Colombie-Britannique et les territoires.

<sup>4</sup> Les estimations au niveau provincial et territorial sont disponibles et peuvent être obtenues sur requête.

Figure 3.1  
**Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional,  
 by Region of Origin, 1999**

millions



Intra-regional movements (shipments originating and terminating within the same region) accounted for 82% of the total domestic freight tonnage. The carriers earned close to \$4 billion or 57% of their domestic 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 84% and 89%.

## Atlantic Region

### The Economy

The Atlantic Region, consisting of Newfoundland, Prince-Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick, experienced a growth of 5% of its real GDP in 1999.<sup>5</sup>

Newfoundland not only led the group of the four Atlantic Provinces, but the entire economy with a growth rate of 6.5%. This growth was largely attributable to the further growth in oil production from Hibernia and the continuing revival of the fishing industry.

The construction, wholesale and retail trade industries accounted for the economic growth in Prince Edward Island as GDP rose by 3.3% in 1999.

<sup>5</sup> 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 1984-1999*.

Figure 3.1  
**Tonnage intérieur, intrarégional et interrégional, selon la  
 région d'origine, 1999**

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 intérieur. Les transporteurs ont réalisé près de 4 milliards de dollars ou 57 % de leurs recettes au titre du transport intérieur de marchandises, à partir de ces mouvements intrarégionaux. C'est le Québec qui a enregistré la plus faible proportion (72 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a varié de 84 % 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 5 % en 1999<sup>5</sup>.

Avec un taux de croissance de 6,5 %, Terre-Neuve a non seulement mené le bal par rapport aux trois autres provinces de l'Atlantique, mais aussi par rapport à l'ensemble de l'économie. Cette croissance est attribuable en grande partie à la poursuite tant de la croissance de la production pétrolière à Hibernia que de la régénération de l'industrie de la pêche.

Les secteurs de la construction, du commerce de gros et des communications ont nourri la croissance économique de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette province a connu une hausse de 3,3 % de son PIB en 1999.

<sup>5</sup> 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 1984-1999*.

Nova Scotia experienced a growth in GDP of 5.1%, mainly attributable to growth in the construction, wholesale trade and communications industries.

In New Brunswick, the economy continued its growth from 1998 hitting a decade-long high of 4.2% increase in GDP. Revival of the construction and transportation industries was the main source of this growth in 1999.

Le PIB a affiché une hausse de 5,1 % en Nouvelle-Écosse, cette hausse étant principalement attribuable à la croissance des secteurs de la construction, du commerce de gros et des communications.

Au Nouveau-Brunswick, l'économie a poursuivi sa croissance par rapport à 1998, affichant une augmentation de 4,2 % de son PIB, un sommet depuis dix ans. La reprise dans les secteurs de la construction et du transport a été la principale source de cette croissance en 1999.

Figure 3.2  
Domestic Tonnage by Region of Origin, 1997 - 1999

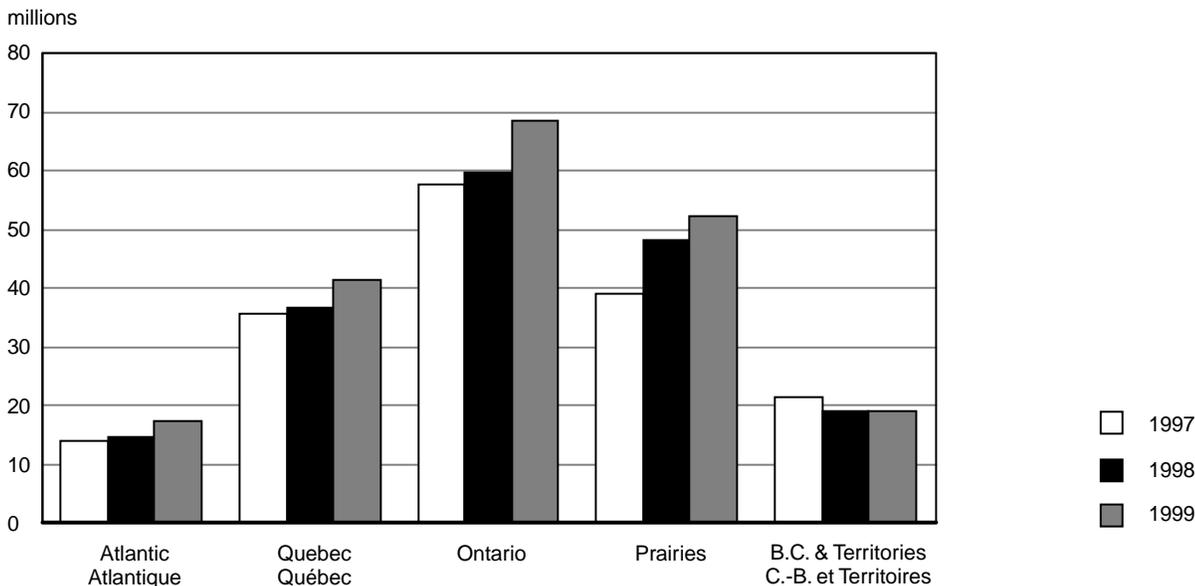


Figure 3.2  
Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1997 - 1999

### Regional Trucking

Shipments originating from the Atlantic region accounted for 17.3 million tonnes, or 8.7% of the total domestic freight moved within Canada. This was a 19% increase from 1998. Almost 88% of this tonnage originated and remained in the Atlantic region. These shipments generated approximately 69% of the \$497 million in revenues earned from domestic truck movements that originated from the region.

*Wood products* was the top commodity moved within the Atlantic Region, accounting for almost 3.4 million tonnes of freight, representing 22% of the intra-regional tonnage. In terms of tonnage, *wood products* was also the main commodity trucked out of the region, accounting for just over 10% of its inter-regional revenues and 21% of its inter-regional tonnage.

### Camionnage régional

En 1999, 17,3 millions de tonnes ou 8,7 % des marchandises acheminées à l'intérieur du Canada par de grands transporteurs pour compte d'autrui provenaient de la région de l'Atlantique. Ces chiffres représentent une hausse de 19 % par rapport à 1998. Presque 88 % de ce tonnage est demeuré à l'intérieur de la région de l'Atlantique. Ces expéditions ont rapporté environ 69 % des 497 millions de dollars des recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion ayant pour origine cette région.

Les *produits du bois* sont demeurés les principales marchandises transportées dans la région de l'Atlantique, soit presque 3,4 millions de tonnes de marchandises représentant 22 % du tonnage intrarégional. Les *produits du bois* ont aussi été, en termes de poids, les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région et ont représenté un peu plus de 10 % des recettes interrégionales et 21 % de son tonnage interrégional.

## Quebec

### The Economy

The Quebec economy grew at a slightly higher rate than that of the Canadian average. The growth rate in real GDP was 4.6% in 1999, sparked mostly by the growth in the manufacturing industries.

### Regional Trucking

Over 41.5 million tonnes of freight, or 21% of the total tonnage carried within Canada originated from Quebec. This was an increase of 13% from 1998. Quebec registered the lowest proportion of intra-regional tonnage in Canada at 71.6%. These intra-regional movements accounted for 49% of the \$1.4 billion in revenues generated from domestic truck shipments originating from Quebec.

*Waste and scrap* was the heaviest commodity trucked within Quebec, accounting for 6.8 million tonnes or 23% of the total intra-regional tonnage hauled within the province. These shipments of *waste and scrap* generated 15.7% of total intra-regional revenues. The top commodity, in terms of tonnage, transported out of Quebec was *miscellaneous transported products*, which represented 31.7% of inter-regional revenues and 21.5% of the inter-regional tonnage.

## Ontario

### The Economy

In 1999, Ontario's real GDP grew at a substantially higher rate than the Canadian economy increasing by 5.7%. Growth in the United States economy and strong growth in the manufacturing industries were the key contributors to the economic growth in Ontario.

### Regional Trucking

Truck freight originating from Ontario amounted to 68.5 million tonnes in 1999, an increase of 15% from 1998. These shipments generated \$2.6 billion for the carriers and represented 34.5% of the total domestic tonnage and 37.2% of the total domestic revenues. Both shares increasing from 1998. Over 55.8 million tonnes or 81.5% of the total tonnes originating from Ontario remained in this region. These intra-regional shipments accounted for 49.9% of total revenue generated within the region.

*Base metal in primary forms and basic shapes* accounted for 11.4% of the total tonnage transported in Ontario. The largest group of freight transported outside of the province was *miscellaneous transported products*, which accounted for 38.5% of inter-regional revenues and close to 33% of the inter-regional tonnage.

## The Prairies

### The Economy

Although the Prairie region experienced positive growth at 2%, it was the lowest increase since 1996. Manitoba registered the largest growth in the region with an increase of 2.4% of its real GDP, followed by Alberta (2.1%) and Saskatchewan (1.4%). In Manitoba, the

## Québec

### L'économie

L'économie du Québec a augmenté à un rythme légèrement plus rapide que la moyenne canadienne. Le taux de croissance de son PIB réel a été de 4,6 % en 1999, grâce surtout à la croissance des secteurs de la fabrication.

### Camionnage régional

Plus de 41,5 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 13 % par rapport à 1998. Le Québec a enregistré la proportion la plus faible du tonnage intrarégional au Canada, soit 71,6 %. Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté 49 % des recettes de 1,4 milliard de dollars générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

En termes de poids, les *déchets et débris* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur des frontières du Québec, soit 6,8 millions de tonnes de marchandises ou 23 % du tonnage intrarégional total. Les expéditions de *déchets et débris* ont rapporté 15,7 % des recettes intrarégionales. Le groupe le plus important de marchandises transportées hors du Québec a été celui des *biens transportés divers*; ce groupe a représenté 31,7 % des recettes interrégionales et 21,5 % du tonnage interrégional.

## Ontario

### L'économie

En 1999, l'Ontario a affiché un taux de croissance de son PIB réel de 5,7 %, soit un taux supérieur à celui de la croissance de l'économie canadienne. La croissance de l'économie aux États-Unis et la vigueur des secteurs de la fabrication ont été les principaux moteurs de la croissance économique de l'Ontario.

### Camionnage régional

En 1999, 68,5 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario. Ces chiffres représentent une hausse de 15 % par rapport à 1998. Ces expéditions ont générées 2,6 milliards de dollars pour les transporteurs et ont représenté 34,5 % du tonnage total intérieur et 37,2 % des recettes totales sur le marché intérieur. Plus de 55,8 millions de tonnes ou 81,5 % du tonnage ayant pour origine cette province sont demeurées à l'intérieur de l'Ontario. Ces expéditions intrarégionales ont représenté 49,9 % des recettes totales de la région.

Les *métaux communs, formes primaires et de base* ont représenté 11,4 % du tonnage total transporté en Ontario. Le groupe le plus important de marchandises transportées à l'extérieur de l'Ontario a été celui des *biens transportés divers* et il a représenté 38,5 % des recettes interrégionales et près de 33 % du tonnage interrégional.

## Les Prairies

### L'économie

Bien que la région des Prairies ait affiché un taux de croissance de son PIB réel de 2 %, il s'agit du taux de croissance le plus faible depuis 1996. Le Manitoba a affiché la plus forte croissance de la région avec une augmentation de 2,4 % de son PIB réel, suivi par l'Alberta (2,1 %) et la Saskatchewan (1,4 %).

decline in the manufacturing and construction industries was more than offset by the increases in the communications, wholesale and retail trade industries. The continued strength of the agriculture industry helped both Saskatchewan and Alberta maintain positive growth.

### **Regional Trucking**

Truck freight originating from the Prairie region amounted to just over 52 million tonnes, an increase of 8.5% from 1998. This tonnage represented 26% of the total domestic tonnage in Canada. Intra-regional traffic accounted for 46.4 million tonnes of freight or 89.1% of the total tonnage originating from the Prairies. These intra-regional shipments generated \$1.2 billion in revenues or 69.2% of the total revenues generated in the region.

*Crude petroleum* was the top commodity transported within the region, accounting for 6.4 million tonnes of freight or 13.7% of the total intra-regional tonnage. *Miscellaneous transported products* was the primary commodity transported out of the Prairie region accounting for almost one million tonnes of freight or 17% of the inter-regional tonnage.

## **British Columbia and the Territories**

### **The Economy**

British Columbia and the Territories recorded a significant growth of 2.6% of real GDP in 1999 following a near static 0.4% in 1998. The 2.6% growth in British Columbia can be attributed to the growth in the manufacturing of wood and paper products industries. The Yukon realized its first increase in GDP over the last three years registering 1.6% growth in 1999 largely attributable to the growth in the construction industry.

The Northwest Territories and Nunavut also maintained a 2.6% growth rate in GDP in 1999, mostly due to the growth in construction, real estate and retail trade.

### **Regional Trucking**

Shipments originating from the Pacific Region (British Columbia, Yukon, Northwest Territories and Nunavut) amounted to 19 million tonnes of freight in 1999, a decrease of 0.5% from 1998. Intra-regional shipments accounted for 15.9 million tonnes or 84% of the total domestic freight originating from this region. These shipments generated 60.5% of the total revenues generated in the region.

*Wood products* was the main commodity hauled within the region accounting for 39.6% of the intra-regional tonnage and 28% of intra-regional revenues. *Wood products* was also the top commodity trucked out of the region accounting for 21.5% of the 3 million tonnes of inter-regional freight.

Au Manitoba, le recul des secteurs de la fabrication et de la construction a été plus que compensé par les augmentations des secteurs des communications, du commerce de gros et du commerce de détail. En Saskatchewan et en Alberta, la vigueur soutenue du secteur de l'agriculture a aidé à maintenir une croissance positive.

### **Camionnage régional**

En 1999, un peu plus de 52 millions de tonnes de marchandises transportées par camion, soit 26 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient de la région des Prairies. Ces chiffres représentent une augmentation de 8,5 % par rapport à 1998. Les expéditions intrarégionales ont acheminé 46,4 millions de tonnes de marchandises, soit 89,1 % du tonnage total ayant pour origine la région des Prairies. Ces expéditions intrarégionales ont généré des recettes de 1,2 milliard de dollars, soit 69,2 % des recettes totales générées dans la région.

Le *pétrole brut* est demeuré la principale marchandise transportée à l'intérieur des Prairies, ayant compté pour 6,4 millions de tonnes de marchandises, soit 13,7 % du tonnage intrarégional total. Les *biens transportés divers* ont été les principales marchandises transportées vers l'extérieur des Prairies, ayant compté pour presque un million de tonnes de marchandises, soit 17 % du tonnage interrégional.

## **La Colombie-Britannique et les Territoires**

### **L'économie**

En 1999, la Colombie-Britannique et les territoires ont affiché une importante croissance de leur PIB réel, soit 2,6 %, par rapport à une croissance presque nulle, soit 0,4 %, en 1998. La croissance de 2,6 % en Colombie-Britannique peut être attribuée à la croissance des secteurs de la fabrication des produits du bois et du papier. En 1999, le Yukon a affiché la première augmentation de son PIB depuis trois ans, soit 1,6 %, principalement grâce à la croissance du secteur de la construction.

Les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ont aussi maintenu une croissance de 2,6 % de leur PIB en 1999, principalement en raison de la croissance des secteurs de la construction, des services immobiliers et du commerce de détail.

### **Camionnage régional**

Les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon, Territoires du Nord-Ouest, et Nunavut) ont acheminé 19 millions de tonnes de marchandises en 1999, en baisse de 0,5 % par rapport à 1998. Les expéditions intrarégionales ont atteint 15,9 millions de tonnes de marchandises, soit 84 % du tonnage intérieur total ayant pour origine cette région. Ces expéditions ont généré 60,5 % des recettes totales générées dans la région.

Les *produits du bois* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur de la région. Elles ont représenté 39,6 % du tonnage intrarégional et 28 % des recettes intrarégionales. Les *produits du bois* ont aussi été les principales marchandises transportées vers l'extérieur de la région. Elles ont représenté 21,5 % des 3 millions de tonnes de fret interrégional.

**Table 3.4**  
**Domestic For-hire Trucking, 1999: Intra-regional Traffic**

**Tableau 3.4**  
**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Volume de transport intrarégional**

|   | Revenues     | Share of Total |              | Share of Total | Tonne-kilometres  | Share of Total | Shipments   | Share of Total |
|---|--------------|----------------|--------------|----------------|-------------------|----------------|-------------|----------------|
|   | Recettes     | Part du total  | Tonnes       | Part du total  | Tonnes-kilomètres | Part du total  | Expéditions | Part du total  |
|   | \$'000,000   | %              | '000 000     | %              | '000 000          | %              | '000,000    | %              |
| Ontario   | 1,292        | 33             | 55.8         | 34             | 12 807            | 31             | 6.9         | 34             |
| Man., Sask, Alta. – Man., Sask. et Alb.                                 | 1,200        | 30             | 46.4         | 28             | 14 591            | 35             | 5.0         | 25             |
| Quebec – Québec   | 678          | 17             | 29.7         | 18             | 6 732             | 16             | 3.2         | 16             |
| British Columbia, Territories – Colombie-Britannique et les territoires | 456          | 11             | 15.9         | 10             | 4 198             | 10             | 1.9         | 10             |
| Atlantic Provinces – Provinces de l'Atlantique                          | 344          | 9              | 15.2         | 9              | 3 362             | 8              | 3.0         | 15             |
| <b>Total, Intra-regional – Intrarégional</b>                            | <b>3,969</b> | <b>100</b>     | <b>163.1</b> | <b>100</b>     | <b>41 691</b>     | <b>100</b>     | <b>20.1</b> | <b>100</b>     |

**Table 3.5**  
**Domestic For-hire Trucking, 1999: Inter-regional Traffic**

**Tableau 3.5**  
**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Volume de transport interrégional**

|  | Revenues     | Share of Total | Tonnes      | Share of Total | Tonne-kilometres  | Share of Total | Shipments    | Share of Total |
|--|--------------|----------------|-------------|----------------|-------------------|----------------|--------------|----------------|
|  | Recettes     | Part du total  | Tonnes      | Part du total  | Tonnes-kilomètres | Part du total  | Expédi-tions | Part du total  |
|  | \$'000,000   | %              | '000 000    | %              | '000 000          | %              | '000,000     | %              |
| Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec   | 477          | 16             | 8.6         | 24             | 5 645             | 14             | 1.8          | 22             |
| Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario  | 414          | 14             | 9.3         | 26             | 6 026             | 15             | 1.3          | 16             |
| Ontario to Man., Sask., Alta. – de l'Ontario aux Man., Sask., Alb.                                 | 384          | 13             | 1.9         | 5              | 5 160             | 13             | 0.8          | 9              |
| Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories – de Man., Sask., Alb. aux C.-B. et les territoires | 309          | 10             | 3.9         | 11             | 3 785             | 9              | 0.8          | 10             |
| Ontario to Atlantic provinces – de l'Ontario aux Provinces de l'Atlantique                         | 239          | 8              | 1.5         | 4              | 2 765             | 7              | 0.9          | 10             |
| Other Inter-regional Movements – Autres mouvements interrégionaux                                  | 1,165        | 39             | 9.9         | 28             | 17 402            | 43             | 2.7          | 33             |
| <b>Total, Inter-regional – Interrégional</b>   | <b>2,987</b> | <b>100</b>     | <b>35.3</b> | <b>100</b>     | <b>40 783</b>     | <b>100</b>     | <b>8.2</b>   | <b>100</b>     |

Table 3.6

**Domestic For-hire Trucking, 1999: 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    |            |
| <b>Origin</b>                      |                           |           |           |            |
| <b>Atlantic provinces</b>          |                           |           |           |            |
| Revenues                           | \$'000                    | 343,998   | 61,970    | 76,367     |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | a         | b         | b          |
| Tonnes                             | '000                      | 15 214    | 1 215     | 855        |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | b         | b         | b          |
| Tonne-kilometres                   | '000                      | 3 362 451 | 983 974   | 1 387 256  |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | a         | b         | b          |
| Number of shipments                | '000                      | 3,006.4   | 157.8     | 188.9      |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>    | \$                        | 1,567.38  | 2,851.47  | 4,291.32   |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup> | \$                        | 6.90      | 2.83      | 2.64       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup> | \$                        | 114.42    | 392.71    | 404.31     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>   | kg                        | 5 061     | 7 699     | 4 529      |
| Distance per shipment <sup>2</sup> | km                        | 328       | 975       | 1 679      |
| <b>Quebec</b>                      |                           |           |           |            |
| Revenues                           | \$'000                    | 153,651   | 677,614   | 414,220    |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | a         | a         | a          |
| Tonnes                             | '000                      | 1 914     | 29 735    | 9 334      |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | b         | a         | a          |
| Tonne-kilometres                   | '000                      | 1 625 200 | 6 731 958 | 6 025 712  |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | b         | a         | a          |
| Number of shipments                | '000                      | 564.8     | 3,222.6   | 1,340.7    |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>    | \$                        | 2,107.50  | 701.36    | 489.22     |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup> | \$                        | 1.93      | 6.76      | 1.09       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup> | \$                        | 272.05    | 210.27    | 308.97     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>   | kg                        | 3 389     | 9 227     | 6 962      |
| Distance per shipment <sup>2</sup> | km                        | 1 130     | 261       | 594        |
| <b>Ontario</b>                     |                           |           |           |            |
| Revenues                           | \$'000                    | 238,798   | 476,731   | 1,292,039  |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | a         | a         | a          |
| Tonnes                             | '000                      | 1 545     | 8 645     | 55 786     |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | a         | a         | a          |
| Tonne-kilometres                   | '000                      | 2 765 116 | 5 645 343 | 12 807 402 |
| C.V. <sup>1</sup>                  |                           | a         | a         | b          |
| Number of shipments                | '000                      | 853.1     | 1,777.0   | 6,876.2    |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>    | \$                        | 2,629.88  | 710.92    | 461.75     |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup> | \$                        | 1.46      | 1.19      | 3.67       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup> | \$                        | 279.91    | 268.29    | 187.90     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>   | kg                        | 1 811     | 4 866     | 8 113      |
| Distance per shipment <sup>2</sup> | km                        | 1 885     | 657       | 252        |

See footnote (s) at end of table

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination

| Man., Sask., Alta.  | B.C. and Territories    | Total      |        | Destination                          |
|---------------------|-------------------------|------------|--------|--------------------------------------|
| Man., Sask. et Alb. | C.B. et les territoires |            |        | Origine                              |
|                     |                         |            |        | <b>Provinces de l'Atlantique</b>     |
| 10,793              | 3,897                   | 497,026    | \$'000 | Recettes                             |
| c                   | c                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 27                  | 5                       | 17 317     | '000   | Tonnes                               |
| c                   | d                       | b          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 129 021             | 29 367                  | 5 892 070  | '000   | Tonnes-kilomètres                    |
| d                   | d                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 11.3                | 4.6                     | 3,369.0    | '000   | Nombre d'expéditions                 |
| 5,407.87            | 6,802.16                | 1,800.28   | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>      |
| 1.20                | 1.17                    | 6.45       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>   |
| 957.95              | 841.53                  | 147.53     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup> |
| 2 417               | 1 089                   | 5 140      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>    |
| 4 409               | 5 736                   | 456        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup> |
|                     |                         |            |        | <b>Québec</b>                        |
| 91,186              | 45,474                  | 1,382,146  | \$'000 | Recettes                             |
| b                   | b                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 407                 | 130                     | 41 520     | '000   | Tonnes                               |
| b                   | c                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 1 322 427           | 603 521                 | 16 308 818 | '000   | Tonnes-kilomètres                    |
| b                   | c                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 182.2               | 92.1                    | 5,402.4    | '000   | Nombre d'expéditions                 |
| 973.61              | 1,281.30                | 814.79     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>      |
| 0.31                | 0.28                    | 4.52       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>   |
| 500.57              | 493.59                  | 255.84     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup> |
| 2 234               | 1 409                   | 7 685      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>    |
| 3 240               | 4 615                   | 610        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup> |
|                     |                         |            |        | <b>Ontario</b>                       |
| 383,606             | 199,126                 | 2,590,300  | \$'000 | Recettes                             |
| a                   | b                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 1 883               | 615                     | 68 474     | '000   | Tonnes                               |
| a                   | b                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 5 160 384           | 2 694 957               | 29 073 202 | '000   | Tonnes-kilomètres                    |
| a                   | b                       | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 773.8               | 370.7                   | 10,650.8   | '000   | Nombre d'expéditions                 |
| 975.27              | 1,299.48                | 743.45     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>      |
| 0.39                | 0.29                    | 2.73       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>   |
| 495.75              | 537.21                  | 243.20     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup> |
| 2 434               | 1 660                   | 6 429      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>    |
| 2 945               | 4 432                   | 791        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup> |

Voir note (s) à la fin du tableau

Table 3.6

**Domestic For-hire Trucking, 1999: 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     |            |
| <b>Origin</b>                             |                           |           |            |            |
| <b>Manitoba, Saskatchewan and Alberta</b> |                           |           |            |            |
| Revenues                                  | \$'000                    | 18,305    | 45,245     | 161,417    |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | c         | b          | a          |
| Tonnes                                    | '000                      | 45        | 322        | 1 370      |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | c         | b          | a          |
| Tonne-kilometres                          | '000                      | 202 338   | 982 967    | 2 754 945  |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | c         | b          | b          |
| Number of shipments                       | '000                      | 15.1      | 64.0       | 339.2      |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>           | \$                        | 7,197.73  | 1,065.54   | 794.74     |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>        | \$                        | 1.71      | 0.34       | 0.68       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>        | \$                        | 1,214.97  | 706.53     | 475.93     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>          | kg                        | 3 012     | 5 025      | 4 040      |
| Distance per shipment <sup>2</sup>        | km                        | 4 343     | 2 997      | 1 949      |
| <b>British Columbia and Territories</b>   |                           |           |            |            |
| Revenues                                  | \$'000                    | 6,157     | 23,673     | 82,500     |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | c         | c          | b          |
| Tonnes                                    | '000                      | ...       | 101        | 335        |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | e         | c          | b          |
| Tonne-kilometres                          | '000                      | ...       | 461 700    | 1 456 547  |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | e         | c          | b          |
| Number of shipments                       | '000                      | 7.9       | 31.4       | 111.3      |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>           | \$                        | ...       | 1,011.68   | 1,225.60   |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>        | \$                        | ...       | 0.22       | 0.28       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>        | \$                        | 783.94    | 753.92     | 741.29     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>          | kg                        | ...       | 3 212      | 3 013      |
| Distance per shipment <sup>2</sup>        | km                        | 5 754     | 4 655      | 4 389      |
| <b>Canada</b>                             |                           |           |            |            |
| Revenues                                  | \$'000                    | 760,909   | 1,285,235  | 2,026,543  |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | a         | a          | a          |
| Tonnes                                    | '000                      | 18 728    | 40 017     | 67 680     |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | b         | a          | a          |
| Tonne-kilometres                          | '000                      | 8 012 850 | 14 805 965 | 24 431 872 |
| C.V. <sup>1</sup>                         |                           | a         | a          | a          |
| Number of shipments                       | '000                      | 4,447.3   | 5,252.8    | 8,856.2    |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>           | \$                        | 1,859.64  | 775.48     | 569.93     |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>        | \$                        | 5.20      | 4.64       | 3.10       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>        | \$                        | 171.10    | 244.68     | 228.83     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>          | kg                        | 4 211     | 7 618      | 7 642      |
| Distance per shipment <sup>2</sup>        | km                        | 752       | 476        | 451        |

<sup>1</sup> Coefficient of variation, see Chapter 5.

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.

<sup>2</sup> 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 1999 : 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  |
|                     |                      |            | <b>Manitoba, Saskatchewan et Alberta</b>       |
| 1,200,098           | 309,069              | 1,734,135  | \$'000 Recettes                                |
| a                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 46 431              | 3 946                | 52 114     | '000 Tonnes                                    |
| b                   | a                    | b          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 14 591 293          | 3 784 696            | 22 316 237 | '000 Tonnes-kilomètres                         |
| a                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 5,018.9             | 802.6                | 6,239.8    | '000 Nombre d'expéditions                      |
| 681.81              | 710.15               | 711.26     | \$ Recettes par tonne <sup>2</sup>             |
| 4.05                | 0.80                 | 3.41       | \$ Recettes par tonne-km <sup>2</sup>          |
| 239.12              | 385.07               | 277.92     | \$ Recettes par expédition <sup>2</sup>        |
| 9 251               | 4 917                | 8 352      | kg Poids par expédition <sup>2</sup>           |
| 386                 | 1 071                | 596        | km Distance par expédition <sup>2</sup>        |
|                     |                      |            | <b>Colombie-Britannique et les territoires</b> |
| 185,167             | 455,608              | 753,104    | \$'000 Recettes                                |
| a                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 2 586               | 15 935               | 18 968     | '000 Tonnes                                    |
| a                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 2 709 782           | 4 197 617            | 8 883 389  | '000 Tonnes-kilomètres                         |
| a                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 552.9               | 1,936.5              | 2,639.9    | '000 Nombre d'expéditions                      |
| 539.43              | 503.07               | 551.67     | \$ Recettes par tonne <sup>2</sup>             |
| 0.48                | 2.96                 | 2.29       | \$ Recettes par tonne-km <sup>2</sup>          |
| 334.92              | 235.27               | 285.27     | \$ Recettes par expédition <sup>2</sup>        |
| 4 678               | 8 229                | 7 185      | kg Poids par expédition <sup>2</sup>           |
| 1 250               | 375                  | 794        | km Distance par expédition <sup>2</sup>        |
|                     |                      |            | <b>Canada</b>                                  |
| 1,870,851           | 1,013,092            | 6,956,711  | \$'000 Recettes                                |
| a                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 51 335              | 20 631               | 198 393    | '000 Tonnes                                    |
| b                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 23 912 907          | 11 309 495           | 82 473 715 | '000 Tonnes-kilomètres                         |
| a                   | a                    | a          | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 6,539.0             | 3,206.5              | 28,301.8   | '000 Nombre d'expéditions                      |
| 720.77              | 678.34               | 857.88     | \$ Recettes par tonne <sup>2</sup>             |
| 3.21                | 2.03                 | 3.62       | \$ Recettes par tonne-km <sup>2</sup>          |
| 286.11              | 315.95               | 245.80     | \$ Recettes par expédition <sup>2</sup>        |
| 7 851               | 6 435                | 7 010      | kg Poids par expédition <sup>2</sup>           |
| 848                 | 1 148                | 674        | km Distance par expédition <sup>2</sup>        |

<sup>1</sup> Coefficient de variation, voir chapitre 5.

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.

<sup>2</sup> 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, 1999: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : 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                            | 1,199,679        | 1          | 21 867           | 1          | 11 764 514        | 1          | 5,834         | 1          |
| Montreal                           | 578,790          | 2          | 11 475           | 2          | 5 658 518         | 2          | 2,969         | 2          |
| Vancouver                          | 382,832          | 3          | 5 814            | 6          | 3 989 647         | 4          | 1,779         | 3          |
| Edmonton                           | 361,217          | 4          | 8 085            | 3          | 3 917 413         | 5          | 1,599         | 4          |
| Calgary                            | 332,477          | 5          | 6 756            | 4          | 4 167 701         | 3          | 1,253         | 5          |
| Winnipeg                           | 195,030          | 6          | 3 485            | 7          | 2 392 134         | 6          | 845           | 7          |
| Hamilton                           | 169,911          | 7          | 6 454            | 5          | 2 340 486         | 7          | 539           | 8          |
| Windsor                            | 102,021          | 8          | 2 572            | 9          | 905 824           | 10         | 476           | 9          |
| Québec                             | 101,810          | 9          | 3 309            | 8          | 1 294 738         | 8          | 412           | 12         |
| Regina                             | 92,365           | 10         | 2 502            | 10         | 1 209 688         | 9          | 375           | 13         |
| Kitchener                          | 84,756           | 11         | 1 858            | 12         | 667 245           | 12         | 454           | 10         |
| Halifax                            | 80,354           | 12         | 2 310            | 11         | 769 838           | 11         | 913           | 6          |
| London                             | 74,989           | 13         | 1 818            | 13         | 471 600           | 15         | 363           | 14         |
| Saskatoon                          | 63,561           | 14         | 1 510            | 15         | 636 823           | 13         | 447           | 11         |
| Ottawa-Hull                        | 52,216           | 15         | 1 528            | 14         | 543 568           | 14         | 192           | 18         |
| Oshawa                             | 42,865           | 16         | 696              | 20         | 241 299           | 21         | 255           | 15         |
| St.Catherines-Niagara              | 35,553           | 17         | 957              | 16         | 434 110           | 16         | 93            | 19         |
| Sudbury                            | 29,740           | 18         | 905              | 17         | 414 729           | 17         | 82            | 20         |
| Thunder Bay                        | 25,063           | 19         | 709              | 19         | 367 845           | 18         | 78            | 21         |
| Trois-Rivières                     | 23,168           | 20         | 777              | 18         | 270 684           | 20         | 59            | 22         |
| Chicoutimi-Jonquière               | 22,240           | 21         | 622              | 22         | 341 419           | 19         | 45            | 23         |
| St.John's                          | 20,674           | 22         | ... <sup>1</sup> | 23         | 199 353           | 22         | 192           | 17         |
| Saint John                         | 20,531           | 23         | 633              | 21         | 198 689           | 23         | 253           | 16         |
| Victoria                           | 10,463           | 24         | 134              | 24         | 43 345            | 24         | 36            | 24         |
| <b>Total</b>                       | <b>4,102,337</b> |            | <b>87 147</b>    |            | <b>43 242 074</b> |            | <b>19,542</b> |            |
| <b>Grand Total – Total Général</b> | <b>6,956,711</b> |            | <b>198 393</b>   |            | <b>82 473 715</b> |            | <b>28,302</b> |            |

<sup>1</sup> 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, 1999: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.8

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : 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                            | 626,124          | 1          | 19 595         | 1          | 7 889 770         | 1          | 2,592         | 1          |
| Montréal                           | 487,927          | 2          | 13 018         | 2          | 5 971 340         | 2          | 1,936         | 2          |
| Vancouver                          | 398,213          | 3          | 5 848          | 3          | 5 677 045         | 3          | 966           | 3          |
| Calgary                            | 293,002          | 4          | 3 973          | 6          | 3 910 713         | 4          | 784           | 5          |
| Edmonton                           | 263,205          | 5          | 5 239          | 4          | 3 655 817         | 5          | 810           | 4          |
| Winnipeg                           | 198,049          | 6          | 2 703          | 10         | 3 107 332         | 6          | 531           | 8          |
| Saskatoon                          | 155,513          | 7          | 3 552          | 7          | 2 283 874         | 7          | 440           | 11         |
| Halifax                            | 126,749          | 8          | 1 687          | 17         | 1 384 661         | 8          | 608           | 7          |
| Ottawa-Hull                        | 121,125          | 9          | 2 467          | 12         | 875 460           | 14         | 670           | 6          |
| Québec                             | 104,859          | 10         | 2 603          | 11         | 1 037 411         | 11         | 517           | 9          |
| Hamilton                           | 96,284           | 11         | 4 423          | 5          | 1 280 096         | 10         | 446           | 10         |
| Thunder Bay                        | 80,629           | 12         | 1 912          | 15         | 1 284 967         | 9          | 184           | 21         |
| Kitchener                          | 73,394           | 13         | 2 765          | 9          | 704 973           | 15         | 424           | 12         |
| Windsor                            | 68,830           | 14         | 2 251          | 13         | 889 095           | 13         | 306           | 16         |
| St. John's                         | 67,771           | 15         | 436            | 24         | 643 482           | 17         | 205           | 20         |
| London                             | 65,044           | 16         | 1 999          | 14         | 557 224           | 19         | 366           | 13         |
| Regina                             | 60,223           | 17         | 1 395          | 18         | 953 376           | 12         | 307           | 15         |
| Saint John                         | 53,093           | 18         | 3 046          | 8          | 655 266           | 16         | 365           | 14         |
| Sudbury                            | 49,767           | 19         | 1 021          | 21         | 414 289           | 20         | 218           | 18         |
| Victoria                           | 47,960           | 20         | 572            | 23         | 213 658           | 24         | 227           | 17         |
| St. Catherines-Niagara             | 45,644           | 21         | 1 813          | 16         | 619 907           | 18         | 210           | 19         |
| Trois-Rivières                     | 30,758           | 22         | 1 145          | 20         | 320 782           | 23         | 135           | 23         |
| Oshawa                             | 30,685           | 23         | 1 222          | 19         | 338 794           | 21         | 130           | 24         |
| Chicoutimi-Jonquière               | 30,684           | 24         | 862            | 22         | 329 737           | 22         | 148           | 22         |
| <b>Total</b>                       | <b>3,575,531</b> |            | <b>85 546</b>  |            | <b>44 999 065</b> |            | <b>13,525</b> |            |
| <b>Grand Total – Total Général</b> | <b>6,956,711</b> |            | <b>198 393</b> |            | <b>82 473 715</b> |            | <b>28,302</b> |            |

**Table 3.9**  
**Domestic For-hire Trucking, 1999: Major Commodity**  
**Movements by Region, Based on Tonnage Transported**

**Tableau 3.9**  
**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Principaux**  
**mouvements de marchandises par région, selon les tonnes**  
**transportées**

| Origin  | Destination                       | Commodity   | Revenues         | Tonnage          |
|---|-----------------------------------|---|------------------|------------------|
| Origine   |                                   | Marchandise   | Recettes         | Tonnes           |
|   |                                   |   | \$'000           | '000             |
| Atlantic Prov. –<br>Prov. de l'Atlantique         | Intra-regional –<br>Intrarégional | 26 Wood products – Produits du bois   | 38,104           | 3 353            |
|   |                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers                              | 78,378           | 1 614            |
|   |                                   | 13 Non-metallic minerals n.e.c. – Minéraux non métalliques n.c.a.                             | ... <sup>1</sup> | ... <sup>1</sup> |
|   |                                   | 17 Gasoline and aviation turbine fuel – Essence et carburéacteur                              | 10,417           | 1 044            |
|   |                                   | 31 Non-metallic mineral products – Produits minéraux non métalliques                          | 18,168           | 989              |
|   |                                   | <b>Subtotal – Sous-total</b>  | <b>343,998</b>   | <b>15 214</b>    |
| Atlantic Prov. –<br>Prov. de l'Atlantique         | Inter-regional –<br>Interrégional | 26 Wood products – Produits du bois   | 15,554           | 440              |
|   |                                   | 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations  | 26,768           | 270              |
|   |                                   | 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton    | 13,261           | 223              |
|   |                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers                              | 24,656           | 248              |
|   |                                   | 13 Non-metallic minerals n.e.c. – Minéraux non métalliques n.c.a.                             | 6,104            | 160              |
|   |                                   | <b>Subtotal – Sous-total</b>  | <b>153,027</b>   | <b>2 102</b>     |
| <b>Atlantic Prov. –<br/>Prov. de l'Atlantique</b> |                                   | <b>Total</b>  | <b>497,026</b>   | <b>17 317</b>    |
| Quebec – Québec                                   | Intra-regional –<br>Intrarégional | 41 Waste and scrap – Déchets et débris  | 106,374          | 6 845            |
|   |                                   | 26 Wood products – Produits du bois   | 51,247           | 2 926            |
|   |                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers                              | 153,194          | 2 768            |
|   |                                   | 31 Non-metallic mineral products – Produits minéraux non métalliques                          | 31,457           | 2 110            |
|   |                                   | 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton    | 27,291           | 1 513            |
|   |                                   | <b>Subtotal – Sous-total</b>  | <b>677,614</b>   | <b>29 735</b>    |
| Quebec – Québec                                   | Inter-regional –<br>Interrégional | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers                              | 223,657          | 2 530            |
|   |                                   | 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base | 50,812           | 1 488            |
|   |                                   | 26 Wood products – Produits du bois   | 45,298           | 1 419            |
|   |                                   | 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton    | 29,797           | 789              |
|   |                                   | 41 Waste and scrap – Déchets et débris  | 13,268           | 626              |
|   |                                   | <b>Subtotal – Sous-total</b>  | <b>704,531</b>   | <b>11 785</b>    |
| <b>Quebec – Québec</b>                            |                                   | <b>Total</b>  | <b>1,382,146</b> | <b>41 520</b>    |
| Ontario   | Intra-regional –<br>Intrarégional | 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base | 73,526           | 6 367            |
|   |                                   | 17 Gasoline and aviation turbine fuel – Essence et carburéacteur                              | 42,434           | 5 456            |
|   |                                   | 26 Wood products – Produits du bois   | 82,241           | 4 880            |
|   |                                   | 36 Vehicles – Véhicules   | 186,947          | 4 326            |
|   |                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers                              | 194,357          | 4 187            |
|   |                                   | <b>Subtotal – Sous-total</b>  | <b>1,292,039</b> | <b>55 786</b>    |

**Table 3.9**  
**Domestic For-hire Trucking, 1999: Major Commodity**  
**Movements by Region, Based on Tonnage Transported –**  
**Concluded**

**Tableau 3.9**  
**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Principaux**  
**mouvements de marchandises par région, selon les tonnes**  
**transportées – fin**

| Origin   | Destination                       | Commodity   | Revenues         | Tonnage        |
|--|-----------------------------------|---|------------------|----------------|
| Origine  |                                   | Marchandise   | Recettes         | Tonnes         |
|  |                                   |   | \$'000           | '000           |
| Ontario  | Inter-regional –<br>Interrégional | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers  | 499,300          | 4 181          |
|  |                                   | 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base             | 60,863           | 1 480          |
|  |                                   | 07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils – Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles         | 41,240           | 588            |
|  |                                   | 23 Chemical products and preparations n.e.c. – Produits et préparations chimiques n.c.a.                  | 55,504           | 585            |
|  |                                   | 24 Plastics and rubber – Matières plastiques et caoutchouc  | 46,976           | 525            |
|  |                                   | <b>Subtotal-Sous-total</b>  | <b>1,298,261</b> | <b>12 689</b>  |
| <b>Ontario</b>   |                                   | <b>Total</b>  | <b>2,590,300</b> | <b>68 474</b>  |
| Man., Sask. and Alta –<br>Man., Sask. et Alb.              | Intra-regional –<br>Intrarégional | 16 Crude petroleum – Pétrole brut   | 51,046           | 6 356          |
|  |                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers  | 224,760          | 4 445          |
|  |                                   | 03 Agrcltrl prdcts exc. live animals, grains, forage – Prod. Agr., exc. Animaux, céréales et prod. Fourr. | 26,367           | ...            |
|  |                                   | 17 Gasoline and aviation turbine fuel – Essence et carburéacteur  | 34,892           | 2 962          |
|  |                                   | 07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils – Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles         | 44,562           | 2 592          |
|  |                                   | <b>Subtotal-Sous-total</b>  | <b>1,200,098</b> | <b>46 431</b>  |
| Man., Sask. and Alta –<br>Man., Sask. et Alb.              | Inter-regional –<br>Interrégional | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers  | 111,895          | 980            |
|  |                                   | 26 Wood products – Produits du bois   | 37,281           | 638            |
|  |                                   | 17 Gasoline and aviation turbine fuel – Essence et carburéacteur  | 13,783           | 454            |
|  |                                   | 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations              | 47,895           | 372            |
|  |                                   | 22 Fertilizers and fertilizer material – Engrais et matériaux pour engrais                                | 31,002           | 270            |
|  |                                   | <b>Subtotal-Sous-total</b>  | <b>534,037</b>   | <b>5 683</b>   |
| <b>Man., Sask. and Alta –<br/>Man., Sask. et Alb.</b>      |                                   | <b>Total</b>  | <b>1,734,135</b> | <b>52 114</b>  |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et les territoires         | Intra-regional –<br>Intrarégional | 26 Wood products – Produits du bois   | 127,732          | 6 309          |
|  |                                   | 25 Logs and other wood in the rough – Rondins et autres bois bruts  | 25,944           | 2 068          |
|  |                                   | 17 Gasoline and aviation turbine fuel – Essence et carburéacteur  | 8,723            | ...            |
|  |                                   | 31 Non-metallic mineral products – Produits minéraux non métalliques                                      | 21,104           | 785            |
|  |                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers  | 52,435           | 762            |
|  |                                   | <b>Subtotal-Sous-total</b>  | <b>455,608</b>   | <b>15 935</b>  |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et les territoires         | Inter-regional –<br>Interrégional | 26 Wood products – Produits du bois   | 27,751           | 652            |
|  |                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers  | 60,133           | 474            |
|  |                                   | 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs  | 24,982           | 209            |
|  |                                   | 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base             | 10,947           | 200            |
|  |                                   | 07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils – Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles         | 13,501           | 154            |
|  |                                   | <b>Subtotal-Sous-total</b>  | <b>297,497</b>   | <b>3 033</b>   |
| <b>B.C. and Territories –<br/>C.-B. et les territoires</b> |                                   | <b>Total</b>  | <b>753,104</b>   | <b>18 968</b>  |
| <b>Canada</b>  |                                   | <b>Total</b>  | <b>6,956,711</b> | <b>198 393</b> |

<sup>1</sup> 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

## Domestic For-hire Trucking, 1999: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

| Commodity – Marchandise  | Revenues | Rank       | Tonnes | Rank       | Tonne-kilometres | Rank       | Shipments   | Rank       |
|--|----------|------------|--------|------------|------------------|------------|-------------|------------|
|  | Recettes | Classement |        | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
|  | \$'000   |            | '000   |            | '000             |            | '000        |            |
| 010 Live animals and live fish – Animaux et poissons vivants   | 59,124   | 33         | 2 040  | 27         | 868 861          | 27         | 109         | 54         |
| 021 Wheat – Blé  | 26,544   | 59         | 1 863  | 30         | 598 261          | 39         | 57          | 77         |
| 029 Other cereal grains – Autres céréales  | 16,264   | 80         | 1 042  | 48         | 404 746          | 48         | 31          | 96         |
| 032 Vegetables except potatoes – Légumes excluant les pommes de terre  | 43,320   | 44         | 793    | 58         | 527 571          | 40         | 101         | 56         |
| 051 Meat including poultry, except preparations – Viandes, incluant volaille, excluant préparations          | 125,730  | 12         | 1 533  | 33         | 1 462 119        | 10         | 684         | 5          |
| 052 Fish except live, and seafood, except preparations – Poissons non vivants, fruits de mer, excl. prép.    | 29,369   | 56         | 324    | 82         | 259 153          | 68         | 133         | 47         |
| 053 Preparations and extracts of meat, fish & seafood – Prép. et extraits, viande, poissons, fruits de mer   | 95,048   | 21         | 1 086  | 45         | 1 175 594        | 17         | 222         | 31         |
| 064 Bakery products – Produits de la boulangerie   | 48,297   | 41         | 740    | 59         | 483 146          | 43         | 206         | 33         |
| 071 Dairy products excluding preparations of milk – Produits laitiers, excl. prép. à base de lait            | 83,319   | 25         | 2 137  | 25         | 859 225          | 28         | 292         | 23         |
| 072 Processed or prepared vegetables, fruit or nuts – Légumes, fruits ou noix traités ou préparés            | 31,147   | 55         | 697    | 60         | 438 357          | 46         | 78          | 72         |
| 075 Sugar, syrups and molasses – Sucre, sirops et mélasses   | 25,048   | 63         | 1 024  | 49         | 338 590          | 59         | 45          | 84         |
| 076 Confectionery, cocoa, and cocoa preparations – Sucrieries, cacao et préparations de cacao                | 21,450   | 69         | 250    | 87         | 206 427          | 77         | 153         | 42         |
| 078 Non-alcoholic beverages n.e.c. and ice – Boissons non alcooliques n.c.a. et glace                        | 56,984   | 36         | 3 284  | 16         | 1 019 616        | 23         | 190         | 36         |
| 081 Malt beer – Bières de malt   | 25,854   | 61         | 1 140  | 42         | 362 185          | 56         | 137         | 45         |
| 110 Natural sands – Sables naturels  | 21,910   | 68         | 1 745  | 31         | 383 777          | 51         | 54          | 80         |
| 120 Gravel and crushed stone – Gravier et pierres concassées   | 39,592   | 47         | 3 755  | 12         | 651 017          | 35         | 114         | 53         |
| 131 Salt – Sel   | 41,862   | 45         | 3 105  | 18         | 722 689          | 32         | 120         | 50         |
| 139 Other non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques  | 53,565   | 38         | 3 584  | 15         | 1 035 714        | 19         | 133         | 46         |
| 149 Other metallic ores and concentrates – Autres minerais et concentrés métalliques                         | 20,277   | 73         | 1 330  | 35         | 640 938          | 36         | 39          | 91         |
| 160 Crude petroleum oil and bituminous mineral oil – Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux      | 54,142   | 37         | 6 635  | 8          | 937 694          | 26         | 234         | 30         |
| 171 Gasoline – Essence   | 118,667  | 14         | 11 752 | 2          | 2 159 403        | 7          | 361         | 16         |
| 180 Fuel oils – Mazouts  | 59,252   | 32         | 4 348  | 10         | 1 035 252        | 20         | 157         | 41         |
| 193 Gaseous hydrocarbons – Hydrocarbures gazeux  | 31,759   | 54         | 1 153  | 40         | 386 693          | 50         | 55          | 78         |
| 199 Other products of coal and petroleum refining – Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole       | 75,995   | 28         | 3 745  | 13         | 1 295 743        | 13         | 161         | 40         |
| 202 Inorganic chemicals n.e.c. – Produits chimiques inorganiques n.c.a.                                      | 59,950   | 31         | 1 969  | 29         | 728 997          | 31         | 131         | 48         |
| 210 Pharmaceutical products – Produits pharmaceutiques   | 39,133   | 48         | 406    | 75         | 278 589          | 66         | 250         | 27         |
| 220 Fertilizers and fertilizer material – Engrais et matériaux pour engrais                                  | 76,089   | 27         | 3 015  | 19         | 1 176 643        | 16         | 119         | 51         |
| 231 Paints, varnishes, dyes, putty, inks – Peintures, vernis, tanins, mastics, encres                        | 37,289   | 50         | 586    | 65         | 341 231          | 58         | 239         | 29         |
| 239 Other chemical products and preparations – Autres produits et préparations chimiques                     | 109,857  | 16         | 2 531  | 22         | 1 185 739        | 15         | 345         | 19         |
| 241 Plastics and rubber in primary forms – Matières plastiques, caoutchouc, formes primaires                 | 43,897   | 42         | 1 142  | 41         | 451 187          | 44         | 102         | 55         |
| 242 Man-made fibres & plastics basic shapes and artcls – Fibres synthét., form. de base, articles, plastique | 87,756   | 23         | 1 097  | 44         | 704 644          | 34         | 520         | 8          |
| 243 Rubber articles – Articles en caoutchouc   | 57,889   | 34         | 1 069  | 46         | 493 822          | 41         | 336         | 20         |
| 250 Logs and other wood in the rough – Rondins et autres bois bruts  | 108,960  | 17         | 7 000  | 7          | 2 803 054        | 4          | 217         | 32         |
| 261 Wood chips or particles – Bois en copeaux ou en particules   | 171,019  | 6          | 10 252 | 3          | 2 525 468        | 5          | 353         | 17         |
| 262 Lumber, wood shaped along any faces, shingles – Bois d'oeuvre, profilés sur une face ou +, bardeaux      | 192,785  | 2          | 8 688  | 6          | 4 549 154        | 2          | 317         | 22         |

Tableau 3.10

## Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de produits

**Table 3.10**  
**Domestic For-hire Trucking, 1999: Selected Estimates for**  
**the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded**

**Tableau 3.10**  
**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 :**  
**Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements**  
**de marchandises, selon le groupe de marchandises – fin**

| Commodity – Marchandise   | Revenues         | Rank       |                  | Rank       | Tonne-kilometres  | Rank       | Shipments     | Rank       |
|---|------------------|------------|------------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
|   | Recettes         | Classement | Tonnes           | Classement | Tonne-kilomètres  | Classement | Expéditions   | Classement |
|   | \$'000           |            | '000             |            | '000              |            | '000          |            |
| 263 Veneer sheets, plywood, particleboard, fibreboard – Placages, contreplaqués, pann. particules, fibres     | 36,616           | 51         | 1 325            | 36         | 800 410           | 30         | 60            | 76         |
| 264 Builder's joinery of wood – Ouvrages de menuiserie  | 57,099           | 35         | 1 977            | 28         | 977 870           | 25         | 167           | 38         |
| 269 Other wood products – Autres produits du bois   | 33,476           | 52         | 929              | 50         | 380 338           | 52         | 143           | 43         |
| 273 Uncoated paper & paperboard in large roll or sheet – Papiers, cartons non couch., larges roul., feuil.    | 119,508          | 13         | 3 161            | 17         | 2 127 407         | 8          | 285           | 26         |
| 280 Paper and paperboard articles – Articles de papier ou de carton   | 102,527          | 20         | 2 242            | 24         | 1 044 556         | 18         | 499           | 9          |
| 299 Other printed products – Autres produits imprimés   | 41,729           | 46         | 382              | 77         | 284 772           | 64         | 333           | 21         |
| 301 Textile fibres, yarns, broadwoven, knitted fabrics – Fibres textiles, fils, tissus larges, tricotés       | 43,538           | 43         | 578              | 66         | 435 612           | 47         | 241           | 28         |
| 302 Textile clothing and accessories, and headgear – Vêtements, accessoires du vêtement, et coiffures         | 25,190           | 62         | 168              | 94         | 157 356           | 82         | 193           | 35         |
| 303 Textiles and textile articles, n.e.c. – Textiles et articles textiles n.c.a.                              | 33,422           | 53         | 294              | 85         | 187 018           | 79         | 347           | 18         |
| 311 Hydraulic cements – Ciments hydrauliques  | 83,684           | 24         | 4 585            | 9          | 1 025 376         | 22         | 142           | 44         |
| 313 Glass and glass products – Verre et produits en verre   | 50,705           | 39         | 1 102            | 43         | 612 729           | 38         | 193           | 34         |
| 319 Other non-metallic mineral products – Autres produits minéraux non métalliques                            | 103,941          | 18         | 3 945            | 11         | 1 477 015         | 9          | 287           | 25         |
| 322 Flat-rolled products of iron or steel – Produits laminés plats en fer ou en acier                         | 176,084          | 5          | 9 119            | 5          | 3 425 182         | 3          | 414           | 14         |
| 323 Bar, rod, angle, shape, wire, of iron or steel – Barres, profilés, angles, fils, en fer ou en acier       | 27,212           | 57         | 870              | 54         | 442 021           | 45         | 89            | 64         |
| 324 Non-ferrous metal, in unwrought or basic forms – Métaux non ferreux, formes brutes et de base             | 49,477           | 40         | 1 555            | 32         | 1 034 868         | 21         | 98            | 58         |
| 331 Pipes, tubes and fittings of base metal – Tuyaux, tubes et joints en métaux communs                       | 112,470          | 15         | 2 290            | 23         | 1 194 092         | 14         | 290           | 24         |
| 333 Hand tools, cutlery, hardware, of base metal – Outils, coutellerie, quincaillerie, métaux communs         | 63,113           | 29         | 908              | 51         | 352 302           | 57         | 404           | 15         |
| 339 Other articles of metal – Autres articles de métal  | 182,873          | 4          | 2 073            | 26         | 1 345 593         | 12         | 662           | 7          |
| 345 Materials-handling, excavating, related machinery – Appareils de manutention, excavation, et connexes     | 103,605          | 19         | 1 414            | 34         | 705 846           | 33         | 163           | 39         |
| 349 Other machinery – Autres machines et appareils  | 128,559          | 11         | 1 209            | 38         | 806 945           | 29         | 674           | 6          |
| 352 Electric cooking and domestic appliances – Appareil de cuisson élect. et autres, à usage dom.             | 21,304           | 70         | 183              | 92         | 111 745           | 88         | 122           | 49         |
| 359 Other electronic and electrical equipment – Autres appareils électroniques et électriques                 | 61,487           | 30         | 404              | 76         | 366 454           | 55         | 474           | 11         |
| 361 Automobiles, vehicles for transport <10 people – Automobiles, véhicules transport <10 personnes           | 129,506          | 10         | 1 192            | 39         | 393 561           | 49         | 1,148         | 3          |
| 362 Freight motor vehicles – Véhicules pour le transport de marchandises                                      | 81,951           | 26         | 1 052            | 47         | 371 911           | 54         | 496           | 10         |
| 364 Parts and accessories for motor vehicles – Pièces et accessoires pour véhicules automobiles               | 185,163          | 3          | 3 716            | 14         | 983 708           | 24         | 1,048         | 4          |
| 390 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs – Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin. | 92,252           | 22         | 492              | 72         | 488 655           | 42         | 464           | 12         |
| 409 Miscellaneous manufactured products – Produits manufacturés divers  | 132,488          | 9          | 342              | 80         | 376 080           | 53         | 182           | 37         |
| 411 Metallic waste and scrap – Déchets et débris métalliques  | 39,031           | 49         | ... <sup>1</sup> | 21         | 639 880           | 37         | 85            | 68         |
| 412 Non-metallic waste and scrap – Déchets et débris non métalliques  | 170,825          | 7          | 10 219           | 4          | 2 280 606         | 6          | 426           | 13         |
| 421 Mail and parcels – Courrier et colis  | 133,851          | 8          | 827              | 56         | 1 397 187         | 11         | 2,100         | 2          |
| 423 Unidentified freight or cargo – Fret ou cargo non identifié <sup>2</sup>                                  | 1,488,905        | 1          | 21 360           | 1          | 15 571 127        | 1          | 6,689         | 1          |
| <b>Total for all commodities – Total pour tous les produits</b>   | <b>6,956,711</b> |            | <b>198 393</b>   |            | <b>82 473 715</b> |            | <b>28,302</b> |            |

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Includes the former "food and food preparations" commodity group. More specifically, \$445.8 million, 8.4 million tonnes, 5.6 billion tonne-kilometers and 1.5 million shipments. – Inclus l'ancien groupe de marchandises « Ingrédients alimentaires et préparations alimentaires ». Plus précisément, 445,8 million de dollars, 8,4 million de tonnes, 5,6 milliard de tonne-kilomètres et 1,5 million d'expéditions.

Table 3.11

Domestic For-hire Trucking, 1999: Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues)

Tableau 3.11

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : 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 |               |
|  | \$'000           | '000           | '000              | '000          |
| <b>SHIPMENT WEIGHT &lt;= 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION &lt;=10 000 kg</b>                                   |                  |                |                   |               |
| 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 843,228          | 4 862          | 4 137 708         | 7,817         |
| 36 Vehicles – Véhicules  | 321,347          | 2 880          | 1 115 838         | 2,510         |
| 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 221,080          | 1 184          | 729 076           | 1,248         |
| 34 Machinery – Machines  | 159,460          | 641            | 506 807           | 1,009         |
| 40 Miscellaneous manufactured products – Produits manufacturés divers  | 133,842          | 232            | 294 541           | 262           |
| 35 Electronic & electrical equipment, and components – Appareils électroniques, électriques et composantes   | 120,005          | 500            | 486 513           | 815           |
| 24 Plastics and rubber – Matières plastiques et caoutchouc   | 107,956          | 776            | 427 195           | 828           |
| 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations                 | 107,551          | 649            | 623 551           | 910           |
| 30 Textiles, leather, and articles – Matières textiles, cuir, et articles                                    | 92,525           | 455            | 439 694           | 831           |
| 23 Chemical products and preparations n.e.c. – Produits et préparations chimiques n.c.a.                     | 88,122           | 576            | 457 898           | 671           |
| 39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs – Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin. | 80,821           | 309            | 335 099           | 450           |
| 07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils – Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles            | 75,505           | 833            | 454 856           | 548           |
| 26 Wood products – Produits du bois  | 59,505           | 401            | 183 587           | 314           |
| 28 Paper or paperboard articles – Articles de papier ou de carton  | 57,643           | 573            | 247 300           | 410           |
| 29 Printed products – Produits imprimés  | 55,367           | 318            | 275 759           | 520           |
| <b>TOTAL (&lt;= 10 000 kg)</b>   | <b>2,869,577</b> | <b>18 368</b>  | <b>12 395 446</b> | <b>21,369</b> |
| <b>SHIPMENT WEIGHT &gt; 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION &gt;10 000 kg</b>                                     |                  |                |                   |               |
| 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 779,538          | 17 325         | 12 830 620        | 973           |
| 26 Wood products – Produits du bois  | 431,490          | 22 771         | 9 049 645         | 726           |
| 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base                | 214,145          | 11 474         | 4 777 179         | 362           |
| 31 Non-metallic mineral products – Produits minéraux non métalliques   | 204,142          | 9 842          | 3 118 830         | 331           |
| 41 Waste and scrap – Déchets et débris   | 203,810          | 12 811         | 2 899 924         | 488           |
| 07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils – Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles            | 180,922          | 7 464          | 2 877 014         | 321           |
| 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 164,270          | 4 392          | 2 388 233         | 202           |
| 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations                 | 142,597          | 2 293          | 2 273 315         | 129           |
| 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton                   | 125,968          | 4 466          | 2 551 844         | 190           |
| 17 Gasoline and aviation turbine fuel – Essence et carburéacteur   | 122,036          | 11 981         | 2 235 375         | 352           |
| 19 Petroleum refining products n.e.c. and coal products – Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole | 121,889          | 5 835          | 1 884 747         | 211           |
| 34 Machinery – Machines  | 113,719          | 2 246          | 1 200 365         | 97            |
| 23 Chemical products and preparations n.e.c. – Produits et préparations chimiques n.c.a.                     | 109,059          | 3 290          | 1 577 623         | 156           |
| 25 Logs and other wood in the rough – Rondins et autres bois bruts   | 104,654          | 6 971          | 2 789 188         | 198           |
| 36 Vehicles – Véhicules  | 94,162           | 3 327          | 765 026           | 242           |
| <b>TOTAL (&gt; 10 000 kg)</b>  | <b>4,087,134</b> | <b>180 025</b> | <b>70 078 272</b> | <b>6,933</b>  |
| <b>GRAND TOTAL</b>   | <b>6,956,711</b> | <b>198 393</b> | <b>82 473 718</b> | <b>28,302</b> |

Table 3.12

## Domestic For-hire Trucking, 1999: Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group

|   | Regional totals   |                   |
|---|-------------------|-------------------|
|   | Totaux régionaux  |                   |
|   | >10 000 kg        | <=10 000 kg       |
| <b>Revenues – Recettes</b>                      | <b>\$'000,000</b> | <b>\$'000,000</b> |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 436               | 317               |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 1,118             | 616               |
| Ontario   | 1,372             | 1,218             |
| Quebec – Québec                                 | 832               | 550               |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 328               | 169               |
| <b>Total</b>                                    | <b>4,087</b>      | <b>2,870</b>      |
| <b>Tonnes</b>                                   | <b>'000</b>       | <b>'000</b>       |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 17 403            | 1 565             |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 47 981            | 4 134             |
| Ontario   | 60 811            | 7 663             |
| Quebec – Québec                                 | 37 574            | 3 945             |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 16 256            | 1 060             |
| <b>Total</b>                                    | <b>180 025</b>    | <b>18 368</b>     |

Tableau 3.12

## Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Certaines estimations selon la région d'origine et le poids

|   | Regional totals  |                 |
|---|------------------|-----------------|
|   | Totaux régionaux |                 |
|   | >10 000 kg       | <=10 000 kg     |
| <b>Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres</b>     | <b>'000 000</b>  | <b>'000 000</b> |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 7 510            | 1 373           |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 19 735           | 2 581           |
| Ontario   | 23 417           | 5 657           |
| Quebec – Québec                                 | 14 112           | 2 197           |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 5 304            | 588             |
| <b>Total</b>                                    | <b>70 078</b>    | <b>12 395</b>   |
| <b>Shipments – Expéditions</b>                  | <b>'000</b>      | <b>'000</b>     |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 636              | 2,004           |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 1,773            | 4,467           |
| Ontario   | 2,405            | 8,246           |
| Quebec – Québec                                 | 1,491            | 3,912           |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 628              | 2,741           |
| <b>Total</b>                                    | <b>6,933</b>     | <b>21,369</b>   |

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

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

Table 3.13

## Domestic For-hire Trucking, 1999: Distribution of Truck Traffic by Weight Group

| Weight group<br>Groupe de poids          | Percentage of traffic |            |                                       |                          |
|--|-----------------------|------------|---------------------------------------|--------------------------|
|  | Pourcentage du trafic |            |                                       |                          |
|  | Revenues<br>Recettes  | Tonnes     | Tonne-kilometres<br>Tonnes-kilomètres | Shipments<br>Expéditions |
|  | %                     | %          | %                                     | %                        |
| Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg            | 4                     | 0          | 0                                     | 25                       |
| 100 to 999 kg – 100 à 999 kg             | 14                    | 2          | 3                                     | 33                       |
| 1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg     | 7                     | 1          | 2                                     | 8                        |
| 2 000 to 4 499 kg – 2 000 à 4 499 kg     | 8                     | 2          | 3                                     | 6                        |
| 4 500 to 9 999 kg – 4 500 à 9 999 kg     | 10                    | 4          | 7                                     | 4                        |
| 10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg | 21                    | 17         | 23                                    | 8                        |
| 20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg | 18                    | 24         | 27                                    | 7                        |
| 30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg | 17                    | 41         | 29                                    | 8                        |
| 45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg | 2                     | 6          | 4                                     | 1                        |
| 65 000 kg and over – 65 000 kg et plus   | 1                     | 2          | 2                                     | 0                        |
| <b>Total</b>                             | <b>100</b>            | <b>100</b> | <b>100</b>                            | <b>100</b>               |

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

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

Table 3.14

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

|   |         | Up to – Jusqu'à<br>100 kg | 100-<br>999 kg | 1 000-<br>1 999 kg | 2 000-<br>4 499 kg | 4 500-<br>9 999 kg | 10 000-<br>19 999 kg |
|---|---------|---------------------------|----------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| <b>Atlantic provinces</b>                   |         |                           |                |                    |                    |                    |                      |
| Revenues                                    | \$ '000 | 30,699                    | 48,151         | 22,270             | 28,808             | 41,579             | 104,751              |
| Tonnes                                      | '000    | 34                        | 201            | 149                | 229                | 529                | 2 532                |
| Tonne-kilometres                            | '000    | 13 965                    | 112 551        | 75 376             | 123 394            | 324 135            | 1 282 381            |
| Shipments                                   | '000    | 1,848                     | 626            | 119                | 83                 | 74                 | 161                  |
| <b>Quebec</b>                               |         |                           |                |                    |                    |                    |                      |
| Revenues                                    | \$ '000 | 49,872                    | 177,594        | 95,652             | 99,348             | 133,305            | 298,506              |
| Tonnes                                      | '000    | 41                        | 646            | 693                | 871                | 1 775              | 8 300                |
| Tonne-kilometres                            | '000    | 32 852                    | 472 190        | 362 486            | 447 623            | 955 784            | 3 468 050            |
| Shipments                                   | '000    | 968                       | 1,835          | 563                | 316                | 253                | 531                  |
| <b>Ontario</b>                              |         |                           |                |                    |                    |                    |                      |
| Revenues                                    | \$ '000 | 109,427                   | 409,493        | 197,885            | 243,848            | 286,397            | 522,309              |
| Tonnes                                      | '000    | 99                        | 1 363          | 1 290              | 2 063              | 3 423              | 12 326               |
| Tonne-kilometres                            | '000    | 94 539                    | 1 318 321      | 871 837            | 1 356 045          | 2 299 464          | 6 761 817            |
| Shipments                                   | '000    | 2,357                     | 3,712          | 1,061              | 761                | 500                | 822                  |
| <b>Manitoba, Saskatchewan and Alberta</b>   |         |                           |                |                    |                    |                    |                      |
| Revenues                                    | \$ '000 | 49,474                    | 192,615        | 86,392             | 137,304            | 162,267            | 388,245              |
| Tonnes                                      | '000    | 60                        | 816            | 493                | 959                | 2 041              | 9 279                |
| Tonne-kilometres                            | '000    | 39 416                    | 529 122        | 331 848            | 654 893            | 1 194 533          | 5 649 161            |
| Shipments                                   | '000    | 1,321                     | 2,180          | 374                | 348                | 289                | 567                  |
| <b>British Columbia and the Territories</b> |         |                           |                |                    |                    |                    |                      |
| Revenues                                    | \$ '000 | 21,966                    | 121,637        | 53,614             | 58,090             | 72,450             | 114,008              |
| Tonnes                                      | '000    | 25                        | 376            | 282                | 402                | 658                | 2 115                |
| Tonne-kilometres                            | '000    | 21 947                    | 358 090        | 217 139            | 286 298            | 613 860            | 1 579 938            |
| Shipments                                   | '000    | 560                       | 1,019          | 222                | 145                | 94                 | 138                  |
| <b>Canada</b>                               |         |                           |                |                    |                    |                    |                      |
| Revenues                                    | \$ '000 | 261,438                   | 949,490        | 455,813            | 567,399            | 695,997            | 1,427,819            |
| Tonnes                                      | '000    | 260                       | 3 401          | 2 907              | 4 523              | 8 427              | 34 552               |
| Tonne-kilometres                            | '000    | 202 719                   | 2 790 275      | 1 858 685          | 2 868 256          | 5 387 777          | 18 741 347           |
| Shipments                                   | '000    | 7,054                     | 9,372          | 2,340              | 1,653              | 1,210              | 2,219                |

<sup>1</sup> Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

Tableau 3.14

## Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 : Certaines estimations selon la région d'origine et la groupe de poids

| 20 000-<br>29 999 kg | 30 000-<br>44 999 kg | 45 000-<br>64 999 kg | 65 000 kg and<br>over – et plus | Total      |         |  |
|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------------------|------------|---------|--|
|                      |                      |                      |                                 |            |         | <b>Provinces de l'Atlantique</b>               |
| 133,517              | 81,649               | 4,891                | ... <sup>1</sup>                | 497,026    | \$ '000 | Recettes                                       |
| 5 380                | 7 791                | 407                  | ... <sup>1</sup>                | 17 317     | '000    | Tonnes   |
| 2 279 178            | 1 523 169            | ... <sup>1</sup>     | ... <sup>1</sup>                | 5 892 070  | '000    | Tonnes-kilomètres                              |
| 222                  | 226                  | 8                    | ... <sup>1</sup>                | 3,369      | '000    | Expéditions                                    |
|                      |                      |                      |                                 |            |         | <b>Québec</b>                                  |
| 228,627              | 272,688              | 22,349               | 4,204                           | 1,382,146  | \$ '000 | Recettes                                       |
| 9 775                | 17 459               | 1 558                | 400                             | 41 520     | '000    | Tonnes   |
| 3 985 613            | 5 728 803            | 697 203              | 158 208                         | 16 308 818 | '000    | Tonnes-kilomètres                              |
| 396                  | 506                  | 30                   | 5                               | 5,402      | '000    | Expéditions                                    |
|                      |                      |                      |                                 |            |         | <b>Ontario</b>                                 |
| 371,642              | 393,060              | 51,133               | 5,104                           | 2,590,300  | \$ '000 | Recettes                                       |
| 13 746               | 28 006               | 5 470                | 689                             | 68 474     | '000    | Tonnes   |
| 6 551 730            | 8 294 318            | 1 286 241            | 238 869                         | 29 073 202 | '000    | Tonnes-kilomètres                              |
| 574                  | 761                  | 108                  | 9                               | 10,651     | '000    | Expéditions                                    |
|                      |                      |                      |                                 |            |         | <b>Manitoba, Saskatchewan et Alberta</b>       |
| 332,503              | 323,434              | 46,531               | 15,371                          | 1,734,135  | \$ '000 | Recettes                                       |
| 13 762               | 20 145               | 3 427                | 1 133                           | 52 114     | '000    | Tonnes   |
| 6 063 991            | 6 300 665            | 1 000 444            | 552 164                         | 22 316 237 | '000    | Tonnes-kilomètres                              |
| 566                  | 533                  | 68                   | 15                              | 6,240      | '000    | Expéditions                                    |
|                      |                      |                      |                                 |            |         | <b>Colombie-Britannique et les territoires</b> |
| 168,179              | 118,431              | 14,080               | 10,649                          | 753,104    | \$ '000 | Recettes                                       |
| 5 763                | 7 245                | 1 262                | 840                             | 18 968     | '000    | Tonnes   |
| 3 022 570            | 1 998 406            | 354 302              | 430 839                         | 8 883 389  | '000    | Tonnes-kilomètres                              |
| 240                  | 195                  | 25                   | 11                              | 2,640      | '000    | Expéditions                                    |
|                      |                      |                      |                                 |            |         | <b>Canada</b>                                  |
| 1,234,468            | 1,189,263            | 138,985              | 36,039                          | 6,956,711  | \$ '000 | Recettes                                       |
| 48 426               | 80 646               | 12 124               | 3 128                           | 198 393    | '000    | Tonnes   |
| 21 903 082           | 23 845 361           | 3 471 868            | 1 404 326                       | 82 473 715 | '000    | Tonnes-kilomètres                              |
| 1,998                | 2,221                | 238                  | 41                              | 28,302     | '000    | Expéditions                                    |

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

**Table 3.15**  
**Domestic For-hire Trucking, 1999: Selected Ratios for the**  
**10 Major Commodity Groups Based on Revenues**

**Tableau 3.15**  
**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1999 :**  
**Certains ratios pour les 10 principaux groupes 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                             |
| 42 Miscellaneous transported products – Biens transporté divers                                   | 1,622,766            | 184.62                              | 1,518.97                       | 2 524                          |
| 26 Wood products – Produits du bois   | 490,995              | 472.39                              | 207.33                         | 22 293                         |
| 36 Vehicles – Véhicules   | 415,508              | 150.96                              | 383.17                         | 2 255                          |
| 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs  | 385,351              | 265.79                              | 709.77                         | 3 846                          |
| 34 Machinery – Machines   | 273,179              | 246.92                              | 959.27                         | 2 610                          |
| 31 Non-metallic mineral products – Produits minéraux non métalliques                              | 259,385              | 367.62                              | 410.52                         | 14 561                         |
| 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base     | 257,954              | 422.86                              | 280.35                         | 19 283                         |
| 07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils – Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles | 256,427              | 295.07                              | 2,338.21                       | 9 548                          |
| 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations      | 250,148              | 240.74                              | 420.07                         | 2 831                          |
| 41 Waste and scrap – Déchets et débris  | 209,856              | 410.59                              | 108.64                         | 25 201                         |

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

### International Trade

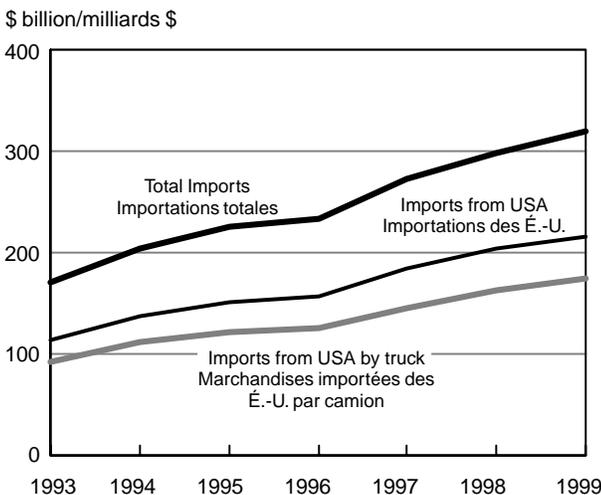
The total dollar value of goods exported by Canada amounted to \$331.2 billion in 1999, an increase in trade of 11% from 1998. Canada's total imports rose by 7% from 1998, reaching \$320.2 billion in 1999. Trade with the United States accounted for 87% of Canada's exports and 67% of its imports. Exports to, and imports from, the United States increased by 14% and 6% respectively.

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.

Truck transportation remains the dominant mode of transport with trade between Canada and the United States. Over 59% of the exports from Canada to the United States and 81% of imports from the United States into Canada were delivered by truck in 1999.

There were a total of 8.1 million shipments crossing the Canada-United States border in 1999, carrying close to 71 million tonnes of freight. While this was a substantial increase in shipments of 19.1% from 1998 transborder movements, the tonnage hauled increased more significantly by 26.4%, indicative of the growth in overall trade. These transborder shipments generated \$5.9 billion in revenues by the Canada-based for-hire carriers, an increase of 25.7% from 1998.

Figure 3.3  
**Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking**



Sources: Exports, *Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue number 65-202*.  
Imports, *Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue number 65-203*.

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

### Commerce international

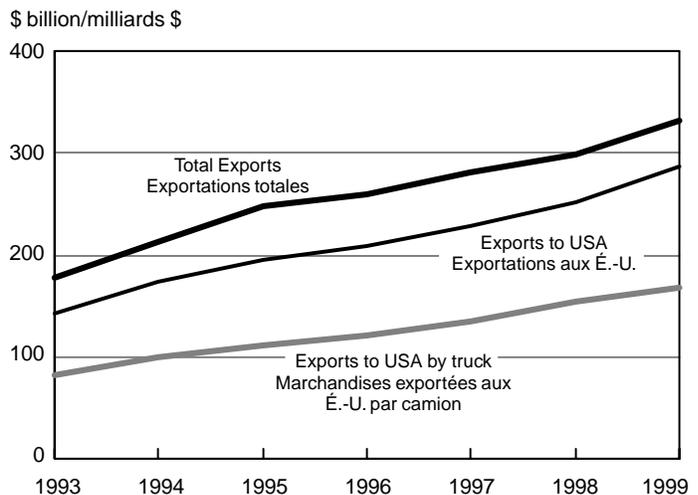
Mesurées en fonction de la valeur des produits, les exportations totales du Canada ont atteint 331,2 milliards de dollars en 1999 et se sont accrues de 11 % par rapport à l'année précédente. Les importations totales ont augmenté de 7 % par rapport à 1998 et ont atteint 320,2 milliards de dollars. En 1999, les échanges commerciaux avec les États-Unis ont représenté 87 % des exportations et 67 % des importations. Les exportations à destination et les importations en provenance des États-Unis ont augmenté de 14 % et 6 % respectivement.

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

Le transport routier demeure le principal mode de transport pour le commerce entre le Canada et les États-Unis. En 1999, l'industrie du camionnage a acheminé 59 % des exportations canadiennes aux États-Unis et 81 % des importations canadiennes en provenance des États-Unis.

En 1999, 8,1 millions d'expéditions transfrontalières ont acheminé près de 71 millions de tonnes de marchandises. Pendant que le nombre d'expéditions augmentait du façon importante par rapport à 1998, soit 19,1 %, l'augmentation du tonnage acheminé a été encore plus prononcée à 26,4 %. Ces expéditions transfrontalières ont rapporté des recettes de 5,9 milliards de dollars aux transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, soit une augmentation de 25,7 % par rapport à 1998.

Figure 3.3  
**Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier**



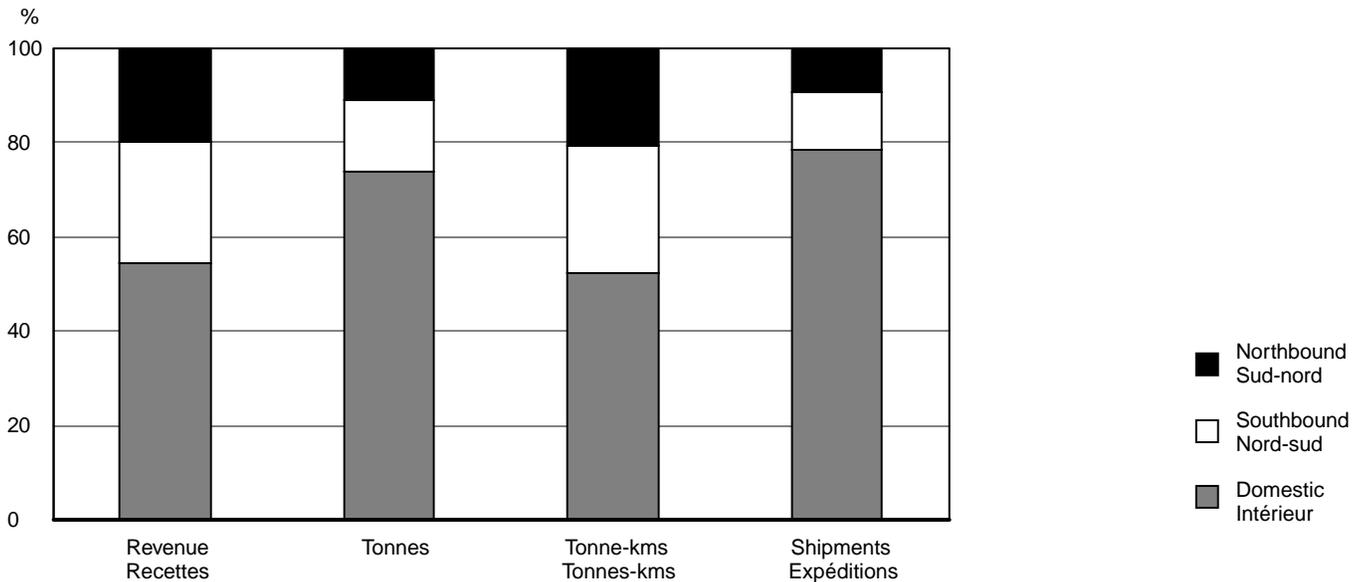
Sources: Exports, *Exportations, commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, numéro 65-202 au catalogue*.  
Imports, *Importations, commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, numéro 65-203 au catalogue*.

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).

Figure 3.4  
**Transborder activity has a significant impact on total trucking activity, 1999**

Figure 3.4  
**Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 1999**



Truck freight hauled southbound to the United States accounted for 57.5% of transborder shipments in 1999. These shipments represented 58.3% of the transborder tonnage and generated over 56.5% of the transborder revenues. These southbound revenues increased significantly by 23.5% from 1998, while tonnage increased at a rate of 20.3% 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 29 million tonnes of freight or 41.7% of the transborder tonnage and generated over 43.5% of the transborder revenues. This represented an increase of 28.6% from the revenues generated from northbound shipments in 1998 and a further increase of 36.2% in tonnage from these same movements.

En 1999, les expéditions à destination du sud ont compté pour 57,5 % des expéditions transfrontalières. Ces expéditions ont représenté 58,3 % du tonnage transfrontalier et ont rapporté plus de 56,5 % des recettes transfrontalières. Les revenus de ces expéditions en direction du sud ont augmenté de 23,5 % comparativement à 1998 tandis que le tonnage total a augmenté à un taux de 20,3 % 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 plus de 29 millions de tonnes de marchandises, soit 41,7 % du tonnage transfrontalier et ont généré plus de 43,5 % des recettes découlant du transport transfrontalier. L'augmentation des recettes provenant des expéditions à destination du nord a été de 28,6 % par rapport à 1998, et le tonnage transporté a augmenté de 36,2 %.

*Miscellaneous transported products* was the top commodity group trucked to the United States in 1999, in terms of revenues. This commodity accounted for almost \$481 million and 5 million tonnes. *Vehicles including parts and accessories* was the second leading commodity generating over \$366 million in revenues. Although *wood products* ranked third in revenues with \$283 million, it accounted for the single largest amount of tonnes hauled at 5.3 million.

En termes de recettes, les *biens transportés divers* sont demeurés les principales marchandises transportées aux États-Unis en 1999. Ces marchandises ont représenté 5 millions de tonnes et généré des recettes de 481 millions de dollars. Le deuxième plus important groupe de marchandises transportées a été les *véhicules automobiles*, y compris les *pièces et accessoires* affichant des recettes de plus de 366 millions de dollars. Classés troisièmes au chapitre des recettes, ayant rapporté 283 millions de dollars, les *produits du bois* ont constitué les principales marchandises transportées en termes de tonnage, soit 5,3 millions de tonnes.

With revenues of over \$483 million, *miscellaneous transported products* was the top commodity shipped into Canada. These shipments accounted for 19% of the total

Du côté des expéditions en provenance des États-Unis, le groupe des *biens transportés divers* est demeuré au premier rang. Ces livraisons ont rapporté des recettes de 483 millions

northbound revenues in 1999. This commodity amounted to 5.3 million tonnes of freight or 18% of the total northbound tonnage. *Vehicles including parts and accessories* was the next leading commodity shipped northbound generating over \$353 million in revenues and totalling 4.8 million tonnes.

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

de dollars, soit 19 % des recettes du transport vers le nord en 1999. Ces marchandises ont représenté 5,3 millions de tonnes et 18 % du tonnage total à destination du Canada. Les *véhicules automobiles*, y compris les *pièces et accessoires* ont été les deuxièmes principales marchandises transportées vers le nord. Ces marchandises ont représenté 4,8 millions de tonnes et généré des recettes de 353 millions de dollars.

L'appendice A présente une table de concordance des régions des É.-U. aux états qui composent chaque région.

**Table 3.16**  
Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 1998 and 1999

|                                | 1998           | 1999  | % change |                             |
|--------------------------------|----------------|-------|----------|-----------------------------|
|                                | Variation en % |       |          |                             |
|                                | \$'000,000,000 |       |          |                             |
| Total Exports                  | 297.6          | 331.2 | 11       | Exportations totales        |
| Total Imports                  | 298.5          | 320.2 | 7        | Importations totales        |
| Exports to the United States   | 251.1          | 286.6 | 14       | Exportations aux États-Unis |
| Imports from the United States | 203.6          | 215.4 | 6        | Importations du États-Unis  |

**Sources:** Exports, *Merchandise Trade, 1999, Statistics Canada, Catalogue No 65-202* Imports, *Merchandise Trade, 1999, Statistics Canada, Catalogue No 65-203*

**Source :** *Exportations, commerce de marchandises, 1999, Statistique Canada, No 65-202 au catalogue* *Importations, commerce de marchandises, 1999, Statistique Canada, No 65-203 au catalogue*

**Table 3.17**  
Transborder activity in 1999 and 1998

|                       |           | 1999           | 1998   | % change |            |                         |
|-----------------------|-----------|----------------|--------|----------|------------|-------------------------|
|                       |           | variation en % |        |          |            |                         |
| Revenues              | \$000,000 | 5,879          | 4,677  | 25.7     | \$ 000,000 | Recettes                |
| Tonnes                | 000 000   | 70.9           | 56.1   | 26.4     | 000 000    | Tonnes                  |
| Tonne-km              | 000 000   | 75 631         | 60 858 | 24.3     | 000 000    | Tonnes-km               |
| Shipments             | 000,000   | 8.1            | 6.8    | 19.1     | 000,000    | Expéditions             |
| Revenue per Tonne-km  | \$        | 1.49           | 1.36   | 9.6      | \$         | Recettes par tonne-km   |
| Revenue per Shipment  | \$        | 725.10         | 686.40 | 5.6      | \$         | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment   | kg        | 8 744          | 8 233  | 6.2      | kg         | Poids par expédition    |
| Distance per Shipment | km        | 1,110          | 1,115  | -0.4     | km         | Distance par expédition |

**Tableau 3.17**  
Le trafic transfrontalier en 1999 et 1998

**Table 3.18**  
**For-Hire Trucking, 1999: Southbound Movements of Goods,**  
**Canada - U.S.**

**Tableau 3.18**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1999 : Mouvements nord-sud**  
**de marchandises, Canada - États-Unis**

| Region of Origin                                   | United States Region  | Estimated Revenues   | Estimated Tonnage          | Estimated Tonne-kilometres            | Estimated Shipments            | Average Distance |
|--|---|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Région d'origine                                   | Destination   | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions | Distance moyenne |
|  | Région des États-Unis   | \$'000               | '000                       | '000                                  | '000                           | Km               |
| Atlantic prov. –<br>Prov. de l'Atlantique          | Northeast – Nord-est  | 102,694              | 1 851                      | 1 623 423                             | 106                            | 961              |
|  | North Central – Centre-Nord                                   | 26,002               | 193                        | 457 426                               | 17                             | 2 348            |
|  | South – Sud   | 66,742               | 518                        | 1 240 525                             | 32                             | 2 465            |
|  | West – Ouest  | 4,438                | 13                         | 76 131                                | 1                              | 5 521            |
|  | <b>Total</b>  | <b>199,877</b>       | <b>2 576</b>               | <b>3 397 504</b>                      | <b>156</b>                     | <b>1 459</b>     |
| Quebec – Québec                                    | Northeast – Nord-est  | 336,598              | 5 912                      | 3 798 915                             | 410                            | 639              |
|  | North Central – Centre-Nord                                   | 225,031              | 2 301                      | 3 294 645                             | 212                            | 1 391            |
|  | South – Sud   | 213,734              | 1 587                      | 3 001 385                             | 148                            | 1 945            |
|  | West – Ouest  | 58,162               | 174                        | 785 140                               | 28                             | 4 504            |
|  | <b>Total</b>  | <b>833,526</b>       | <b>9 973</b>               | <b>10 880 084</b>                     | <b>798</b>                     | <b>1 218</b>     |
| Ontario  | Northeast – Nord-est  | 325,614              | 5 336                      | 2 695 271                             | 699                            | 521              |
|  | North Central – Centre-Nord                                   | 719,615              | 12 140                     | 8 773 091                             | 1,829                          | 708              |
|  | South – Sud   | 453,495              | 3 270                      | 4 741 362                             | 413                            | 1 541            |
|  | West – Ouest  | 165,831              | 487                        | 1 850 219                             | 104                            | 3 838            |
|  | <b>Total</b>  | <b>1,664,555</b>     | <b>21 232</b>              | <b>18 059 944</b>                     | <b>3,045</b>                   | <b>885</b>       |
| Man., Sask. and Alta. –<br>Man., Sask. et Alb.     | Northeast – Nord-est  | 30,255               | 163                        | 510 502                               | 16                             | 3 066            |
|  | North Central – Centre-Nord                                   | 138,822              | 1 890                      | 2 579 783                             | 118                            | 1 418            |
|  | South – Sud   | 92,708               | 516                        | 1 570 212                             | 47                             | 3 063            |
|  | West – Ouest  | 119,416              | 1 273                      | 1 858 927                             | 76                             | 1 586            |
|  | <b>Total</b>  | <b>381,201</b>       | <b>3 842</b>               | <b>6 519 424</b>                      | <b>257</b>                     | <b>1 872</b>     |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et les territoires | Northeast – Nord-est  | 22,751               | 129                        | 613 070                               | 13                             | 4 644            |
|  | North Central – Centre-Nord                                   | 30,514               | 179                        | 611 603                               | 20                             | 3 360            |
|  | South – Sud   | 30,050               | 150                        | 637 959                               | 17                             | 4 195            |
|  | West – Ouest  | 133,931              | 3 045                      | 2 061 676                             | 211                            | 717              |
|  | <b>Total</b>  | <b>217,247</b>       | <b>3 503</b>               | <b>3 924 307</b>                      | <b>261</b>                     | <b>1 351</b>     |
|  | <b>Total Canada - United States –<br/>Canada - États-Unis</b> | <b>3,296,405</b>     | <b>41 126</b>              | <b>42 781 264</b>                     | <b>4,517</b>                   | <b>1 047</b>     |

**Table 3.19**  
**For-Hire Trucking, 1999: Southbound Movements of the Top**  
**Ten Commodities, Canada - U.S.**

**Tableau 3.19**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1999: 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                           |
| 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 480,937              | 4 957                      | 6 461 230                             | 510                            |
| 36 Vehicles – Véhicules  | 366,007              | 4 346                      | 3 247 473                             | 1,494                          |
| 26 Wood products – Produits du bois  | 282,852              | 5 348                      | 5 038 522                             | 262                            |
| 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton                   | 271,486              | 4 093                      | 4 831 823                             | 216                            |
| 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 202,387              | 1 691                      | 1 891 598                             | 271                            |
| 24 Plastics and rubber – Matières plastiques et caoutchouc   | 179,272              | 1 586                      | 2 242 368                             | 180                            |
| 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base                | 172,227              | 3 096                      | 2 789 547                             | 170                            |
| 39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs – Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin. | 160,612              | 482                        | 896 964                               | 157                            |
| 34 Machinery – Machines  | 128,270              | 618                        | 883 011                               | 158                            |
| 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations                 | 113,730              | 1 003                      | 1 559 133                             | 89                             |
| Other commodities – Autres marchandises  | 938,626              | 13 905                     | 12 939 596                            | 1,012                          |
| <b>Total Canada - United States – Canada - États-Unis</b>  | <b>3,296,405</b>     | <b>41 126</b>              | <b>42 781 264</b>                     | <b>4,517</b>                   |

Table 3.20

For-Hire Trucking, 1999: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada - U.S.

Tableau 3.20

Camionnage pour compte d'autrui, 1999: Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis

| Origin  |  | Estimated Revenues   | Estimated Tonnage          | Estimated Tonne-kilometres            | Estimated Shipments            |
|---|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| Origine   | Commodity – Marchandise  | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
|   |  | \$'000               | '000                       | '000                                  | '000                           |
| Atlantic Prov. –<br>Prov. de l'Atlantique                 | 26 Wood products – Produits du bois  | 38,804               | 773                        | 719 430                               | 32                             |
|   | 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton                   | 29,664               | 372                        | 553 601                               | 19                             |
|   | 07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils – Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles            | 26,047               | 273                        | 411 251                               | 15                             |
|   | 24 Plastics and rubber – Matières plastiques et caoutchouc   | 22,114               | 145                        | 366 203                               | 10                             |
|   | 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations                 | 21,343               | 164                        | 278 971                               | 25                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 61,905               | 849                        | 1 068 048                             | 55                             |
|   | <b>Total</b>   |                      | <b>199,877</b>             | <b>2 576</b>                          | <b>3 397 504</b>               |
| Quebec – Québec   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 145,365              | 1 346                      | 1 681 902                             | 132                            |
|   | 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton                   | 127,047              | 1 925                      | 2 121 635                             | 99                             |
|   | 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base                | 78,178               | 1 173                      | 1 256 907                             | 64                             |
|   | 26 Wood products – Produits du bois  | 65,796               | 1 003                      | 1 115 621                             | 52                             |
|   | 24 Plastics and rubber – Matières plastiques et caoutchouc   | 47,330               | 402                        | 530 777                               | 49                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 369,810              | 4 125                      | 4 173 242                             | 402                            |
| <b>Total</b>  |  | <b>833,526</b>       | <b>9 973</b>               | <b>10 880 084</b>                     | <b>798</b>                     |
| Ontario   | 36 Vehicles – Véhicules  | 316,874              | 4 071                      | 2 860 934                             | 1,419                          |
|   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 245,469              | 2 628                      | 2 974 450                             | 284                            |
|   | 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 122,122              | 1 123                      | 1 034 722                             | 195                            |
|   | 39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs – Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin. | 112,063              | 303                        | 537 730                               | 117                            |
|   | 26 Wood products – Produits du bois  | 96,825               | 1 792                      | 1 353 695                             | 98                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 771,203              | 11 314                     | 9 298 413                             | 931                            |
| <b>Total</b>  |  | <b>1,664,555</b>     | <b>21 232</b>              | <b>18 059 944</b>                     | <b>3,045</b>                   |
| Man., Sask. and Alta. –<br>Man., Sask. et Alb.            | 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations                 | 49,842               | 385                        | 851 038                               | 22                             |
|   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 42,097               | 389                        | 698 610                               | 37                             |
|   | 26 Wood products – Produits du bois  | 28,065               | 334                        | 685 441                               | 16                             |
|   | 01 Live animals and live fish – Animaux et poissons vivants  | 23,113               | 261                        | 408 452                               | 11                             |
|   | 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 22,475               | 142                        | 301 475                               | 16                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 215,610              | 2 330                      | 3 574 409                             | 154                            |
| <b>Total</b>  |  | <b>381,201</b>       | <b>3 842</b>               | <b>6 519 424</b>                      | <b>257</b>                     |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et les territoires        | 26 Wood products – Produits du bois  | 53,362               | 1 445                      | 1 164 335                             | 63                             |
|   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 38,821               | 520                        | 978 015                               | 45                             |
|   | 27 Pulp, newsprint, paper, and paperboard – Pâte de bois, papier journal, papier et carton                   | 16,590               | 170                        | 345 616                               | 9                              |
|   | 05 Meat, fish, seafood, and preparations – Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations                 | 12,543               | 113                        | 125 216                               | 14                             |
|   | 28 Paper or paperboard articles – Articles de papier ou de carton  | 12,432               | 149                        | 195 327                               | 21                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 83,498               | 1 106                      | 1 115 798                             | 108                            |
|   | <b>Total</b>   |                      | <b>217,247</b>             | <b>3 503</b>                          | <b>3 924 307</b>               |
| <b>Total Canada - United States – Canada - États-Unis</b> |  | <b>3,296,405</b>     | <b>41 126</b>              | <b>42 781 264</b>                     | <b>4,517</b>                   |

**Table 3.21**  
**For-Hire Trucking, 1999: Northbound Movements of Goods,**  
**U.S. - Canada**

**Tableau 3.21**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1999: Mouvements sud-nord**  
**de marchandises, États-Unis - Canada**

| United States<br>Region of Origin                                   | Destination                                     | Estimated<br>Revenues   | Estimated<br>Tonnage             | Estimated<br>Tonne-<br>kilometres               | Estimated<br>Shipments               | Average<br>Distance |
|---|---|-------------------------|----------------------------------|---|--------------------------------------|---------------------|
| Région d'origine<br>des États-Unis                                  |   | Recettes<br>estimatives | Nombre<br>estimatif<br>du tonnes | Nombre<br>estimatif<br>de tonnes-<br>kilomètres | Nombre<br>estimatif<br>d'expéditions | Distance<br>moyenne |
|   |   | \$'000                  | '000                             | '000  | '000                                 | Km                  |
| Northeast –<br>Nord-est   | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 31,301                  | 475                              | 462 425   | 35                                   | 1 016               |
|   | Quebec – Québec                                 | 127,101                 | 2 721                            | 1 736 906                                       | 259                                  | 633                 |
|   | Ontario   | 221,824                 | 4 135                            | 2 191 329                                       | 473                                  | 538                 |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 25,998                  | 99                               | 312 270   | 28                                   | 3 246               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 10,371                  | 51                               | 247 040   | 17                                   | 4 496               |
| <b>Total</b>  |   | <b>416,596</b>          | <b>7 480</b>                     | <b>4 949 970</b>                                | <b>811</b>                           | <b>764</b>          |
| North Central –<br>Centre-Nord                                      | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 17,489                  | 78                               | 205 333   | 15                                   | 2 534               |
|   | Quebec – Québec                                 | 127,316                 | 1 206                            | 1 779 938                                       | 143                                  | 1 464               |
|   | Ontario   | 656,125                 | 10 267                           | 7 692 398                                       | 1,145                                | 777                 |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 164,900                 | 1 206                            | 2 018 856                                       | 154                                  | 1 887               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 33,528                  | 127                              | 426 283   | 35                                   | 3 361               |
| <b>Total</b>  |   | <b>999,358</b>          | <b>12 884</b>                    | <b>12 122 808</b>                               | <b>1,492</b>                         | <b>1 036</b>        |
| South – Sud   | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 31,110                  | 178                              | 461 610   | 20                                   | 2 727               |
|   | Quebec – Québec                                 | 154,818                 | 1 305                            | 2 473 030                                       | 143                                  | 1 832               |
|   | Ontario   | 415,566                 | 3 437                            | 4 863 075                                       | 423                                  | 1 439               |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 98,316                  | 418                              | 1 324 160                                       | 65                                   | 3 261               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 35,168                  | 133                              | 570 653   | 28                                   | 4 079               |
| <b>Total</b>  |   | <b>734,977</b>          | <b>5 472</b>                     | <b>9 692 528</b>                                | <b>679</b>                           | <b>1 843</b>        |
| West – Ouest  | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique          | 5,856                   | 18                               | 99 096  | 2                                    | 5 333               |
|   | Quebec – Québec                                 | 58,259                  | 228                              | 1 033 530                                       | 22                                   | 4 546               |
|   | Ontario   | 136,993                 | 520                              | 2 058 828                                       | 90                                   | 3 983               |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.     | 82,223                  | 822                              | 1 338 351                                       | 66                                   | 1 827               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 102,792                 | 2 040                            | 1 413 859                                       | 178                                  | 765                 |
| <b>Total</b>  |   | <b>386,122</b>          | <b>3 628</b>                     | <b>5 943 664</b>                                | <b>358</b>                           | <b>2 028</b>        |
| <b>Total United States - Canada –</b><br><b>États-Unis - Canada</b> |   | <b>2,537,053</b>        | <b>29 465</b>                    | <b>32 708 970</b>                               | <b>3,339</b>                         | <b>1 240</b>        |

**Table 3.22**  
**For-Hire Trucking, 1999: Northbound Movements of the Top**  
**Ten Commodities, U.S. - Canada**

**Tableau 3.22**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1999 : Mouvements sud-nord**  
**des dix principales marchandises, États-Unis - Canada**

| Commodity – Marchandise                                   |  | Estimated Revenues   | Estimated Tonnage          | Estimated Tonne-kilometres            | Estimated Shipments            |
|---|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
|   |  | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
|   |  | \$'000               | '000                       | '000                                  | '000                           |
| 42  | Miscellaneous transported products – Biens transportés divers  | 483,210              | 5 340                      | 6 748 347                             | 605                            |
| 36  | Vehicles – Véhicules   | 353,576              | 4 799                      | 3 422 733                             | 549                            |
| 03  | Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage – Prod. Agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr. | 195,531              | 1 706                      | 3 357 881                             | 98                             |
| 34  | Machinery - Machines   | 165,343              | 844                        | 1 333 733                             | 217                            |
| 33  | Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs  | 147,245              | 1 182                      | 1 547 991                             | 256                            |
| 35  | Electronic & electrical equipment, and components – Appareils électroniques, électriques et composantes  | 132,769              | 664                        | 1 238 074                             | 137                            |
| 24  | Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc  | 124,046              | 944                        | 1 383 344                             | 175                            |
| 23  | Chemical products and preparations n.e.c. – Produits et préparations chimiques n.c.a.                    | 116,925              | 1 140                      | 1 421 220                             | 147                            |
| 32  | Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base               | 108,516              | 2 088                      | 1 918 909                             | 139                            |
| 30  | Textiles, leather, and articles – Matières textiles, cuir, et articles                                   | 71,954               | 605                        | 830 454                               | 114                            |
| <b>Other commodities – Autres marchandises</b>            |  | <b>637,937</b>       | <b>10 152</b>              | <b>9 506 285</b>                      | <b>902</b>                     |
| <b>Total United States - Canada – États-Unis - Canada</b> |  | <b>2,537,053</b>     | <b>29 465</b>              | <b>32 708 970</b>                     | <b>3,339</b>                   |

Table 3.23

For-Hire Trucking, 1999: Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. - Canada

Tableau 3.23

Camionnage pour compte d'autrui, 1999 : Mouvements sud-nord des cinq principales marchandises selon la région d'origine, États-Unis - Canada

| Origin  |  | Estimated Revenues   | Estimated Tonnage          | Estimated Tonne-kilometres            | Estimated Shipments            |
|---|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| Origine   | Commodity – Marchandise  | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
|   |  | \$'000               | '000                       | '000                                  | '000                           |
| Northeast –<br>Nord-est                                   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 81,985               | 1 375                      | 1 083 477                             | 158                            |
|   | 36 Vehicles – Véhicules  | 28,719               | 424                        | 183 739                               | 65                             |
|   | 41 Waste and scrap – Déchets et débris   | 24,879               | 871                        | 513 552                               | 43                             |
|   | 23 Chemical products and preparations n.e.c. – Produits et préparations chimiques n.c.a.                     | 24,679               | 318                        | 221 962                               | 51                             |
|   | 32 Base metal in primary forms and basic shapes – Métaux communs, formes primaires et de base                | 23,222               | 583                        | 350 824                               | 42                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 233,113              | 3 908                      | 2 596 417                             | 450                            |
|   | <b>Total</b>   | <b>416,596</b>       | <b>7 480</b>               | <b>4 949 970</b>                      | <b>811</b>                     |
| North Central –<br>Centre-Nord                            | 36 Vehicles - Véhicules  | 244,451              | 3 853                      | 2 524 195                             | 411                            |
|   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 200,129              | 2 228                      | 2 612 157                             | 266                            |
|   | 35 Electronic & electrical equipment, and components – Appareils électroniques, électriques et composantes   | 72,631               | 382                        | 720 425                               | 63                             |
|   | 34 Machinery – Machines  | 71,289               | 420                        | 573 183                               | 105                            |
|   | 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 56,284               | 559                        | 565 571                               | 127                            |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 354,574              | 5 440                      | 5 127 277                             | 520                            |
| <b>Total</b>  | <b>999,358</b>   | <b>12 884</b>        | <b>12 122 808</b>          | <b>1,492</b>                          |                                |
| South – Sud   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 140,037              | 1 165                      | 2 171 102                             | 113                            |
|   | 36 Vehicles – Véhicules  | 70,206               | 442                        | 570 794                               | 60                             |
|   | 24 Plastics and rubber – Matières plastiques et caoutchouc   | 63,085               | 459                        | 869 058                               | 53                             |
|   | 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 58,654               | 331                        | 680 386                               | 65                             |
|   | 34 Machinery – Machines  | 54,666               | 215                        | 465 241                               | 56                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 348,329              | 2 861                      | 4 935 947                             | 331                            |
| <b>Total</b>  | <b>734,977</b>   | <b>5 472</b>         | <b>9 692 528</b>           | <b>679</b>                            |                                |
| West – Ouest  | 03 Agrcltrl prdcts exc. live animals, grains, forage – Prod. Agr., exc. Animaux, céréales et prod. Fourr.    | 127,859              | 723                        | 2 208 995                             | 43                             |
|   | 42 Miscellaneous transported products – Biens transportés divers   | 61,060               | 571                        | 881 611                               | 66                             |
|   | 34 Machinery – Machines  | 20,200               | 76                         | 185 033                               | 19                             |
|   | 33 Articles of base metal – Ouvrages en métaux communs   | 15,852               | ... <sup>1</sup>           | 167 455                               | 22                             |
|   | 35 Electronic and electrical equipment, and components – Appareils électroniques, électriques et composantes | 14,948               | 45                         | 143 833                               | 18                             |
|   | Other commodities – Autres marchandises  | 146,204              | 2 101                      | 2 356 737                             | 189                            |
| <b>Total</b>  | <b>386,122</b>   | <b>3 628</b>         | <b>5 943 664</b>           | <b>358</b>                            |                                |
| <b>Total United States - Canada – États-Unis - Canada</b> |  | <b>2,537,053</b>     | <b>29 465</b>              | <b>32 708 970</b>                     | <b>3,339</b>                   |

<sup>1</sup> 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 –<br>Nord-est        | Maine<br>New Hampshire<br>Vermont<br>Massachusetts<br>Rhode-Island   | New York<br>Connecticut<br>Pennsylvania – Pennsylvanie<br>New Jersey   |
| North Central –<br>Centre-Nord | Ohio<br>Indiana<br>Illinois<br>Michigan<br>Wisconsin<br>Minnesota  | Iowa<br>North Dakota – Dakota du nord<br>South Dakota – Dakota du sud<br>Nebraska<br>Kansas<br>Missouri  |
| South – Sud                    | Delaware<br>Maryland<br>Virginia – Virginie<br>West Virginia – Virginie occidentale<br>North Carolina – Caroline du nord<br>South Carolina – Caroline du sud<br>Georgia – Géorgie<br>Florida – Floride<br>Kentucky | District of Columbia – District fédéral de Columbia<br>Tennessee<br>Alabama<br>Mississippi<br>Arkansas<br>Louisiana – Louisiane<br>Oklahoma<br>Texas |
| West – Ouest                   | Montana<br>Idaho<br>Wyoming<br>Colorado<br>New Mexico – Nouveau Mexique<br>Arizona<br>Utah   | Nevada<br>Washington<br>Oregon<br>California – Californie<br>Alaska<br>Hawaii – Hawaï  |

---

## 4.1 Socio-economic profile of independent truck drivers

By Irwin Bess

### 4.1.1 Introduction

Nearly 50,000 or one in five (22%) Canadian truck drivers on the road in 1998 were independent truckers or "owner-operators".<sup>1</sup> However, similar to other forms of self-employment, the net-earnings and socio-economic characteristics of owner-operators have often been ignored by researchers for reasons of analytical convenience or data limitations (Mathieson, 1993; Simpson and Sproule, 1998).<sup>2</sup> New data products recently released by Statistics Canada such as the Survey of Labour and Income Dynamics (SLID) have the potential to fill much of this gap. The 1997 SLID cross-sectional micro-data files offer a limited but meaningful insight into the work patterns of the owner-operator population, complementing and validating well-established business surveys such as the annual Small for-hire carrier and Owner-operator Survey (SFO). The purpose of this study, through a multivariate analysis of SLID and SFO survey data, was to compare the work patterns and backgrounds of owner-operators to company drivers (paid truck drivers employed by carriers). This exercise is very important not only for analysts involved in the production and use of freight transportation data, but for carriers and human resource professionals anticipating a shortage of qualified drivers and increased demand for the services independent truckers provide (CTHRC, 1998). Studies have found that initiatives that take into account a driver's socio-economic realities have the potential to improve job satisfaction, the work/home environment, highway safety and carrier profitability (Corsi and Fanfara, 1988). Ultimately, understanding the work patterns, incomes, and demographic characteristics of the current generation of drivers may be fundamental to filling anticipated demand for owner-operators.

<sup>1</sup> *Labour Force Survey estimates – 1998 annual average.*

<sup>2</sup> *Owner-operators own or lease at least one vehicle (straight truck or road tractor), hauling freight and providing services under contract to for-hire or private carriers.*

## 4.1 Profil socio-économique des camionneurs indépendants au Canada

Par Irwin Bess

### 4.1.1 Introduction

Près de 50 000 camionneurs, soit environ un chauffeur sur cinq (22%) au Canada en 1998, étaient indépendants (on les appelle aussi chauffeurs contractants ou propriétaires-exploitants)<sup>1</sup>. Toutefois, comme pour d'autres formes de travail indépendant, les chercheurs ne se sont souvent pas attachés au revenu net ni aux caractéristiques socio-économiques de ce groupe pour la commodité de l'analyse ou à cause des limites des données (Mathieson, 1993; Simpson et Sproule, 1998)<sup>2</sup>. De nouvelles données récemment diffusées par Statistique Canada comme celles de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) nous donnent la possibilité de combler en gros cette lacune. Les fichiers EDTR de microdonnées transversales de 1997 jettent un éclairage restreint mais utile sur les caractéristiques professionnelles des camionneurs indépendants, ce qui vient compléter et valider les données d'enquêtes bien établies auprès des entreprises comme celles de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC). Dans la présente étude, nous avons dressé un tableau comparatif, par une analyse à plusieurs variables des données des enquêtes EDTR et CACC, de ces caractéristiques et des antécédents sur le marché du travail des camionneurs indépendants et des camionneurs salariés des transporteurs. Cet exercice offre un grand intérêt non seulement pour les analystes qui produisent et exploitent les données sur le transport de marchandises, mais aussi pour les transporteurs et les professionnels des ressources humaines qui prévoient une pénurie de chauffeurs qualifiés et une demande accrue de services de transport routier indépendant (CCRHC, 1998). Des études ont démontré que, si on tient compte des réalités socio-économiques que vivent les camionneurs, on sera en mesure d'améliorer la satisfaction au travail, l'équilibre de la vie professionnelle et familiale, la sécurité de la route et la rentabilité des transporteurs (Corsi et Fanfara, 1988). On peut même dire que, en dernière analyse, la compréhension des caractéristiques (travail, revenu et démographie) de la génération actuelle de camionneurs tiendra une place primordiale dans la réponse à la demande prévue de camionneurs indépendants.

<sup>1</sup> *Estimations en moyenne annuelle de l'Enquête sur la population active pour 1998.*

<sup>2</sup> *Les camionneurs indépendants exploitent au moins un véhicule (camion ou tracteur routier) en propriété ou en location et rendent à contrat des services de transport de marchandises à des transporteurs pour propre compte ou compte d'autrui.*

### 4.1.2 Demand and use of owner-operators

Owner-operators are essentially independent businesspeople who own or lease their trucks or road tractors and haul goods for either a private (manufacturer, wholesaler, retailer, etc.) or for-hire carrier (trucking company). As such, they may be required to invest in capital equipment, acquire debt, pay taxes, interest, and other operating expenses (maintenance, fuel, rent, insurance, etc.) as well as earn sufficient income to cover their personal expenses. Geographically, about one-third (13,500) of owner-operator businesses were based in Ontario during 1997. An additional 26% (10,300) were located in the Prairies, 18% (7,200) in Quebec and 15% in British Columbia and Territories (6,100). Owner-operators based in the Atlantic region account for about 8% (3,300) of all owner-operators (see Table 1).

For shippers and trucking companies, the hiring of owner-operators offers substantial operational flexibility. By using owner-operators, carriers and shippers can respond effectively to increases in demand for their products, without substantial permanent investments in labour and capital (McKeown and Rea, 1998). SFO survey data reveals that most owner-operators (71%) work on contract for carriers in for-hire trucking, often for long-haul shipments crossing provincial or federal boundaries. Over one half (54%) of the \$5.8 billion in revenues generated by owner-operators came from movements from one province to another (extraprovincial), while (38%) was obtained from international movements. The largest category of freight hauled by owner-operators in 1997 was general freight (\$1.9 billion) followed by "other commodities" (\$1.4 billion), dry bulk materials materials such as mine ores and scrap (\$1.0 billion), forest products (\$873 million) and bulk liquids including petroleum, chemicals and milk products (\$464 million). Owner-operators hauling and moving household goods and used office furniture earned \$96 million in revenue during 1997. Overall, payments to owner-operators totalled \$3.5 billion in 1998, accounting for about one-quarter of the total operating expenses of for-hire carriers with over \$1 million in annual revenue.<sup>3</sup>

### 4.1.3 The Working Owner Profile

#### Size of business

According to the 1997 SLID, seven out of every ten owner-operators had been in business for over three years but most (68%) were also functioning as unincorporated working owners with no paid help in running their day to day trucking operation. These findings were also confirmed by data from the 1997 SFO survey which indicated that, on average, most independent truckers owned or leased only one truck or road tractor and employed only one other individual on a full or part-time basis. The estimated 40,100 owner-operators in the SFO survey represent nearly 86,900 working owners and employees, two-thirds of whom were full-time drivers. Owner-operators who employed the most full-time persons

<sup>3</sup> 1998 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey.

### 4.1.2 Demande et utilisation de camionneurs indépendants

Les camionneurs indépendants sont essentiellement des gens qui exploitent des camions ou des tracteurs routiers et rendent des services de transport de marchandises à un transporteur pour propre compte (fabricants, grossistes, détaillants, etc.) ou pour compte d'autrui (entreprises de camionnage). À ce titre, ils peuvent être tenus d'investir en biens d'équipement, de contracter des dettes, de payer de l'impôt et des intérêts et d'acquitter d'autres frais d'exploitation (entretien, carburants, location, assurances, etc.), ainsi que de gagner un revenu qui couvre leurs dépenses personnelles. Sur le plan régional, le tiers environ (13 500) de ces camionneurs avaient leur lieu d'affaires en Ontario en 1997. Les proportions correspondantes étaient de 26% (10 300) pour les Prairies, de 18% (7 200) pour le Québec, de 15% (6 100) pour la Colombie-Britannique et les Territoires et d'environ 8% (3 300) pour la région de l'Atlantique (voir le tableau 1).

Pour les expéditeurs et les transporteurs routiers, le recours à des propriétaires-exploitants donne plus de souplesse de fonctionnement. Ils sont à même de réagir efficacement à des augmentations de la demande de leurs produits sans avoir à consentir d'importants investissements permanents en main-d'œuvre et en capital (McKeown et Rea, 1998). D'après les données de l'enquête CACC, la plupart des camionneurs indépendants (71%) travaillent à contrat pour des transporteurs routiers pour compte d'autrui et, souvent, font du transport à grande distance en franchissant les frontières provinciales ou nationales. Plus de la moitié (54%) des 5,8 milliards de recettes des propriétaires-exploitants viennent du transport interprovincial et 38 %, du transport international. En 1997, les marchandises ordinaires ou générales ont été la première catégorie en importance (1,9 milliard) dans le transport routier, suivies des « autres marchandises » (1,4 milliard), de matières sèches en vrac comme le minerai et la ferraille (1,0 milliard), des produits forestiers (873 millions) et de liquides en vrac comme le pétrole, les produits chimiques et les produits laitiers (464 millions). Les transporteurs et les déménageurs indépendants d'effets ménagers et de meubles de bureau non neufs ont eu des recettes de 96 millions en 1997. Dans l'ensemble, les paiements aux camionneurs indépendants se sont montés à 3,5 milliards en 1998. Ils ont représenté le quart environ de toutes les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui ayant plus de 1 million en recettes annuelles<sup>3</sup>.

### 4.1.3 Profil des camionneurs indépendants

#### Taille des entreprises

L'enquête EDTR de 1997 indique que 7 camionneurs indépendants sur 10 étaient en activité depuis plus de trois ans et que la plupart (68%) exploitaient à ce titre - et sans main-d'œuvre salariée pour les aider quotidiennement - une entreprise non constituée en société. C'est ce que confirment les données de l'enquête CACC de la même année : en moyenne, la plupart des camionneurs indépendants exploitaient un camion ou un tracteur routier en propriété ou en location et employaient une seule autre personne à plein temps ou à temps partiel. Le nombre estimatif de 40 100 propriétaires-exploitants selon l'enquête CACC représente en réalité près de 86 900 propriétaires-exploitants et travailleurs salariés, dont les deux tiers chauffaient un camion à plein temps. Les propriétaires-exploitants qui employaient le plus de

<sup>3</sup> Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1998).

derived the majority of their revenue from the movement of bulk liquids and chemicals (average- 2.0 full-time persons) and forest products (average-1.7 full-time persons).

### Operating expenses

A number of factors are known to influence the viability of an owner-operator's business, particularly variable costs such as fuel, maintenance costs, interest rates and administrative expenses. Beyond the maintenance and depreciation of their trucks and equipment which alone account for 26% of their expenses, owner-operators must budget for their insurance, rent, meals and other administrative expenses. Fuel expenses, in particular, accounted for about 13% of the total operating costs that owner-operators incurred in 1997 and it has been determined that even the smallest price increase can have an impact on a carrier's viability (Smyrlis, 1999) (see Table 1 and Table 2). Given these fixed and variable costs as well as the highly competitive nature of the trucking industry, owner-operators are known to be under substantial pressures to maintain consistent and frequent operation of their vehicles and equipment (Binkley, 1998). Independent truckers in the SFO survey averaged 146 000 kilometres of driving and consumed about 68 000 litres

gens à plein temps tiraient la majeure partie de leurs recettes du transport de produits chimiques et de liquides en vrac (2,0 travailleurs à plein temps en moyenne), ainsi que de produits forestiers (1,7 travailleur à plein temps en moyenne).

### Dépenses d'exploitation

On sait que divers facteurs influent sur la viabilité d'une entreprise indépendante de transport, et notamment les charges variables que représentent la consommation de carburant et les frais d'entretien, d'intérêts et d'administration. Il n'y a pas que l'entretien et l'amortissement des camions et autre matériel qui, à eux seuls, représentent 26% des dépenses, les camionneurs indépendants doivent aussi prévoir à leur budget des frais d'assurances, de location et de repas et des frais généraux d'ordre administratif. Les carburants ont figuré en particulier pour 13% environ dans l'ensemble des charges d'exploitation des propriétaires-exploitants en 1997. On a établi que même la variation la plus infime du prix des carburants peut avoir une incidence sur la viabilité de ces entreprises (Smyrlis, 1999; voir les tableaux 1 et 2). À cause de ces charges fixes et variables et de la vive concurrence qui caractérise l'industrie du transport routier de marchandises, les camionneurs indépendants subissent de grandes pressions, a-t-on constaté, au moment d'assurer la continuité et la fréquence de l'exploitation de leurs véhicules et autre matériel (Binkley, 1998). D'après les données de l'enquête CACC,

Table 1  
Owner-operator revenues and expenses by region - 1997

Tableau 1  
Recettes et dépenses des camionneurs indépendants par région en 1997

|  | Canada   | Atlantic<br>Atlantique | Québec  | Ontario   | Prairies  | British Columbia<br>and Territories <sup>1</sup><br>Colombie-<br>Britannique et<br>les territoires <sup>1</sup> |         |
|--|----------|------------------------|---------|-----------|-----------|---|---------|
| <b>Number of Owner Operator Businesses –<br/>Nombre de chauffeurs-contractants</b> | No. '000 | 40.2                   | 3.3     | 7.2       | 13.5      | 10.3  | 6.1     |
| <b>Total Operating Revenues – Total, recettes<br/>d'exploitation</b>               | \$'000   | 5,822,897              | 516,288 | 1,095,729 | 1,658,894 | 1,652,961   | 899,027 |
| Transportation Revenues – Recettes tirées<br>du transport                          | "        | 5,791,758              | 509,384 | 1,088,171 | 1,655,253 | 1,646,464   | 892,487 |
| Other Revenues – Autres recettes   | "        | 31,140                 | 6,902   | 7,558     | 3,642     | 6,498   | 6,539   |
| <b>Total Operating Expenses – Total, dépenses<br/>d'exploitation</b>               | "        | 5,113,198              | 501,158 | 864,797   | 1,411,318 | 1,490,049   | 845,877 |
| Salaries and Wages – Traitements et salaires                                       | "        | 963,056                | 95,010  | 222,142   | 188,066   | 292,251   | 165,586 |
| Benefits – Avantages sociaux   | "        | 20,746                 | 1,240   | 5,331     | 5,036     | 5,982   | 3,157   |
| Fuel – Carburant   | "        | 643,450                | 57,571  | 142,694   | 172,230   | 182,088   | 88,868  |
| Owner Operator Expenses – Paiements aux<br>chauffeurs contractants                 | "        | 25,527                 | 411     | 5,636     | 5,757     | 12,206  | 1,517   |
| Purchased Transport – Achat de service de<br>transport                             | "        | 297,191                | 20,731  | 30,135    | 104,380   | 87,934  | 54,010  |
| Maintenance – Frais d'entretien  | "        | 541,436                | 41,907  | 120,087   | 131,381   | 156,027   | 92,034  |
| Depreciation – Amortissement   | "        | 789,255                | 82,639  | 126,015   | 238,386   | 219,823   | 122,393 |
| Insurance – Frais d'assurances   | "        | 165,868                | 14,888  | 36,551    | 37,302    | 43,373  | 33,754  |
| Rent – Location  | "        | 108,457                | 5,602   | 12,545    | 20,791    | 46,337  | 23,182  |
| Other Expenses – Autres dépenses   | "        | 1,558,212              | 181,161 | 163,659   | 507,988   | 444,028   | 261,376 |

<sup>1</sup> Territories include Yukon and Northwest Territories (including Nunavut) as defined before April 1999. – Les territoires comprennent le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest (Nunavut compris), comme ces derniers étaient délimités avant avril 1999.

Note: Some totals may not add due to rounding.

Note : Dans le cas de certains totaux, l'addition n'est peut-être pas juste à cause des arrondis.

Source: Small For-hire Carriers and Owner-operators Survey.

Source : Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

**Table 2**  
Average revenues, expenses and equipment per owner-operator by industry, Canada – 1997

**Tableau 2**  
Recettes, dépenses et matériel des chauffeurs-contractants en moyenne par industrie, Canada, 1997

|   | Total <sup>1</sup> | General freight<br>Marchandises générales | Household goods<br>Articles ménagers | Bulk liquids<br>Liquides en Vrac | Dry bulk materials<br>Matières sèches en vrac | Forest products<br>Produits forestiers | Other commodities<br>Autres marchandises |
|---|--------------------|---|--------------------------------------|----------------------------------|---|--|--|
| <b>Number of Owner Operator –<br/>Nombre de chauffeurs-contractants</b>         | No. – '000<br>40.2 | 14.4                                      | 0.6                                  | 3.1                              | 8.8   | 4.6                                    | 8.8                                      |
| <b>Operating Revenues – Total – Recettes<br/>d'exploitation</b>                 | \$ 144,773         | 133,117                                   | 160,488                              | 152,418                          | 119,752                                       | 190,672                                | 161,352                                  |
| Transportation Revenues – Recettes de transport                                 | " 143,998          | 132,691                                   | 157,010                              | 151,253                          | 118,701                                       | 190,474                                | 160,309                                  |
| Other Revenues – Autres recettes  | " 774              | 426                                       | 3,478                                | 1,164                            | 1,051   | 198                                    | 1,043                                    |
| <b>Operating Expenses – Total – Dépenses<br/>d'exploitation</b>                 | " 127,128          | 112,156                                   | 111,987                              | 144,851                          | 109,418                                       | 174,976                                | 139,364                                  |
| Salaries and Wages – Salaires et traitements                                    | " 23,944           | 19,664                                    | 40,969                               | 31,553                           | 20,941  | 37,142                                 | 23,240                                   |
| Benefits – Avantages sociaux  | " 516              | 464                                       | 683                                  | 1,008                            | 445   | 865                                    | 306                                      |
| Fuel – Carburants   | " 15,998           | 15,736                                    | 4,404                                | 19,731                           | 11,613  | 25,163                                 | 15,557                                   |
| Owner operator expenses – Paiements aux chauffeurs contractants                 | " 635              | 727                                       | -                                    | 1,991                            | 317   | 176                                    | 614                                      |
| Purchased Transport – Achat de services de transport                            | " 7,389            | 7,910                                     | 6,044                                | 3,825                            | 5,219   | 8,605                                  | 9,430                                    |
| Maintenance – Entretien   | " 13,462           | 11,407                                    | 7,647                                | 14,033                           | 11,728  | 23,489                                 | 13,538                                   |
| Depreciation – Amortissement  | " 19,623           | 17,888                                    | 18,053                               | 22,151                           | 16,039  | 26,151                                 | 21,893                                   |
| Insurance – Assurances  | " 4,124            | 3,697                                     | 4,470                                | 5,077                            | 3,037   | 6,590                                  | 4,273                                    |
| Rent – Location   | " 2,697            | 2,697                                     | 2,813                                | 2,654                            | 1,850   | 3,034                                  | 3,379                                    |
| Other Expenses – Autres dépenses  | " 38,741           | 31,967                                    | 26,903                               | 42,829                           | 38,227  | 43,761                                 | 47,134                                   |
| <b>Equipment – Matériel</b>   |                    |   |                                      |                                  |   |  |  |
| Average no. of trucks/road tractors – moyen de camions ou de tracteurs routiers | No. 1.4            | 1.4                                       | 1.9                                  | 1.3                              | 1.4   | 1.4                                    | 1.4                                      |
| Total distance – Distance totale  | '000 km 146,368    | 172,122                                   | 83,343                               | 128,914                          | 94,895  | 160,200                                | 159,350                                  |
| Fuel consumed – Total – Carburant consommé                                      | '000 L 67,830      | 75,663                                    | 35,271                               | 62,370                           | 45,801  | 83,052                                 | 73,433                                   |

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding. – Dans le cas de certains totaux, l'addition n'est peut-être pas juste à cause des arrondis.

<sup>2</sup> Working owner included. – Propriétaires actifs compris.

Source: Small For-hire Carriers and Owner-operators Survey.

Source: Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

of fuel in 1997. Beyond driving, they may also spend a good part of each day completing a number of non-driving activities such as loading and unloading freight, clearing customs at border crossings (Johnson, 1999) and fulfilling administrative requirements (accounting, log books, permits etc.). As a result, owner-operators typically worked an average of 52.3 hours per week in 1998, longer than the average weekly hours estimated for for-hire company drivers (49.7) and other workers in the paid labour force (36.7) (Bess, 1999).

### Demographic differences - owner-operators and company drivers

A simple maximum likelihood (logit) estimation model of the odds of a driver being a wage-earner or self-employed reveals that a number of demographic and household characteristics also distinguish owner-operators from

ils ont franchi en moyenne 146 000 kilomètres et consommé quelque 68 000 litres de carburant en 1997. Ils doivent non seulement conduire leurs véhicules, mais aussi consacrer une bonne partie de leur journée à des activités comme les tâches de chargement et de déchargement, de dédouanement (Johnson, 1999) et d'administration (comptes, journaux de bord, permis, etc.). Ainsi, ils ont normalement travaillé 52,3 heures par semaine en moyenne en 1998. C'est plus que les heures hebdomadaires moyennes estimées pour les camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui (49,7) et pour le reste de la main-d'œuvre salariée (36,7) (Bess, 1999).

### Différences d'ordre démographique entre les camionneurs indépendants et salariés

Un modèle simple d'estimation de maximum de vraisemblance (méthode logistique ou des logits) portant sur les probabilités qu'un camionneur soit salarié ou indépendant révèle l'existence d'un certain nombre de différences entre les deux catégories

company drivers (see Table 3).<sup>4</sup> Similar to other studies, the model confirmed that owner-operators tend to be older and less likely to have completed post-secondary training after controlling for other factors such as their location of residence, number of dependent children at home, health and stress level (CTHRC, 1998). The odds of a trucker over the age of 40 being self-employed were six to seven times higher than drivers under age 25. Data from the monthly Labour Force Survey (LFS) indicate that two-thirds of independent truckers are over age 40 compared to one-half of for-hire company drivers and drivers employed by private carriers. However, in terms of education, the odds of a driver being self-employed were twice as high among drivers who had less than a high school education (no high school diploma) compared to those who had completed high school, college or university. The larger LFS sample estimates that only 43% of owner-operators completed high school or post-secondary training, compared to 61% of for-hire company drivers and 56% of drivers in private trucking.

Unlike company drivers, the analysis also found that self-employed drivers tend to have another major income earner to rely on in the household (Bess, 1999).<sup>5</sup> Drivers who were the major income earner in the household had lower odds (0.4) of being self-employed than drivers who had a household member who also made major financial contributions to the running of the household. However, the model determined that whether a driver had dependent children living at home was not a significant factor.

SLID asked individuals to assess and report the level of work-life stress they feel they experienced during 1997. The responses were coded as either "Very stressful", "Somewhat stressful", "Not very stressful" or "Not at all stressful". Among these four categories, almost seven out of every ten drivers (69%) reported that they felt that their work and personal lives were very to somewhat stressful. However, owner-operators were far more likely than any other type of driver to report feeling stressed given their age, health, education, status as the household income earner and location of residence. The results showed that 80% of owner-operators felt very to somewhat stressed compared to 66% of company drivers. In this context, the odds of being self-employed among drivers feeling "very to somewhat stressed" were twice as high as drivers feeling little to no work-personal life stress (see Table 3).

<sup>4</sup> Logistic analysis or "logistic regression" is a form of statistical modelling that is used most often for categorical outcome variables. It describes the relationship between a categorical response (typically dichotomous) and a set of explanatory variables that are typically categorical.

<sup>5</sup> About 75% of company drivers were the major income earner in their household during 1997 compared to 63% of owner-operators.

sur le plan des caractéristiques démographiques et des caractéristiques des ménages (voir le tableau 3)<sup>4</sup>. Comme d'autres études, il confirme que les camionneurs indépendants sont généralement plus âgés et moins susceptibles d'avoir terminé l'école secondaire une fois pris en compte d'autres facteurs comme le lieu de résidence, le nombre d'enfants à charge au foyer, la santé et le degré de stress (CCRHC, 1998). Il y avait six à sept fois plus de chances qu'un camionneur de plus de 40 ans soit indépendant qu'un camionneur de moins de 25 ans. Les données de l'Enquête mensuelle sur la population active (EPA) nous disent que les deux tiers des camionneurs indépendants ont plus de 40 ans, alors que la proportion correspondante est de 50% pour les camionneurs salariés de transporteurs pour propre compte ou compte d'autrui. Toutefois, sur le plan de l'instruction, le camionneur sans diplôme d'études secondaires avait deux fois plus de chances d'être indépendant qu'un camionneur ayant terminé l'école secondaire ou ayant fait des études collégiales ou universitaires. Selon les estimations tirées de l'échantillon plus important de l'EPA, 43% seulement des camionneurs indépendants avaient terminé leurs études secondaires ou fait des études postsecondaires comparativement à 61% des camionneurs de transporteurs pour compte d'autrui et à 56% des camionneurs de transporteurs pour propre compte.

L'analyse indique en outre que, à la différence des camionneurs salariés, les camionneurs indépendants comptent généralement sur un autre soutien important dans leur ménage (Bess, 1999)<sup>5</sup>. Les camionneurs qui étaient le principal soutien du ménage avaient moins de chances (0,4) d'être indépendants que ceux dont le ménage comprenait un autre soutien important. Toutefois, le modèle a permis d'établir que la présence d'enfants à charge au foyer ne jouait pas d'une manière significative comme facteur.

Dans l'enquête EDTR, on a demandé aux gens de préciser le degré de stress au travail qu'ils jugeaient avoir subi en 1997. Les éléments de réponse étaient beaucoup, un peu, pas beaucoup ou pas du tout de stress. Presque sept camionneurs sur dix (69%) ont déclaré que leur vie professionnelle et personnelle leur créait beaucoup ou un peu de stress. Il reste que les camionneurs indépendants étaient bien plus susceptibles que tous les autres de parler de stress compte tenu de leur âge, de leur santé, de leur instruction, de leur situation de soutien de famille et de leur lieu de résidence. Ainsi, 80% des propriétaires-exploitants disaient éprouver beaucoup ou un peu de stress comparativement à 66% des camionneurs salariés. Dans ce contexte, les probabilités d'être travailleur indépendant chez les camionneurs ayant beaucoup ou un peu de stress étaient doubles de celles des camionneurs n'ayant pas beaucoup ou pas du tout de stress au travail et dans leur vie personnelle (voir le tableau 3).

<sup>4</sup> L'analyse ou la régression logistique est une sorte de modélisation statistique dont on se sert le plus souvent dans le cas de variables catégoriques du revenu. Elle décrit le rapport entre une variable catégorique (habituellement dichotomique) et un ensemble de variables explicatives qui, elles aussi, sont normalement catégoriques.

<sup>5</sup> En 1997, les trois quarts environ des camionneurs salariés étaient le principal soutien du ménage contre 63 % des camionneurs indépendants.

**Table 3**  
Logistic analysis of driver class of worker

**Tableau 3**  
Analyse logistique des catégories des conducteurs

| Variable  | Odds of driver self-employment<br>Probabilités d'un travail indépendant |
|---|---|
| <b>Current age – Âge actuel</b>   |   |
| <b>Under 25 – Moins de 25 ans</b>   | <b>1</b>  |
| 25 to 39 – 25 à 39 ans  | 3.5+  |
| 40 to 54 – 40 à 54 ans  | 5.7+  |
| 55+ – 55 ans et plus  | 7.0++   |
| <b>Educational Attainment – Instruction</b>   |   |
| Elementary/some high school only – not a high school grad. – Études primaires ou études secondaires incomplètes-absence de diplôme d'études secondaires | 1.9+  |
| <b>Graduated from high school, college or university – Diplôme d'études secondaires ou études collégiales ou universitaires</b>                         | <b>1</b>  |
| <b>Household income earners – Soutiens du ménages</b>   |   |
| Was major income earner in household – Conducteurs comme principal soutien du ménage  | 0.4+  |
| <b>Driver was not major income earner in household – Conducteurs comme soutien secondaire du ménage</b>   | <b>1</b>  |
| <b>Region of residence – Région de résidence</b>  |   |
| Atlantic – Atlantique   | 0.4   |
| Québec  | 0.9   |
| Ontario   | 1.4   |
| <b>Prairies</b>   | <b>1</b>  |
| British Columbia – Colombie-Britannique   | 2.0+  |
| <b>Size of area of residence – Population du lieu de résidence</b>  |   |
| Under 30,000 people or rural – Moins de 30 000 personnes ou région rurale   | 1.5+  |
| <b>Over 30,000 people – Plus de 30 000 personnes</b>  | <b>1</b>  |
| <b>Work-life stress – Stress au travail</b>   |   |
| Very to somewhat stressful – Beaucoup ou un peu de stress   | 2.1+  |
| <b>Little to no stress – Pas beaucoup ou pas du tout de stress</b>  | <b>1</b>  |
| <b>Self-rated Health – Santé (autoévaluation)</b>   |   |
| Excellent to very good health – Excellente à très bonne   | 1.9   |
| Good health – Bonne   | 0.6   |
| <b>Fair to poor health – Passable à médiocre</b>  | <b>1</b>  |

+ Statistically significant at 0.05. – Chiffre statistiquement significatif au niveau de 0,05.

++ Statistically significant at 0.001. – Chiffre statistiquement significatif au niveau de 0,001.

**Note:** Reference group shown in italics. An odds ratio close to 1.0 for the comparison group means that there is little or no difference between drivers in the comparison group and the reference group, when the effects of other factors shown in the table.

**Note :** Le groupe de référence figure en italique. Un rapport de probabilité proche de 1,0 pour le groupe de comparaison signifie qu'il n'y a guère de différence entre ce groupe et le groupe de référence une fois pris en compte les effets des autres facteurs.

**Source:** Statistics Canada, 1997 Survey of Labour and Income Dynamics.

**Source :** Statistique Canada, enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) de 1997.

## Net Incomes and Earnings

The analysis also confirmed that the long hours and long distances travelled by owner-operators do not necessarily translate into incomes that are competitive with the earnings of drivers employed by carriers. Despite the long hours owner-operators were working in 1997, about 62% of owner-operators brought home total earnings under \$20,000 before taxes in 1997.<sup>6</sup> The 1997 SLID data show that self-employed truckers earned an average of \$18,300 in "total money income" which included taxable income as well as non-taxable items such as Worker's

<sup>6</sup> Total earnings are equal to the sum of wages and salaries and net self-employment income. Wages and salaries refer to earnings from all paid worker jobs held during the year. Also included are the earnings of owners of incorporated businesses.

## Revenu net et gains

L'analyse confirme en outre que les longues heures travaillées et les grandes distances franchies par les camionneurs indépendants ne leur assurent pas nécessairement un revenu en rapport avec les gains des camionneurs salariés. Malgré leurs longues heures de travail en 1997, 62% environ des propriétaires-exploitants rapportaient à la maison un total de 20 000 \$ avant impôt cette année-là<sup>6</sup>. Selon les données EDTR de 1997, les camionneurs indépendants ont gagné en moyenne 18 300 \$ cette même année comme revenu total en espèces, ce qui comprend le revenu imposable et des sommes non imposables comme les

<sup>6</sup> Les gains totaux correspondent à la somme des salaires et du revenu net d'un travail indépendant. Les salaires sont les gains tirés de tous les emplois rémunérés qu'ont occupés les travailleurs dans l'année, sans oublier les gains des propriétaires d'entreprises constituées en société.

Compensation and social assistance.<sup>7</sup> The total money income of these drivers was also found to be substantially lower than self-employed individuals in manufacturing, trades, transport and primary industries (\$22,500) and company drivers working for for-hire carriers (\$33,000) and private carriers (\$32,600). A similar distribution existed for the after-tax income of drivers.<sup>8</sup>

With a data quality c.v. of 15.8% at the Canada level, the SLID data estimated that about eight in ten (79%) of all independent truckers earned less than \$20,000 after-tax in 1997.<sup>9</sup> At an average of \$16,000, the after-tax earnings of self-employed truck drivers was only 60% of the net earnings of for-hire drivers (see Table 4).

prestations des régimes des accidents du travail et de l'aide sociale<sup>7</sup>. On a aussi constaté que le revenu total en espèces des intéressés était bien moindre que celui des travailleurs indépendants dans la fabrication, le commerce, les transports et l'industrie primaire (22 500 \$) et des camionneurs salariés des transporteurs pour compte d'autrui (33 000 \$) ou pour propre compte (32 600 \$). La répartition était semblable pour le revenu après impôt<sup>8</sup>.

Selon les estimations EDTR (qualité des données se caractérisant par un coefficient de variation de 15,8% au niveau national), environ huit camionneurs indépendants sur dix (79%) ont eu en 1997 un revenu de moins de 20 000 \$ après impôt<sup>9</sup>. Le revenu moyen après impôt de 16 000 \$ de ces camionneurs ne représentait que 60% de celui des camionneurs salariés des transporteurs pour compte d'autrui (voir le tableau 4).

**Table 4**  
Total money-income and after-tax driver earnings by class of worker, Canada - 1997

**Tableau 4**  
Revenu total en espèces et gains des conducteurs après impôt par catégorie professionnelle, Canada, 1997

|  | Self-employed  |                          | Employees  |  |
|--|--|--------------------------|--|--|
|  | Travailleurs indépendants                                      |                          | Travailleurs salariés                                      |  |
|  | Other Trades Labourers   | Owner Operators*         | For-hire truck drivers                                     | Private trucking drivers                                 |
|  | Travailleurs d'autres métiers et main-d'oeuvre non spécialisée | Chauffeurs contractants* | Conducteurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui | Conducteurs salariés de transporteurs pour compte propre |
| Number ('000) – Nombre (milliers)  | 707  | 49                       | 91   | 109  |
| <b>Total money income (taxable/non-taxable) –<br/>Revenu total en espèces (imposable ou non)</b> |  |                          |  |  |
| Average – Moyenne  | 22,500   | 18300*                   | 33,000   | 32,600   |
| Median – Médiane   | 18,000   | 18300*                   | 32,000   | 31,900   |
| Standard Deviation – Écart-type  | 27,600   | 14200*                   | 12,800   | 17,180   |
| <b>After tax income – Revenu après impôt</b>   |  |                          |  |  |
| Average – Moyenne  | 18,600   | 16000*                   | 26,800   | 26,230   |
| Median – Médiane   | 16,100   | 17000*                   | 26,300   | 26,160   |
| Standard Deviation – Écart-type  | 18,600   | 12100*                   | 9,200  | 12,700   |

\* **Note:** Owner operator estimates have a c.v. of 22% and should be used with caution. See Data sources. - Other Trades and Labourers include Self-employed in manufacturing transport primary industries.

\* **Note:** Les estimations relatives aux camionneurs indépendants ont un coefficient de variation de 22% et doivent donc être interprétées avec prudence. Voir "Source de données". Les travailleurs d'autres métiers et la main-d'oeuvre non spécialisée comprennent les travailleurs indépendants de la fabrication, des transports et de l'industrie primaire.

**Source:** 1997 Survey of Labour and Income Dynamics.

**Source:** 1997 Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) de 1997.

<sup>7</sup> Total money income excludes capital gains and RRSP withdrawals.

<sup>8</sup> After-tax income is the total money income minus taxes payable.

<sup>9</sup> A coefficient of variation is an indicator of the magnitude of sampling variability or reliability associated with an estimate. In general, the higher the CV for a given estimate, the higher the degree of sampling variability and lower level of reliability. See Appendix – Survey of Labour and Income Dynamics Design and Data Quality.

<sup>7</sup> Le revenu total en espèces ne comprend ni les gains en capital ni les retraits de REER.

<sup>8</sup> Le revenu après impôt est le revenu total en espèces, moins l'impôt payable.

<sup>9</sup> Le coefficient de variation indique le degré de fiabilité ou de variabilité d'échantillonnage qui est propre à une estimation. En général, plus il s'élève, plus la variabilité augmente et plus la fiabilité diminue. Voir l'annexe « Conception de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu et qualité des données ».

#### 4.1.4 Conclusion

The purpose of this study was to present a socio-economic profile of owner-operators and to illustrate the potential applications of surveys such as Statistics Canada's Survey of Labour and Income Dynamics and the Small for-hire Carriers and Owner-operator Survey. By utilizing data sources such as these, researchers and policy makers can enhance their understanding of the self-employed driver population, such as their incomes, work patterns and demographic characteristics. Although many drivers may become owner-operators to gain independence, the analysis confirmed that they work longer hours to meet fixed and variable costs, in return for lower after-tax earnings and a greater likelihood of high work-life stress. The analysis also found that the odds of self-employment among truckers were highest among drivers over 40 years of age with no post-secondary training.

#### 4.1.5 Data sources and definitions

The data analyzed in this study were derived from 1998 monthly Labour Force Survey estimates, the 1997 annual Small For-hire Carriers and Owner-operator Survey and the 1997 Survey of Labour and Income Dynamics. Unless otherwise noted, the occupation considered here is truck driver (code H711), defined in accordance with the 1991 Standard Occupational Classification (SOC 1991), which excludes delivery drivers, fire-fighters, snowplows, road oilers, waste and public works maintenance equipment operators. The advantage of the 1991 SOC is its representative coverage of the job characteristics of truck drivers in the trucking industry. Persons employed in this occupation are primarily concerned with operating trucks to transport goods and materials over urban, interurban, provincial or international routes.

#### Quarterly Motor Carriers of Freight and Small For-hire and Owner-operators Survey

Statistics Canada's Quarterly Motor Carriers of Freight Survey sampled between 713 and 756 companies during each quarter of 1998 with \$1 million or more in annual operating revenues, representing approximately 2,300 companies. Smaller companies are covered in the 1997 reference year survey of Small For-hire Carriers and Owner-operators, which collected operating and financial data from 7,745 companies with annual revenues between \$30 thousand and \$1 million across all provinces and territories (excluding couriers and messengers). The financial data from the survey of Small For-hire Carriers and Owner-operators was compiled from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms' tax files. Other types of data (such as activity, area of operation, employment, equipment, fuel and distance) were collected through a computer-assisted telephone interview (CATI).

#### 4.1.4 Conclusion

Dans cette étude, nous avons voulu présenter le profil socio-économique des camionneurs indépendants et illustrer les applications possibles d'enquêtes de Statistique Canada comme l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) et de l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC). En exploitant des sources de données comme celles-là, les chercheurs et les décideurs pourront mieux comprendre le groupe des camionneurs indépendants avec leurs revenus et leurs caractéristiques professionnelles et démographiques. Bien qu'un grand nombre de camionneurs puissent s'établir à leur compte pour acquérir leur indépendance, l'analyse confirme qu'ils font de plus longues heures pour acquitter leurs frais fixes et variables, que leur revenu après impôt est moindre et qu'ils risquent davantage de subir beaucoup de stress au travail. Elle indique en outre que le travail indépendant est le plus probable chez les camionneurs âgés de plus de 40 ans et n'ayant pas terminé leurs études secondaires.

#### 4.1.5 Sources de données

Les données analysées dans cette étude sont tirées des estimations de l'Enquête mensuelle sur la population active (1998), de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (1997) et de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (1997). Sauf avis contraire, la profession en cause est celle des camionneurs (code H711), qui est définie d'après la Classification type des professions (CTP 1991) et où sont exclus les livreurs, les pompiers, les conducteurs de chasse-neige et de répanduses (de bitume sur les chaussées) et les opérateurs de matériel d'enlèvement d'ordures et d'entretien des services de travaux publics. L'avantage avec la CTP 1991 est qu'elle permet une observation représentative des caractéristiques professionnelles des camionneurs. Les travailleurs de cette catégorie conduisent principalement des véhicules de transport urbain, interurbain, provincial ou international de marchandises.

#### Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises et l'enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants

Dans l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de Statistique Canada, on a échantillonné, chaque trimestre de 1998, de 713 à 756 entreprises (représentant environ 2 300 entreprises) ayant eu un million et plus en recettes annuelles d'exploitation. Toutes ces entreprises sont appréhendées pour l'année de référence 1997 dans l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC), où on a recueilli des données sur les finances et l'exploitation de 7 745 entreprises de toutes les provinces et les territoires (sans les services de messageries) dont les recettes annuelles se situaient entre des valeurs limites de 30 000 \$ et 1 000 000 \$. Les données financières de l'enquête CACC sont assemblées à partir d'un échantillon de feuillets T1 d'entreprises non constituées en société et de feuillets T2 d'entreprises constituées (Revenu Canada). On a obtenu d'autres types de données (sur l'activité, la région d'exploitation, l'emploi, le matériel, les carburants et les distances) par interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO).

## Survey of Labour and Income Dynamics Design and Data Quality

The Survey of Labour and Income Dynamics (SLID) is a longitudinal household survey designed to detail labour market activity and income information for both self-employed and wage earning employees over time. Individuals selected for the survey are interviewed once or twice per year for six years to collect information about their labour market experiences, income and family circumstances. The target population for SLID is all persons living in Canada, excluding people in the Yukon, Nunavut, Northwest Territories, residents of institutions, persons living on Reserves, and full-time members of the Canadian Armed Forces living in barracks. Based on a sample of 15,000 households (or 36,000 individuals aged 16 and over) drawn from the LFS, a number of SLID variables and output including hours worked are known to be consistent with the results from the LFS (Bartman and Garneau, 1998).

Although SLID is designed for longitudinal studies, it offers a broad range of labour and income variables that can be used in cross-sectional or annual studies. The data on truck drivers analyzed in this study are based upon a 1997 sample of 740 drivers, consisting of 118 self-employed truck drivers, 291 truck drivers employed in for-hire trucking (North American Industrial Classification – 484) and 331 wage earning drivers employed outside of for-hire trucking. Given that SLID is a sample survey covering many occupations, industries and themes, the *coefficient of variation* is a useful indicator of the magnitude of sampling variability or reliability associated with SLID estimates. The coefficient of variation is a ratio computed as the standard error of a sample estimate expressed as a percentage of the estimate itself. A coefficient of variation or a “CV” is largely a product of factors such as the total survey sample size, sub-population characteristics, level of non-response, sampling designs, level of geography and whether an estimate is a simple population count or percentage, difference or ratio of population sub-groups. In general, the higher the CV for a given estimate, the higher the degree of sampling variability and lower level of reliability. The 1997 SLID Micro-data Users Guide specifies two acceptable ranges or standards of coefficient of variation: 0.0 to 16.5% and 16.6 to 25.5% (see Table 5). All estimates of for-hire and private company drivers (paid workers) detailed in this study have a CV of 16.5% or lower. However, certain estimates for the self-employed are prone to higher levels of sampling variability, up to 22.2% in the case of estimates based on the population count for owner-operators (49,000). All estimates with over 16.6% CV are footnoted in this paper.

### Labour Force Survey

Much of the employed/self-employed hours of work and employed driver earnings (excluding self-employed) estimates detailed in this study are based on data from Statistics Canada's Labour Force Survey (LFS). The LFS 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

## Conception de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu et qualité des données

L'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) est une enquête-ménages longitudinale visant à renseigner sur l'activité et le revenu dans le temps aussi bien des travailleurs indépendants que de la main-d'œuvre salariée. On interviewe une ou deux fois par an, et ce, pendant six ans, les gens échantillonnés pour connaître leurs antécédents sur le marché du travail, leurs revenus et leurs circonstances familiales. La population cible EDTR comprend tous les gens qui résident au Canada à l'exclusion des habitants du Yukon, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest, des pensionnaires d'établissements, des gens qui vivent dans les réserves et des membres à plein temps des Forces armées canadiennes qui sont logés en casernement. D'après un échantillon de 15 000 ménages (ou de 36 000 particuliers de 16 ans et plus) tiré de l'EPA, on sait qu'un certain nombre de variables et de données EDTR, dont celles des heures travaillées, concordent avec les résultats de l'EPA (Bartman et Garneau, 1998).

Si l'EDTR est conçue pour des études longitudinales, elle offre un large éventail de variables du travail et du revenu pouvant servir à des études transversales ou annuelles. Les données sur les camionneurs qui sont analysées aux fins de la présente étude sont fondées sur un échantillon de 740 camionneurs en 1997 (118 camionneurs indépendants, 291 camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui (code 484 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord) et 331 camionneurs salariés d'autres transporteurs). Comme l'EDTR est une enquête par sondage qui porte sur un grand nombre de professions, d'industries et de thèmes, le coefficient de variation est un indicateur utile du degré de fiabilité ou de variabilité d'échantillonnage propre aux estimations qui en émanent. Ce coefficient est un rapport calculé comme l'erreur-type d'une estimation d'échantillonnage et exprimé en proportion de l'estimation même. Il est déterminé par des facteurs comme la taille globale de l'échantillon, les caractéristiques des sous-populations, le niveau de non-réponse, le plan d'échantillonnage, la finesse de description géographique et le fait qu'une estimation soit un simple chiffre de dénombrement ou un pourcentage, une différence ou un rapport caractéristique de sous-populations. En général, plus le coefficient de variation s'élève, plus la variabilité augmente et plus la fiabilité diminue. Le Guide de l'utilisateur des microdonnées de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu de 1997 indique deux normes ou fourchettes acceptables pour ce coefficient, à savoir les intervalles 0,0%-16,5% et 16,6%-25,5% (voir le tableau 5). Pour toutes les estimations que présente cette étude dans le cas des camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui ou propre compte, le coefficient est de 16,5% ou moins. Toutefois, certaines estimations relatives aux camionneurs indépendants peuvent être entachées d'une plus grande variabilité d'échantillonnage (jusqu'à 22,2% dans le cas des estimations fondées sur les chiffres de dénombrement des propriétaires-exploitants (49 000)). Il y a une note en bas de page pour toutes les estimations dont le coefficient de variation dépasse 16,6%.

### Enquête sur la population active

Le gros des données sur les heures de travail des camionneurs salariés et indépendants et sur les gains des camionneurs salariés que livre cette étude est fondé sur les résultats de l'Enquête sur la population active (EPA) de Statistique Canada. Il s'agit d'une enquête-ménages mensuelle réalisée auprès d'un échantillon approximatif de 53 000 ménages, lequel est représentatif de la population civile de 15 ans et plus hors établissement dans les dix provinces. Sont exclus les habitants

**Table 5**  
**Indicators of Sampling Variability, SLID 1997**

**Tableau 5**  
**Indicateurs de la variabilité d'échantillonnage, EDTR 1997**

| Approximate coefficient of variation (%)  | Restriction on use  |
|---|---|
| Coefficient de variation approximatif (%) | Restriction d'utilisation   |
| 0.0 – 16.5                                | Estimates can be considered for general unrestricted release.<br>Les estimations peuvent faire l'objet d'une diffusion générale sans restriction  |
| 16.6 – 25.0                               | Estimates can be considered for general unrestricted release but should be accompanied by a warning cautioning users of the high sampling variability associated with the estimates.<br>Les estimations peuvent faire l'objet d'une diffusion générale sans restriction, mais avec une mise en garde de l'utilisateur au sujet de la haute variabilité d'échantillonnage qui caractérise les chiffres estimatifs.   |
| 25.1 – 33.3                               | Estimates can be considered for general unrestricted release only when exact coefficients of variations have been calculated and are found to be acceptable. Otherwise, such estimates should not be used or released.<br>Les estimations peuvent faire l'objet d'une diffusion générale sans restriction seulement lorsqu'on a calculé des coefficients de variation en toute précision et qu'on les a jugés acceptables. Dans tout autre cas, on ne devrait ni exploiter ni diffuser les chiffres estimatifs. |
| 33.4 or greater –<br>33,4 et plus         | Estimates should not be used or released under any circumstances.<br>Les estimations ne doivent être ni utilisées ni diffusées, quelles que soient les circonstances.   |

Territories and Nunavut, as well as persons living on Indian reserves, full-time members of the Canadian Armed Forces and inmates of institutions. The estimates of the entire truck driver population are based primarily on LFS data collected from an average of 1,100 respondents during each month of 1998 representing 230,000 drivers. About 630 of these respondents were truck drivers working in NAICS industry 484 – Truck Transportation - for-hire trucking.

du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, les gens qui vivent dans des réserves indiennes, les membres à plein temps des Forces armées canadiennes et les pensionnaires d'établissements. Les estimations de toute la population de camionneurs sont principalement tirées des données recueillies, chaque mois de 1998, auprès d'une moyenne de 1 100 enquêtés représentant 230 000 camionneurs. Environ 630 de ces enquêtés étaient des camionneurs de l'industrie portant le code SCIAN 484, celle du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

## References

Bartman, I, and G. Garneau. (1998) *Comparison of hours worked on the Survey of Labour and Income Dynamics and the Labour Force Survey*. Survey of Labour and Income Dynamics Research Papers Series. Catalogue no. 98-16. October 1998.

Bess, I. (1999) "Work patterns of truck drivers" *Perspectives on Labour and Income*. (Statistics Canada, Catalogue 75-001E) 2, (Winter 1999): 14-19.

Binkley, A. (1998) "How many hours truckers should be allowed to drive is shaping up to be the hottest regulatory issue of 1999" *Today's Trucking*. December 1998: 34-37.

Corsi, T. and P. Fanfara (1988) "Driver management policies and motor carrier safety", in *The Logistics and Transportation Review*. Volume 24. Issue no. 2: 153164

CTHRC (1997) *Canadian Trucking Industry Human Resource Challenges and Opportunities – Sector Study Update*. Prepared by Trimension Group for Canadian Trucking Human Resources Council.

## Bibliographie

Bartman, I, and G. Garneau. (1998) *Comparison of hours worked on the Survey of Labour and Income Dynamics and the Labour Force Survey*. Survey of Labour and Income Dynamics Research Papers Series. Catalogue n° 98-16. October 1998.

Bess, I. (1999) « Work patterns of truck drivers » *Perspectives on Labour and Income*. (Statistics Canada, Catalogue 75-001E) 2, (Winter 1999) : 14-19.

Binkley, A. (1998) « How many hours truckers should be allowed to drive is shaping up to be the hottest regulatory issue of 1999 » *Today's Trucking*. December 1998 : 34-37.

Corsi, T. and P. Fanfara (1988) « Driver management policies and motor carrier safety », in *The Logistics and Transportation Review*. Volume 24. Issue n° 2 : 153-164

CTHRC (1997) *Canadian Trucking Industry Human Resource Challenges and Opportunities – Sector Study Update*. Prepared by Trimension Group for Canadian Trucking Human Resources Council.

HRDC (1990) *Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities*. Prepared by Price Waterhouse for Human Resources Development Canada.

Johnson, J. "U.S., Canada try to uncork border." *Transport Topics* (May 31, 1999): 3.

Mathieson, A. "Owner-operators in Canada: Who are these guys?", in *Proceedings of Canadian Transportation Research Forum*. 1993.

McKeown, L. and W. Rea (1996) "Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994" *Trucking in Canada, 1994*. Statistics Canada. 53-222-XPB. Minister of Industry 1998.

Simpson, W. and R. Sproule (1998) *Econometric Analysis of Canadian self-employment using SLID*. Survey of Labour and Income Dynamics Research Papers Series. Catalogue no. 98-16. November 1998.

Smyrlis, L. (1999) "Diesel prices pushing higher", in *Truck News*. September 1999. Volume 19, Issue 9: 1

Statistics Canada (1997) *Survey of Labour and Income Dynamic Microdata User's Guide*. Wave 2. 1994. 75M0001GPE.

HRDC (1990) *Canadian Trucking Industry : Human Resource Challenges and Opportunities*. Prepared by Price Waterhouse for Human Resources Development Canada.

Johnson, J. « U.S., Canada try to uncork border. » *Transport Topics* (May 31, 1999) : 3.

Mathieson, A. « Owner-operators in Canada : Who are these guys? », in *Proceedings of Canadian Transportation Research Forum*. 1993.

McKeown, L. and W. Rea (1996) « Wheels of Change : Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994 » *Trucking in Canada, 1994*. Statistics Canada. 53-222-XPB. Minister of Industry 1998.

Simpson, W. and R. Sproule (1998) *Econometric Analysis of Canadian self-employment using SLID*. Survey of Labour and Income Dynamics Research Papers Series. Catalogue n° 98-16. November 1998.

Smyrlis, L. (1999) « Diesel prices pushing higher », in *Truck News*. September 1999. Volume 19, Issue 9 : 1

Statistics Canada (1997) *Survey of Labour and Income Dynamic Microdata User's Guide*. Wave 2. 1994. 75M0001GPE.

**ELECTRONIC PUBLICATIONS AVAILABLE AT** | **PUBLICATIONS ÉLECTRONIQUES DISPONIBLES À**  
**[www.statcan.ca](http://www.statcan.ca)**



## Chapter 5 Survey Methodology and Data Quality

## Chapitre 5 Méthodologie d'enquête et qualité des données

### 5.1 Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 5.2 and 5.3 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 5.4, the quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

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

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

### 5.2 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*

#### 1999 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

### 5.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 5.2 et 5.3 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 5.4 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 liés à la méthodologie sont fréquemment utilisés (population cible, population observée, base de sondage, stratification, poids d'échantillonnage, imputation, etc.). Leurs définitions se trouvent dans le Glossaire situé à la fin du présent document.

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

### 5.2 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 1999

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

basis. Since 1997, the survey population is updated each quarter to reflect the most up-to-date information on the CFDB.

### 1999 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of all companies on the CFDB at the end of 1999 classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. This population was slightly more up-to-date than the QMCF fourth quarter survey population.

## C. Sample Design

### 1999 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population for the first quarter of 1999. 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 has been 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 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 5.4, was used as the measure of precision. All carriers in Newfoundland and Prince Edward Island, as well as in Yukon, Nunavut and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of in-scope carriers in these provinces/territories.

The first quarter sample for 1999 consisted of 813 carriers representing a survey population of 2,835 carriers. Table 5.1 presents the survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity. The sample size is presented in parentheses beside the population size. Note that the estimated number of carriers in the population is generally smaller than the survey population, due to out-of-business or out-of-scope units identified during collection that were included in error on the survey frame.

For each of the second, third and fourth quarters of 1999, 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

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 1999 Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant dans la BDRC à la fin de 1999, 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 observée au quatrième trimestre de l'ETTRM.

## C. Plan d'échantillonnage

### ETTRM 1999

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 1999. Cet échantillon a par la suite été mis à jour tous les trimestres, afin de demeurer représentatif de la population observée. Chaque composante du secteur d'activité ainsi que chaque province et territoire étaient représentés dans l'échantillon.

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

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de plus grande taille de chaque combinaison province et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Les transporteurs des autres strates étaient échantillonnés selon une certaine probabilité d'après un plan d'échantillonnage aléatoire simple. Ce plan a pour effet de donner à toutes les unités d'une même strate la même chance d'être sélectionnées. Le nombre de transporteurs choisis dans chaque strate fut tel que la taille totale de l'échantillon est minimisée sous la contrainte de niveaux de précision fixés pour l'estimation des recettes d'exploitation pour chaque province et pour chaque genre d'activité. Le coefficient de variation, décrit à la section 5.4, servait de mesure de précision. Tous les transporteurs de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que du Yukon, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest étaient dans l'échantillon avec certitude en raison du petit nombre de transporteurs compris dans le champ de l'enquête dans ces provinces et territoires.

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 1999 comprend 813 transporteurs représentant une population observée de 2 835 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région de domicile et genre d'activité sont présentées dans le tableau 5.1. 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 1999, 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

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.

### 1999 Q5 Annual Supplement

The 1999 Q5 survey sample was the fourth quarter 1999 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 5.2 presents the total survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity.

## D. Data Collection and Processing

### 1999 QMCF

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

### 1999 Q5 Annual Supplement

For the 1999 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 2000. The carriers were asked to report data for the 1999 calendar year, January 1, 1999 to December 31, 1999. If they could not provide for this period – the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending between April 1<sup>st</sup> 1999 and March 31, 2000. The processing methods were similar to those used for the 1999 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.

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 1999 Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 1999 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 1999, 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 5.2 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 1999

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 vérifiées afin qu'il n'y avait pas d'erreurs ou d'incohérences. Des données incohérentes, douteuses ou manquantes étaient vérifiées avec le répondant afin de les corriger ou d'y apporter une explication. Les données qui demeurent malgré tout manquantes ou erronées étaient remplacées (imputées) par des données cohérentes par le Système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada. L'imputation se fait à partir de différentes règles qui reposent sur le type de transporteur et le type de données à imputer. Ainsi, les données peuvent être imputées à partir de dossiers de données historiques provenant des enquêtes ETTRM et T5, ou au moyen de données représentatives d'un autre transporteur. Les données étaient ensuite vérifiées par des spécialistes.

### T5 1999 Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 1999, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 2000. Les transporteurs ont été invités à déclarer des données pour l'année civile, soit du 1<sup>er</sup> janvier 1999 au 31 décembre 1999. S'ils ne pouvaient fournir des données pour cette période alors les transporteurs ont été invités à déclarer des données portant sur le cycle comptable de 12 mois se terminant entre le 1<sup>er</sup> avril 1999 et le 31 mars 2000. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 1999.

## 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 marchandises générales en Ontario) étaient additionnées pour obtenir les estimations. Cette même méthode a été utilisée pour produire les estimations de l'enquête T5.

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.

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

**A. Survey Objective**

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

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

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

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

**B. Populations**

**Target Population**

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

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.

**5.3 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.

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

**B. Populations**

**Population cible**

La population cible comprend toutes les expéditions interurbaines (expédition sur une distance de plus de 24 kilomètres) transportées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui effectuent principalement des expéditions sur de longues distances et dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus. La définition de longues distances est conforme au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

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

### Survey Population

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

### C. Sample Design

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

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province/type of activity combination were included in the sample with certainty for all four quarters of the year. Carriers in the smallest size strata that contain a small number of carriers were also sampled with certainty. The remaining smallest size strata were randomly divided into four equal parts. Each part represents the sample for one of the four quarters. For strata with fewer than eight carriers, some carriers may be included in the sample for more than one quarter. This sample design minimizes the sample overlap among quarters. Each quarterly sample can be seen as a simple random sample of the full population, i.e. every carrier within the same stratum has an equal chance of being included in the sample for a given quarter.

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

The survey population size and the sample size for the 1999 survey by region of domicile are shown in tables 5.3 and 5.4 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

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 plus de 24 kilomètres effectuées par ces transporteurs.

### C. Plan d'échantillonnage

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

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de grande taille de chaque combinaison province et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Dans les strates des transporteurs de plus petite taille où il y a peu d'unités, les transporteurs sont également échantillonnés avec certitude pour chacun des trimestres. Les autres strates de transporteurs de plus petite taille sont divisées au hasard en quatre parties égales. Chaque partie représente l'échantillon pour un des quatre trimestres. Pour les strates ayant moins de huit transporteurs, certains transporteurs peuvent être inclus dans l'échantillon pour plus d'un trimestre. Ce plan d'échantillonnage minimise le chevauchement des échantillons d'un trimestre à l'autre. Chaque échantillon trimestriel peut être vu comme un échantillon aléatoire simple de toute la population, c.-à-d. chaque transporteur dans une même strate a une chance égale d'être sélectionné dans l'échantillon pour un trimestre donné.

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

Les tableaux 5.3 et 5.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1999 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

takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed.

## E. Estimation

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

### *Notes for Historical 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 (more than 24 kms).
- The survey frame prior to 1996 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers. The switch to the use of the CFDB as the frame source in 1996 resulted in an increase in the size of the survey population due to the addition of carriers missing on the frame used in 1995 and before.
- Prior to 1987, the survey covered only the domestic shipments of Canada-based carriers (In 1987 the survey was expanded to cover the international shipments of these carriers).

## 5.4 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.

d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées.

## E. Estimation

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

### *Note concernant les comparaisons des données dans le temps*

- Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la population 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 (plus de 24 kilomètres).
- La base de sondage avant 1996 était sous la responsabilité de la Division des Transports et était mise à jour annuellement à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux. L'utilisation de la BDRC en tant que source pour la base de sondage à partir de 1996 a eu comme conséquence d'accroître la taille de la population observée suite à l'addition de transporteurs qui n'apparaissaient pas sur la base de sondage employée en 1995 et au cours des années précédentes.
- Avant 1987, cette enquête portait sur trafic intérieur des transporteurs domiciliés au Canada (En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les expéditions internationales des transporteurs domiciliés au Canada).

## 5.4 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.

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.

## B. Non-sampling Errors

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

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

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

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

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.

## B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

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

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

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

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

## I. Coverage Errors

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

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

- 1) Errors in the classification variables (industry or revenue) on the survey frame may result in either under or over coverage of the trucking industry.
- 2) Due to the period of time that is necessary to update the survey frame, some of the companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1999 were not included on the 1999 Q5 survey frame. For the same reason, some of the companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in the preceding months were not included on the 1999 QMCF survey frame for one or more quarters.
- 3) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1998, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1999 do not appear on the survey frame of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey. Therefore, they were excluded from the survey population.

## II. Response Errors

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

## III. Non-response Errors

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

## IV. Processing Errors

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

## I. Erreurs de couverture

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

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

- 1) Des erreurs dans les variables de classification (genre d'activité ou revenu) présentes dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) En raison de la période de temps requise pour mettre à jour la base de sondage, certaines compagnies ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 1999 n'apparaissaient pas sur la base de sondage de l'enquête T5 de 1999. Pour la même raison, certaines compagnies ayant commencé leurs activités (ou ayant eu des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) au cours des mois précédents pouvaient ne pas apparaître sur la base de sondage pour un ou plusieurs trimestres de l'enquête ETTRM de 1999.
- 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 1998 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 1999 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).

## II. Erreurs de réponse

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

## III. Erreurs de non-réponse

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

## IV. Erreurs de traitement

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

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 5.5 to 5.7. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

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

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

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 5.5 à 5.7. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions \$ soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

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

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

**Table 5.1**  
**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, First Quarter 1999 - Survey Population and Sample Size<sup>1</sup> by Region and Type of Activity**

**Tableau 5.1**  
**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 1999 - Taille de la population observée et de l'échantillon<sup>1</sup> selon la région et le genre d'activité**

| Region – Région   | Type of Activity – Genre d'activité       |   |                          |                 | Total             |
|---|---|---|--------------------------|-----------------|-------------------|
|   | General Freight<br>Marchandises générales | Household Goods Movers<br>Articles ménagers | Bulk<br>Produits en vrac | Other<br>Autre  |                   |
| Atlantic – Atlantique   | 73(48) <sup>1</sup>                       | 14(14)                                      | 29(27)                   | 83(47)          | 199(136)          |
| Québec  | 324(76)                                   | 30(12)                                      | 105(25)                  | 184(31)         | 643(144)          |
| Ontario   | 506(111)                                  | 94(21)                                      | 166(30)                  | 163(28)         | 929(190)          |
| Prairies  | 250(85)                                   | 31(24)                                      | 221(72)                  | 195(57)         | 697(238)          |
| British Columbia and Territories –<br>Colombie-Britannique et les territoires | 127(39)                                   | 33(13)                                      | 55(19)                   | 152(34)         | 367(105)          |
| <b>Total</b>  | <b>1,280(359)</b>                         | <b>202(84)</b>                              | <b>576(173)</b>          | <b>777(197)</b> | <b>2,835(813)</b> |

<sup>1</sup> Data in parentheses show sample size. – Les données entre parenthèses représentent la taille de l'échantillon.

**Table 5.2**  
**1999 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement (Q5) - Survey Population and Sample Size<sup>1</sup> by Region and Type of Activity**

**Tableau 5.2**  
**Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1999 - Taille de la population observée et de l'échantillon<sup>1</sup> selon la région et le genre d'activité**

| Region – Région   | Type of Activity – Genre d'activité       |   |                          |                 | Total            |
|---|---|---|--------------------------|-----------------|------------------|
|   | General Freight<br>Marchandises générales | Household Goods Movers<br>Articles ménagers | Bulk<br>Produits en vrac | Other<br>Autre  |                  |
| Atlantic – Atlantique   | 84(54) <sup>1</sup>                       | 16(16)                                      | 25(24)                   | 89(53)          | 214(147)         |
| Québec  | 357(76)                                   | 35(13)                                      | 123(27)                  | 192(33)         | 707(149)         |
| Ontario   | 624(127)                                  | 92(21)                                      | 178(31)                  | 186(30)         | 1080(209)        |
| Prairies  | 290(103)                                  | 33(26)                                      | 234(74)                  | 200(61)         | 757(264)         |
| British Columbia and Territories –<br>Colombie-Britannique et les territoires | 144(41)                                   | 30(13)                                      | 58(19)                   | 179(36)         | 411(109)         |
| <b>Total</b>  | <b>1499(401)</b>                          | <b>206(89)</b>                              | <b>618(175)</b>          | <b>846(213)</b> | <b>3169(878)</b> |

<sup>1</sup> Data in parentheses show sample size. – Les données entre parenthèses représentent la taille de l'échantillon.

Table 5.3

For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1999 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile

| Region of Domicile<br>Région de domicile        | Number of Carriers in<br>the Survey Population<br><br>Nombre de transporteurs<br>dans la population observée | Number of Carriers Selected          |                    |                    |                    |
|---|--|--------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|   |  | Nombre de transporteurs sélectionnés |                    |                    |                    |
|   |  | QTR.1<br><br>TRI.1                   | QTR.2<br><br>TRI.2 | QTR.3<br><br>TRI.3 | QTR.4<br><br>TRI.4 |
| Atlantic – Atlantique                           | 138  | 35                                   | 37                 | 36                 | 35                 |
| Québec  | 413  | 103                                  | 102                | 100                | 103                |
| Ontario   | 550  | 170                                  | 163                | 161                | 162                |
| Prairies  | 415  | 105                                  | 111                | 110                | 99                 |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 178  | 48                                   | 54                 | 54                 | 46                 |
| <b>Canada</b>                                   | <b>1,694</b>   | <b>461</b>                           | <b>467</b>         | <b>461</b>         | <b>445</b>         |

Tableau 5.3

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1999 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile

Table 5.4

For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1999 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile

| Region of Domicile<br>Région de domicile        | 1st Quarter – 1er trimestre                             |   | 2nd Quarter – 2ième trimestre                           |   |
|---|---|---|---|---|
|   | Estimated Number<br>of Shipments in<br>the Population   | Number of<br>Shipments in<br>the Sample       | Estimated Number<br>of Shipments in<br>the Population   | Number of<br>Shipments in<br>the Sample       |
|   | Nombre estimatif<br>d'expéditions<br>dans la population | Nombre<br>d'expéditions<br>dans l'échantillon | Nombre estimatif<br>d'expéditions<br>dans la population | Nombre<br>d'expéditions<br>dans l'échantillon |
| Atlantic – Atlantique                           | 1,309,695   | 15,981  | 1,272,630   | 16,354  |
| Québec  | 1,208,534   | 12,749  | 1,314,649   | 14,268  |
| Ontario   | 3,631,328   | 43,885  | 4,006,905   | 44,134  |
| Prairies  | 1,675,943   | 34,528  | 1,852,942   | 36,753  |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 471,074   | 5,772   | 592,277   | 5,874   |
| <b>Canada</b>                                   | <b>8,296,574</b>  | <b>112,915</b>                                | <b>9,039,403</b>  | <b>117,383</b>                                |
|   | 3rd Quarter – 3ième trimestre                           |   | 4th Quarter – 4ième trimestre                           |   |
| Atlantic – Atlantique                           | 1,144,462   | 15,806  | 1,221,541   | 15,782  |
| Québec  | 1,213,311   | 13,908  | 1,206,241   | 12,678  |
| Ontario   | 3,943,723   | 47,439  | 3,899,083   | 44,936  |
| Prairies  | 2,060,888   | 37,941  | 2,076,350   | 34,372  |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 435,860   | 5,753   | 406,041   | 4,939   |
| <b>Canada</b>                                   | <b>8,798,244</b>  | <b>120,847</b>                                | <b>8,809,256</b>  | <b>112,707</b>                                |

Tableau 5.4

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1999 – Nombre estimatif d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile

**Table 5.5**  
**1999 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -**  
**Quality Measures by Region and by Type of Activity**

**Tableau 5.5**  
**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de**  
**marchandises, 1999 - Mesures de qualité selon la région**  
**et selon le genre d'activité**

|  | 1st Quarter – 1er trimestre   |                           |     | 2nd Quarter – 2ième trimestre |                           |     |
|--|-------------------------------|---------------------------|-----|-------------------------------|---------------------------|-----|
|  | Response Rate                 | Relative Imputation Rate  | CV  | Response Rate                 | Relative Imputation Rate  | CV  |
|  | Taux de réponse               | Taux d'imputation relatif |     | Taux de réponse               | Taux d'imputation relatif |     |
| <b>%</b>   |                               |                           |     |                               |                           |     |
| <b>Region – Région</b>   |                               |                           |     |                               |                           |     |
| Atlantic – Atlantique  | 43.4                          |                           |     | 41.4                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 62.2                      | 1.3 |                               | 25.6                      | 1.6 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 62.8                      | 1.3 |                               | 24.5                      | 1.6 |
| Québec   | 70.7                          |                           |     | 73.9                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 29.2                      | 5.7 |                               | 31.4                      | 5.6 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 30.1                      | 6.1 |                               | 32.7                      | 5.7 |
| Ontario  | 61.5                          |                           |     | 57.1                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 35.7                      | 3.1 |                               | 38.0                      | 3.6 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 37.9                      | 3.0 |                               | 40.0                      | 3.7 |
| Prairies   | 48.8                          |                           |     | 46.3                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 48.2                      | 2.7 |                               | 37.1                      | 3.0 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 51.0                      | 2.7 |                               | 37.0                      | 3.1 |
| British Columbia and Territories –<br>Colombie-Britannique et les territoires  | 43.9                          |                           |     | 41.2                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 48.5                      | 6.0 |                               | 55.1                      | 6.4 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 52.0                      | 5.9 |                               | 56.7                      | 6.4 |
| <b>Main Type of Activity – Principale activité</b>                             |                               |                           |     |                               |                           |     |
| General Freight – Marchandises générales                                       | 55.6                          |                           |     | 55.3                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 42.6                      | 2.4 |                               | 34.3                      | 2.4 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 43.8                      | 2.5 |                               | 35.6                      | 2.5 |
| Specialized Freight – Marchandises spécialisées                                | 53.3                          |                           |     | 50.1                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 37.8                      | 3.0 |                               | 42.2                      | 3.8 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 41.3                      | 2.7 |                               | 42.9                      | 3.8 |
| <b>Total</b>   | <b>54.3</b>                   |                           |     | <b>52.4</b>                   |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 40.8                      | 1.8 |                               | 37.2                      | 2.0 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 42.9                      | 1.8 |                               | 38.3                      | 2.1 |
|  | 3rd Quarter – 3ième trimestre |                           |     | 4th Quarter – 4ième trimestre |                           |     |
| <b>Region – Région</b>   |                               |                           |     |                               |                           |     |
| Atlantic – Atlantique  | 53.4                          |                           |     | 45.2                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 25.2                      | 2.1 |                               | 36.6                      | 1.8 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 26.2                      | 1.9 |                               | 36.9                      | 1.8 |
| Québec   | 75.4                          |                           |     | 67.9                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 27.8                      | 6.0 |                               | 33.1                      | 6.7 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 27.4                      | 6.0 |                               | 40.6                      | 6.9 |
| Ontario  | 60.0                          |                           |     | 50.6                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 40.8                      | 3.8 |                               | 48.9                      | 3.9 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 42.7                      | 3.9 |                               | 48.7                      | 4.0 |
| Prairies   | 53.3                          |                           |     | 52.4                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 37.2                      | 3.4 |                               | 41.7                      | 3.7 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 40.6                      | 3.6 |                               | 40.9                      | 3.7 |
| British Columbia and Territories –<br>Colombie-Britannique et les t erritoires | 37.9                          |                           |     | 42.1                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 60.0                      | 6.5 |                               | 57.9                      | 7.9 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 60.7                      | 6.4 |                               | 59.6                      | 7.8 |
| <b>Main Type of Activity – Principale activité</b>                             |                               |                           |     |                               |                           |     |
| General Freight – Marchandises générales                                       | 57.0                          |                           |     | 49.4                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 36.9                      | 2.7 |                               | 46.4                      | 3.0 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 38.7                      | 2.8 |                               | 48.0                      | 3.1 |
| Specialized Freight – Marchandises spécialisées                                | 56.7                          |                           |     | 54.8                          |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 39.8                      | 3.8 |                               | 40.4                      | 4.0 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 41.3                      | 3.9 |                               | 40.9                      | 3.9 |
| <b>Total</b>   | <b>56.8</b>                   |                           |     | <b>52.4</b>                   |                           |     |
| Revenues – Recettes  |                               | 38.1                      | 2.2 |                               | 44.2                      | 2.3 |
| Expenses – Dépenses  |                               | 39.7                      | 2.2 |                               | 45.4                      | 2.4 |

**Table 5.6**  
**1999 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement**  
**(Q5) – Quality Measures by Region, by Type of Activity and**  
**by Size**

**Tableau 5.6**  
**Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de**  
**marchandises (T5), 1999 – Mesures de qualité selon la région,**  
**selon le genre d'activité et selon la taille**

|  | Response<br>Rate   | Relative<br>Imputation Rate  | CV   |
|--|--------------------|------------------------------|------|
|  | Taux de<br>réponse | Taux d'imputation<br>relatif |      |
|  | %                  |                              |      |
| <b>Region – Région</b>   |                    |                              |      |
| Atlantic – Atlantique  | 37.4               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 31.3                         | 1.7  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 32.1                         | 1.8  |
| Québec   | 65.9               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 38.0                         | 7.6  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 38.7                         | 7.8  |
| Ontario  | 54.6               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 42.1                         | 3.6  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 42.4                         | 3.7  |
| Prairies   | 48.9               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 48.3                         | 4.0  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 53.3                         | 4.1  |
| British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et les territoires   | 37.1               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 55.7                         | 7.4  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 57.9                         | 7.4  |
| <b>Type of Activity – Genre d'activité</b>   |                    |                              |      |
| General Freight (Local) – Marchandises générales (local)   | 44.1               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 47.1                         | 9.4  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 47.0                         | 9.7  |
| General Freight (Long Distance) – Marchandises générales (longue distance)   | 54.7               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 43.1                         | 3.8  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 44.0                         | 3.8  |
| Specialized Freight (Local) – Marchandises spécialisées (local)  | 53.7               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 42.1                         | 9.2  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 50.0                         | 9.7  |
| Specialized Freight (Long Distance) – Marchandises spécialisées (longue distance)                                    | 50.7               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 38.5                         | 4.5  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 40.4                         | 4.5  |
| Household Goods Movers – Articles ménagers   | 37.3               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 67.5                         | 6.1  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 67.5                         | 5.9  |
| <b>Size (Based on Total Annual Operating Revenue) – Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)</b> |                    |                              |      |
| Less than \$2,000,000 – Moins de 2 000 000 \$  | 49.3               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 52.4                         | 7.8  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 55.6                         | 7.9  |
| \$2,000,000 to \$4,999,999 – 2 000 000 \$ à 4 999 999 \$   | 38.9               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 59.8                         | 8.1  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 60.4                         | 8.2  |
| \$5,000,000 to \$11,999,999 – 5 000 000 \$ à 11 999 999 \$   | 43.7               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 52.6                         | 9.3  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 55.8                         | 9.3  |
| \$12,000,000 and above (excluding Top Carriers) – 12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs)      | 60.2               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 42.0                         | 10.9 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 44.3                         | 11.0 |
| Top Carriers – Principaux transporteurs  | 78.8               |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 26.9                         | 0.0  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 27.4                         | 0.0  |
| <b>Total</b>   | <b>50.1</b>        |                              |      |
| Revenues – Recettes  |                    | 42.9                         | 2.4  |
| Expenses – Dépenses  |                    | 44.6                         | 2.4  |

**Table 5.7**  
**For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/Destination)**  
**1999 – Response Rates for the First Stage Sample**  
**(Carriers) by Region of Domicile**

**Tableau 5.7**  
**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et**  
**destination des marchandises), 1999 – Taux de réponse pour**  
**l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région**  
**de domicile**

| Region of Domicile<br>Région de domicile        | Response Rate – Taux de réponse |              |              |              |
|---|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|
|   | QTR1<br>TRI1                    | QTR2<br>TRI2 | QTR3<br>TRI3 | QTR4<br>TRI4 |
|   |                                 |              | %            |              |
| Atlantic – Atlantique                           | 88.6                            | 89.2         | 88.6         | 85.3         |
| Québec  | 94.6                            | 97.0         | 95.9         | 93.5         |
| Ontario   | 92.5                            | 89.0         | 91.3         | 91.5         |
| Prairies  | 96.9                            | 96.3         | 98.1         | 93.5         |
| B.C. and Territories – C.-B. et les territoires | 95.3                            | 93.2         | 89.8         | 95.0         |
| <b>Canada</b>                                   | <b>93.9</b>                     | <b>93.0</b>  | <b>93.5</b>  | <b>92.2</b>  |

## Glossary

---

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

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

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

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

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

**Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey, Q5 Annual Supplement).** Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 1999 and March 31, 2000.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Relative Imputation Rate.** The proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by the imputed data (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 to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of units in the population the unit represents.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Working Capital Ratio.** See current ratio.

## Glossaire

---

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

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

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

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

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

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

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

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

**Couverture de l'intérêt.** Nombre de fois qu'une compagnie serait en mesure de payer l'intérêt de sa dette auprès de ses 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 généralement les dépenses engagées suite aux activités de transport routier de marchandises. Elles excluent les dépenses diverses telles que les pertes de capital, les intérêts versés, etc.

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

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

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

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

**Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, supplément annuel T5).** Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 1999 et le 31 mars 2000.

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

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

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

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

**Marchandises générales.** Voir fret général.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**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.

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

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

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

**Taux d'imputation relatif.** La proportion 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Leverage****Levier financier**

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

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

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

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

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

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

**Solvency****Solvabilité**

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

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

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

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

## FOR FURTHER READING

Selected Publications  
from Statistics Canada

## LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

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

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

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

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

Available from the Transportation Division are...

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

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

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

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

John Ross, Chief  
Trucking and Vehicle Statistics  
Telephone: (613) 951-1922  
Facsimile: (613) 951-0579  
Internet: [john.ross@statcan.ca](mailto:john.ross@statcan.ca)

Yves Gauthier, Unit Head  
Trucking Freight Flows  
Telephone: (613) 951-0188  
Facsimile: (613) 951-0579  
Internet: [yves.gauthier@statcan.ca](mailto:yves.gauthier@statcan.ca)

Gilles Paré, Unit Head  
Trucking Financial and Operating Statistics  
Telephone: (613)951-2517  
Facsimile: (613) 951-0579  
Internet: [paregil@statcan.ca](mailto:paregil@statcan.ca)

Robert Larocque, Head  
Dissemination Unit  
Telephone: (613) 951-2486  
Facsimile: (613) 951-0009  
Internet: [laroque@statcan.ca](mailto:laroque@statcan.ca)

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

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

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

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

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

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

John Ross, Chef  
Statistiques des activités du camionnage et des véhicules  
Téléphone : (613) 951-1922  
Télécopieur : (613) 951-0579  
Internet : [john.ross@statcan.ca](mailto:john.ross@statcan.ca)

Yves Gauthier, Chef de sous-section  
Camionnage, flux des marchandises  
Téléphone : (613) 951-0188  
Télécopieur : (613) 951-0579  
Internet : [yves.gauthier@statcan.ca](mailto:yves.gauthier@statcan.ca)

Gilles Paré, Chef de sous-section  
Camionnage, données financières et d'exploitation  
Téléphone : (613) 951-2517  
Télécopieur : (613) 951-0579  
Internet : [paregil@statcan.ca](mailto:paregil@statcan.ca)

Robert Larocque, Chef  
Unité de la diffusion  
Téléphone : (613) 951-2486  
Télécopieur : (613) 951-0009  
Internet : [laroque@statcan.ca](mailto:laroque@statcan.ca)