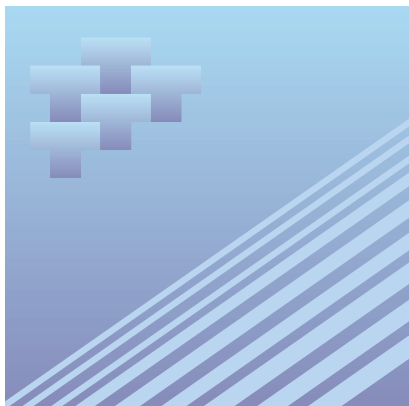




Trucking in Canada

2001



Le camionnage au Canada

2001



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

How to obtain more information

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

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

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

Ordering and subscription information

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

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

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

All prices exclude sales taxes.

The printed version can be ordered by

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

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

Standards of service to the public

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

Comment obtenir d'autres renseignements

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

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

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

Renseignements sur les commandes et les abonnements

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

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

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

Les prix ne comprennent pas les taxes de ventes.

La version imprimée peut être commandée par

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

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

Normes de service à la clientèle

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



Statistics Canada
Transportation Division
Trucking Section

Trucking in Canada

2001

Statistique Canada
Division des transports
Section du camionnage

Le camionnage au Canada

2001

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 2003

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.

May 2003

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

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2003

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.

Mai 2003

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

Périodicité : annuel

Ottawa

Note of appreciation

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

Note de reconnaissance

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

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

Signes conventionnels

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

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

Acknowledgements

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

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

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

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

Transportation Division – Division des transports

Ghislaine Comeau
Nathalie Larocque
Dorothée Woodward

Line Constantineau
Sonia St-Laurent

Lee Farmer
Nicole Truax

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

Louis-Jérôme Belleau

Dany Girard

Kevin Ringuette

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

Jean-François Bastien
François Gagnon
Adam Wronski

Jeannine Claveau
Jack Lothian

Windie Gagné
Jennifer Taylor

Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Ida Didomenico

Rosa Pizzuto

Milena Zelenbaba

Statistics Canada Regional Offices – Bureaux régionaux de Statistique Canada

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

Phillippe Levesque

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

Chantal Cléroux

Cory Lusk

Dominic Roy

Table of Contents Trucking in Canada

	Page
Highlights	9
Chapter 1 – Trucking in Canada	
The trucking industry in 2001	11
The Canadian economy and the transportation industry in 2001	11
The transportation industry and the role of trucking	12
Domestic Trucking Activity	13
Employment	13
About this publication	14
Chapter 2 – Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 2001	
Introduction	17
Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight	17
1.1 Domestic shipments outgrow international shipments	17
1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses	18
1.3 Performance changes in local versus long-distance freight carriers	20
1.4 Crossborder trucking revenues remained almost unchanged	21
1.5 Fuel expenses leveled off after sharp increases in 2000	22
Section 2 – Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 2001	31
2.1 Increased profitability	31
2.2 Short-term liquidity	31
2.3 Changes in Long-term liquidity	32
2.4 Financial leverage remains positive	33
2.5 Trends for owned and leased equipment	33
Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 2001	
For-hire Intercity Trucking Activity of Canada-based Carriers	41
Section 1 – Total Trucking Activity	41
Section 2 – Domestic Trucking Activity	42
Regional Overview	43
Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States	67
– International Trade	67

Table des matières Le camionnage au Canada

	Page
Faits saillants	9
Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
L'industrie du camionnage en 2001	11
L'économie du Canada et l'industrie du transport en 2001	11
L'industrie du transport et le rôle du camionnage	12
Activité intérieure de camionnage	13
Emploi	13
Au sujet de cette publication	14
Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2001	
Introduction	17
Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises	17
1.1 Les expéditions internes dépassent les expéditions internationales	17
1.2 L'activité économique se reflète dans les recettes et les dépenses d'exploitation désaisonnalisées	18
1.3 Fluctuation du rendement entre les transporteurs de marchandises locaux et de longues distances	20
1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier sont demeurées presque inchangées	21
1.5 Les dépenses en carburant se sont stabilisées après avoir connu des augmentations marquées en 2000	22
Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2001	31
2.1 Hausse de la rentabilité	31
2.2 Solvabilité à court terme	31
2.3 Variation de la solvabilité à long terme	32
2.4 L'effet de levier demeure positif	33
2.5 Tendances relatives au matériel possédé et loué	33
Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 2001	
Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui assuré par les compagnies de camionnage domiciliées au Canada	41
Partie 1 – Trafic total	41
Partie 2 – Trafic intérieur	42
Aperçu régional	43
Partie 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis	67
– Commerce international	67

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Chapter 4 – Special Study		Chapitre 4 – Études spéciales	
Trucking Adapts to New Market Rules		Le camionnage s'adapte aux nouvelles règles du marché	
A Profile of the Canadian For-hire Trucking Industry, 1996-2001	77	Profil du secteur canadien du transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 1996 à 2001	77
Introduction	78	Introduction	78
I Data Sources	78	I Sources de données	78
II The Role of Trucking in the Canadian economy ..	79	II Le rôle du transport routier de marchandises dans l'économie canadienne	79
III Industry and Carrier Performance Characteristics	83	III Caractéristiques du secteur et du rendement des transporteurs	83
Conclusion	92	Conclusion	92
Appendix	93	Annexe	93
Chapter 5 – Survey Methodology and Data Quality		Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	
Introduction	95	Introduction	95
Section 1 – Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2	95	Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) - chapitre 2	95
Section 2 – Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3	98	Partie 2 – Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3	98
Section 3 – Data Quality	101	Partie 3 – Qualité des données	101
Glossary	110	Glossaire	112
Definitions of Financial Ratios	115	Définitions des ratios financiers	115
Figures		Figures	
Chapter 1 – Trucking in Canada		Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
1.1 Annual Variation in GDP, 1997-2001	12	1.1 Variations annuelles en pourcentages du PIB, 1997-2001	12
1.2 Proportion of Employment According to Means of Transport, 2001	13	1.2 Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 2001	13
Chapter 2 – Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 2001		Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2001	
2.1 Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984 -2001	18	2.1 Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-2001	18
2.2 Quarterly Operating Ratios, Adjusted Series and Trend, All Carriers, 1993-2001	19	2.2 Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-2001	19
2.3 Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series, 1993 -2001	20	2.3 Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-2001	20
2.4 Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993 -2001	21	2.4 Tendances des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-2001	21
2.5 Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993 and 2001	22	2.5 La part des mouvements intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993 et 2001	22
2.6 Percent Distribution of Operating Expenses, All Carriers, 2001	23	2.6 Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, tous les transporteurs, 2001	23
2.7 Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) – Monthly 1993-2001	24	2.7 Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) – Mensuel 1993-2001	24
2.8 Profit Margins by Region	32	2.8 Marges bénéficiaires selon la région	32

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page
Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 2001	
3.1 Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional, by Region of Origin, 2001	44
3.2 Domestic Tonnage by Region of Origin, 1999-2001	45
3.3 Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking	67
3.4 Transborder activity has a significant impact on total trucking activity, 2001	68

Chapter 4 – Special Study – Trucking Adapts to New Market Rules	
4.1 Percentage change in GDP, Canada and the U.S.	80
4.2 Trucking industry and the Canadian economy, annual percent changes in the GDP, 1996-2001	80
4.3 Percentage change in several components of GDP	81
4.4 Interest and Exchange Rates	82
4.5 Size of Canadian Carriers, 1996-2001	84
4.6 Change in prices of diesel fuel and power units (1997=100), Canada, 1996-2001	85
4.7 Total operating revenue and expenses, Canada, 1996-2001	86
4.8 Average annual operating revenues and expenses, Canada, 1996-2001	86
4.9 Gross operating profit per carrier, Canada, 1996-2001	87
4.10 Operating ratios, Canada, 1996-2001	88
4.11 Proportion of equipment leased	89
4.12 Payments to owner operators as a % of operating expenses	90
4.13 Percentage change in shipments	91

Tables

Chapter 1 – Trucking in Canada

1 2001 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry	15
---	----

Chapter 2 – Section 1 – QMCF Survey, For-hire Carriers

2.1 Summary Statistics by Quarter, 2001 – Canada	25
2.2 Summary Statistics by Region, 2001	26
2.3 General and Specialized Freight by Quarter, 2001	28
2.4 For-hire carriers, revenues by type of movement by quarter, 2001	30

	Page
Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 2001	
3.1 Tonnage intérieur, intrarégional et interrégional, selon la région d'origine, 2001	44
3.2 Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1999-2001	45
3.3 Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier	67
3.4 Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 2001	68

Chapitre 4 – Études spéciales – Le camionnage s'adapte aux nouvelles règles du marché

4.1 Taux de variations du PIB, Canada et États-Unis	80
4.2 Secteur du transport routier et économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1996 à 2001	80
4.3 Taux de variation de plusieurs composantes du PIB	81
4.4 Taux d'intérêt et taux de change	82
4.5 Taille des transporteurs canadiens, 1996 à 2001	84
4.6 Variation des prix du carburant diesel et des unités motrices (1997=100), Canada, 1996 à 2001	85
4.7 Recettes et dépenses totales d'exploitation, Canada, 1996 à 2001	86
4.8 Recettes et dépenses d'exploitation annuelles moyennes, Canada, 1996 à 2001	86
4.9 Bénéfices bruts d'exploitation par transporteur, Canada, 1996 à 2001	87
4.10 Ratios d'exploitation, Canada, 1996 à 2001	88
4.11 Proportion du matériel loué	89
4.12 Paiements aux chauffeurs contractants en proportion des dépenses d'exploitation	90
4.13 Taux de variation des expéditions	91

Tableaux

Chapitre 1 – Le camionnage au Canada

1 Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2001	15
--	----

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

2.1 Statistiques sommaires selon le trimestre, 2001 – Canada	25
2.2 Sommaire statistique selon la région, 2001	26
2.3 Marchandises générales et spécialisées par trimestre, 2001	28
2.4 Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 2001	30

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page		
Chapter 2 – Section 2 – AMCF Survey, For-hire Carriers		Chapitre 2 – Section 2 – Enquête TRM sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui, 2000			
2.5	Summary of Financial Statistics, 1997-2001	34	2.5	Sommaire des statistiques financières, 1997-2001	34
2.6	Financial Statistics by Region, 2001	35	2.6	Statistiques financières par région, 2001	35
2.7	Summary Statistics by Type of Activity, 2001	36	2.7	Statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2001	36
2.8	Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 2001	37	2.8	Sommaire des statistiques financières, selon le camionnage local et sur de longues distances, 2001	37
2.9	Financial Statistics by Revenue Size, 2001	39	2.9	Statistiques financières selon la taille des recettes, 2001	39
2.10	Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 2001	40	2.10	Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 2001	40
2.11	Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 2001	40	2.11	Semi-remorques et autre matériel par industrie, 2001	40
 Chapter 3 – Section 1 – Total Trucking Activity		 Chapitre 3 – Section 1 – Trafic total			
3.1	Trucking activity in 2001 and 2000	42	3.1	Activité de transport routier en 2001 et 2000	42
Section 2 – Domestic Trucking Activity		Section 2 – Trafic intérieur			
3.2	Trucking activity in 2001	43	3.2	Activité de transport routier en 2001	43
3.3	Domestic Activity in 2001 and 2000	43	3.3	Le trafic intérieur en 2001 et 2000	43
3.4	Intra-regional Traffic	50	3.4	Volume de transport intrarégional	50
3.5	Inter-regional Traffic	51	3.5	Volume de transport interrégional	51
3.6	Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination	52	3.6	Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination	52
3.7	Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues	56	3.7	Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes	56
3.8	Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues	57	3.8	Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes	57
3.9	Major Commodity Movements by Region, Based on Tonnage Transported	58	3.9	Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées	58
3.10	Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups	60	3.10	Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises	60
3.11	Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues)	62	3.11	Statistiques choisies pour des groupes de marchandises selon le poids (classées en fonction des recettes)	62
3.12	Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group	63	3.12	Certaines estimations selon la région d'origine et le poids	63
3.13	Distribution of Truck Traffic by Weight Group	63	3.13	Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids	63
3.14	Selected Estimates by Originating Region, by Weight Group	64	3.14	Certaines estimations selon la région d'origine et le groupe de poids	64
3.15	Selected Ratios for the 10 Major Commodity Groups Based on Revenues	66	3.15	Certains ratios pour les 10 principaux groupes de marchandises fondés sur les recettes	66

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States		Section 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis	
3.16 Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 2001 and 2000	69	3.16 Exportations et importations du Canada selon la valeur monétaire des marchandises, 2001 et 2000	69
3.17 Transborder activity in 2001 and 2000	69	3.17 Le trafic transfrontalier en 2001 et 2000	69
3.18 Southbound Movements of Goods, Canada – U.S.	70	3.18 Mouvements nord-sud de marchandises, Canada – États-Unis	70
3.19 Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada – U.S.	71	3.19 Mouvements nord-sud des dix principales marchandises, Canada – États-Unis	71
3.20 Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada – U.S.	72	3.20 Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada – États-Unis	72
3.21 Northbound Movements of Goods, U.S. – Canada	73	3.21 Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis – Canada	73
3.22 Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. – Canada	74	3.22 Mouvements sud-nord des dix principales marchandises, États-Unis – Canada	74
3.23 Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. – Canada	75	3.23 Mouvements sud-nord des cinq principales marchandises selon la région d'origine, États-Unis – Canada	75
Appendix A – Concordance of U.S. Regions and States	76	Annexe A – Concordance des régions américain et des états ..	76
Chapter 4 – Special Study		Chapitre 4 – Études spéciales	
4.1 Industry Statistics on Canadian For-Hire Carriers	83	4.1 Statistiques de l'industrie sur les transporteurs canadiens pour compte d'autrui	83
4.2 Operating Revenue in Relation to Employees and Equipment	85	4.2 Recettes d'exploitation par employé et par unité motrice ..	85
4.3 Financial indicators	88	4.3 Indicateurs financiers	88
4.4 Breakdown of operating revenues by market	91	4.4 Ventilation des recettes d'exploitation selon le marché	91
Chapter 5 – Survey methodology and Data Quality		Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	
5.1 QMCF Survey, For-hire Carriers, First Quarter 2001 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity	105	5.1 ETTRM, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2001 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	105
5.2 2001 MCF Survey, Annual Supplement (Q5) – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity	105	5.2 Supplément annuel à l'ETRM (T5), 2001 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	105
5.3 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 2001 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile	106	5.3 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2001 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile	106
5.4 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 2001 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile	106	5.4 Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2001 – Nombre estimatif d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile	106
5.5 2001 QMCF Survey, Quality Measures by Region and by Type of Activity	107	5.5 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2001 – Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité	107

Table of Contents – Concluded Trucking in Canada

Table des matières – fin Le camionnage au Canada

		Page			Page
Chapter 5 – Survey methodology and Data Quality – Concluded			Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données – fin		
5.6	2001 MCF Survey, Annual Supplement(Q5) – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size	108	5.6	Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2001 – Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille	108
5.7	For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/ Destination) Survey, 2001 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile	109	5.7	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2001 – Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région de domicile	109

Highlights

For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 2001

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

For-hire Trucking: Quarterly Statistics, 2001

- Seasonally adjusted for-hire revenues continued to climb in the first-half of 2001, advancing an average of 4% in the first and second quarter, but decreasing in the following two quarters by 0.9% in the third and 2.4% in the final quarter of the year.
- For hire carriers recorded an adjusted quarterly operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) equal to 0.92 in the first two quarters. However the operating ratio deteriorated to 0.93 for the two final quarters of 2001. After declining between 1993 and 1998, the overall for-hire trucking operating ratio has remained between 0.92 and 0.93 since the fourth quarter of 1998.

For-hire Trucking: Annual Supplement Statistics, 2001

- For-hire motor carriers generated \$19.5 billion in total revenues and incurred \$18.4 billion in total expenses, resulting in net operating revenues of \$1.1 billion.
- The profit margin (net operating income as a percentage of total operating revenues) for 2001 was 5.7%.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached \$10.0 billion in 2001, for an average increase of a little more than 6.0% per carrier.
- In 2001, the return on equity at 18.5% indicated a positive financial leverage with a rate of return on capital employed of 15.6%.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 2001

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

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 2001

- Les recettes désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui ont poursuivi leur progression au taux moyen de 4 % aux premier et deuxième trimestres de 2001, mais elles ont reculé de 0,9 % et de 2,4 % respectivement aux troisième et quatrième trimestres de l'année.
- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont réalisé un ratio d'exploitation trimestriel désaisonné (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) de 0,92 pour les deux premiers trimestres. Ce ratio s'est cependant détérioré (0,93) pour les deux derniers trimestres de 2001. Après avoir diminué entre 1993 et 1998, le ratio d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui est demeuré entre 0,92 et 0,93 depuis le quatrième trimestre de 1998.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 2001

- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont généré 19,5 milliards de dollars en recettes totales et ont engagé au total 18,4 milliards de dollars en dépenses, pour un total net de recettes d'exploitation de 1,1 milliard de dollars.
- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation sur les recettes totales d'exploitation) s'est établie à 5,7 % en 2001.
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles de un million de dollars ou plus ont atteint 10 milliards de dollars en 2001, soit une hausse moyenne par transporteur d'un peu plus de 6,0 %.
- En 2001, le rendement de l'avoir (18,5 %) a dégagé un effet de levier financier positif, avec un rendement des capitaux engagés de 15,6 %.

For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 2001

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 2001, Canada-based for-hire trucking carriers hauled over 29 million shipments within Canada, accounting for 212.8 million tonnes.
- Domestic shipments generated over \$7.9 billion in revenues.
- Based on revenues earned, the *miscellaneous transported products* commodity group was the top commodity moved followed by *wood products*.

Transborder Trucking Activity

- There were a total of 7.7 million shipments crossing the Canada-United States border in 2001 carrying over 75 million tonnes of freight.
- These transborder shipments generated \$6.8 billion in revenues.
- Based on revenues earned, the most frequent single commodity moved from or to the United States was the *miscellaneous transported products* followed by *road motor vehicles, parts and accessories*.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 2001

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 2001, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont effectué plus de 29 millions d'expéditions au Canada, pour un total de 212,8 millions de tonnes.
- Les expéditions intérieures ont généré des recettes de plus de 7,9 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, la classe de *biens transportés divers* est la première catégorie d'expédition suivi des *produits du bois*

Trafic transfrontalier

- Au total 7,7 millions d'expéditions ont été effectuées entre le Canada et les États-Unis en 2001, ce qui représente plus de 75 millions de tonnes de marchandises.
- Ces expéditions transfrontalières ont généré des recettes de 6,8 milliards de dollars.
- Selon les recettes collectées, les *biens transportés divers* ont été le principal groupe de marchandises transportées à destination ou en provenance des États-Unis suivi des *véhicules automobiles y compris pièces et accessoires*.

The trucking industry in 2001

The trucking industry plays a major role not only in the economic growth of Canada but for Canadians in general. Not only is this industry providing Canadian business with the materials needed to produce goods, it acts as a source of supply to Canadians in their everyday lives. Trucking is often the most efficient way to transport many types of goods around Canada quickly and efficiently and nearly everything consumers buy, from food to clothing to fuel, is brought to us, at some point, by truck. The importance of trucking in the Canadian economy and for Canadians in general remains as strong as ever.

The Canadian economy and the transportation industry in 2001

The Canadian economy grew at a slower pace in 2001 as Gross Domestic Product (GDP) increased by 1.4%, less than the 4.7% growth in 2000. A number of factors contributed to this reduced pace including a slowing of consumer spending, a decline in exports, a reduction in manufacturing outputs, a sell-off of non-farm inventories and a drop in corporate profits.¹

Both exports and imports declined in 2001.² As measured by the dollar value of goods, Canada's total merchandise exports decreased by 3% in 2001, while merchandise imports decreased 4%. Exports to and imports from the United States decreased by 3% and 5% respectively from 2000. Trade with the United States accounted for 87% of Canada's total exports and 64% of Canada's total imports in 2001.

In terms of dollar value, trucking remained the dominant mode of transporting goods between Canada and the United States. Almost 53% of the exports to the United States and over 78% of the imports from the United States were moved by truck in 2001.

¹ Provincial Gross Domestic Product (GDP) statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, Table 379-0017 and Table 379-0025 and from the article, Provincial gross domestic product, published in the *The Daily* on April 22, 2002.

² Source: *Exports, Merchandise Trade, 2001*, cat. no. 65-202, *Imports, Merchandise Trade, 2001*, cat. no. 65-203.

L'industrie du camionnage en 2001

L'industrie du camionnage joue un rôle majeur non seulement dans la croissance économique du Canada, mais aussi dans la vie des Canadiens en général. Le camionnage fournit en effet aux entreprises canadiennes les matières dont elles ont besoin pour produire des biens, tout en fournissant aux Canadiens ce dont ils ont besoin dans leur vie de tous les jours. Le camionnage est souvent le moyen le plus efficace de transporter rapidement de nombreux types de biens partout au Canada, et presque tout ce que les consommateurs achètent, des aliments aux vêtements en passant par le carburant, est à un moment donné transporté par camion. L'importance du transport routier pour l'économie du Canada et pour les Canadiens en général demeure plus grande que jamais.

L'économie du Canada et l'industrie du transport en 2001

L'économie du Canada a crû plus lentement en 2001. En effet, le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 1,4 %, alors que la croissance atteignait 4,7 % en 2000. Un certain nombre de facteurs ont contribué à ce ralentissement, dont un fléchissement des dépenses de consommation, une diminution des exportations, une réduction de la production du secteur de la fabrication, une liquidation des stocks non agricoles et une chute des bénéfices des sociétés¹.

Tant les exportations que les importations ont diminué en 2001². Selon la valeur monétaire des marchandises, le total des exportations de marchandises canadiennes a diminué de 3 % en 2001, et les importations de marchandises ont reculé de 4 %. Les exportations vers les États-Unis et les importations de ce pays ont diminué de 3 % et 5 % respectivement par rapport à 2000. Le commerce avec les États-Unis a compté pour 87 % du total des exportations canadiennes et pour 64 % du total des importations canadiennes en 2001.

Le camionnage demeure le principal mode de transport sous l'angle de la valeur des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis. Près de 53 % des exportations aux États-Unis et plus de 78 % des importations de ce pays ont été acheminées par camion en 2001.

¹ Les statistiques sur le PIB provincial sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, tableau 379-0017 et tableau 379-0025, et de l'article *Produit intérieur brut par province*, publié dans *Le Quotidien* du 22 avril 2002.

² Source : *Exportations, commerce de marchandises 2001*, n° 65-202 au catalogue, et *Importations, commerce de marchandises 2001*, n° 65-203 au catalogue.

The transportation industry and the role of trucking

The GDP for the transportation sector³ fell by 2.1% in 2001. In fact there was a reduction in economic output for all of the industries, except pipeline transportation, that comprise this sector. Truck transportation experienced the largest drop as the GDP for this industry fell 3.2%. (See Figure 1.1.)

While economic growth in truck transportation declined in 2001, this industry continued to be the top segment of the total transportation sector as measured by the GDP. In 2001, trucking accounted for 31.4% of the total Transportation industry GDP. Furthermore, the importance of trucking in the transportation sector has remained relatively consistent over the last four years⁴ ranging from 30.8% to 31.8%.

Rail is the trucking industry's main competitor. Rail transportation's share of the GDP in the transportation sector was 12% in 2001 and has been at this level since 1998.

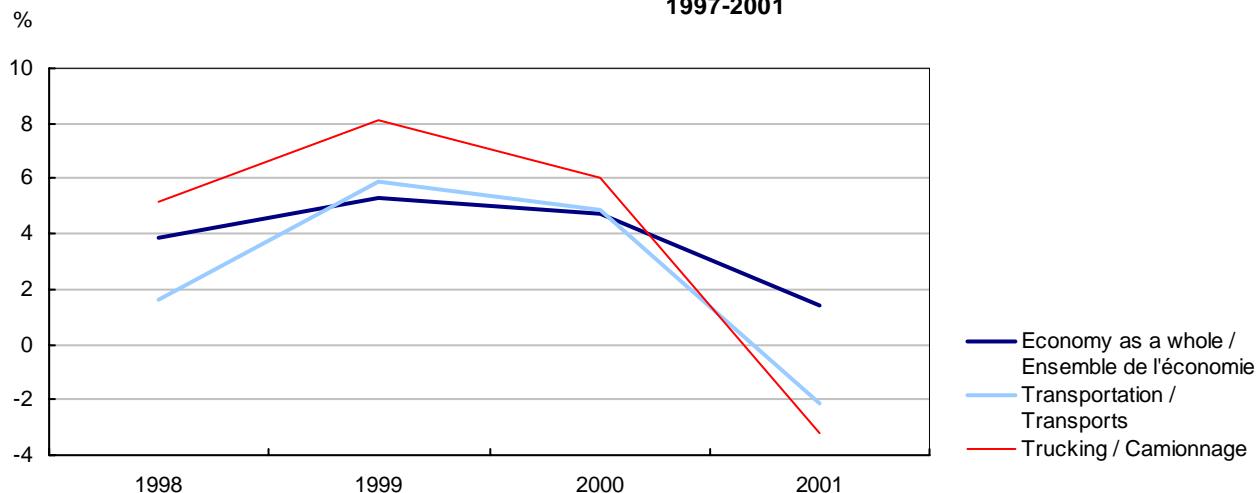
L'industrie du transport et le rôle du camionnage

Le PIB du secteur du transport³ a reculé de 2,1 % en 2001. En fait, la production économique de toutes les catégories composant ce secteur, à l'exception du transport par pipeline, a régressé. C'est le transport par camion qui a affiché la plus importante baisse du PIB (3,2 %) (voir la figure 1.1).

Bien que la croissance économique dans l'industrie du transport par camion ait diminué en 2001, cette industrie n'en a pas moins gardé sa place dans le segment supérieur du secteur du transport sur le plan du PIB. En 2001, le camionnage comptait pour 31,4 % du PIB total de l'industrie du transport. De plus, l'importance du camionnage dans le secteur du transport est demeurée relativement constante au cours des quatre dernières années⁴, oscillant entre 30,8 % et 31,8 %.

Le rail est le principal compétiteur du transport routier. Or, la part du rail dans le PIB du secteur du transport se situait à 12 % en 2001, soit le même niveau que depuis 1998.

Figure 1.1
Annual Variation in GDP, 1997-2001



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

Figure 1.1
Variations annuelles en pourcentages du PIB, 1997-2001

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

³ The Transportation sector as classified using the North American Industry Classification System (NAICS) includes Air Transportation, Rail Transportation, Water Transportation, Truck Transportation, Pipeline Transportation, Transit and Ground Passenger Transportation, Scenic and Sightseeing Transportation and Support Activities for Transportation.

⁴ 1997 was the first year industries were classified according to NAICS, the North American Industry Classification System.

³ Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) le secteur du transport comprend le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport par eau, le transport par camion, le transport par pipeline, le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs, le transport de tourisme et d'agrément ainsi que les activités de soutien au transport.

⁴ C'est en 1997 que les industries ont été classées en fonction du SCIAN pour la première fois.

Domestic Trucking Activity

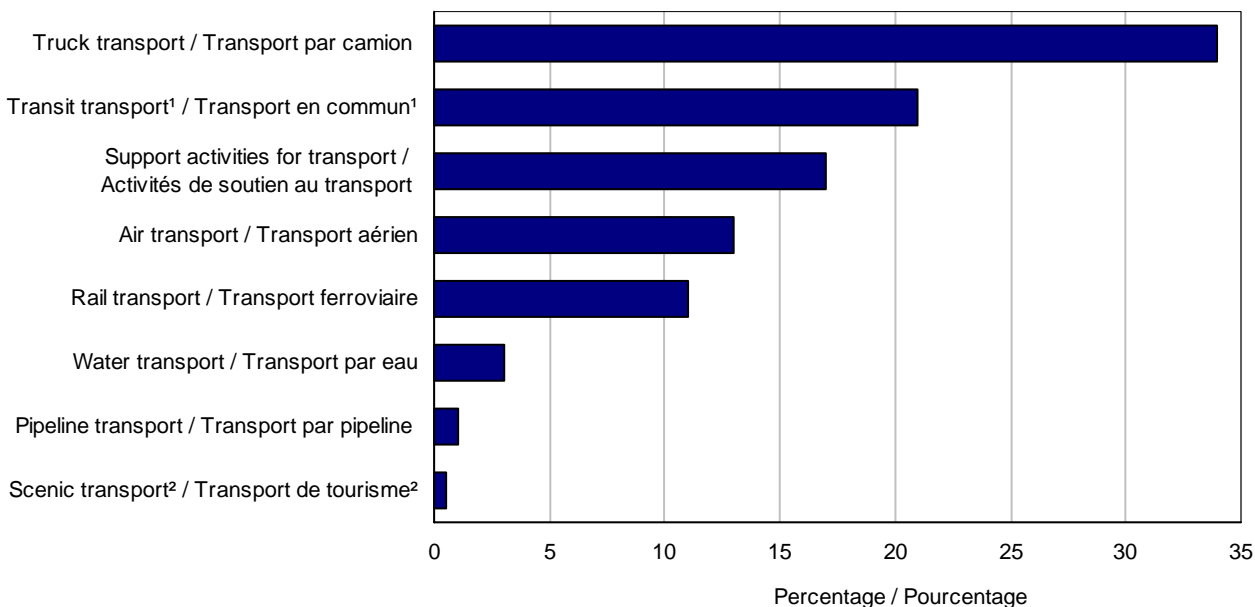
In 2001, the for-hire trucking companies (Canadian domiciled long-distance for-hire trucking companies with annual operating revenues of \$1 million or more) carried a total of 29.2 million domestic shipments accounting for 212.8 million tonnes and 87.5 billion tonne-kilometres. This information does not reflect the activity within the entire trucking industry however, since private companies and small or local for-hire carriers are excluded from these data.

Employment

In total, the transportation industry employed 475,500 people in 2001. Employment in the trucking industry accounted for 34% of people working in the transportation sector. A total of 161,600 people were employed in this industry, an increase of 2.7% from 2000. The next largest employer in the transportation sector was transit and ground passenger transportation, employing 98,400 people. (See Figure 1.2.)

Figure 1.2

Proportion of Employment According to Means of Transport, 2001



¹ This category consists of Transit and Ground Passenger Transportation.

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

Activité intérieure de camionnage

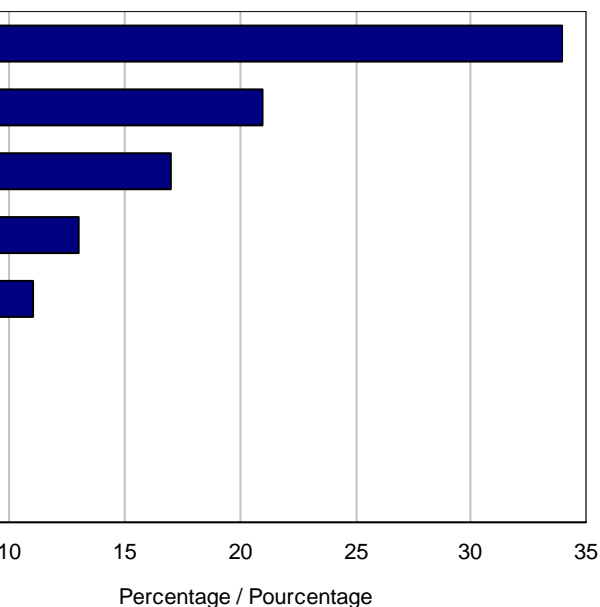
En 2001, les entreprises de transport routier pour compte d'autrui (transporteurs routiers de longues distances pour compte d'autrui domiciliés au Canada et réalisant des recettes annuelles d'exploitation de un million de dollars ou plus) ont effectué un total de 29,2 millions d'expéditions internes représentant 212,8 millions de tonnes et 87,5 milliards de tonnes-kilomètres. Ces chiffres ne sont cependant pas révélateurs de l'activité dans l'ensemble de l'industrie du camionnage, puisque que les transporteurs privés et que les petits transporteurs ou les transporteurs locaux pour compte d'autrui sont exclus de ces données.

Emploi

En tout, le secteur du transport donnait du travail à 475 500 personnes en 2001. Dans l'industrie du camionnage, l'emploi représentait 34 % des personnes travaillant dans le secteur du transport. Un total de 161 600 personnes travaillaient dans cette industrie, une hausse de 2,7 % par rapport à 2000. Le deuxième employeur en importance dans ce secteur était la catégorie du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs, avec 98 400 travailleurs (voir la figure 1.2).

Figure 1.2

Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 2001



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

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

About this publication

Trucking in Canada, 2001 presents information about the trucking industry in 2001. 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 2001. These statistics were collected as part of the 2001 Motor Carriers of Freight (MCF) survey program. The MCF collects operating and financial data in a quarterly sample survey of for-hire carriers. The survey gathers information on size, structure and economic performance of motor freight carriers. In an annual supplement, it also collects balance sheet and equipment information. This chapter includes financial data on revenues, expenditures and operating ratios, plus selected economic indicators.

Chapter 3 presents statistics on carrier activity in the area of inter-city for-hire deliveries for 2001. 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 Canada-based for-hire trucking companies with annual operating revenues of **\$1 million or more**, the major part of which is derived from long-distance deliveries. Figures taken from this survey include revenues, tonnes, tonne-kilometres and the number of shipments for specific commodities and specific origin/destination pairs. In addition to providing information on domestic movements, the results of this survey are also used to describe trucking between Canada and the United States by Canadian-based carriers.

Chapter 4 presents the results of an economic study of the for-hire trucking industry from 1996 to 2001.

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.

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, 2000 présente de l'information au sujet de l'industrie du camionnage en 2000. 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 2000. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) de 2000. L'enquête sur les TRM recueille des données d'exploitation et financières dans une enquête trimestrielle par échantillon auprès des transporteurs pour compte d'autrui. Elle recueille de l'information sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Elle recueille également dans un supplément annuel de l'information relative à leur bilan et à leur matériel. Ce chapitre comprend des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation ainsi que certains indicateurs économiques.

Le **chapitre 3** présente des statistiques sur l'activité des transporteurs pour compte d'autrui dans le secteur des livraisons interurbaines en 2000. 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** présente les résultats d'une étude économique sur l'industrie du camionnage pour compte d'autrui de 1996 à 2001.

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.

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

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

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

Table 1
2001 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

Tableau 1
Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2001

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

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

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



Chapter 2

Survey of Motor Carriers of Freight, Financial Statistics, 2001

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2001

Introduction

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

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

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

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

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

Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight

1.1 Domestic shipments outgrow international shipments

The continued growth of for-hire trucking observed since 1992 was halted in 2000. For-hire trucking Gross Domestic Product (GDP) decreased 3.2% in 2001, reflecting the slowdown in Canadian Manufacturing (-3.9%) while the value of Canada's GDP for all industries and sectors rose by only 1.0%.¹ While trucking industry GDP has historically mirrored general trends in the economy and goods producing industries, annual growth in trucking has exceeded advances in Canada's GDP between 1984 and 2000 (See figure 2.1).

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

Introduction

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

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

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

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

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

Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

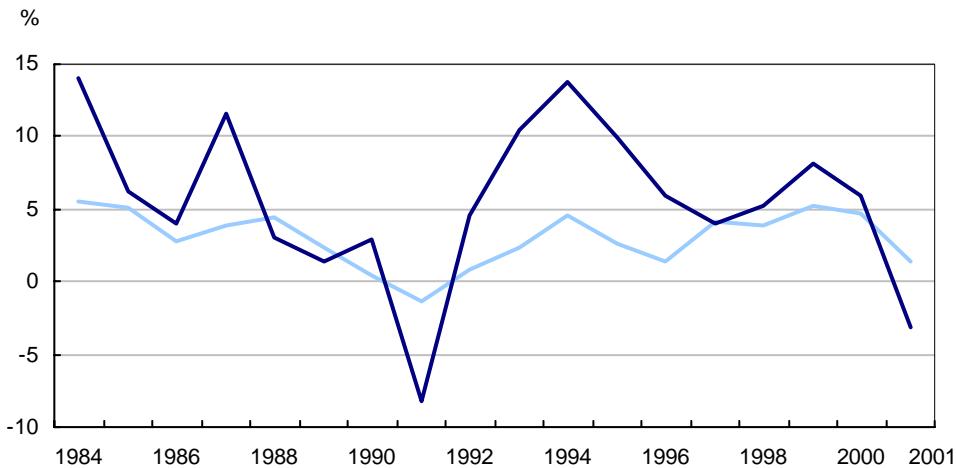
1.1 Les expéditions internes dépassent les expéditions internationales

La croissance continue du camionnage pour compte d'autrui observée depuis 1992 s'est arrêtée en 2000. Le produit intérieur brut (PIB) du camionnage pour compte d'autrui a fléchi de 3,2 % en 2001, témoignant du ralentissement dans le secteur de la fabrication au Canada (-3,9 %), tandis que le PIB du Canada pour l'ensemble des industries et des secteurs n'a augmenté que de 1,0%.¹ Alors que le PIB du secteur du camionnage a toujours reflété les tendances générales de 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 2000 (voir la figure 2.1).

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

Figure 2.1

Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984-2001



Source: *Gross Domestic Product at Basic Prices, 1997 Prices, Statistics Canada, CANSIM Table 379-0017.*

In 2001, the greatest increases of the major types of freight carried (see Table 2.1) were dry bulk and forest products both rising slightly more than 32% to \$1.1 billion and \$0.7 billion respectively. Less significantly, other specialized freight, less than truckload (LTL) general freight and truckload (TL) general freight increased respectively by 12%, 8% and 4% in 2001. The share of dry bulk and forest product revenues to total transportation revenue increased by 22% while household goods moving lost 15% of its total revenue share. The gain in the forest products freight contribution to total transportation revenue was due to the improved demand for housing starts.

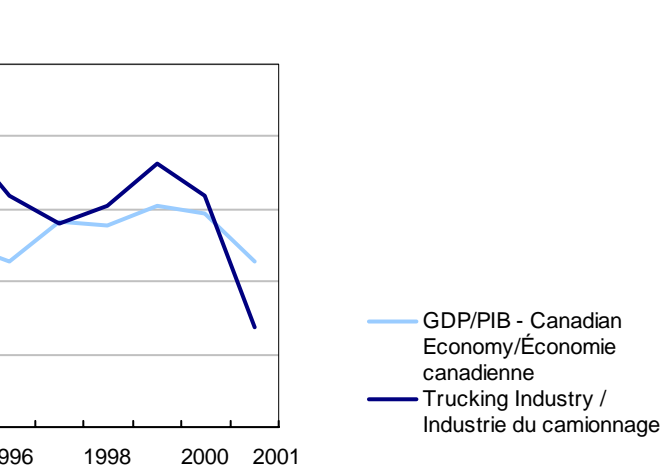
Again in 2001, a number of strategic alliances, mergers and acquisitions of motor carriers modified the structure of the Canadian trucking industry. On average, there were 2,900 Canada based for-hire carriers with annual revenues of over \$1 million operating during each quarter of 2001. The estimated number of for-hire carriers with annual revenues of \$1 million increased by 9% over the number of companies recorded in 2000.

1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses

Seasonally adjusted revenues, expenses and operating ratios (with seasonal fluctuations removed) reveal the fundamental overall trends in the performance of Canadian for-hire trucking. Adjusted for-hire revenues continued to climb in the first half of 2001, advancing an average of 4% in the first and second quarters of the year, the third and fourth quarter saw declining revenues (-1% and -2% respectively) for the first time since 1998. Carriers closed out the year with total adjusted fourth quarter 2001 revenues of \$5.2 billion, exceeding fourth

Figure 2.1

Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-2001



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

En 2001, les produits secs en vrac et les produits forestiers, qui ont tous deux augmenté d'un peu plus de 32 % pour passer à 1,1 milliard de dollars et à 0,7 milliard de dollars respectivement, représentaient la plus forte croissance parmi les principaux types de fret transportés (voir le tableau 2.1). De façon moins importante, la part du transport des autres marchandises spécialisées, des charges partielles (CP) de fret général et des charges complètes (CP) de fret général a augmenté de 12 %, 8 % et 4 % respectivement en 2001. La part des produits secs en vrac et des produits forestiers dans les recettes totales de transport a crû de 22 %, tandis que le transport d'articles ménagers a perdu 15 % à ce chapitre. La plus forte contribution des produits forestiers dans les recettes totales de transport est attribuable à la demande accrue de mises en chantier de logements.

Encore une fois en 2001, un certain nombre de fusions, d'acquisitions et d'alliances stratégiques chez les transporteurs routiers ont modifié la structure de l'industrie canadienne du camionnage. En moyenne, 2 900 transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles de plus de un million de dollars ont été en service pendant chaque trimestre de 2001. Le nombre estimatif de transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de un million de dollars a augmenté de 9 % par rapport au nombre d'entreprises observées en 2000.

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

Les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation désaisonnalisés (après correction des fluctuations saisonnières) révèlent les tendances globales fondamentales de la performance de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Les recettes désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui ont poursuivi leur progression pendant la première moitié de 2001, au taux moyen de 4 % lors des deux premiers trimestres, les recettes ayant chuté au troisième et au quatrième trimestres (-1 % et -2 % respectivement) pour la première fois depuis 1998. Les transporteurs ont fermé l'année avec des recettes

quarter expenses of \$4.8 billion. The operating margin (difference between operating revenues and operating expenses, before interest expenses) has extended an upward trend registering a third consecutive increase close to 15%.

désaisonnalisées totales de 5,2 milliards de dollars pour le quatrième trimestre de 2001, ce qui est plus que les dépenses de 4,8 milliards de dollars pour le même trimestre. La marge d'exploitation (différence entre les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation moins les intérêts débiteurs) a maintenu sa tendance à la hausse et a affiché une troisième augmentation consécutive de près de 15 %.

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.

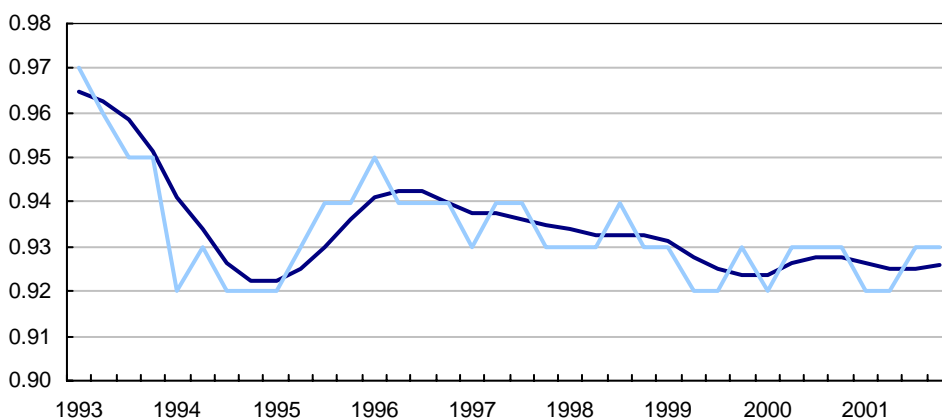
Le **ratio d'exploitation** est la part des recettes d'exploitation totales absorbées par les dépenses d'exploitation totales (sans les frais d'intérêt). C'est le quotient de la division des dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation. Une baisse du ratio indique une amélioration des résultats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

For-hire carriers maintained a constant seasonally adjusted quarterly operating ratio of 0.92 for the first two quarters of 2001, which implies that for each dollar of revenue, 8 cents are of disposable gross profits. During the third and fourth quarter, however, the operating ratio deteriorated to 0.93 (See figure 2.2 and figure 2.3). From a high in the third quarter of 1998 (0.94), the overall for-hire trucking operating ratio has remained below 0.94 successively recording values of 0.93 or 0.92 for thirteen consecutive quarters.² A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance whereas a ratio greater than 1.00 represents an operating loss.

Les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché un ratio d'exploitation trimestriel désaisonné constant de 0,92 pendant les deux premiers trimestres de 2001, ce qui laisse entendre que pour chaque dollar de recettes, 8 cents représentent le bénéfice brut disponible. Le ratio d'exploitation s'est cependant dégradé à 0,93 aux troisième et quatrième trimestres (voir les figures 2.2 et 2.3). Depuis son sommet du troisième trimestre de 1998 (0,94), le ratio global d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui est demeuré en deçà de 0,94, affichant successivement des valeurs de 0,93 ou 0,92 pendant treize trimestres consécutifs.² 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, 1993-2001



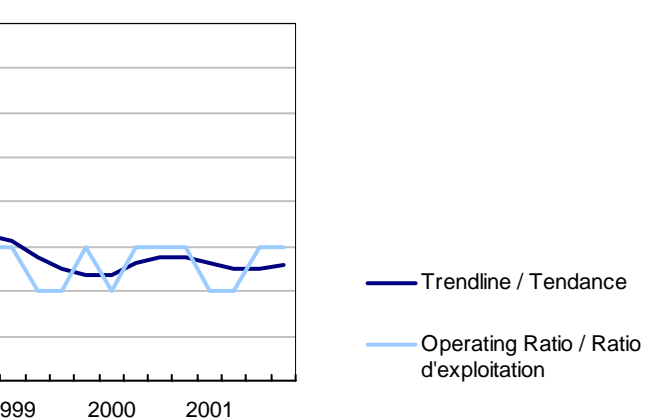
Note: Trendline is based on fourth quarter moving average.

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

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

Figure 2.2

Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-2001



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

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

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

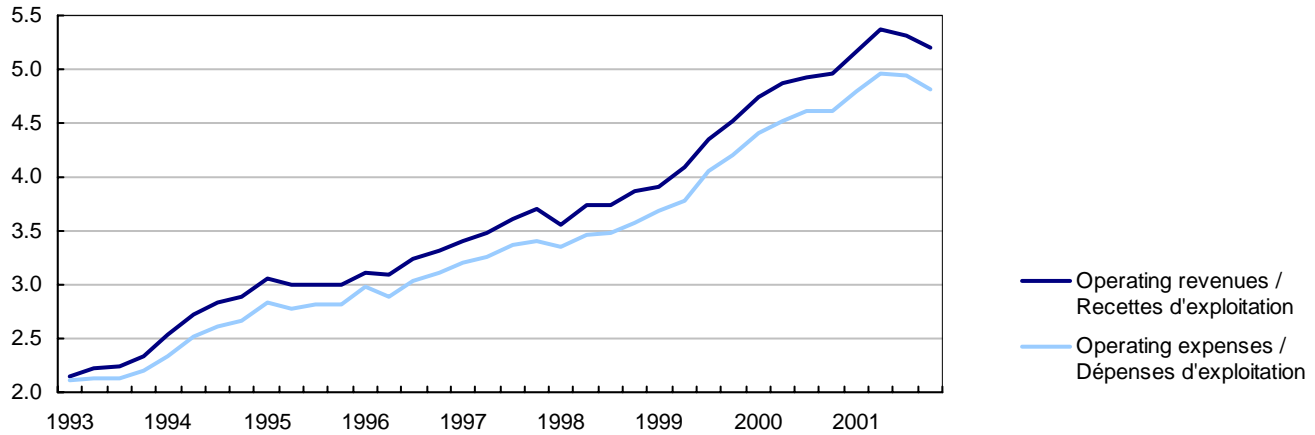
On a year over year basis, for-hire carriers reported slightly lower average revenue per carrier during most of the year, down 1.5% for the first and fourth quarters and 1.3% for the second quarter.

Dans la comparaison d'une année à l'autre, les transporteurs pour compte d'autrui ont vu leurs recettes moyennes par transporteur légèrement diminuer pendant la plus grande partie de l'année, en baisse de 1,5 % pour les premier et quatrième trimestres et de 1,3 % pour le deuxième.

Figure 2.3

Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series, 1993-2001

\$ billion



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

Figure 2.3

Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-2001

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

Top carriers (over \$25 million in annual revenues) accounted for just under one-third of overall operating revenue and recorded an unadjusted operating ratio of 0.94 in the first and third quarter and 0.93 in the second and fourth quarter of 2001. For-hire trucking companies with annual revenues between \$12 million and \$25 million reported operating ratios of 0.91 and 0.92 in the first and second quarter and 0.94 in the third and fourth quarter of the year. Companies with annual revenues between \$1 million and \$12 million recorded operating ratios ranging from 0.94 in the first quarter to 0.91 in the third to conclude the year with 0.93 in the fourth quarter (See figure 2.4).

Les principaux transporteurs (dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) ont compté pour un peu moins du tiers des recettes d'exploitation totales et ont affiché un ratio d'exploitation non désaisonnalisé de 0,94 aux premier et troisième trimestres et de 0,93 aux deuxième et quatrième trimestres de 2001. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes annuelles se situent entre 12 millions de dollars et 25 millions de dollars ont déclaré des ratios d'exploitation de 0,91 et 0,92 aux premier et deuxième trimestres et de 0,94 aux troisième et quatrième trimestres de l'année. Les entreprises dont les recettes annuelles se situent entre un million de dollars et 12 millions de dollars ont eu des ratios d'exploitation oscillant entre 0,94 au premier trimestre et 0,91 au troisième, et elles ont terminé l'année avec un ratio de 0,93 au quatrième trimestre (voir la figure 2.4).

1.3 Performance changes in local versus long-distance freight carriers

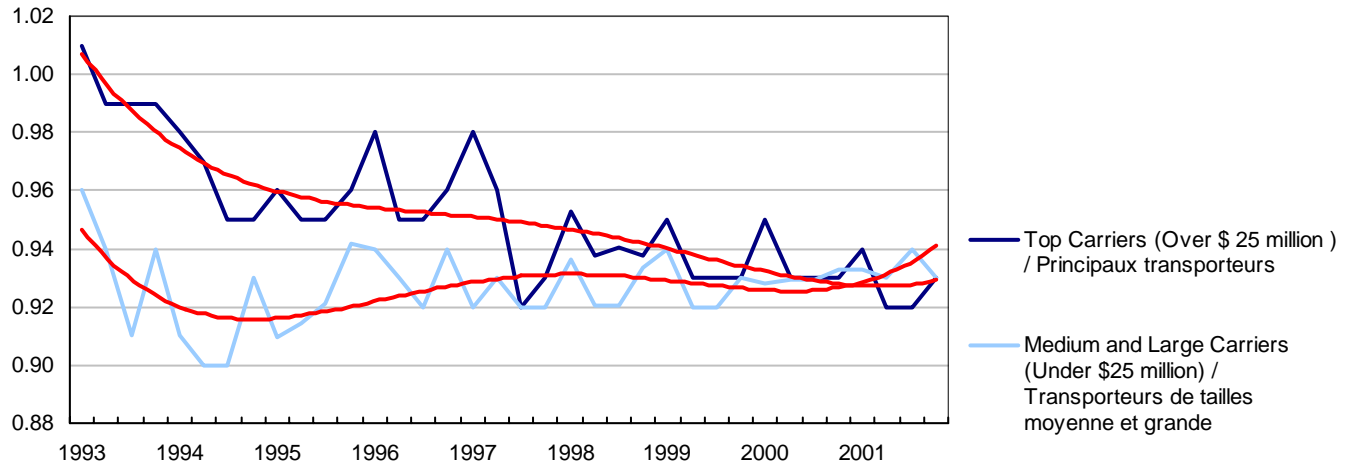
General freight carriers began the year with a first quarter 2001 operating ratio of 0.93, a one point improvement of the ratio reported for the first quarter of 2000 (0.94). General freight operating ratios for the second (0.92) and for the third and fourth (0.93) quarters were similarly improved from the ratios recorded one year earlier. Long-distance general freight carriers, which account for more than 62% of total for-hire carrier revenues, reported results generally similar to those reported in 2000. On a year over year basis, the operating ratio of general freight long-distance carriers was 0.93 for the second quarter of 2001 improving by one point

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

Les transporteurs de marchandises générales ont commencé l'année avec un ratio d'exploitation de 0,93 au premier trimestre de 2001, soit un point de mieux que le ratio des trois premiers mois de 2000 (0,94). Les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises générales pour le deuxième (0,92) ainsi que pour les troisième et quatrième (0,93) trimestres se sont redressés de la même façon par rapport aux ratios enregistrés un an plus tôt. Les transporteurs de marchandises générales sur longues distances, qui représentent plus de 62 % du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui, ont affiché des résultats généralement semblables à ceux de 2000. Dans la comparaison d'une année à l'autre, le ratio d'exploitation des

Figure 2.4

Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-2001



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

the results registered in the same quarter of 2000, all other quarters saw identical results.

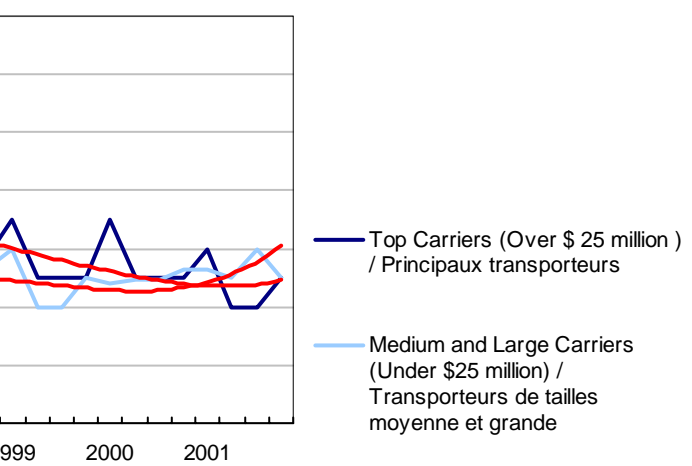
Specialized freight carriers hauling forest products, dry bulk or liquid bulk products account for almost 43% of total for-hire trucking revenues recorded in the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey. Local specialized carriers reported improvements in their operating ratios going from 0.91 in the first two quarters to 0.90 for the third and fourth quarters. The first quarter operating ratio for the long-distance specialized saw a one point deterioration at 0.94, but improved during the second quarter to 0.93, and again in the third quarter to 0.92. Long-distance specialized freight carriers closed out the year with a one point deterioration in their operating ratio at 0.93.

1.4 Crossborder trucking revenues remained almost unchanged

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 \$3.4 billion or \$1.1 million for the first quarter and \$1.2 million per carrier during each following quarter of 2001. International transborder activity between Canada and the United States continued to play a key role in the performance of these carriers, accounting for 33% of transportation revenues which is slightly less than the 36% recorded in 2000. Revenue per carrier from international movements to and from the United States and Mexico decreased in

Figure 2.4

Tendance des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-2001



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

transporteurs de marchandises générales de longues distances s'est établi à 0,93 pour le deuxième trimestre de 2001, rehaussant d'un point les résultats enregistrés lors du même trimestre de 2000. Tous les autres trimestres ont eu des résultats identiques.

Les transporteurs de marchandises spécialisées qui ont transporté des produits forestiers et des produits en vrac secs ou en vrac liquides comptent pour presque 43 % de l'ensemble des recettes pour camionnage pour compte d'autrui relevées dans l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises. Les transporteurs locaux de marchandises spécialisées ont indiqué une amélioration de leur ratio d'exploitation, qui est passé de 0,91 aux deux premiers trimestres à 0,90 aux troisième et quatrième trimestres. Le ratio d'exploitation des transporteurs spécialisés de longues distances a connu une détérioration d'un point à 0,94, mais il s'est amélioré à 0,93 pendant le deuxième trimestre et à nouveau à 0,92 au troisième trimestre. Les transporteurs de marchandises spécialisées de longues distances ont terminé l'année avec une détérioration de un point de leur ratio d'exploitation, à 0,93.

1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier sont demeurées presque inchangées

Les mouvements de marchandises à l'intérieur du Canada représentaient, 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 d'environ 3,4 milliards de dollars, ou 1,1 million de dollars pour le premier trimestre et 1,2 million de dollars par transporteur au cours de chacun des autres trimestres de 2001. L'activité transfrontalière entre le Canada et les États-Unis a continué de jouer un rôle clé dans les résultats de ces transporteurs, comptant pour 33 % des recettes du transport, soit un pourcentage légèrement inférieur à celui de 36 % enregistré en 2000. Les recettes par transporteur au titre

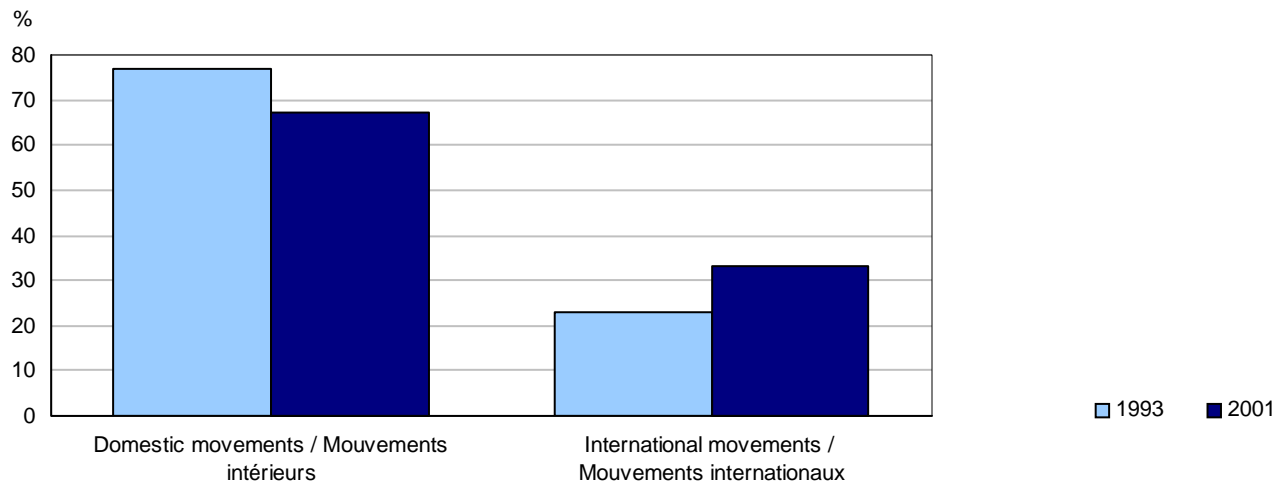
2001. International movements from Canada were the hardest hit with an annual decrease close to 14% while movements to Canada declined by 4.5%.

Overall, trucking revenues to and from the United States and Mexico has remained fairly stable in 2001 at about \$6.7 billion. The international movement share of total transportation revenues decreased from 36% in 2000 to 33% in 2001. Consequently, the domestic share of total transportation revenue has increased from 64% in 2000 to 67% in 2001 (See figure 2.5).

des mouvements internationaux à destination et en provenances des États-Unis et du Mexique ont diminué en 2001. Les mouvements internationaux partant du Canada ont été les plus durement touchés, avec une régression annuelle de près de 14 %, tandis que les mouvements vers le Canada ont fléchi de 4,5 %.

Dans l'ensemble, le transport par camion à destination et en provenance des États-Unis et du Mexique est demeuré passablement stable en 2001, à environ 6,7 milliards de dollars. La part des mouvements internationaux dans les recettes totales du transport a fléchi de 36 % en 2000 à 33 % en 2001. Il s'ensuit que la part des mouvements intérieurs dans les recettes totales du transport est passée de 64 % en 2000 à 67 % en 2001 (voir la figure 2.5).

Figure 2.5
Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993-2001



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey.

Figure 2.5
La part des mouvement intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993-2001

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises.

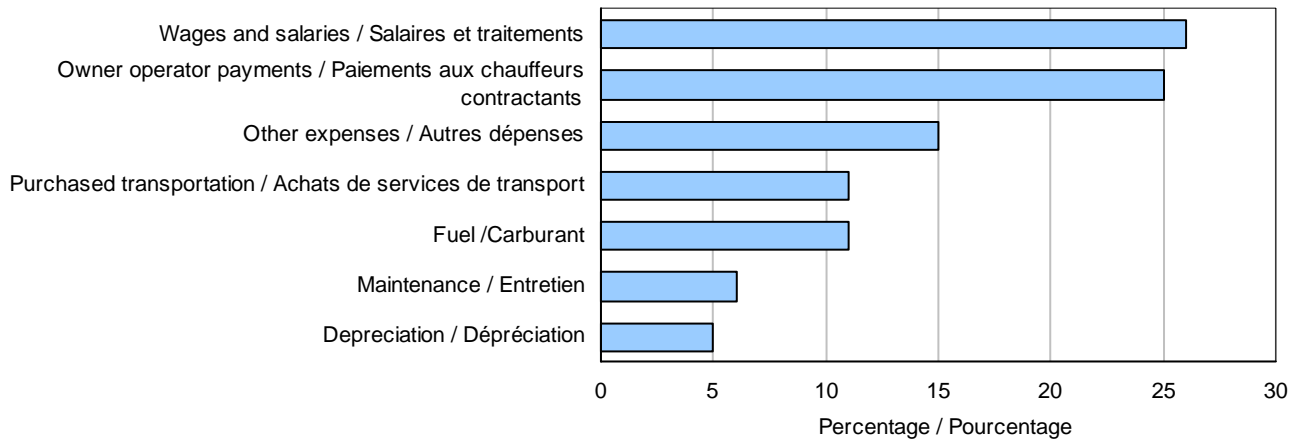
1.5 Fuel expenses leveled off after sharp increases in 2000

Wages and salaries as well as payments for owner operators continued to be the leading expense categories in all but the smallest size income segments surveyed. For-hire carriers spent a substantial share of their operating budgets on wages and salaries (including employee benefits) (26%), owner operator payments (25%), miscellaneous expenses (15%), purchases of transportation services (11%) and fuel (11%). Maintenance (6%) and depreciation (5%) still accounted for a relatively smaller share of costs (See figure 2.6).

1.5 Les dépenses en carburant se sont stabilisées après avoir connu des augmentations marquées en 2000

Les salaires et les versements aux chauffeurs contractants sont demeurés les principales catégories de dépenses dans tous les segments observés, sauf chez les entreprises ayant les plus faibles recettes. Les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré une part considérable de leur budget d'exploitation aux salaires (y compris les avantages sociaux) (26 %), aux paiements aux chauffeurs contractants (25 %), aux dépenses diverses (15 %), aux achats de services de transport (11 %) et au carburant (11 %). L'entretien (6 %) et la dépréciation (5 %) comptaient encore pour une part relativement moindre des coûts (voir la figure 2.6).

Figure 2.6
Percent Distribution of Operating Expenses, All Carriers, 2001



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, 2001.

Fuel has remained a volatile expense item for carriers in 2001. On a per carrier basis, fuel expenses decreased in 2001 by a little less than 2% after substantial increases throughout the year 2000. By the close of 2001, both national diesel fuel prices (excluding taxes and transportation) as well as the average monthly retail price for diesel fuel in larger cities such as Toronto, Montreal, Calgary, Vancouver and Ottawa has returned to levels observed at the end of 1999, effectively reversing the increases observed in 2000. (See figure 2.7)

Road diesel fuel price increases peaked in December 2000 and began a downward trend covering the twelve months of 2001. Overall in 2001, Canadian fuel costs are 8% higher than in 2000. This could be explained essentially by the increased number of shipments (+3.8%) and longer distance traveled (+3.6). The fuel surcharges that were progressively raised in 2000 were substantially reduced though 2001 to close the year at a level equivalent to only a quarter of their peak in December 2000.

Figure 2.6
Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, tous les transporteurs, 2001

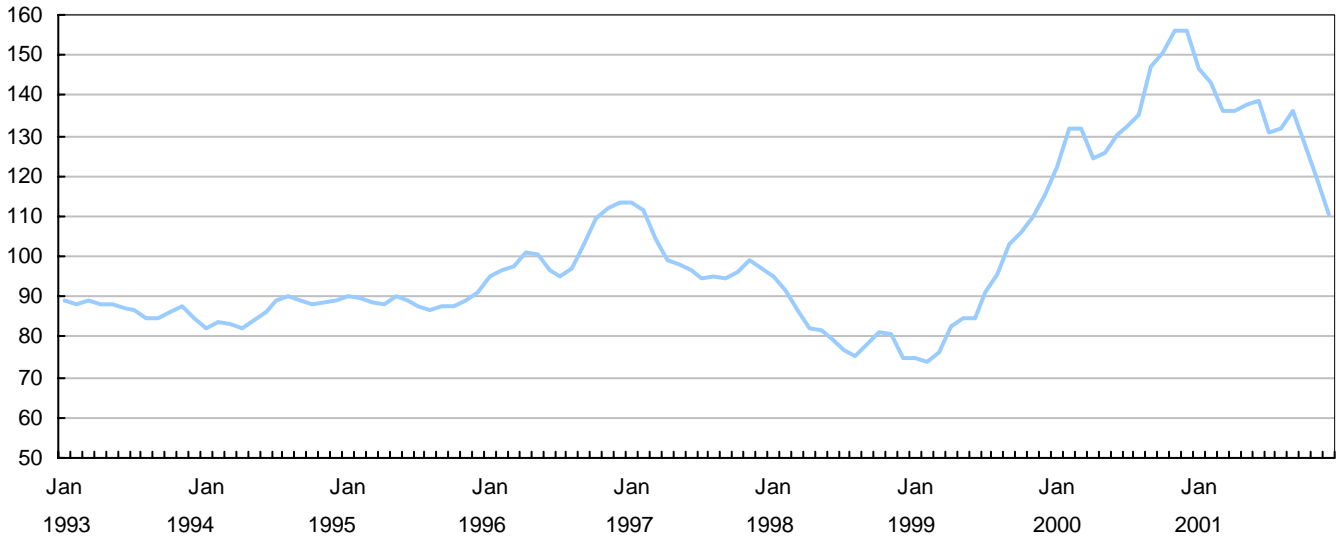
Le carburant a continué à être un poste de dépenses instable pour les transporteurs en 2001. Par transporteur, les dépenses à ce chapitre ont diminué d'un peu moins de 2 % en 2001, après avoir connu des hausses substantielles tout au long de 2000. À la fin de 2001, les prix nationaux du carburant diesel (sans les taxes et le transport) ainsi que le prix de détail mensuel moyen du carburant diesel dans les grandes villes comme Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver et Ottawa étaient revenus aux niveaux observés à la fin de 1999, ce qui annulait les augmentations observées en 2000 (voir la figure 2.7).

Le prix du carburant diesel routier a atteint un sommet en décembre 2000 et a entrepris un mouvement à la baisse pendant les douze mois de 2001. Dans l'ensemble, les coûts du carburant au Canada ont été plus élevés de 8 % en 2001 qu'en 2000. Cela s'explique essentiellement par l'augmentation du nombre d'expéditions (+3,8 %) et les plus longues distances parcourues (+3,6). La surtaxe pour le carburant qui avait été progressivement appliquée en 2000 a été considérablement réduite pendant l'année 2001, de sorte que l'année s'est terminée à un niveau équivalent au quart seulement du sommet atteint en décembre 2000.

Figure 2.7

Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) - Monthly 1993-2001

Index 1997=100



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

Figure 2.7

Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) - Mensuel 1993-2001

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

Table 2.1

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Summary Statistics by Quarter, 2001⁵ - Canada**

	Quarter - Trimestre			
	I	II	III	IV
	Number - Nombre			
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	739	726	737	715
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	3,015.0	2,946.0	2,974.0	2,862.0
	\$'000,000			
Revenues and Expenses - Recette et dépenses				
General Freight : Truckload - Fret général : charge complète	2,101.0	2,057.0	2,072.0	1,949.4
General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle	879.0	1,096.3	998.5	943.2
Dry Bulk - Produits secs en vrac	262.8	287.1	291.6	309.9
Liquid Bulk - Liquides en vrac	409.2	432.1	476.4	443.0
Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers	121.2	165.9	185.2	144.5
Forest Products - Produits forestiers	272.2	262.9	274.5	274.8
Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹	870.8	861.9	884.8	886.1
Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport	59.4	74.1	59.7	52.4
Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport	4,975.7	5,237.4	5,242.7	5,003.3
Other Revenues - Autres Recettes	126.8	128.7	142.4	145.9
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	5,102.5	5,366.1	5,385.1	5,149.1
Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²	1,250.7	1,287.8	1,295.0	1,252.6
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	590.8	553.1	548.9	506.5
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et dépenses de garage	298.9	324.3	326.6	304.3
Owner-Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants	1,178.1	1,231.8	1,258.5	1,217.4
Other Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³	531.7	559.0	550.0	545.4
Depreciation - Dépréciation	228.6	246.4	238.8	235.5
Miscellaneous Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴	678.1	742.1	764.2	721.0
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	4,757.0	4,944.5	4,981.9	4,782.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.92	0.93	0.93
	Number - Nombre			
Employment - Emploi				
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	67,809	68,678	66,049	63,574
Owner Operators - Chauffeurs contractants	34,747	34,648	36,057	34,185
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	102,556	103,326	102,106	97,759
Company Employees - Employés de la compagnie	112,870	114,533	111,894	107,575
Power Units - Véhicules Motorisés				
Number of Trucks - Nombre de camions	10,787	9,833	10,257	9,629
Number of Road Tractors - Nombre de tracteurs routiers	55,578	57,770	56,715	54,824

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

² Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.2

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: Summary Statistics by Region, 2001⁵**

Tableau 2.2

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
sommaire statistique selon la région, 2001⁵**

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	148	146	149	148	139	135	134	128	168	165	164	155
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	202	203	204	197	704	709	686	624	1,099	1,074	1,079	1,044
	\$'000,000											
General Freight : Truckload - Fret général : charge complète	144.8	163.8	167.5	159.9	376.4	410.4	449.9	414.0	1,120.7	1,011.1	1,015.9	958.3
General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle	101.8	108.2	112.7	109.7	127.7	153.8	122.1	120.5	468.2	644.6	530.1	486.0
Dry Bulk - Produits secs en vrac	6.8	13.0	15.6	13.7	56.5	63.4	39.7	50.3	116.3	125.8	127.5	142.0
Liquid Bulk - Liquides en vrac	8.1	13.8	14.1	13.4	65.5	85.3	97.0	84.2	133.2	121.4	129.5	139.2
Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers	7.8	9.3	11.5	12.6	23.3	36.7	43.1	26.7	54.2	70.8	70.5	50.4
Forest Products - Produits forestiers	35.3	28.9	15.7	27.9	82.5	68.9	47.6	57.6	39.9	65.0	64.1	59.3
Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹	50.2	63.1	79.2	60.5	113.1	102.1	87.4	88.2	323.6	323.7	375.3	375.2
Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport	1.2	1.5	3.9	3.6	5.7	7.3	2.7	8.9	35.8	47.8	31.3	30.1
Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport	356.1	401.6	420.2	401.4	850.6	927.8	889.5	850.3	2,291.9	2,410.0	2,344.2	2,240.5
Other Revenues - Autres Recettes	3.7	4.9	4.2	6.5	24.1	19.4	27.3	24.6	52.0	64.8	71.4	67.7
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	359.9	406.5	424.5	407.8	874.7	947.1	916.8	874.9	2,343.9	2,474.9	2,415.6	2,308.2
Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²	80.4	85.0	90.6	86.0	235.9	237.7	227.6	230.3	572.7	593.7	600.0	561.7
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	37.8	34.2	35.6	30.7	135.4	127.4	126.7	112.6	240.8	220.7	217.8	208.7
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et dépenses de garage	19.3	22.9	23.9	21.6	55.4	68.1	59.8	58.4	126.2	128.8	130.7	119.4
Owner-Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants	100.3	115.6	115.7	115.1	138.8	178.6	150.8	143.1	564.0	566.1	579.2	565.9
Other Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³	48.4	49.1	52.4	56.0	93.4	92.4	101.1	90.2	248.5	273.9	234.7	253.3
Depreciation - Dépréciation	12.9	15.1	16.5	14.7	55.9	55.5	51.9	51.6	94.6	112.5	101.1	96.7
Miscellaneous Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴	40.1	52.2	58.6	50.6	113.1	122.2	125.9	120.7	336.3	376.9	379.1	354.0
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	339.3	374.0	393.3	374.8	827.9	881.8	843.8	806.9	2,183.1	2,272.6	2,242.5	2,159.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.92	0.93	0.92	0.95	0.93	0.92	0.92	0.93	0.92	0.93	0.94
	Number - Nombre											
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	3,849	3,866	4,055	3,515	14,309	14,913	13,926	13,953	30,016	30,502	29,127	27,850
Owner Operators - Chauffeurs contractants	2,827	3,275	3,212	3,281	4,154	4,809	4,348	3,765	16,255	15,761	16,975	16,668
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	6,676	7,141	7,267	6,796	18,463	19,722	18,274	17,717	46,272	46,263	46,102	44,518

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

² Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.2

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Summary Statistics by Region 2001⁵ – Concluded**

Tableau 2.2

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
sommaire statistique selon la région 2001⁵ – fin**

Prairies				British Columbia and Territories Colombie-Britannique et les Territoires				Canada				Quarter - Trimestre
I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Number - Nombre												
201	203	206	196	83	77	84	88	739	726	737	715	Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés
685	680	672	656	325	280	333	341	3015	2946	2974	2862	Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs
\$'000,000												
350.0	328.8	296.0	286.5	109.2	142.9	142.6	130.7	2,101.0	2,057.0	2,072.0	1,949.4	General Freight : Truckload - Fret général : charge complète
136.9	147.0	162.6	153.4	44.4	42.8	71.0	73.7	879.0	1,096.3	998.5	943.2	General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle
65.2	79.9	81.4	84.7	18.0	5.0	27.4	19.1	262.8	287.1	291.6	309.9	Dry Bulk - Produits secs en vrac
186.7	191.5	207.1	184.7	15.7	20.2	28.7	21.5	409.2	432.1	476.4	443.0	Liquid Bulk - Liquides en vrac
16.3	24.3	29.0	30.5	19.5	24.9	31.2	24.3	121.2	165.9	185.2	144.5	Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers
55.0	52.1	96.9	77.6	59.4	48.0	50.1	52.3	272.2	262.9	274.5	274.8	Forest Products - Produits forestiers
239.2	249.1	221.3	229.7	144.7	123.9	121.8	132.5	870.8	861.9	884.8	886.1	Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹
16.1	15.9	17.2	9.1	0.6	1.7	4.5	0.7	59.4	74.1	59.7	52.4	Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport
1,065.5	1,088.7	1,111.5	1,056.3	411.5	409.4	477.4	454.8	4,975.7	5,237.4	5,242.7	5,003.3	Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport
36.6	27.9	26.2	34.2	10.3	11.7	13.3	12.8	126.8	128.7	142.4	145.9	Other Revenues - Autres Recettes
1,102.1	1,116.6	1,137.6	1,090.4	421.8	421.0	490.7	467.7	5,102.5	5,366.1	5,385.1	5,149.1	Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation
270.1	274.2	269.8	264.7	91.6	97.3	107.0	109.9	1,250.7	1,287.8	1,295.0	1,252.6	Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²
126.0	121.4	113.3	104.6	50.8	49.5	55.5	49.9	590.8	553.1	548.9	506.5	Payments to Owner Operator - Paiements aux chauffeurs contractants
74.5	72.9	78.7	70.9	23.5	31.5	33.5	33.8	298.9	324.3	326.6	304.3	Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant
269.9	275.4	298.7	279.2	105.1	96.2	114.1	114.0	1,178.1	1,231.8	1,258.5	1,217.4	Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et dépenses de garage
89.6	94.0	95.7	97.1	51.9	49.5	66.1	48.8	531.7	559.0	550.0	545.4	Other Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³
48.2	46.0	47.1	44.9	16.9	17.4	22.2	27.6	228.6	246.4	238.8	235.5	Depreciation - Dépréciation
138.4	140.2	140.6	134.5	50.2	50.6	60.1	61.1	678.1	742.1	764.2	721.0	Other Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴
1,016.7	1,024.1	1,043.9	996.0	390.1	391.9	458.4	445.2	4,757.0	4,944.5	4,981.9	4,782.6	Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation
0.92	0.92	0.92	0.91	0.92	0.93	0.93	0.95	0.93	0.92	0.93	0.93	Operating Ratio - Ratio d'exploitation
Number - Nombre												
15,059	14,589	13,701	12,981	4,576	4,807	5,241	5,276	67,809	68,678	66,049	63,574	Company Drivers - Conducteurs de la compagnie
8,262	7,867	8,407	7,361	3,248	2,937	3,115	3,110	34,747	34,648	36,057	34,185	Owner Operators - Chauffeurs contractants
23,321	22,456	22,107	20,342	7,824	7,745	8,356	8,386	102,556	103,326	102,106	97,759	Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs

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

² Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.3

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers:
General and Specialized Freight, by Quarter, 2001⁴

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises
générales et spécialisées, par trimestre 2001⁴

	Quarter I - Trimestre I			Quarter II - Trimestre II		
	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total
	Number - Nombre					
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	320	419	739	316	410	726
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,400	1,615	3,015	1,387	1,559	2,946
	\$'000,000					
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	3,119.3	1,983.2	5,102.5	3,259.4	2,106.7	5,366.1
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	761.3	489.3	1250.7	774.5	513.4	1287.8
Payments to Owner-Operator - Dépenses pour les chauffeurs contractants	712.0	466.1	1178.1	751.6	480.2	1231.8
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	353.9	236.9	590.8	335.2	217.9	553.1
Maintenance Expenses - Dépenses d'entretien	144.8	154.1	298.9	168.7	155.5	324.3
Depreciation - Dépréciation	132.3	96.3	228.6	146.1	100.3	246.4
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	395.4	136.3	531.7	393.8	165.2	559.0
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	412.1	266.0	678.1	438.9	303.2	742.1
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	2,911.9	1,845.1	4,757.0	3,008.8	1,935.7	4,944.5
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.93	0.93	0.92	0.92	0.92
	Number - Nombre					
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	40,545	27,265	67,809	40,809	27,869	68,678
Owner Operator - Chauffeurs contractants	21,778	12,968	34,747	21,850	12,798	34,648
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	62,323	40,233	102,556	62,659	40,667	103,326

¹ Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.3

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: General and Specialized Freight, by Quarter, 2001⁴ – Concluded

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées selon le trimestre, 2001⁴ – fin

	Quarter III - Trimestre III			Quarter IV - Trimestre IV		
	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total
	Number - Nombre					
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	325	412	737	319	396	715
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,431	1,544	2,974	1,369	1,493	2,862
	\$'000,000					
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	3,246.6	2,138.5	5,385.1	3,136.5	2,012.6	5,149.1
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	770.9	524.1	1295.0	745.6	507.0	1252.6
Payments to Owner-Operator - Dépenses pour les chauffeurs contractants	781.9	476.6	1258.5	759.8	457.5	1217.4
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	333.6	215.3	548.9	318.1	188.4	506.5
Maintenance Expenses - Dépenses d'entretien	162.3	164.3	326.6	154.3	150.0	304.3
Depreciation - Dépréciation	141.0	97.7	238.8	139.1	96.5	235.5
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	392.3	157.7	550.0	367.5	178.0	545.4
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	446.4	317.8	764.2	437.4	283.6	721.0
Total Operating Expenses- Dépenses totales d'exploitation	3,028.4	1,953.5	4,981.9	2,921.6	1,861.0	4,782.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.91	0.93	0.93	0.92	0.93
	Number - Nombre					
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	38,090	27,959	66,049	37,527	26,047	63,574
Owner Operator - Chauffeurs contractants	22,957	13,100	36,057	21,243	12,942	34,185
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	61,048	41,059	102,106	58,770	38,989	97,759

¹ Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 2.4
For-hire Carriers, revenues by type of movement by quarter,
2001

Tableau 2.4
Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de
mouvement par trimestre, 2001

	Quarter - Trimestre			
	I	II	III	IV
	Number - Nombre			
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	739	726	737	715
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	3,015	2,946	2,974	2,862
	\$'000,000			
Operating Revenues - Recettes d'exploitation				
Domestic - Intérieur				
Intraprovincial - Intraprovinciaux	2,144.8	2,300.0	2,333.1	2,238.1
Interprovincial - Interprovinciaux	1,172.4	1,202.6	1,181.2	1,179.2
Total - Domestic - Trafic intérieur	3,317.1	3,502.6	3,514.3	3,417.3
International - Internationaux				
Into Canada - À destination du Canada	800.9	868.8	871.0	823.8
Out of Canada - En provenance du Canada	857.6	866.0	857.5	762.2
International - Total - Internationaux	1,658.5	1,734.8	1,728.5	1,586.0
Total - Other - Autre	0.0	0.0	0.0	0.0
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	4,975.7	5,237.4	5,242.7	5,003.3
Other Revenues - Autres recettes	126.8	128.7	142.4	145.9
Operating Revenue - Total - Recettes d'exploitation	5,102.5	5,366.1	5,385.1	5,149.1

Section 2

Annual survey of motor carriers of freight, 2001

The estimated size of the population in the 2001 survey (annual supplement Q5) was 2,838 carriers, compared to 2,831 carriers in 2000 for a small increase of 0.2%.

2.1 Increased profitability

Analysis of the balance sheets of Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more revealed that carriers were generally profitable in 2001. These companies generated net operating income of \$1,120 million (\$19.5 billion in total revenues and \$18.4 billion in total expenses). The operating profit margin was higher in 2001 (5.7%) than the margin posted in 2000 (5.3%) (Table 2.5).

In 2001, although the operating profit margin for carriers based in Quebec, British Columbia and the Territories decreased; it was more than offset by increases to profit margins in Atlantic, Ontario and Prairies regions. The greatest increase in operating profit margins were recorded among companies transporting dry bulk, forest products and general freight. Carriers of other specialized freight and movers saw their margins deteriorate in 2001 compared to the previous year (Table 2.6, 2.7 and Figure 2.8).

By size group, the profit margin of top carriers (annual revenues of more than \$25 million) increased slightly from 5.4% in 2000 to 5.5% in 2001. Large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) posted lower operating profit margins in 2001 (3.9%) compared to 2000 (4.1%). 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 7.3%, 8.1% and 5.5% respectively in 2001. For the \$2-\$5 million group this represented an increase of 2.7 points over 2000 (Table 2.9).

2.2 Short-term liquidity

In 2001, the financial performance of for-hire motor carriers of freight was reflected in improvements in a number of balance sheet items. Total assets summed up to \$10.0 billion, up 7.8% on a per carrier basis.

Total liabilities were \$6.6 billion in 2001, up 3.9% on a per carrier basis from 2000. The proportion of long-term debt relative to total liabilities was down slightly in 2001 at 50.3%. Shareholders' equity reached \$3.4 billion in 2001 from \$3.1 billion in 2000.

Partie 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2001

La taille estimée de la population dans l'enquête de 2001 (supplément annuel T5) a atteint 2 838 transporteurs comparativement à 2 831 transporteurs en 2000, soit une légère augmentation de 0,2 %.

2.1 Hausse 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 2001. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 1,120 million de dollars (recettes totales de 19,5 milliards de dollars et dépenses totales de 18,4 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation a été plus élevée en 2001 (5,7 %) que la marge enregistrée en 2000 (5,3 %) (voir le tableau 2.5).

En 2001, les marges bénéficiaires d'exploitation des transporteurs domiciliés au Québec, en Colombie-Britannique et dans les territoires ont chuté, mais ces baisses ont été largement compensées par les hausses observées dans les provinces de l'Atlantique, en Ontario et dans la région des Prairies. Les hausses les plus marquées des marges bénéficiaires d'exploitation ont été enregistrées chez les entreprises transportant des produits secs en vrac, des produits forestiers et du fret général. Des baisses ont été rapportées par les entreprises de transport d'autres marchandises spécialisées et d'articles ménagers en 2001 comparativement à l'année précédente (voir les tableaux 2.6 et 2.7 et la figure 2.8).

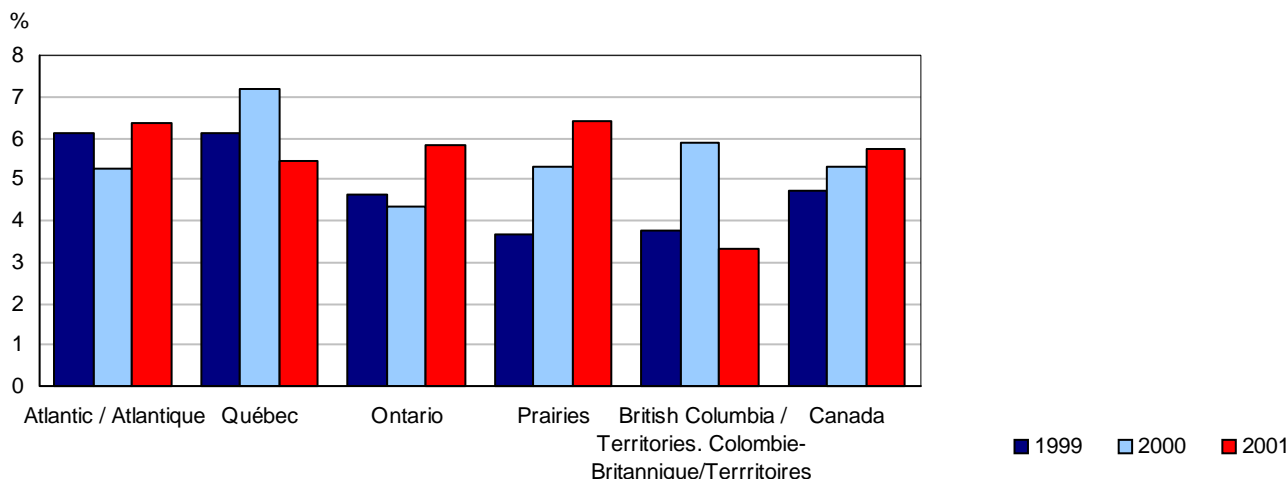
Selon la taille, la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles) a progressé quelque peu, passant de 5,4 % en 2000 à 5,5 % en 2001. Les transporteurs de grande taille (recettes annuelles se situant entre 12 et 25 millions de dollars) ont enregistré des marges bénéficiaires d'exploitation plus faibles en 2001 (3,9 %) qu'en 2000 (4,1 %). Les entreprises de taille moyenne (recettes annuelles se situant entre un et deux millions de dollars, entre deux et cinq millions de dollars et entre cinq et douze millions de dollars) ont affiché quant à eux des marges de 7,3 %, 8,1 % et 5,5 % respectivement en 2001. Pour sa part, le groupe des deux à cinq millions de dollars a connu une hausse de 2,7 points par rapport à 2000 (voir le tableau 2.9).

2.2 Solvabilité à court terme

En 2001, la performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui a été marquée par des améliorations dans certains postes du bilan. L'actif total a atteint 10 milliards de dollars, soit une hausse de 7,8 % par transporteur.

Par ailleurs, le passif total s'est chiffré à 6,6 milliards de dollars en 2001, une hausse par transporteur de 3,9 % par rapport à 2000. La proportion de la dette à long terme dans le passif total était légèrement à la baisse en 2001, à 50,3 %. Enfin, la participation des actionnaires a augmenté, passant de 3,1 milliards de dollars en 2000 à 3,4 milliards en 2001.

Figure 2.8
Profit Margins by Region



The short-term liquidity of for-hire carriers improved in 2001, as the working capital ratio increased from 1.17 to 1.23. Between 2000 and 2001, the working capital ratio improved for all types of activity with the exception of other specialized freight trucking.

Grouping carriers by revenue size, there was an improvement in short-term liquidity between 2000 and 2001 for smaller carriers with annual revenues between \$1 and \$12 million. Short-term liquidity was lower for carriers in the above \$12 million revenue size groups: \$12 to \$25 and above \$25 million respectively at 1.02, 1.16.

Short term liquidity improved across all regions with the exception of the Prairies (see Table 2.6, 2.7, 2.9).

2.3 Changes in long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, declined from 0.52 in 2000 to 0.50 in 2001. On a regional basis results were quite varied, ranging from a low of 0.29 for the Territories to a high of 0.57 in Quebec; which together with Ontario were the only regions with improved ratios. The long-term debt to equity ratio decreased for general freight, dry bulk trucking and forests products while it improved for liquid bulk and other specialized freight carriers. Based on the North American Industrial Classification System excluding movers, the long-term debt to equity ratio was significantly lower for local carriers at 0.47 compared to 0.51 for long-distance carriers (see Tables 2.5, 2.6, 2.7, 2.8).

Figure 2.8
Marges bénéficiaires selon la région

En 2001, les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché une plus grande solvabilité à court terme, le ratio du fonds de roulement augmentant de 1,17 à 1,23. Entre 2000 et 2001, le ratio du fonds de roulement a progressé pour toutes les activités, sauf en ce qui concerne le transport des autres marchandises spécialisées.

De même, selon les recettes des entreprises, la solvabilité à court terme s'est améliorée de 2000 à 2001 chez les petits transporteurs ayant des recettes annuelles se situant entre un et douze millions de dollars. La solvabilité à court terme était à la baisse pour les transporteurs ayant des recettes entre 12 et 25 millions de dollars et supérieures à 25 millions de dollars, respectivement à 1,02 et 1,16.

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

2.3 Variation de la solvabilité à long terme

La solvabilité à long terme, mesurée par le ratio de la dette à long terme par rapport à l'avoir des actionnaires, a diminué de 0,52 en 2000 à 0,50 en 2001. Les résultats variaient grandement d'une région à l'autre, oscillant entre 0,29 pour les territoires à 0,57 pour le Québec. Le Québec et l'Ontario ont d'ailleurs été les seules régions où les ratios ont augmenté. Le ratio a diminué pour le transport de fret général, des produits secs en vrac et des produits forestiers, mais il a augmenté pour le transport des produits liquides en vrac et des autres marchandises spécialisées. Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (transporteurs d'articles ménagers non compris), le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires était considérablement moins élevé chez les transporteurs locaux (0,47) que chez les transporteurs de longues distances (0,51) (voir les tableaux 2.5, 2.6, 2.7 et 2.8).

2.4 Financial leverage remain positive

In 2001, the return on equity of 18.5% (as compared to 17.8% in 1999) remains greater than the return on capital employed (15.6%). This means that, in 2001, for-hire trucking companies posted, for a 5th consecutive year, a higher return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, producing more cash flow for financing company operations. On a regional basis, return on equity exceeded return on capital employed in all regions during 2001 with the exception of British-Columbia and the Territories. By type of activity, financial leverage strengthened in all industries with the exception of other specialized freight carriers. By company size, financial leverage was comparable to 2000 in most groups except for the \$5-\$12 million in revenues whose return on equity improved to 19.3% and return on capital employed reached 16.4%. (see Table 2.5, 2.6, 2.9).

2.5 Trends for owned and leased equipment

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 2001 survey results, the quantity of equipment in service totalled 164,000 units, for an average of 58 per carrier. Owned equipment increased from 128,000 in 2000 to 130,000 overall in 2001, led by Ontario region with an increase of 14%.

The proportion of leased equipment in service (semi-trailers and other equipment) remained stable at 21% in 2001 compared to 20% for 2000. Leased units in service increased seven percentage points between 2000 and 2001 to 35,000 units. Leased units in service by type of activity (semi-trailers and other equipment), represented 25% of equipment in service for general freight carriers and 14% for specialized freight carriers. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and non-controlled semi-trailers and low beds) to overall categories of both leased and owned equipment was 21% for general freight carriers and 7% for specialized freight carriers (Table 2.11).

2.4 L'effet de levier demeure positif

En 2001, à 18,5 % (comparativement à 17,8 % en 1999), le rendement de l'avoir demeure plus élevé que le rendement des capitaux utilisés (15,6 %). Cela signifie qu'en 2001, 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 cinquième année consécutive, plus de marge de manœuvre pour le financement de leurs activités. Sur le plan régional, en 2001, le rendement sur l'avoir a été plus élevé que le rendement des capitaux utilisés dans toutes les régions sauf en Colombie-Britannique et dans les territoires. Selon le type d'activité, l'effet de levier a été favorable dans l'ensemble des industries, à l'exception du transport des autres marchandises spécialisées. Selon la taille des entreprises, le rendement de l'avoir était comparable à celui de 2000 chez la plupart des transporteurs, à l'exception du groupe des 5-12 millions de dollars, où le rendement de l'avoir s'est amélioré, passant à 19,3 %, et le rendement des capitaux utilisés a atteint 16,4 % (voir les tableaux 2.5, 2.6 et 2.9).

2.5 Tendances relatives au matériel possédé et loué

L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui permet également de recueillir des renseignements sur le matériel en service. Selon les résultats de l'enquête de 2001, la quantité de matériel en service totalisait 164 000 unités, soit une moyenne de 58 par transporteur. La quantité de matériel possédé est passée de 128 000 unités en 2000 à 130 000 unités en 2001, l'Ontario affichant la plus forte augmentation (14 %) à ce chapitre.

La proportion du matériel en service loué (semi-remorques et autre matériel) est demeurée assez stable à 21 % en 2001, par rapport à 20 % en 2000. En fait, le nombre d'unités louées était en hausse de sept points entre 2000 et 2001, pour se situer à 35 000. Selon le genre d'activité, les données montrent que, pour les transporteurs de marchandises générales, les unités en service louées (semi-remorques et autre matériel) représentaient 25 % de la flotte et, pour les transporteurs de marchandises spécialisées, 14 %. La proportion de semi-remorques louées (semi-remorques thermiques, non thermiques et surbaissées) sur l'ensemble de la flotte possédée et louée était de 21 % pour les transporteurs de marchandises générales et de 7 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées (voir le tableau 2.11).

Table 2.5
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers,
Summary of Financial Statistics¹, 1997-2001

Tableau 2.5
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques
financières¹, 1997-2001

	1997	1998	1999	2000	2001
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	791	757	731	765	724
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	2,349	2,375	2,523	2,831	2,838
Balance Sheet – Bilan			\$'000,000		
Current Assets - Actifs à court terme	2,804.9	2,699.1	3,061.1	3,548.5	3,843.1
Current Liabilities - Passifs à court terme	2,420.0	2,564.9	2,649.9	3,046.2	3,126.8
Working Capital - Fonds de roulement	384.8	134.1	411.2	502.3	716.3
Long-Term Assets - Actifs à long terme	4,220.5	4,616.4	5,070.2	5,826.5	6,124.8
Net Assets - Actif net	4,605.3	4,750.6	5,481.4	6,328.8	6,841.1
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	2,253.9	2,345.8	2,795.2	3,262.2	3,444.1
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	2,351.4	2,404.7	2,686.2	3,066.0	3,397.0
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	4,605.3	4,750.6	5,481.4	6,328.2	6,841.1
Income Statement – État des revenus et dépenses			\$'000,000		
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	14,271.2	14,888.1	16,180.7	17,601.9	19,524.9
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	13,587.2	14,074.9	15,413.9	16,672.0	18,405.8
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	684.0	813.2	766.8	929.9	1,119.0
Other Revenues - Autres recettes	380.1	234.7	346.4	555.8	464.0
Other Expenses - Autres dépenses	449.3	377.7	491.9	734.1	762.5
Net Other Income - Autres recettes nettes	-69.2	-142.9	-145.5	-183.2	-298.8
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	614.8	670.2	621.3	746.6	820.2
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	154.0	193.6	170.3	201.5	192.8
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	460.7	476.6	451.0	545.2	627.4
Extraordinary Items - Gains/pertes extraordinaires	7.2	14.0	12.8	21.8	96.2
Net Profit - Recettes nettes	453.5	462.6	438.2	523.4	531.2
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability - Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	4.79%	5.46%	4.74%	5.28%	5.73%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.95	0.95	0.95	0.94
Return on Assets - Rendement de l'actif	6.56%	6.51%	5.55%	5.82%	6.29%
Leverage - Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	19.59%	19.82%	16.79%	17.78%	18.47%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	16.49%	17.07%	14.23%	14.84%	15.57%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	5.25	5.76	4.91	4.88	4.34
Solvency - Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.160	1.050	1.160	1.160	1.230
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.490	0.490	0.510	0.520	0.500

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

Table 2.6

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers, Financial Statistics by Region, 2001

Tableau 2.6

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par région, 2001

	Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	724	151	131	156	205	70	11
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	2,838	201	657	1,031	681	256	11
Balance Sheet – Bilan		\$'000,000					
Current Assets - Actifs à court terme	3,802.4	304.4	616.5	1,555.7	1,025.2	281.6	19.0
Current Liabilities - Passifs à court terme	3,126.8	235.1	515.1	1,312.8	829.3	223.2	11.3
Working Capital - Fonds de roulement	675.6	69.4	101.4	242.9	196.0	58.3	7.7
Long-Term Assets - Actifs à long terme	5,954.5	374.1	1,349.6	2,369.5	1,415.4	416.7	29.2
Net Assets - Actif net	6,630.1	443.5	1,450.9	2,612.4	1,611.4	475.0	36.9
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	3,394.9	187.1	810.7	1,480.4	749.7	156.2	10.7
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	3,235.2	256.4	640.3	1,132.0	861.7	318.8	26.1
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	6,630.1	443.5	1,450.9	2,612.4	1,611.4	475.0	36.9
Income Statement – État des revenus et dépenses		\$'000,000					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	19,524.9	1,616.4	3,349.2	8,647.6	4,295.1	1,531.0	85.7
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	18,405.8	1,513.5	3,166.8	8,142.2	4,020.6	1,479.1	83.6
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	1,119.0	102.9	182.4	505.4	274.4	51.9	2.1
Other Revenues - Autres recettes	429.7	22.3	136.5	156.5	68.1	45.0	1.2
Other Expenses - Autres dépenses	697.5	29.4	214.6	289.3	118.3	43.5	2.4
Net Other Income - Autres recettes nettes	-267.8	-7.1	-78.1	-132.8	-50.2	1.6	-1.2
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	851.3	95.8	104.3	372.6	224.2	53.4	0.9
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	182.7	21.2	34.6	73.3	41.8	11.6	0.2
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	668.6	74.5	69.7	299.3	182.4	41.8	0.8
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	97.1	1.2	6.8	51.9	19.2	17.9	0.1
Net Profit - Recettes nettes	571.5	73.3	62.9	247.4	163.2	23.9	0.6
Financial Ratios - Ratios financiers							
Profitability - Rentabilité							
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.73%	6.36%	5.45%	5.84%	6.39%	3.39%	2.45%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.94	0.95	0.94	0.94	0.97	0.98
Return on Assets - Rendement de l'actif	6.85%	10.99%	3.54%	7.63%	7.47%	5.99%	1.57%
Leverage - Levier financier							
Return on Equity - Rendement de l'avoir	20.67%	29.08%	10.88%	26.44%	21.17%	13.13%	2.90%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	16.63%	24.68%	10.61%	18.87%	17.20%	14.20%	5.09%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.38	8.00	3.10	4.10	5.23	4.80	1.95
Solvency - Solvabilité							
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.220	1.300	1.200	1.190	1.240	1.260	1.680
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.510	0.420	0.560	0.570	0.470	0.330	0.290

Table 2.7

For-hire Carriers, Summary Statistics by Type of Activity, 2001

Tableau 2.7

Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2001

	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	332	70	72	72	42	136	724
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,353	211	265	318	201	490	2,838
Balance Sheet – Bilan				\$'000,000			
Current Assets - Actifs à court terme	2,073.6	118.6	498.6	302.9	155.5	653.3	3,802.4
Current Liabilities - Passifs à court terme	1,749.3	81.3	396.7	239.5	123.7	536.4	3,126.8
Working Capital - Fonds de roulement	324.2	37.4	102.0	63.4	31.8	116.9	675.6
Long-Term Assets - Actifs à long terme	2,963.6	112.5	573.4	613.0	407.6	1,284.4	5,954.5
Net Assets - Actif net	3,287.8	149.9	675.4	676.4	439.4	1,401.3	6,630.1
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	1,751.6	80.9	349.3	381.0	165.1	667.1	3,394.9
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	1,536.2	69.0	326.1	295.4	274.3	734.2	3,235.2
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	3,287.8	149.9	675.4	676.4	439.4	1,401.3	6,630.1
Income Statement – État des revenus et dépenses				\$'000,000			
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	11,386.2	628.2	1,474.1	1,461.7	889.4	3,685.2	19,524.9
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	10,745.0	593.3	1,396.6	1,329.0	825.2	3,516.8	18,405.8
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	641.2	34.9	77.6	132.7	64.2	168.4	1,119.0
Other Revenues - Autres recettes	233.8	3.9	12.2	25.6	17.2	137.0	429.7
Other Expenses - Autres dépenses	431.1	4.6	22.1	48.2	22.3	169.3	697.5
Net Other Income - Autres recettes nettes	-197.3	-0.6	-9.9	-22.6	-5.0	-32.3	-267.8
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	443.9	34.2	67.7	110.2	59.2	136.1	851.3
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	105.3	4.6	6.4	23.0	5.3	38.1	182.7
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	338.6	29.7	61.2	87.2	53.9	98.0	668.6
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	33.7	3.2	9.6	22.2	0.5	28.0	97.1
Net Profit - Recettes nettes	304.9	26.5	51.7	65.0	53.4	70.0	571.5
Financial Ratios – Ratios financiers							
Profitability - Rentabilité							
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.63%	5.55%	5.26%	9.08%	7.22%	4.57%	5.73%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.94	0.95	0.91	0.93	0.95	0.94
Return on Assets - Rendement de l'actif	6.72%	12.83%	5.71%	9.52%	9.57%	5.06%	6.85%
Leverage - Levier financier							
Return on Equity - Rendement de l'avoir	22.04%	42.99%	18.78%	29.50%	19.65%	13.35%	20.67%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	17.19%	25.42%	11.43%	20.64%	16.97%	14.86%	16.63%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.66	9.89	8.10	4.74	4.84	2.89	4.38
Solvency - Solvabilité							
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.190	1.460	1.260	1.260	1.260	1.220	1.220
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.530	0.540	0.520	0.560	0.380	0.480	0.510

Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 2001

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, 2001

	Local				
	General Freight	Liquid Bulk	Dry Bulk	Forest Products	Other Spec.
	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres march. spécialisées
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	111	27	28	16	18
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	528	145	191	81	129
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000				
Current Assets - Actifs à court terme	423.2	117.9	175.7	81.9	116.3
Current Liabilities - Passifs à court terme	387.0	95.1	122.0	40.7	86.0
Working Capital - Fonds de roulement	36.2	22.8	53.7	41.2	30.3
Long-Term Assets - Actifs à long terme	605.6	138.8	275.5	144.4	269.2
Net Assets - Actif net	641.8	161.6	329.2	185.6	299.5
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	355.3	88.0	178.3	61.9	108.5
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	286.5	73.6	150.9	123.6	191.0
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	641.8	161.6	329.2	185.6	299.5
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000				
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	2,241.1	511.6	657.1	328.5	781.3
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	2,140.2	478.7	581.8	307.6	745.3
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	100.9	32.9	75.3	20.9	36.0
Other Revenues - Autres recettes	80.0	2.7	17.3	5.1	35.4
Other Expenses - Autres dépenses	108.7	7.7	23.0	10.2	40.2
Net Other Income - Autres recettes nettes	-28.7	-5.0	-5.7	-5.1	-4.8
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	72.2	27.9	69.6	15.8	31.2
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	17.0	4.1	12.4	3.3	5.8
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	55.3	23.8	57.2	12.5	25.4
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	0.0	5.6	19.3	0.4	21.4
Net Profit - Recettes nettes	55.3	18.1	37.9	12.0	4.0
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability - Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	4.50%	6.43%	11.46%	6.35%	4.60%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.94	0.89	0.94	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	5.37%	9.26%	12.69%	5.51%	6.59%
Leverage - Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	19.29%	32.28%	37.93%	10.08%	13.30%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	14.62%	18.94%	26.15%	12.74%	17.52%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.34	11.21	5.24	3.01	2.46
Solvency - Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.090	1.240	1.440	2.010	1.350
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.550	0.540	0.540	0.330	0.360

Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 2001 – Concluded

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques financières, selon le camionnage local et sur de longues distances, 2001 – fin

	Long Distance - Longues distances					
	General Freight (TL)	General Freight (LTL)	Liquid Bulk	Dry Bulk	Forest Products	Other Spec.
	Marchandises générales (CP)	Marchandises générales (CC)	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres march. spécialisées
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	162	59	45	44	26	118
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	679	146	121	128	120	361
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000					
Current Assets - Actifs à court terme	1,117.6	532.8	380.7	127.2	73.6	537.0
Current Liabilities - Passifs à court terme	911.8	450.5	301.5	117.5	83.0	450.4
Working Capital - Fonds de roulement	205.7	82.3	79.2	9.7	-9.4	86.6
Long-Term Assets - Actifs à long terme	1,473.8	884.2	434.6	337.5	263.2	1,015.2
Net Assets - Actif net	1,679.5	966.5	513.8	347.2	253.8	1,101.8
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	893.3	503.1	261.3	202.7	103.1	558.5
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	786.3	463.4	252.5	144.5	150.7	543.2
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	1,679.5	966.5	513.8	347.2	253.8	1,101.8
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	6,481.4	2,663.7	962.5	804.6	560.9	2,903.9
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	6,130.3	2,474.5	917.8	747.1	517.5	2,771.4
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	351.1	189.2	44.7	57.4	43.3	132.4
Other Revenues - Autres recettes	99.6	54.1	9.5	8.3	12.1	101.6
Other Expenses - Autres dépenses	202.9	119.5	14.4	25.2	12.1	129.1
Net Other Income - Autres recettes nettes	-103.2	-65.4	-4.9	-16.9	0.0	-27.5
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	247.8	123.8	39.8	40.5	43.4	105.0
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	56.9	31.4	2.3	10.6	1.9	32.3
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	190.9	92.4	37.5	29.9	41.4	72.6
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	2.6	31.1	3.9	2.9	0.1	6.6
Net Profit - Recettes nettes	188.3	61.3	33.5	27.1	41.4	66.0
Financial Ratios – Ratios financiers						
Profitability - Rentabilité						
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.42%	7.10%	4.64%	7.14%	7.73%	4.56%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.93	0.95	0.93	0.92	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	7.37%	6.52%	4.59%	6.44%	12.30%	4.68%
Leverage - Levier financier						
Return on Equity - Rendement de l'avoir	24.28%	19.95%	14.84%	20.71%	27.50%	13.37%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	18.48%	16.65%	9.07%	15.42%	20.07%	14.13%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.96	4.34	6.85	4.11	6.74	3.07
Solvency - Solvabilité						
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.230	1.180	1.260	1.080	0.890	1.190
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.530	0.520	0.510	0.580	0.410	0.510

Table 2.9

**Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Financial Statistics by Revenue Size, 2001**

Tableau 2.9

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la
taille des recettes, 2001**

	> \$1M to/ à < \$2M	> \$2M to/ à < \$5M	> \$5M to/ à < \$12M	\$12M to/ à < \$25	> \$25M
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	171	170	182	122	79
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	898	946	735	180	79
Balance Sheet – Bilan					
					\$'000,000
Current Assets - Actifs à court terme	260.0	654.7	1,002.8	633.2	1,292.4
Current Liabilities - Passifs à court terme	164.6	406.5	820.8	623.1	1,111.8
Working Capital - Fonds de roulement	95.4	248.2	182.0	10.1	180.6
Long-Term Assets - Actifs à long terme	561.3	946.9	1,670.8	1,029.9	1,915.9
Net Assets - Actif net	656.6	1,195.2	1,852.9	1,040.0	2,096.5
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	239.4	481.4	1,013.7	594.1	1,115.4
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	417.2	713.8	839.1	445.9	981.0
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	656.6	1,195.2	1,852.9	1,040.0	2,096.5
Income Statement – État des revenus et dépenses					
					\$'000,000
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	1,235.1	2,980.7	5,366.8	3,533.3	6,409.0
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	1,145.2	2,740.8	5,069.9	3,395.6	6,054.3
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	89.9	239.8	296.9	137.7	354.7
Other Revenues - Autres recettes	31.0	35.2	247.4	76.4	74.1
Other Expenses - Autres dépenses	55.3	96.9	332.6	119.2	158.5
Net Other Income - Autres recettes nettes	-24.2	-62.0	-85.3	-42.9	-84.5
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	65.7	177.8	211.6	94.9	270.2
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	9.7	25.2	49.9	31.4	76.7
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	56.0	152.6	161.8	63.5	193.6
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	0.9	25.2	67.4	0.8	1.9
Net Profit - Recettes nettes	55.1	127.4	94.4	62.7	191.6
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability - Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	7.28%	8.05%	5.53%	3.90%	5.53%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.92	0.94	0.96	0.94
Return on Assets - Rendement de l'actif	6.82%	9.53%	6.05%	3.82%	6.03%
Leverage - Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	13.42%	21.38%	19.28%	14.23%	19.73%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	11.51%	18.27%	16.37%	12.93%	15.91%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	7.64	5.38	3.31	3.39	5.26
Solvency - Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.580	1.610	1.220	1.020	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.360	0.400	0.550	0.570	0.530

Table 2.10

Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 2001

	Atlantic Region	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia	Territories	Canada
	Région de l'Atlantique				Colombie-Britannique	Territoires	
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques non-thermiques	4,895	17,076	40,450	12,830	2,942	190	78,383
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques thermiques	2,245	4,157	7,563	4,284	2,053	16	20,317
Flatdeck - Semi-remorques surbaissées	1,701	4,247	10,058	6,927	3,047	199	26,178
Other Trailers ¹ - Autres remorques ¹	2,604	4,619	12,695	5,668	2,467	33	28,085
Tank (Liquid and Dry Bulk) - Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	766	3,194	7,056	5,874	408	34	17,331
Other Type of Equipment - Autres genres de matériel	235	126	1,796	798	59	0	3,014
Grand Total	12,446	33,419	79,617	36,380	10,975	472	173,308
Owned -possédées	10,835	26,399	62,345	28,850	7,384	450	136,262
Leased - louées	1,611	7,020	17,272	7,530	3,591	22	37,046

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

Tableau 2.10

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 2001

Table 2.11

Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 2001

Tableau 2.11

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Semi-remorques et autre matériel par industrie, 2001

	General Freight		Specialized Freight		All Industries	
	Fret général		Fret spécialisé		Toutes les industries	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédée	Louées	Possédée	Louées	Possédée	Louées
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques non-thermiques	46,394	19,350	10,789	1,849	57,184	21,199
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques thermiques	10,652	3,383	4,337	1,945	14,989	5,328
Flatdeck - Semi-remorques surbaissées	12,262	1,403	10,295	2,218	22,557	3,621
Other Trailers ¹ - Autres remorques ¹	9,554	2,022	6,799	861	16,353	2,882
Tank (Liquid and Dry Bulk) - Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	1,316	145	14,801	1,069	16,117	1,214
Other Type of Equipment - Autres genres de matériel	1,212	156	1,505	140	2,717	296
Grand Total	81,391	26,459	48,526	8,082	129,918	34,541

¹ 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 Canada-based for-hire trucking companies with annual operating revenues of one million dollars or more, the major part of which is derived from long-distance deliveries. The definition of long distance (80 km and above) is based on the North American Industry Classification System (NAICS) which was implemented in 1997. These carriers represent the survey universe; however, the survey population included all shipments made for a distance of 25 kilometres or more.

The total population of for-hire trucking companies classified as long-distance carriers in the new NAICS classification with operating revenues of one million dollars or more increased by 10.2% from 1,711 companies in 2000 to 1,886 in 2001. This increase in the survey population was observed primarily in for-hire trucking companies with lower annual operating revenues.

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

La population totale des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui sont classées comme transporteurs de longues distances dans le SCIAN et qui ont réalisé des recettes d'exploitation de 1 million de dollars ou plus a augmenté de 10,2 % passant de 1 711 entreprises en 2000 à 1 886 en 2001. Cette augmentation de la population visée par l'enquête a surtout été observée dans la catégorie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui déclarent des recettes annuelles d'exploitation moins élevées.

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 2001, Gross Domestic Product (GDP) increased 1.4%, considerably lower than the 4.7% and the 5.3% jumps experienced in 2000 and 1999, respectively. The growth in employment slowed to 2.4% in 2001, down from the 3.4% increase experienced in 2000.¹

With the down turn in the US economy, Canada's exports² fell in 2001. Contributing to this decline was a reduction in lumber and wood pulp, motor vehicles and telecommunication equipment exports.

¹ Provincial Gross Domestic Product (GDP) statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, Table 379-0017 and Table 379-0025 and from the article, Provincial gross domestic product, published in The Daily on April 22, 2002. It is important to note that the GDP data discussed in this chapter refer to real GDP. Real GDP has been rebased from 1992 prices to 1997 prices and the concept of factor cost has been replaced by GDP at basic prices. Employment figures are taken from the CANSIM database, Statistics Canada, Table 281-0024 and are based on the 1997 North American Industrial Classification (NAICS).

² Taken from The Daily, Monday April 22, 2002.

PARTIE 1 – Trafic total

Le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 1,4 % en 2001, une hausse considérablement moins spectaculaire que les bonds de 4,7 % et 5,3 % enregistrés en 2000 et 1999 respectivement. La croissance de l'emploi s'est arrêtée à 2,4 % en 2001, une baisse par rapport à l'augmentation de 3,4 % de 2000.¹

La baisse de l'activité économique aux États-Unis a entraîné une diminution des exportations² du Canada en 2001. La réduction des exportations de bois d'œuvre et de pâte de papier, de véhicules automobiles et de matériel de télécommunications a contribué à ce recul.

¹ Les statistiques sur le PIB provincial sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, tableau 379-0017 et tableau 379-0025, et de l'article Produit intérieur brut par province, publié dans Le Quotidien du 22 avril 2002. Il est important de souligner que les données sur le PIB citées dans le présent chapitre renvoient au PIB réel. La base du PIB réel a été rajeunie de 1992 à 1997, et la notion de coût des facteurs a été remplacée par celle de prix de base. Les chiffres sur l'emploi proviennent aussi de la base de données CANSIM, tableau 281-0024, et ils sont fondés sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

² Le Quotidien, 22 avril 2002.

Since 1999, the Canadian trucking industry has shown some sign of slowing. Increased fuel costs, uncertainty with the Canadian economy, a cooling down of the U.S. economy and the events of September 11, 2001 have all played a role.

In 2001, Canada-based for-hire long-distance trucking companies, with annual operating revenues of one million dollars or more, generated \$14.7 billion in revenues, an increase of 6.9% from 2000. This was down slightly from the 7.3% growth experienced in 2000, and considerably lower than the 15.9% increase in 1999. In 2001, the tonnes of freight moved increased 3.4% from the 278 million tonnes in 2000 to 288 million tonnes.

Transborder³ movements accounted for 21% of the total shipments carried by these large Canada-based for-hire trucking companies. After reaching a high of 8.1 million shipments in 1999, transborder shipments declined to 7.7 million in 2001. Shipments in 2001 amounted to 75.2 million tonnes and generated \$6.8 billion in revenues. Although accounting for a smaller percentage of total shipments and tonnage, these transborder movements generated over 46% of total revenues and 49% of the tonne-kilometres performed, indicating higher revenue per shipment and greater distances travelled compared to domestic shipments.

L'industrie du transport routier au Canada montre des signes de ralentissement depuis 1999. L'augmentation des prix de l'essence, le climat d'incertitude entourant l'économie canadienne, l'essoufflement de l'économie américaine et les événements du 11 septembre 2001 ont tous joué un rôle important à cet égard.

En 2001, les transporteurs routiers de longues distances pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles d'exploitation de un million de dollars ou plus ont généré des recettes de 14,7 milliards de dollars, une augmentation de 6,9 % par rapport à 2000. Il s'agissait d'une légère baisse comparativement à la croissance de 7,3 % enregistrée en 2000 et d'une chute considérable en regard de l'augmentation de 15,9 % de 1999. En 2001, on a transporté 288 millions de tonnes de marchandises, soit une augmentation de 3,4 % comparativement aux 278 millions de tonnes transportées en 2000.

Les expéditions transfrontalières³ ont représenté 21 % de toutes les expéditions acheminées par les grands transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Après avoir atteint un sommet de 8,1 millions en 1999, le nombre d'expéditions transfrontalières a reculé à 7,7 millions en 2001. Cette même année, les expéditions ont représenté 75,2 millions de tonnes et ont généré des recettes de 6,8 milliards de dollars. Même s'ils ne comptent que pour un petit pourcentage de l'ensemble des expéditions et du tonnage, ces mouvements transfrontaliers ont rapporté plus de 46 % des recettes totales et constitué 49 % des tonnes-kilomètres réalisées, indiquant des recettes plus élevées par expédition et des distances supérieures à celles des expéditions intérieures.

Table 3.1
Trucking activity in 2001 and 2000

		2001	2000	% change		
					variation en %	
Revenues	\$ 000,000	14,720	13,772	6.9	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	288.0	278.4	3.4	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	170 569	164 720	3.6	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	36.9	35.6	3.7	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	2.92	3.07	-4.9	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	398.72	387.30	2.9	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 800	7 830	-0.4	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	795	798	-0.4	km	Distance par expédition

Tableau 3.1
Activité de transport routier en 2001 et 2000

SECTION 2 – Domestic Trucking Activity

In 2001, there were 29.2 million shipments hauled within Canada, accounting for 212.8 million tonnes and \$7.9 billion in revenues. Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 73.9% of the total tonnage hauled and 53.8% of the revenues earned by the large Canada-based for-hire carriers.

PARTIE 2 – Trafic intérieur

En 2001, 29,2 millions d'expéditions ont permis de déplacer 212,8 millions de tonnes de marchandises à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de 7,9 milliards de dollars. Les expéditions intérieures (expéditions dont l'origine et la destination sont au Canada) ont représenté 73,9 % du tonnage total transporté et 53,8 % des recettes des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

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

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

Table 3.2
Trucking activity in 2001

		Domestic	Transborder			
		Intérieur	Transfrontalier	Total		
Revenues	\$ 000,000	7,922	6,798	14,720	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	212.8	75.2	288.0	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	87 522	83 047	170 569	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	29.2	7.7	36.9	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.37	1.21	2.92	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	271.17	882.32	398.72	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 284	9 761	7 800	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	687	1 206	795	km	Distance par expédition

Tableau 3.2
Activité de transport routier en 2001

Table 3.3
Domestic Activity in 2001 and 2000

		2001	2000	% change		
				variation en %		
Revenues	\$ 000,000	7,922	7,336	8.0	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	212.8	204.6	4.0	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	87 522	84 752	3.3	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	29.2	27.7	5.4	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.37	3.55	-5.1	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	271.17	265.15	2.3	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 284	7 394	-1.5	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	687	689	-0.3	km	Distance par expédition

Tableau 3.3
Le trafic intérieur en 2001 et 2000

Regional Overview

For the purpose of this analysis, the ten provinces and three territories have been regrouped according to the five major traditional regions of Canada, namely the Atlantic Region,⁴ Quebec, Ontario, the Prairies,⁵ and British Columbia and the Territories.⁶

In 2001, intra-regional movements (shipments originating and terminating within the same region) accounted for almost 82% of the total domestic freight tonnage. The carriers earned \$4.6 billion or 57.9% of their domestic freight revenues from these intra-regional movements. Quebec had the lowest proportion (72%) of tonnage from intra-regional movements. The proportion of intra-regional tonnage in the other four regions ranged between 81% and 86%.

Atlantic Region

The Economy

Three of the four Atlantic provinces had some positive economic growth in 2001 while the GDP for Prince Edward Island remained relatively unchanged from the previous year. In 2001, employment grew in all four of the Atlantic Provinces.

⁴ The Atlantic Region consists of Newfoundland, Prince-Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick.

⁵ The Prairies consists of Manitoba, Saskatchewan, and Alberta.

⁶ British Columbia and the Territories consists of British Columbia, the Northwest Territories, the Yukon Territory and Nunavut.

Aperçu régional

Aux fins de la présente analyse, les dix provinces et les trois territoires ont été regroupés selon les cinq grandes régions traditionnelles au Canada que sont l'Atlantique⁴, le Québec, l'Ontario, les Prairies⁵ ainsi que la Colombie-Britannique et les Territoires⁶.

En 2001, les mouvements intrarégionaux (expéditions dont l'origine et la destination sont dans la même région) ont représenté presque 82 % de l'ensemble du tonnage associé au trafic intérieur. Les transporteurs ont réalisé 4,6 milliards de dollars ou 57,9 % de leurs recettes au titre du transport intérieur de marchandises à partir de ces mouvements intrarégionaux. C'est le Québec qui a enregistré la plus faible proportion (72 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a oscillé entre 81 % et 86 %.

Région de l'Atlantique

L'économie

Trois des quatre provinces de la région ont affiché une certaine croissance économique en 2001, tandis que le PIB de l'Île-du-Prince-Édouard est demeuré relativement le même que l'année précédente. L'emploi a augmenté dans les quatre provinces de la région en 2001.

⁴ La région de l'Atlantique comprend Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.

⁵ La région des Prairies est formée du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

⁶ La région de la Colombie-Britannique et des Territoires comprend la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon et le Nunavut.

Figure 3.1

Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional, by Region of Origin, 2001

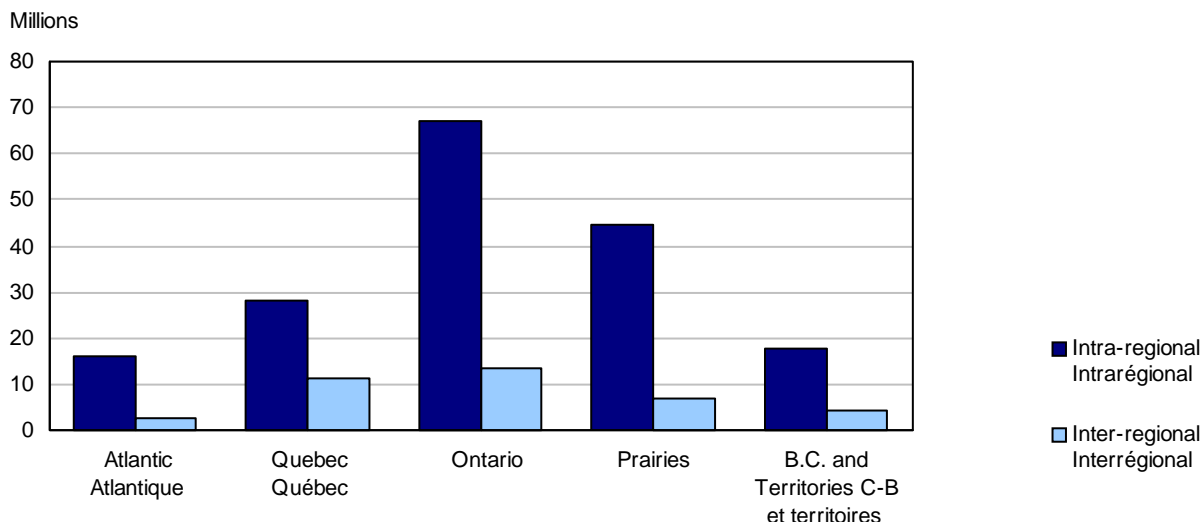


Figure 3.1

Tonnage intérieur, intrarégional et interrégional, selon la région d'origine, 2001

GDP growth in the Newfoundland and Labrador economy slowed to 1.2% in 2001. Less growth in the oil industry along with reduced production in iron ore mining, electric power generation and construction were contributing factors. Total employment increased 4.2%.

Economic growth in Prince Edward Island was 0.3%, considerably less than the 3.5% increase experienced the year before. A reduction in the potato crop due to the drought in 2001 impacted the growth in GDP. To make up for the shortfall in the potato crop farmers sold off inventories and processors imported more potatoes from other provinces. In 2001, there was a 6.8% increase in employment in Prince Edward Island.

Nova Scotia (2.4%) was the only Atlantic province that enjoyed a growth in the economy of more than 2%.⁷ The increase in Nova Scotia was largely attributable to higher personal expenditures on services and increased business investment on machinery and equipment. Employment in Nova Scotia was also up; it rose 3.0% in 2001.

In New Brunswick, GDP growth slowed to 0.6%. While the refined petroleum products industry had considerably higher output, there were decreases in construction and in pulp and paperboard mills. Overall employment increased by 3.4%.

Regional Trucking

In 2001, almost 19 million tonnes or 8.8% of the freight moved within Canada originated from the Atlantic Region. This was up 2.3 million tonnes or almost 14% from 2000. Similar to the 4 other regions, most of the

⁷ Alberta was the only other province in the country that experienced growth in the real GDP greater than 2%.

La croissance du PIB à Terre-Neuve-et-Labrador a fléchi pour atteindre 1,2 % en 2001. Les facteurs en cause sont une faible croissance dans le secteur pétrolier ainsi qu'une réduction de la production de minerai de fer et d'électricité de même que dans le secteur de la construction. L'emploi total a augmenté de 4,2 %.

L'Île-du-Prince-Édouard a connu une croissance économique de 0,3 %, soit un pourcentage considérablement moins élevé que les 3,5 % de l'année précédente. L'impact de la sécheresse de 2001 sur les récoltes de pommes de terre s'est répercuté sur la croissance du PIB. Pour compenser cette réduction, les agriculteurs ont réduit leurs stocks et les transformateurs ont importé davantage de pommes de terre des autres provinces. L'emploi a connu une augmentation de 6,8 % à l'Île-du-Prince-Édouard en 2001.

La Nouvelle-Écosse (2,4 %) a été la seule province de la région atlantique à jouir d'une croissance de son économie de plus de 2 %.⁷ L'augmentation du PIB dans cette province est largement attribuable aux dépenses personnelles plus élevées en matière de services et à l'accroissement de l'investissement des entreprises en machines et en matériel. L'emploi a aussi augmenté de 3,0 % en 2001 en Nouvelle-Écosse.

Au Nouveau-Brunswick, la croissance du PIB a fléchi et s'est fixée à 0,6 %. Bien que le secteur des produits pétroliers raffinés ait enregistré une hausse considérable de la production, des reculs ont été observés dans les secteurs de la construction ainsi que de la pâte de papier et des produits en carton. Dans l'ensemble, l'emploi a progressé de 3,4 %.

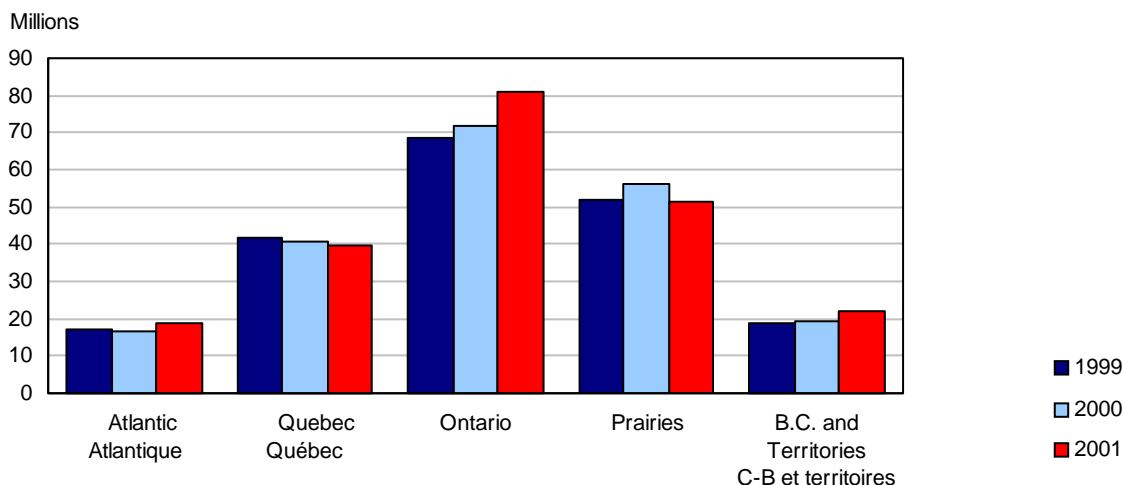
Camionnage régional

En 2001, presque 19 millions de tonnes ou 8,8 % des marchandises acheminées à l'intérieur du Canada provenaient de la région de l'Atlantique. Ceci représente une hausse de 2,3 millions de tonnes ou presque 14 % par rapport à 2000. Comme

⁷ L'Alberta a été la seule autre province du pays à enregistrer une croissance du PIB réel supérieure à 2 %.

Figure 3.2

Domestic Tonnage by Region of Origin, 1999-2001



tonnage originating in the region, remained in the region. These intra-regional movements generated approximately 65% of the \$542 million in revenues earned from domestic truck movements that originated in the Atlantic region.

Wood products continued to be the top commodity in terms of weight moved within the Atlantic Region, accounting for almost 3.6 million tonnes of freight, representing 22% of the intra-regional tonnage. *Wood products* was also the main commodity trucked out of the region, accounting for almost 24% of tonnage moved inter-regionally. On the revenue side, *miscellaneous transported products* was the largest commodity group trucked intra-regionally while *meat, fish, seafood and preparations* was the largest commodity group moved inter-regionally.

Quebec

The Economy

GDP grew 1.2% in Quebec in 2001, considerably less than the 5.0% growth experienced in 2000. This was triggered by a reduction in production for a number of manufacturing industries, a reduction in exports of telecommunications equipment and reduced business investment in plant and equipment. Personal expenditures, however, were up. Employment grew only 1.8%.

Regional Trucking

In 2001, less than 40 million tonnes of freight, almost 19% of the total tonnage carried within Canada originated from Quebec. This was a decrease of 2.2% from 2000. Quebec registered the lowest proportion of intra-regional tonnage in Canada at 72%. These intra-regional movements accounted for 50% of the \$1.5 billion in revenues generated from domestic truck shipments originating from Quebec.

Figure 3.2

Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1999-2001

c'était le cas dans les quatre autres régions, la plupart de ce tonnage est demeuré à l'intérieur de la région. Ces expéditions intrarégionales ont représenté environ 65 % des 542 millions de dollars de recettes provenant des mouvements intérieurs par camion ayant pour origine la région de l'Atlantique.

Les *produits du bois* sont toujours, en termes de poids, les principales marchandises transportées dans la région de l'Atlantique, soit presque 3,6 millions de tonnes de marchandises représentant 22 % du tonnage intrarégional. Les *produits du bois* ont aussi été les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région, intervenant pour près de 24 % du tonnage interrégional. Sur le plan des recettes, les *biens transportés divers* ont constitué le plus important groupe de marchandises transportées par camion à l'intérieur de la région, tandis que les *viandes, poissons, fruits de mer et préparations* ont constitué le plus important groupe de marchandises transportées à l'extérieur de la région.

Québec

L'économie

Le PIB a augmenté de 1,2 % au Québec en 2001, une croissance considérablement inférieure à celle de 2000 (5,0 %). Cet état de choses est dû à une réduction de la production dans un certain nombre de branches d'activité du secteur de la fabrication, à une diminution des exportations de matériel de télécommunications et à une baisse de l'investissement des entreprises en usines et en matériel. Les dépenses personnelles ont toutefois progressé. L'emploi a progressé seulement de 1,8 %.

Camionnage régional

Moins de 40 millions de tonnes de fret, soit presque 19 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient du Québec en 2001. Ces chiffres représentent une diminution de 2,2 % par rapport à 2000. Le Québec a enregistré la proportion la plus faible du tonnage intrarégional au Canada, soit 72 %. Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté 50 % des 1,5 milliard de dollars de recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

Waste and scrap remained the top commodity group trucked within Quebec, accounting for 5.9 million tonnes or 21% of the total intra-regional tonnage hauled within the province. These shipments of *waste and scrap* generated 15.3% of total intra-regional revenues. *Miscellaneous transported products* was the top commodity in terms of tonnage and revenue transported out of Quebec, followed by *wood products* then *base metal in primary forms and basic shapes*. In total, these three commodities accounted for 48% of inter-regional tonnage and revenues.

Ontario

The Economy

Growth in Ontario's economy slowed to 1.2% in 2001, notably less than the 4.8% increase in GDP in 2000. There were a number of contributing factors including lower exports to the United States and reduced production for manufacturing industries. Also, the wholesale sector was flat and transportation services and corporate profits were down. There were, however, gains in broadcasting and telecommunications services and software publishing. Employment grew by 2.1%.

Regional Trucking

Truck freight originating from Ontario amounted to 80.7 million tonnes in 2001, an increase of 12.8% from 2000. These shipments generated almost \$2.9 billion for the carriers and represented 38% of the total domestic tonnage and 36% of the total domestic revenues. Over 67 million tonnes or 83% of the total tonnes originating in Ontario remained in this region. These intra-regional shipments accounted for 53% of total revenue generated within the region.

Miscellaneous transported products accounted for over 22% of the revenue generated from shipments within the province. *Miscellaneous transported products* also remained the largest revenue generating group for freight transported outside of the province accounting for 44% of inter-regional revenues.

The Prairies

The Economy

In 2001, there was growth in the GDP for two of the three Prairie provinces, Alberta and Manitoba. In all three, however, there were gains in employment.

Manitoba's economy grew by 1.4% in 2001 about one-half the growth experienced in 2000. On average, the manufacturing sector fared well as did the wholesale and retail trade sectors. There were, however, declines in corporate profits and crop production was down due to excessive soil moisture early in the 2001. Manitoba's employment grew 3.6%

Saskatchewan's GDP decreased 2.0% in 2001. Declines in agricultural output due to severe drought conditions along with reductions in corporate profits contributed to this down turn. There were gains however in the oil and gas extraction industry and in uranium production. Natural gas pipeline deliveries to the US offset

En termes de poids, les *déchets et débris* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur des frontières du Québec, intervenant pour 5,9 millions de tonnes de marchandises ou 21 % du tonnage intrarégional total. Ces expéditions de *déchets et débris* ont rapporté 15,3 % des recettes intrarégionales. Sous l'angle du tonnage et des recettes, le groupe le plus important de marchandises transportées hors du Québec a été celui des *biens transportés divers*, suivi des *produits du bois* puis des *métaux communs en formes primaires et en formes de base*. Au total, ces trois groupes ont compté pour 48 % des recettes et du tonnage au niveau interrégional.

Ontario

L'économie

L'économie de l'Ontario n'a crû que de 1,2 % en 2001, en baisse marquée par rapport à la croissance du PIB de 4,8 % enregistrée en 2000. Les facteurs en cause étaient nombreux, dont une diminution des exportations aux États-Unis et une réduction de la production dans le secteur de la fabrication. De plus, les ventes en gros ont stagné et les services de transport ainsi que les bénéfices des sociétés ont diminué. Les services de radiodiffusion et de télécommunications de même que l'édition de logiciels ont toutefois connu une croissance. L'emploi a progressé de 2,1 %.

Camionnage régional

En 2001, 80,7 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario, ce qui représente une hausse de 12,8 % par rapport à 2000. Ces expéditions ont généré presque 2,9 milliards de dollars pour les transporteurs et ont représenté 38 % du tonnage intérieur total ainsi que 36 % des recettes totales sur le marché intérieur. Plus de 67 millions de tonnes ou 83 % du tonnage ayant pour origine cette province sont demeurés à l'intérieur de l'Ontario. Ces expéditions intrarégionales ont représenté 53 % des recettes totales générées dans la région.

Les *biens transportés divers* ont représenté plus de 22 % des recettes générées à partir des expéditions dans la province. Les *biens transportés divers* sont également demeurés le groupe le plus important de marchandises transportées à l'extérieur de la province, intervenant pour 44 % des recettes interrégionales.

Les Prairies

L'économie

Deux des provinces des Prairies, l'Alberta et le Manitoba, ont enregistré une hausse du PIB en 2001. Toutes les trois ont cependant connu une augmentation de l'emploi.

L'économie du Manitoba a progressé de 1,4 % en 2001, soit environ la moitié de la croissance enregistrée en 2000. Dans l'ensemble, le secteur de fabrication ainsi que ceux du commerce de gros et de détail se sont bien comportés. Les bénéfices des sociétés ont toutefois chuté et le niveau excessif d'humidité du sol au début de 2001 a eu un effet défavorable sur la production agricole. L'emploi a augmenté de 3,6 % dans la province.

Le PIB de la Saskatchewan a reculé de 2,0 % en 2001. La chute de la production agricole, frappée par une importante sécheresse, et le fléchissement des bénéfices des sociétés ont contribué à cette régression. Des gains ont cependant été enregistrés dans le secteur de l'extraction de pétrole et de gaz ainsi qu'au chapitre de la production d'uranium. Les livraisons

slumping truck and rail transportation. Total employment increased 1.2% in 2001.

Alberta had the strongest growth of all the provinces in 2001. Alberta's GDP increased 2.9% in 2001 boosted by higher spending in consumer oriented industries. Also, there was strong growth in corporate profits and in the manufacturing sector – specifically for manufacturers of machinery, primary metal and fabricated metal products. Alberta's employment rose 5.1%.

Regional Trucking

Shipments originating from the Prairie region amounted to 51.5 million tonnes, a decrease of 8.7% from 2000. This tonnage represented about 24% of the total domestic tonnage in Canada. Intra-regional traffic accounted for more than 44 million tonnes of freight or 86% of the total tonnage originating from the Prairies. These intra-regional shipments generated \$1.5 billion in revenues or 68% of the total revenues generated in the region.

Crude petroleum remained the top commodity transported within the region, accounting for almost 7 million tonnes of freight or 16% of the total intra-regional tonnage. *Miscellaneous transported products* remained the top commodity transported out of the Prairie region accounting for 1.7 million tonnes of freight or 24% of the inter-regional tonnage.

British Columbia and the Territories

The Economy

British Columbia's GDP advanced by 0.9% in 2001. Output was down in the forestry and logging industry as well as in the manufacturing sector, particularly wood products manufacturing and pulp, paper and paperboard mills. Output in the oil and gas extraction industry increased but there was a decrease in the electric power generation, transmission and distribution industry. Investment in housing rose in British Columbia and corporate profits also increased. Employment rose by 1.4%.

Yukon's GDP increased 1.4% in 2001. Increased investment in non-residential structures along with increased government spending contributed to this gain. There were, however, decreases in exports. Employment rose by 1.2%.

The Northwest Territories economy grew by 19.7%. Growth was largely attributable to increased non-residential investment related to the development of diamond-mining properties and oil and gas. Employment grew by 1.0%.

The economy grew 7.2% in Nunavut in 2001. The main contributing factors were increased business investment in mining and utilities and higher government investment in educational facility development. Employment rose by 18.5%.

de gaz naturel aux États-Unis par pipeline ont contrebalancé les baisses qui ont touché le transport routier et le transport par rail. L'emploi total a augmenté de 1,2 % en 2001 dans la province.

L'Alberta a affiché les meilleurs résultats de toutes les provinces en 2001. Le PIB de la province était en hausse de 2,9 %, propulsé par des dépenses plus fortes dans les secteurs axés sur la consommation. Il y également eu une croissance marquée au chapitre des bénéfices des sociétés et dans le secteur de la fabrication, particulièrement pour les fabricants de machines, de métaux de première transformation et de produits métalliques. L'emploi a augmenté de 5,1 % en Alberta.

Camionnage régional

En 2001, 51,5 millions de tonnes de marchandises transportées par camion, c'est-à-dire environ 24 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient de la région des Prairies, soit une diminution de 8,7 % par rapport à 2000. Les expéditions intrarégionales ont représenté plus de 44 millions de tonnes de marchandises ou 86 % du tonnage total ayant pour origine la région des Prairies. Ces expéditions intrarégionales ont généré des recettes de 1,5 milliards de dollars, soit 68 % des recettes totales générées dans la région.

Le *pétrole brut* est toujours la principale marchandise transportée à l'intérieur des Prairies, intervenant pour presque 7 millions de tonnes de marchandises ou 16 % du tonnage intrarégional total. Les *biens transportés divers* sont demeurés les principales marchandises transportées à l'extérieur des Prairies, représentant 1,7 million de tonnes de marchandises ou 24 % du tonnage interrégional.

La Colombie-Britannique et les Territoires

L'économie

Le PIB de la Colombie-Britannique a progressé de 0,9 % en 2001. La production du secteur de la foresterie et de l'exploitation forestière était à la baisse, tout comme celle du secteur de la fabrication, notamment les fabricants de produits en bois et les usines de pâte de papier, de papier et de carton. La production du secteur de l'extraction de pétrole et de gaz a augmenté, mais celle du secteur de la production, du transport et de la distribution d'électricité a reculé. L'investissement dans la construction résidentielle a crû, et les bénéfices des sociétés ont également augmenté. L'emploi a progressé de 1,4 % en Colombie-Britannique.

Le PIB du Yukon a augmenté de 1,4 % en 2001. L'accroissement de l'investissement dans la construction non résidentielle ainsi que la hausse des dépenses des administrations publiques ont contribué à cette progression. Les exportations ont cependant diminué. L'emploi a augmenté de 1,2 %.

L'économie des Territoires du Nord-Ouest a bondi de 19,7 %. La croissance a été en grande partie attribuable à l'investissement accru dans la construction non résidentielle lié à la mise en valeur d'actifs miniers diamantaires ainsi qu'à l'extraction de pétrole et de gaz. L'emploi a augmenté de 1,0 %.

Au Nunavut, l'économie a progressé de 7,2 % en 2001. Les facteurs ayant le plus contribué à cette hausse ont été l'augmentation de l'investissement des entreprises dans le secteur minier et les services publics de même que l'accroissement de l'investissement des administrations publiques dans les établissements d'enseignement. L'emploi a augmenté de 18,5 %.

Regional Trucking

Truck shipments originating from the Pacific Region (British Columbia, Yukon, Northwest and Nunavut Territories) amounted to 22.2 million tonnes of freight in 2001, an increase of 13% from 2000. Intra-regional shipments accounted for 17.9 million tonnes or 81% of the total domestic freight originating from this region. These shipments generated almost 58% of the intra-regional revenues.

Wood products continued to be the main commodity moved within the region and while the total tonnage increased between 2000 and 2001, the revenue from shipping this commodity fell by more than 7%. *Wood products* accounted for 35% of the intra-regional tonnage and almost 22% of intra-regional revenues. *Miscellaneous transported products* was the top commodity trucked out of the region accounting for 24% of the 4.3 million tonnes of inter-regional freight.

Camionnage régional

En 2001, les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut) ont atteint 22,2 millions de tonnes de marchandises, une augmentation de 13 % par rapport à 2000. Les expéditions intrarégionales ont représenté 17,9 millions de tonnes, soit 81 % du tonnage intérieur total ayant pour origine cette région. Ces expéditions ont généré presque 58 % des recettes intrarégionales.

Les *produits du bois* sont demeurés les principales marchandises transportées à l'intérieur de la région et, même si le tonnage total a augmenté de 2000 à 2001, les recettes tirées du transport de ces marchandises ont chuté de plus de 7 %. Les *produits du bois* ont compté pour 35 % du tonnage intrarégional et presque 22 % des recettes intrarégionales. Les *biens transportés divers* ont été les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région, représentant 24 % des 4,3 millions de tonnes du fret interrégional.

During the third and fourth quarters of 2001, data were collected from fewer companies than the previous quarters resulting in a higher imputation rate. The imputation was performed using a method based on an adjustment of the company's own historical data. The use of an imputation process to replace uncollected data leads to an increase in non-sampling errors. The user should take the increase in the non-sampling errors into consideration when interpreting the estimates. We invite the user to consult Section 3 of the Chapter 5 which discusses data quality and Table 5.7, in particular, which indicates the percentage of the companies for which data was collected for each quarter.

Au cours des troisième et quatrième trimestres de 2001, des données ont été recueillies auprès d'un plus petit nombre de compagnies que lors des trimestres précédents, ce qui a entraîné un taux d'imputation plus élevé. L'imputation a été effectuée en utilisant une méthode basée sur un ajustement des données historiques de cette même compagnie. L'utilisation d'un processus d'imputation pour remplacer les données qui n'ont pu être recueillies entraîne une augmentation des erreurs non due à l'échantillonnage. L'utilisateur devra tenir compte de cette augmentation des erreurs non dues à l'échantillonnage lors de l'interprétation des estimations. Nous invitons l'utilisateur à consulter la partie 3 du chapitre 5 qui porte sur la qualité des données, et plus particulièrement le tableau 5.7 qui présente le pourcentage des compagnies pour lesquelles des données ont été recueillies pour chaque trimestre.

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



Table 3.4
Domestic For-hire Trucking, 2001:
Intra-regional Traffic

Tableau 3.4
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001:
Volume de transport intrarégional

	Revenues	Share of Total		Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario - Ontario	1,518	33	67.1	39	12 950	32	7.5	36
Man., Sask, Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,462	32	44.5	26	13 611	33	5.3	26
Quebec - Québec	731	16	28.3	16	6 821	17	3.1	15
British Columbia, Territories - Colombie-Britannique et les Territoires	520	11	17.9	10	4 423	11	1.9	9
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	355	8	16.1	9	3 267	8	2.8	13
Total, Intra-regional - Intrarégional	4,585	100	173.9	100	41 072	100	20.6	100

Table 3.5
Domestic For-hire Trucking, 2001:
Inter-regional Traffic

Tableau 3.5
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001:
Volume de transport interrégional

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	459	14	9.0	23	5 722	12	1.8	21
Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories - de Man., Sask., Alb. aux C.-B. et Territoires	433	13	5.3	14	5 044	11	0.9	11
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	422	13	8.8	23	5 530	12	1.4	16
Ontario to Man., Sask., Alta. - de l'Ontario aux Man., Sask., Alb.	421	13	2.1	5	6 173	13	0.9	10
B.C. and the Territories to Man., Sask., Alta. - C.-B. et Territoires à Man.,Sask.,Alb.	262	8	3.7	9	3 624	8	0.7	8
Other Inter-regional Movements - Autres mouvements inter-régionaux	1,339	40	10.0	26	20 357	44	3.0	35
Total, Inter-regional - Interrégional	3,336	100	38.9	100	46 450	100	8.6	100

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 2001: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination

Destination	Atlantic provinces		Quebec	Ontario
	Provinces de l'Atlantique		Québec	
Origin				
Atlantic provinces				
Revenues	\$'000	354,641	76,503	91,482
C.V. ¹		a	b	b
Tonnes	'000	16 113	1 628	943
C.V. ¹		c	c	b
Tonne-kilometres	'000	3 267 143	1 234 966	1 562 980
C.V. ¹		a	b	b
Number of shipments	'000	2,772.3	154.9	177.1
Revenues per tonne ²	\$	1,865.30	2,535.39	4,098.25
Revenues per tonne-km ²	\$	8.25	3.65	2.47
Revenues per shipment ²	\$	127.92	493.97	516.49
Weight per shipment ²	kg	5 812	10 511	5 325
Distance per shipment ²	km	335	924	1 712
Quebec				
Revenues	\$'000	152,522	730,766	421,619
C.V. ¹		a	a	a
Tonnes	'000	1 900	28 346	8 791
C.V. ¹		b	a	a
Tonne-kilometres	'000	1 796 847	6 821 076	5 529 879
C.V. ¹		b	a	b
Number of shipments	'000	519.8	3097.3	1354.9
Revenues per tonne ²	\$	2,378.85	545.57	629.53
Revenues per tonne-km ²	\$	2.28	4.49	1.34
Revenues per shipment ²	\$	293.44	235.93	311.18
Weight per shipment ²	kg	3 655	9 152	6 488
Distance per shipment ²	km	1 147	256	598
Ontario				
Revenues	\$'000	250,308	459,065	1,518,349
C.V. ¹		b	a	a
Tonnes	'000	1 800	8 974	67 086
C.V. ¹		b	b	c
Tonne-kilometres	'000	3 183 466	5 722 244	12 949 555
C.V. ¹		b	b	b
Number of shipments	'000	806.3	1812.9	7464.6
Revenues per tonne ²	\$	2,804.51	810.47	521.51
Revenues per tonne-km ²	\$	1.53	1.45	4.42
Revenues per shipment ²	\$	310.42	253.23	203.41
Weight per shipment ²	kg	2 232	4 950	8 987
Distance per shipment ²	km	1 875	647	242

See footnote (s) at end of table

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination

Man., Sask., Alta.	B.C. and Territories	Total	Destination
Man., Sask. et Alb.	C.B. et les territoires		Origine
			Provinces de l'Atlantique
13,386	5,832	541,844	\$'000 Recettes
c	c	a	C.V. ¹
30	...	18 727	'000 Tonnes
c	e	c	C.V. ¹
138 316	...	6 274 038	'000 Tonnes-kilomètres
c	e	a	C.V. ¹
12.6	3.4	3120.4	'000 Nombre d'expéditions
6,676.41	...	2,044.90	\$ Recettes par tonne ²
1.60	...	7.66	\$ Recettes par tonne-km ²
1,059.43	1,708.68	173.65	\$ Recettes par expédition ²
2 403	...	6 002	kg Poids par expédition ²
4 390	5 740	465	km Distance par expédition ²
			Québec
99,173	47,246	1,451,327	\$'000 Recettes
b	b	a	C.V. ¹
455	141	39 633	'000 Tonnes
c	c	a	C.V. ¹
1 457 974	655 145	16 260 926	'000 Tonnes-kilomètres
c	c	a	C.V. ¹
201.7	102.0	5275.7	'000 Nombre d'expéditions
1,137.92	1,251.17	784.04	\$ Recettes par tonne ²
0.37	0.27	3.23	\$ Recettes par tonne-km ²
491.61	463.38	275.1	\$ Recettes par expédition ²
2 257	1 385	7 512	kg Poids par expédition ²
3 239	4 629	630	km Distance par expédition ²
			Ontario
421,015	217,749	2,866,485	\$'000 Recettes
a	b	a	C.V. ¹
2 115	732	80 707	'000 Tonnes
b	b	c	C.V. ¹
6 173 165	3 234 018	31 262 448	'000 Tonnes-kilomètres
b	b	b	C.V. ¹
877.8	395.5	11357.2	'000 Nombre d'expéditions
1,019.58	1,279.94	794.64	\$ Recettes par tonne ²
0.39	0.29	3.29	\$ Recettes par tonne-km ²
479.60	550.53	252.39	\$ Recettes par expédition ²
2 409	1 852	7 106	kg Poids par expédition ²
2 972	4 422	779	km Distance par expédition ²

Voir note (s) à la fin du tableau

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 2001: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination – Concluded

Destination	Atlantic provinces		Quebec	Ontario
	Provinces de l'Atlantique		Québec	
Origin				
Manitoba, Saskatchewan and Alberta				
Revenues	\$'000	20,632	54,597	190,005
C.V. ¹		d	c	b
Tonnes	'000	61	393	1 351
C.V. ¹		d	c	b
Tonne-kilometres	'000	281 567	1 225 209	2 896 950
C.V. ¹		d	c	b
Number of shipments	'000	13.6	73.8	404.6
Revenues per tonne ²	\$	3,081.00	909.92	1,074.61
Revenues per tonne-km ²	\$	0.67	0.30	0.65
Revenues per shipment ²	\$	1,516.04	739.56	469.62
Weight per shipment ²	kg	4 455	5 329	3 339
Distance per shipment ²	km	4 590	3 095	2 052
British Columbia and Territories				
Revenues	\$'000	5,261	18,465	95,710
C.V. ¹		c	c	b
Tonnes	'000	11	67	514
C.V. ¹		d	c	c
Tonne-kilometres	'000	60 508	306 041	2 251 986
C.V. ¹		d	c	c
Number of shipments	'000	6.9	33.3	121.6
Revenues per tonne ²	\$	1,484.74	962.26	1,105.26
Revenues per tonne-km ²	\$	0.26	0.21	0.26
Revenues per shipment ²	\$	759.10	554.13	787.16
Weight per shipment ²	kg	1 520	2 018	4 228
Distance per shipment ²	km	5 817	4 646	4 388
Canada				
Revenues	\$'000	783,364	1,339,397	2,317,165
C.V. ¹		a	a	a
Tonnes	'000	19 884	39 408	78 685
C.V. ¹		c	a	b
Tonne-kilometres	'000	8 589 531	15 309 536	25 191 350
C.V. ¹		a	a	b
Number of shipments	'000	4,119.0	5,172.2	9,522.9
Revenues per tonne ²	\$	2,117.35	705.89	634.36
Revenues per tonne-km ²	\$	6.14	3.32	3.73
Revenues per shipment ²	\$	190.18	258.96	243.33
Weight per shipment ²	kg	4 827	7 619	8 263
Distance per shipment ²	km	762	481	450

¹ 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.

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

For example:

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

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination – fin

Man., Sask., Alta.	B.C. and Territories	Total	Destination
Man., Sask. et Alb.	C.B. et Territoires		Origine
			Manitoba, Saskatchewan et Alberta
1,462,076	433,207	2,160,517	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
44 477	5 267	51 548	'000 Tonnes
a	b	a	C.V. ¹
13 610 717	5 043 577	23 058 020	'000 Tonnes-kilomètres
a	a	a	C.V. ¹
5,314.5	921.8	6,728.3	'000 Nombre d'expéditions
792.96	711.90	804.70	\$ Recettes par tonne ²
2.93	0.77	2.46	\$ Recettes par tonne-km ²
275.11	469.95	321.11	\$ Recettes par expédition ²
8 369	5 713	7 661	kg Poids par expédition ²
384	1 080	618	km Distance par expédition ²
			Colombie-Britannique et les territoires
262,424	519,654	901,515	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
3 681	17 889	22 162	'000 Tonnes
a	b	b	C.V. ¹
3 624 355	4 423 366	10 666 256	'000 Tonnes-kilomètres
a	a	a	C.V. ¹
653.8	1915.3	2730.9	'000 Nombre d'expéditions
598.47	368.77	466.63	\$ Recettes par tonne ²
0.50	1.74	1.36	\$ Recettes par tonne-km ²
401.37	271.32	330.11	\$ Recettes par expédition ²
5 631	9 340	8 115	kg Poids par expédition ²
1 257	387	839	km Distance par expédition ²
			Canada
2,258,074	1,223,689	7,921,689	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
50 759	24 041	212 777	'000 Tonnes
a	b	a	C.V. ¹
25 004 527	13 426 737	87 521 682	'000 Tonnes-kilomètres
a	a	a	C.V. ¹
7,060.5	3,338.0	29,212.6	'000 Nombre d'expéditions
823.51	600.08	897.92	\$ Recettes par tonne ²
2.31	1.26	3.37	\$ Recettes par tonne-km ²
319.82	366.60	271.17	\$ Recettes par expédition ²
7 189	7 203	7 284	kg Poids par expédition ²
876	1 192	687	km Distance par expédition ²

¹ 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.

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

Exemple:

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

Table 3.7
Domestic For-hire Trucking, 2001: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.7
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes

Origin	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Origine	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	1,299,810	1	24 010	1	12 958 893	1	6,144	1
Montreal	630,694	2	11 756	2	6 126 826	2	3,017	2
Edmonton	528,749	3	9 532	3	4 705 237	4	2,035	3
Vancouver	448,670	4	7 173	5	5 048 900	3	1,780	4
Calgary	331,163	5	5 961	6	3 564 363	5	1,312	5
Winnipeg	204,378	6	2 475	10	2 097 412	7	851	6
Hamilton	191,425	7	7 518	4	2 645 410	6	607	8
Windsor	110,696	8	2 975	9	1 084 821	10	446	10
Quebec	110,096	9	3 298	7	1 287 710	8	393	11
Kitchener	102,106	10	2 231	11	746 472	13	469	9
Halifax	82,484	11	1 828	13	822 989	12	702	7
Regina	75,563	12	1 704	14	904 366	11	273	15
Saskatoon	70,449	13	1 407	15	744 993	14	387	12
Ottawa-Hull	68,410	14	... ¹	8	... ¹	9	251	16
London	68,381	15	2 141	12	557 815	15	338	13
St.Catherines-Niagara	36,676	16	1 203	16	347 924	18	113	19
Oshawa	34,771	17	737	20	261 593	21	180	18
Sudbury	32,142	18	898	17	349 970	17	104	20
Saint John	28,225	19	588	22	276 314	20	273	14
Thunder Bay	28,095	20	895	18	436 496	16	85	21
Chicoutimi-Jonquière	22,336	21	605	21	292 250	19	45	23
Trois-Rivières	22,301	22	877	19	250 533	22	75	22
St.John's	16,924	23	182	24	120 639	23	184	17
Victoria	9,058	24	188	23	71 522	24	39	24
Total	4,553,643		93 418		46 955 448		20,102	
Grand Total - Total Général	7,921,689		212 777		87 521 682		29,213	

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

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

Table 3.8
Domestic For-hire Trucking, 2001: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.8
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : 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	757,006	1	30 105	1	9 814 387	1	2,966	1
Montréal	521,306	2	13 693	2	6 544 325	2	2,026	2
Vancouver	439,489	3	5 903	4	6 089 003	3	954	4
Calgary	342,058	4	4 306	6	4 447 664	4	873	5
Edmonton	340,329	5	6 045	3	4 356 178	5	968	3
Winnipeg	201,491	6	2 290	10	2 873 126	6	530	9
Halifax	146,571	7	1 999	12	1 681 880	7	564	7
Ottawa-Hull	144,194	8	2 864	7	1 062 938	11	696	6
Quebec	114,550	9	2 814	8	1 078 102	10	533	8
Hamilton	104,462	10	4 908	5	1 350 571	8	475	10
Saskatoon	98,821	11	1 966	13	1 247 336	9	311	15
Kitchener	91,470	12	2 637	9	684 428	15	469	11
Thunder Bay	74,094	13	1 288	20	705 554	14	201	20
St. John's	73,809	14	380	24	664 613	16	197	21
Windsor	70,873	15	1 946	14	720 510	13	319	13
London	65,441	16	1 916	15	495 815	19	407	12
Regina	64,891	17	1 052	21	784 119	12	254	16
Sudbury	56,759	18	1 883	16	626 133	17	240	17
Saint John	48,836	19	2 240	11	569 415	18	318	14
Victoria	48,771	20	757	22	312 337	23	213	18
Oshawa	43,769	21	1 458	17	420 639	21	169	22
St. Catherines-Niagara	41,788	22	1 304	19	438 846	20	203	19
Trois-Rivières	... ¹	23	... ¹	18	... ¹	22	... ¹	23
Chicoutimi-Jonquière	31,588	24	651	23	292 211	24	143	24
Total	3,957,565		95 804		47 644 526		14,172	
Grand Total - Total Général	7,921,689		212 777		87 521 682		29,213	

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

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

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 2001: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Principaux
mouvements de marchandises par région, selon les tonnes
transportées

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Marchandise	Recettes	Tonnes
			\$'000	'000
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	Intra-regional - Intrarégional	26 Wood products - Produits du bois	40,890	3 553
		13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	69,574	1 367
		25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	13,968	1 197
		15 Coal - Charbon
		Subtotal - Sous - total	354,641	16 113
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	Inter-regional - Interrégional	26 Wood products - Produits du bois	20,257	625
		05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	29,576	336
		41 Waste and scrap - Déchets et débris
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	18,227	192
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	18,761	163
		Subtotal - Sous - total	187,203	2 614
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique		Total	541,844	18 727
Quebec - Québec	Intra-regional - Intrarégional	41 Waste and scrap - Déchets et débris	112,094	5 943
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	188,337	3 541
		26 Wood products - Produits du bois	50,564	2 526
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	31,509	1 842
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	34,232	1 707
		Subtotal - Sous - total	730,766	28 346
Quebec - Québec	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	263,612	3 077
		26 Wood products - Produits du bois	43,275	1 232
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	41,003	1 139
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	25,248	650
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	35,655	590
		Subtotal - Sous - total	720,561	11 287
Quebec - Québec		Total	1,451,327	39 633
Ontario	Intra-regional - Intrarégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	338,193	...
		12 Gravel and crushed stone - Gravier et pierres concassées
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	75,612	5 592
		26 Wood products - Produits du bois	100,585	4 420
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	81,926	4 331
		Subtotal - Sous - total	1,518,349	67 086
Ontario	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	598,466	5 510
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	57,337	1 276
		26 Wood products - Produits du bois	29,928	639
		07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	40,327	562
		23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	43,759	550
		Subtotal - Sous - total	1,348,136	13 621
Ontario		Total	2,866,485	80 707

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 2001: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported –
Concluded

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 :
Principaux mouvements de marchandises par région, selon les
tonnes transportées – fin

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Marchandise	Recettes	Tonnes
			\$'000	'000
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Intra-regional - Intrarégional	16 Crude petroleum - Pétrole brut	85,181	6 959
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	250,059	4 056
		19 Petroleum refining products n.e.c. and coal products - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	71,426	2 815
		02 Cereal grains - Céréales	42,396	2 734
		33 Articles of base metal - Ouvrage en métaux communs	161,498	2 629
		Subtotal - Sous - total	1,462,076	44 477
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	186,387	1 724
		26 Wood products - Produits du bois	36,122	879
		19 Petroleum refining products n.e.c. and coal products - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	35,568	509
		33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	59,076	429
		05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	50,171	332
		Subtotal - Sous - total	698,441	7 072
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.		Total	2,160,517	51 548
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Intra-regional - Intrarégional	26 Wood products - Produits du bois	112,454	6 261
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	88,559	2 216
		25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	30,548	1 970
		18 Fuel oils - Mazouts	26,576	...
		17 Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	10,971	900
		Subtotal - Sous - total	519,654	17 889
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	115,327	1 042
		26 Wood products - Produits du bois	38,706	860
		13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	6,652	358
		33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	23,963	209
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	13,166	200
		Subtotal - Sous - total	381,861	4 273
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires		Total	901,515	22 162
Canada		Total	7,921,689	212 777

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

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

Table 3.10

Domestic For-hire Trucking, 2001: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 3.10

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises

Commodity	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Marchandise	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
010 Live animals and live fish - Animaux et poissons vivants	67,806	33	1 627	30	780 687	34	91	59
021 Wheat - Blé	38,864	48	2 487	21	... ¹	17	83	63
032 Vegetables except potatoes - Légumes excluant les pommes de terre	47,462	42	1 064	42	568 692	38	92	58
041 Cereal straw, food ind. waste, forage prdcts, eggs - Pailles de céréa., prod. fourr., rés. alim., oeufs	28,239	61	1 088	41	350 856	54	73	67
051 Meat including poultry, except preparations - Viandes, incluant volaille, excluant préparations	133,065	15	1 445	33	1 518 302	9	526	7
053 Preparations and extracts of meat, fish & seafood - Prép. et extraits, viande, poissons, fruits de mer	76,322	30	1 112	39	1 039 572	22	176	37
064 Bakery products - Produits de la boulangerie	34,548	55	486	72	307 742	58	118	45
071 Dairy products excluding preparations of milk - Produits laitiers, excl. prép. à base de lait	98,372	21	2 462	23	1 058 189	20	321	20
072 Processed or prepared vegetables, fruit or nuts - Légumes, fruits ou noix traités ou préparés	34,743	53	829	53	522 855	43	72	68
075 Sugar, syrups and molasses - Sucre, sirops et mélasses	23,202	65	915	48	286 338	61	41	85
076 Confectionery, cocoa, and cocoa preparations - Sucreries, cacao et préparations de cacao	21,069	69	272	87	210 066	73	117	46
078 Non-alcoholic beverages n.e.c. and ice - Boissons non alcooliques n.c.a. et glace	70,560	32	3 178	17	956 836	27	167	40
081 Malt beer - Bières de malt	23,617	64	671	59	258 930	66	133	44
110 Natural sands - Sables naturels	22,120	66	1 341	36	352 032	53	44	82
120 Gravel and crushed stone - Gravier et pierres concassées	... ¹	44	... ¹	8	... ¹	37	... ¹	30
131 Salt - Sel	57,529	38	3 463	16	977 539	24	113	48
139 Other non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques	73,244	31	... ¹	10	1 390 481	12	197	33
149 Other metallic ores and concentrates - Autres minerais et concentrés métalliques	14,498	80	1 222	38	379 674	50	24	100
151 Non-agglomerated bituminous coal - Charbon bitumineux non aggloméré	3,458	116	... ¹	34	95 636	89	40	87
160 Crude petroleum oil and bituminous mineral oil - Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	92,381	25	7 391	7	976 993	25	243	29
171 Gasoline - Essence	102,359	20	8 086	4	1 576 271	8	333	18
180 Fuel oils - Mazouts	82,136	27	4 880	12	1 085 615	18	168	39
193 Gaseous hydrocarbons - Hydrocarbures gazeux	49,353	40	1 471	32	549 124	39	68	72
199 Other products of coal and petroleum refining - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	121,415	17	4 436	13	1 316 084	14	191	34
202 Inorganic chemicals n.e.c. - Produits chimiques inorganiques n.c.a.	59,183	37	1 662	29	669 210	35	112	49
210 Pharmaceutical products - Produits pharmaceutiques	43,560	45	... ¹	40	... ¹	48	254	27
220 Fertilizers and fertilizer material - Engrais et matériaux pour engrais	65,969	34	2 468	22	1 043 559	21	97	56
231 Paints, varnishes, dyes, putty, inks - Peintures, vernis, tanins, mastics, encres	35,876	52	595	65	329 307	56	202	32
239 Other chemical products and preparations - Autres produits et préparations chimiques	124,910	16	2 805	19	1 169 717	16	368	15
241 Plastics and rubber in primary forms - Matières plastiques, caoutchouc, formes primaires	38,915	47	1 057	43	318 237	57	99	55
242 Man-made fibres & plastics basic shapes and artcls - Fibres synthét., form. de base, articles, plastique	79,892	28	911	49	649 765	36	412	11
243 Rubber articles - Articles en caoutchouc	46,778	43	1 045	44	389 709	49	290	25
250 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	113,574	18	6 883	9	1 505 828	11	215	31
261 Wood chips or particles - Bois en copeaux ou en particules	167,704	9	10 957	2	2 608 037	4	381	14
262 Lumber, wood shaped along any faces, shingles - Bois d'oeuvre, profilés sur une face ou +, bardeaux	204,479	2	8 005	6	3 896 229	2	306	24
263 Veneer sheets, plywood, particleboard, fibreboard - Placages, contreplaqués, pann. particules, fibres	38,023	49	1 349	35	835 031	30	55	78
264 Builder's joinery of wood - Ouvrages de menuiserie	79,624	29	2 400	24	1 195 240	15	187	35
269 Other wood products - Autres produits du bois	37,336	50	896	51	362 329	52	112	50

Table 3.10
Domestic For-hire Trucking, 2001: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded

Tableau 3.10
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises – fin

Commodity	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Marchandise	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
273 Uncoated paper & paperboard in large roll or sheet - Papiers, cartons non couch., larges roul., feuil.	135,784	14	3 684	15	2 035 732	6	331	19
280 Paper and paperboard articles - Articles de papier ou de carton	94,812	23	1 687	28	845 010	29	400	12
299 Other printed products - Autres produits imprimés	34,565	54	324	81	215 399	72	319	22
301 Textile fibres, yarns, broadwoven, knitted fabrics - Fibres textiles, fils, tissus larges, tricotés	50,950	39	784	55	543 863	40	244	28
302 Textile clothing and accessories, and headgear - Vêtements, accessoires du vêtement, et coiffures	23,690	63	150	94	137 759	81	139	42
303 Textiles and textile articles, n.e.c. - Textiles et articles textiles n.c.a.	36,031	51	480	74	249 404	68	315	23
311 Hydraulic cements - Ciments hydrauliques	94,018	24	4 123	14	1 072 315	19	135	43
313 Glass and glass products - Verre et produits en verre	48,600	41	908	50	512 136	45	157	41
319 Other non-metallic mineral products - Autres produits minéraux non métalliques	150,557	13	5 140	11	1 977 434	7	359	16
322 Flat-rolled products of iron or steel - Produits laminés plats en fer ou en acier	181,370	5	8 046	5	3 410 245	3	351	17
323 Bar, rod, angle, shape, wire, of iron or steel - Barres, profilés, angles, fils, en fer ou en acier	32,936	57	1 005	46	484 942	46	111	52
324 Non-ferrous metal, in unwrought or basic forms - Métaux non ferreux, formes brutes et de base	42,992	46	1 024	45	797 091	32	76	66
331 Pipes, tubes and fittings of base metal - Tuyaux, tubes et joints en métaux communs	167,635	10	3 003	18	1 376 371	13	319	21
333 Hand tools, cutlery, hardware, of base metal - Outils, coutellerie, quincaillerie, métaux communs	82,221	26	936	47	477 613	47	433	9
339 Other articles of metal - Autres articles de métal	171,421	7	2 132	25	1 510 624	10	576	6
345 Materials-handling, excavating, related machinery - Appareils de manutention, excavation, et connexes	158,186	12	1 819	26	963 375	26	172	38
349 Other machinery - Autres machines et appareils	180,102	6	1 624	31	999 541	23	687	5
352 Electric cooking and domestic appliances - Appareil de cuisson élect. et autres, à usage dom.	18,991	72	159	93	91 396	93	117	47
359 Other electronic and electrical equipment - Autres appareils électroniques et électriques	60,098	36	428	75	348 326	55	420	10
361 Automobiles, vehicles for transport <10 people - Automobiles, véhicules transport <10 personnes	166,198	11	1 225	37	520 526	44	1,168	3
362 Freight motor vehicles - Véhicules pour le transport de marchandises	61,665	35	684	58	292 233	60	289	26
364 Parts and accessories for motor vehicles - Pièces et accessoires pour véhicules automobiles	190,620	3	2 756	20	793 157	33	1,046	4
390 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	105,661	19	629	64	527 440	42	520	8
409 Miscellaneous manufactured products - Produits manufacturés divers	182,316	4	690	57	803 116	31	183	36
411 Metallic waste and scrap - Déchets et débris métalliques	30,123	59	1 816	27	539 335	41	60	74
412 Non-metallic waste and scrap - Déchets et débris non métalliques	171,306	8	9 146	3	2 528 668	5	383	13
421 Mail and parcels - Courrier et colis	95,025	22	488	71	853 208	28	1,892	2
423 Unidentified freight or cargo ² - Fret ou cargo non identifié ²	2,022,182	1	36 111	1	22 468 966	1	8,966	1
Total for all commodities - Total pour toutes les marchandises	7,921,689		212 777		87 521 682		29,213	

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

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

² Includes the former "food and food preparations" commodity group. More specifically, \$451.4 million, 7.7 million tonnes, 5.2 billion tonne-kilometers and 1.5 million shipments.

² Inclus l'ancien groupe de marchandises "Ingrédients alimentaires et préparations alimentaires". Plus précisément, 451,4 million de dollars, 7,7 million de tonnes, 5,2 milliard de tonne-kilomètres et 1,5 million d'expéditions.

Table 3.11
Domestic For-hire Trucking, 2001: Selected Statistics
for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by
Revenues)

Tableau 3.11
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 :
Statistiques choisies pour des groupes de marchandises selon
le poids (classées en fonction des recettes)

Commodity	Revenues	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
Marchandise	Recettes		Tonnes-kilomètres	Expéditions
	\$'000	'000	'000	'000
SHIPMENT WEIGHT <= 10 000 kg - POIDS D'EXPÉDITION <= 10 000 kg				
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	1,114,645	6 072	5 573 146	9,433
36 Vehicles - Véhicules	370,328	2 581	1 174 252	2,393
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	221,833	1 177	792 723	1,175
34 Machinery - Machines	188,458	720	552 901	969
40 Miscellaneous manufactured products - Produits manufacturés divers	151,546	240	323 128	235
35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	104,708	484	442 477	718
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	94,438	554	395 295	681
24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	93,705	636	380 976	679
30 Textiles, leather, and articles - Matières textiles, cuir, et articles	91,990	443	369 198	753
39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	87,030	352	325 445	503
26 Wood products - Produits du bois	81,522	430	199 423	299
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	79,412	523	390 543	601
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	69,258	441	252 075	371
07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	60,535	586	319 300	465
28 Paper and paperboard articles - Articles de papier ou de carton	51,948	403	212 688	327
TOTAL (<= 10 000 kg)	3,232,984	18 785	13 296 423	21,855
SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg - POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg				
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	1,002,630	30 531	17 749 235	1,426
26 Wood products - Produits du bois	445,645	23 176	8 697 444	742
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	245,283	10 397	3 503 590	351
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	229,132	5 215	2 834 967	241
07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	218,102	7 871	3 107 466	340
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	217,001	9 983	4 572 091	317
41 Waste and scrap - Déchets et débris	195,964	10 900	3 049 947	422
34 Machinery - Machines	193,465	2 978	1 604 334	126
19 Petroleum refining products nec and coal products - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	177,129	6 496	1 972 048	241
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	146,128	2 343	2 410 581	122
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	124,926	3 629	1 594 835	162
13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	123,995	9 685	2 350 303	283
27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	113,090	4 536	2 323 540	194
25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	108,925	6 839	1 478 456	194
17 Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	96,026	8 108	1 598 928	289
TOTAL (> 10 000 kg)	4,688,704	193 991	74 225 221	7,359
GRAND TOTAL	7,921,689	212 777	87 521 643	29,214

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

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

Table 3.12
Domestic For-hire Trucking, 2001: Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group

	Regional totals	
	Totaux régionaux	
	>10 000 kg	<=10 000 kg
Revenues - Recettes	\$'000,000	\$'000,000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	556	346
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,396	765
Ontario	1,490	1,376
Quebec - Québec	893	558
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	354	188
Total	4,689	3,233
Tonnes		
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	20 571	1 591
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	47 271	4 278
Ontario	72 436	8 271
Quebec - Québec	36 009	3 624
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	17 705	1 021
Total	193 991	18 785

Tableau 3.12
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Certaines estimations selon la région d'origine et le poids

	Regional totals	
	Totaux régionaux	
	>10 000 kg	<=10 000 kg
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000 000	'000 000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	9 015	1 652
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	20 368	2 690
Ontario	25 108	6 154
Quebec - Québec	14 118	2 143
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	5 616	658
Total	74 225	13 296
Shipments - Expéditions		
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	785	1,946
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,745	4,983
Ontario	2,672	8,686
Quebec - Québec	1,515	3,761
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	642	2,479
Total	7,359	21,855

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, 2001: Distribution of Truck Traffic by Weight Group

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic			
	Pourcentage du trafic			
	Revenues Recettes	Tonnes	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Shipments Expéditions
	%	%	%	%
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	4	0	0	24
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	13	2	3	34
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	7	2	3	9
2 000 to 4 499 kg - 2 000 à 4 499 kg	8	2	3	5
4 500 to 9 999 kg - 4 500 à 9 999 kg	9	4	6	4
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	21	18	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	16	39	27	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	4	3	0
Total	100	100	100	100

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

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

Table 3.14

Domestic For-hire Trucking, 2001: Selected Estimates by Originating Region, by Weight Group

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100- 999 kg	1 000- 1 999 kg	2 000- 4 499 kg	4 500- 9 999 kg	10 000- 19 999 kg
Atlantic provinces							
Revenues	\$'000	31,112	46,742	28,716	36,549	44,533	104,523
Tonnes	'000	29	193	162	211	421	2 473
Tonne-kilometres	'000	13 921	104 915	88 389	132 513	319 735	1 212 635
Shipments	'000	1,622	591	133	73	60	155
Quebec							
Revenues	\$'000	53,919	192,342	105,768	92,158	123,431	311,759
Tonnes	'000	39	652	704	736	1 626	8 149
Tonne-kilometres	'000	30 925	508 516	362 838	460 587	846 588	3 344 519
Shipments	'000	904	1,842	580	252	236	517
Ontario							
Revenues	\$'000	128,211	464,595	236,811	254,921	316,151	590,381
Tonnes	'000	105	1 426	1 369	1 963	3 812	13 785
Tonne-kilometres	'000	97 631	1 354 970	1 033 636	1 381 832	2 481 535	7 353 896
Shipments	'000	2,432	4,044	1,102	684	550	895
Manitoba, Saskatchewan and Alberta							
Revenues	\$'000	62,954	239,074	133,621	158,024	177,736	493,051
Tonnes	'000	65	858	667	1 070	1 764	9 286
Tonne-kilometres	'000	43 807	604 387	441 721	634 187	1 070 013	5 338 599
Shipments	'000	1,452	2,399	519	394	250	596
British Columbia and the Territories							
Revenues	\$'000	22,946	122,010	71,716	63,860	69,461	192,607
Tonnes	'000	23	382	342	353	604	3 961
Tonne-kilometres	'000	23 916	364 497	304 062	338 369	663 608	2 633 749
Shipments	'000	481	995	284	128	88	269
Canada							
Revenues	\$'000	299,142	1,064,763	576,632	605,512	731,313	1,692,321
Tonnes	'000	262	3 509	3 244	4 333	8 227	37 655
Tonne-kilometres	'000	210 199	2 937 285	2 230 646	2 947 488	5 381 479	19 883 393
Shipments	'000	6,890	9,870	2,617	1,531	1,184	2,433

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

Tableau 3.14

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 : Certaines estimations selon la région d'origine et le groupe de poids

20 000- 29 999 kg	30 000- 44 999 kg	45 000- 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
						Provinces de l'Atlantique
143,395	92,321	11,030	2,924	541,844	\$'000	Recettes
5 457	9 200	397	184	18 727	'000	Tonnes
2 360 431	1 679 155	276 831	85 513	6 274 038	'000	Tonnes-kilomètres
218	259	8	3	3,120	'000	Expéditions
						Québec
312,205	241,450	10,534	7,761	1,451,327	\$'000	Recettes
12 685	13 571	896	... ¹	39 633	'000	Tonnes
5 158 156	4 955 291	341 084	... ¹	16 260 926	'000	Tonnes-kilomètres
532	393	17	8	5,276	'000	Expéditions
						Ontario
378,146	426,677	53,131	... ¹	2,866,485	\$'000	Recettes
14 313	32 846	... ¹	... ¹	80 707	'000	Tonnes
6 614 460	8 370 462	... ¹	... ¹	31 262 448	'000	Tonnes-kilomètres
586	898	112	... ¹	11,357	'000	Expéditions
						Manitoba, Saskatchewan et Alberta
434,131	360,546	73,810	27,569	2,160,517	\$'000	Recettes
12 759	18 755	4 511	1 813	51 548	'000	Tonnes
6 720 223	6 225 762	1 301 930	677 392	23 058 020	'000	Tonnes-kilomètres
520	498	88	24	6,728	'000	Expéditions
						Colombie-Britannique et les territoires
187,536	139,133	17,202	15,043	901,515	\$'000	Recettes
5 413	8 704	1 100	1 280	22 162	'000	Tonnes
3 011 415	2 470 118	378 175	477 076	10 666 256	'000	Tonnes-kilomètres
228	236	21	16	2,731	'000	Expéditions
						Canada
1,455,413	1,260,128	165,707	70,759	7,921,689	\$'000	Recettes
50 627	83 076	12 565	... ¹	212 777	'000	Tonnes
23 864 684	23 700 788	3 743 667	2 621 072	87 521 682	'000	Tonnes-kilomètres
2,083	2,283	245	118	29,213	'000	Expéditions

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

Table 3.15
Domestic For-hire Trucking, 2001: Selected Ratios for the
10 Major Commodity Groups Based on Revenues

Tableau 3.15
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2001 :
Certains ratios pour les 10 principaux groupes de marchandises
fondés sur les recettes

Commodity	Estimated Revenues	Estimated Revenue per Shipment	Estimated Revenue per Tonne	Estimated Weight per Shipment
Marchandise	Recettes estimatives	Recettes estimatives par expédition	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatif par expédition
	\$'000	\$	\$	kg
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	2,117,275	194.98	1,391.97	3 371
26 Wood products - Produits du bois	527,167	506.54	469.07	22 683
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	450,965	318.35	734.37	4 513
36 Vehicles - Véhicules	442,513	172.45	532.63	1 911
34 Machinery - Machines	381,923	348.86	1,232.35	3 378
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	314,541	435.65	386.63	15 012
07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	278,637	345.84	293.34	10 497
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	260,946	478.43	438.83	18 792
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	240,566	299.60	389.35	3 607
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	204,338	267.77	587.14	5 441

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

International Trade

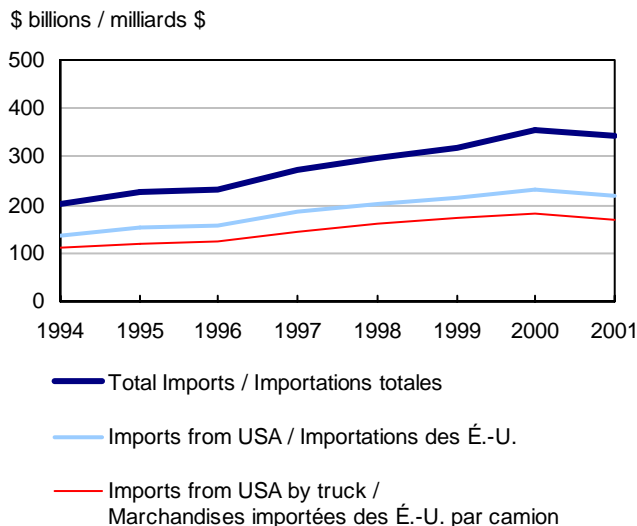
Exports and imports declined in 2001 but because imports fell faster than exports there was a strong trade surplus. Canada's exports fell to \$373.4 billion, a decrease of 3% from 2000 and total imports dropped by 4% to \$343.0 billion in 2001. Trade with the United States accounted for 87% of Canada's exports and 64% of its imports. Exports to, and imports from, the United States decreased by 3% and 5% 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 all carriers irrespective of nationality.

Trade between Canada and the United States is primarily dominated by road transportation. In terms of value, almost 53% of the exports from Canada to the United States and over 78% of imports from the United States into Canada were delivered by truck in 2001.

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

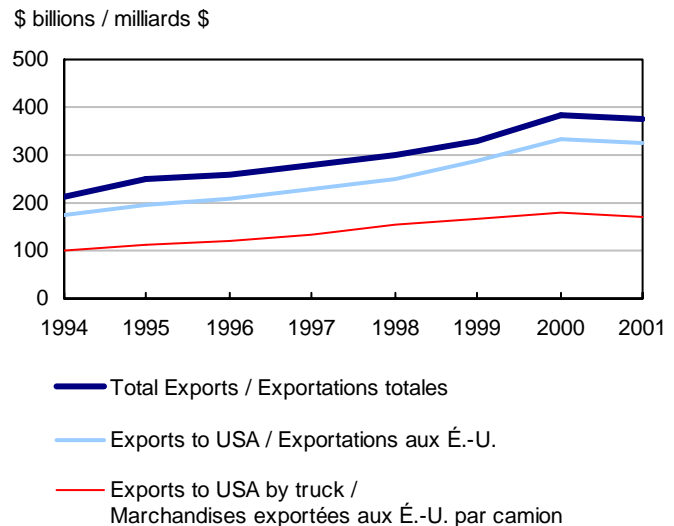
Tant les exportations que les importations ont diminué en 2001 mais, étant donné que les importations ont fléchi plus rapidement que les exportations, il y a eu un important excédent commercial. Les exportations du Canada se sont établies à 373,4 milliards de dollars, une diminution de 3 % par rapport à 2000, et les importations totales ont chuté de 4 % pour se situer à 343,0 milliards de dollars en 2001. Les échanges avec les États-Unis ont représenté 87 % des exportations et 64 % des importations du Canada. Les exportations vers les États-Unis et les importations en provenance de ce pays ont diminué de 3 % et 5 % 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 sans égard à la nationalité.

Le transport routier est le principal mode de transport pour le commerce entre le Canada et les États-Unis. En 2001, l'industrie du camionnage a acheminé presque 53 % des exportations canadiennes aux États-Unis et plus de 78 % des importations canadiennes en provenance des États-Unis.

Figure 3.3

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



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

In 2001, Canada-based for-hire long-distance trucking companies moved 7.7 million shipments across the Canada-United States border down 2.5% from the previous year. This was the second consecutive year that transborder shipments have declined.

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

En 2001, les transporteurs routiers de longues distances pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont effectué 7,7 millions d'expéditions transfrontalières entre le Canada et les États-Unis, une baisse de 2,5 % par rapport à l'année précédente. Il s'agissait de la deuxième diminution consécutive à ce chapitre.

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, 2001

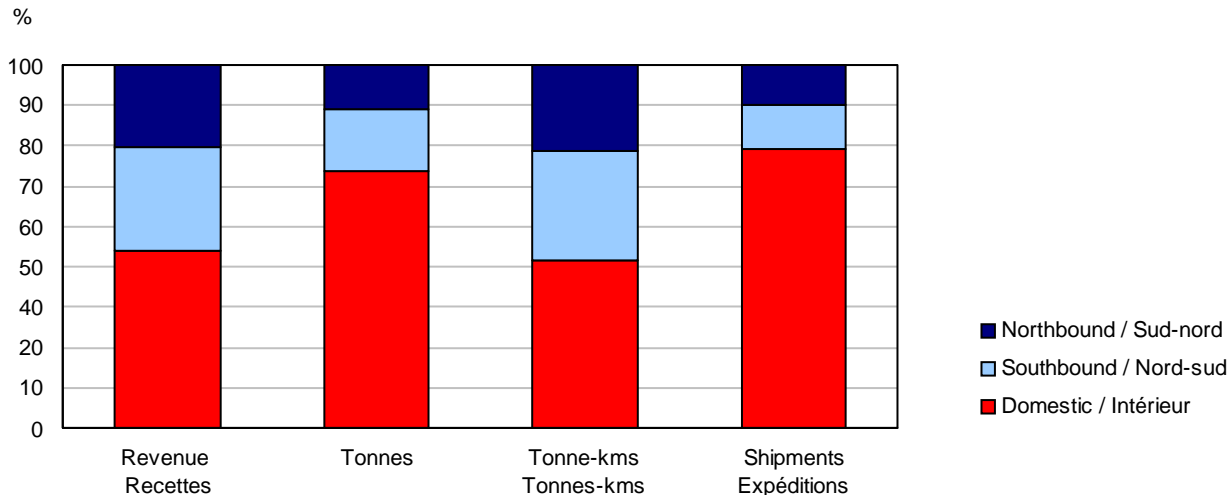


Figure 3.4

Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 2001

Southbound movements accounted for 52.4% of transborder shipments in 2001. These shipments represented 57.8% of the transborder tonnage and generated over 56.5% of the transborder revenues. While revenues rose 4.4% in 2001, the increase was considerably lower than the 23.5% and the 11.4% increases in 1999 and 2000, respectively.

Northbound movements amounted to almost 32 million tonnes of freight or 42.2% of the transborder tonnage and generated almost 43.5% of the transborder revenues. This represented a 7.5% increase in revenues generated from northbound shipments in 2000. However, this was down slightly from the 8.2% increase experienced in 2000 and considerably lower than the 28.6% rise in 1999.

Miscellaneous transported products remained the top export commodity group trucked to the United States in 2001, in terms of revenues. This commodity accounted for almost \$570 million and 4.9 million tonnes. *Vehicles* including *parts and accessories* was the second leading commodity group generating \$409 million in revenues. *Wood products* ranked third in revenues with \$342 million but accounted for the single largest amount of tonnes hauled at 5.8 million. Of these three commodities, *vehicles* including *parts and accessories* was the only group where there was a decline in revenue from 2000.

Les expéditions à destination du sud ont compté pour 52,4 % des activités de camionnage transfrontalières en 2001. Ces expéditions ont représenté 57,8 % du tonnage transfrontalier et rapporté 56,5 % des recettes transfrontalières. Bien que les recettes aient augmenté de 4,4 % en 2001, cette hausse était considérablement inférieure à celle de 23,5 % et à celle de 11,4 % enregistrées en 1999 et 2000 respectivement.

Les expéditions à destination du nord ont représenté près de 32 millions de tonnes de marchandises, soit 42,2 % du tonnage transfrontalier, et généré 43,5 % des recettes découlant du transport transfrontalier. Il s'agit d'une hausse de 7,5 % par rapport aux recettes générées par les expéditions vers le nord en 2000. C'est toutefois une légère baisse par rapport à l'augmentation de 8,2 % enregistrée en 2000 et une importante chute comparativement à la hausse de 28,6 % de 1999.

En termes de recettes, les *biens transportés divers* sont demeurés les principales marchandises transportées aux États-Unis en 2001. Ces marchandises ont généré des recettes de presque 570 millions de dollars et représenté 4,9 millions de tonnes. Le deuxième groupe de marchandises en importance a été les *véhicules automobiles*, y compris les *pièces et accessoires*, avec des recettes de 409 millions de dollars. Classés en troisième place au chapitre des recettes, ayant rapporté 342 millions de dollars, les *produits du bois* ont constitué les principales marchandises transportées en termes de tonnage, soit 5,8 millions de tonnes. De ces trois groupes de marchandises, les *véhicules automobiles*, y compris les *pièces et accessoires*, ont été le seul à afficher une diminution sous l'angle des recettes par rapport à 2000.

Miscellaneous transported products was also the top revenue generating import commodity shipped into Canada by truck at \$585 million. These shipments accounted for 19.8% of the total northbound revenues and 19.3% of the total northbound tonnage. *Vehicles including parts and accessories* was the second leading commodity shipped northbound generating over \$400 million in revenues and totalling 3.6 million tonnes.

Appendix A contains a concordance table of the U.S. regions and the states, which make up each region, used in tables 3.18, 3.21 and 3.23.

Les *biens transportés divers* ont aussi été les principaux produits transportés par camion des États-Unis vers le Canada. Ces livraisons ont rapporté des recettes de 585 millions de dollars, soit 19,8 % des recettes totales du transport vers le nord et 19,3 % du tonnage total à destination du Canada. Les *véhicules automobiles*, y compris les *pièces et accessoires*, ont été les deuxièmes principales marchandises transportées vers le nord, générant des recettes de plus de 400 millions de dollars et intervenant pour 3,6 millions de tonnes.

L'annexe A présente une table de concordance des régions et des États des États-Unis qui composent chaque région utilisée dans les tableaux 3.18, 3.21 et 3.23.

Table 3.16
Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 2001 and 2000

Tableau 3.16
Exportations et importations du Canada selon la valeur monétaire des marchandises, 2001 et 2000

	2001	2000	% change Variation en %	
				\$'000,000,000
Total Exports	373.4	384.6	-2.9	Exportations totales
Total Imports	343.0	356.7	-3.8	Importations totales
Exports to the United States	324.3	334.0	-2.9	Exportations aux États-Unis
Imports from the United States	218.3	229.5	-4.9	Importations des États-Unis

Sources: Exports, *Merchandise Trade, 2000, 2001, Statistics Canada, Catalogue no. 65-202.*

Imports, *Merchandise Trade, 2000, 2001, Statistics Canada, Catalogue no. 65-203.*

Source : Exportations, *commerce de marchandises, 2000, 2001, Statistique Canada, n° 65-202 au catalogue.*

Importations, *commerce de marchandises, 2000, 2001, Statistique Canada, n° 65-203 au catalogue.*

Table 3.17
Transborder activity in 2001 and 2000

Tableau 3.17
Le trafic transfrontalier en 2001 et 2000

		2001	2000	% change variation en %		
Revenues	\$ 000,000	6,798	6,436	5.6	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	75.2	73.8	1.9	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	83 047	79 968	3.9	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	7.7	7.9	-2.5	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	1.21	1.36	-11.0	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	882.32	815.56	8.2	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	9 761	9 360	4.3	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	1 206	1 177	2.5	km	Distance par expédition

Table 3.18
For-Hire Trucking, 2001: Southbound Movements of Goods,
Canada - U.S.

Tableau 3.18
Camionnage pour compte d'autrui, 2001 : Mouvements nord-sud
de marchandises, Canada - États-Unis

Region of Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
	Région des États-Unis	\$'000	'000	'000	'000	Km
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	Northeast - Nord-est	129,615	2 063	1 815 211	121	935
	North Central - Centre-Nord	43,321	299	749 066	21	2 505
	South - Sud	76,702	563	1 343 775	35	2 477
	West - Ouest	... ¹	... ¹	... ¹	4	5 251
	Total	262,242	2 961	4 097 946	181	1 507
Quebec - Québec	Northeast - Nord-est	377,178	6 512	4 147 638	501	595
	North Central - Centre-Nord	227,467	2 359	3 518 980	173	1 487
	South - Sud	238,195	1 769	3 236 669	160	1 920
	West - Ouest	72,311	229	1 032 531	35	4 434
	Total	915,151	10 869	11 935 819	868	1 172
Ontario	Northeast - Nord-est	413,097	5 925	2 991 488	618	497
	North Central - Centre-Nord	797,796	11 997	9 228 025	1,186	797
	South - Sud	531,621	3 492	5 003 866	466	1 499
	West - Ouest	171,513	436	1 639 667	110	3 794
	Total	1,914,028	21 850	18 863 047	2,380	995
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	Northeast - Nord-est	39,965	204	647 885	26	3 026
	North Central - Centre-Nord	158,674	1 924	2 653 186	146	1 381
	South - Sud	119,565	654	1 962 673	59	3 064
	West - Ouest	155,017	1 443	2 138 522	99	1 643
	Total	473,221	4 225	7 402 267	330	1 891
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Northeast - Nord-est	25,986	98	440 490	9	4 471
	North Central - Centre-Nord	30,912	173	545 116	16	3 177
	South - Sud	31,648	105	406 920	13	4 068
	West - Ouest	178,816	3 116	2 863 480	192	899
	Total	267,362	3 492	4 256 006	230	1 376
Total Canada - United States Canada - États-Unis		3,832,004	43 397	46 555 084	3,990	1 153

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

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

Table 3.19
For-Hire Trucking, 2001: Southbound Movements of the Top
Ten Commodities, Canada - U.S.

Tableau 3.19
Camionnage pour compte d'autrui, 2001 : Mouvements nord-sud des
dix principales marchandises, Canada - États-Unis

Commodity	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Marchandise	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
	\$'000	'000	'000	'000
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	569,652	4 901	6 113 709	636
36 Vehicles - Véhicules	408,554	3 417	2 987 793	640
26 Wood products - Produits du bois	341,573	5 832	5 873 654	288
27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	257,695	3 988	4 519 597	211
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	226,640	1 850	1 955 790	279
39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	218,117	695	1 200 696	193
24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	215,214	1 841	2 545 141	202
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	213,090	3 502	3 403 359	187
34 Machinery - Machines	154,238	770	1 151 257	156
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	153,441	1 210	1 978 785	99
Other commodities - Autres marchandises	1,073,790	15 392	14 825 303	1,097
Total Canada - United States - Canada - États-Unis	3,832,004	43 397	46 555 084	3,990

Table 3.20

For-Hire Trucking, 2001: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada - U.S.

Tableau 3.20

Camionnage pour compte d'autrui, 2001 : Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis

Origin	Commodity - Marchandise	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	26 Wood products - Produits du bois	42,566	723	721 090	30
	05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	37,840	311	465 996	35
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	32,351	396	555 198	20
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	27,857	156	446 018	11
	07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	23,356	222	336 467	12
	Other commodities - Autres marchandises	98,273	1 154	1 573 177	72
	Total		262,242	2 961	4 097 946
Quebec - Québec	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	186,669	1 528	2 089 015	177
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	101,390	1 540	1 621 279	80
	32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	91,590	1 316	1 355 700	67
	26 Wood products - Produits du bois	78,052	1 187	1 340 309	58
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	56,634	536	664 879	51
	Other commodities - Autres marchandises	400,816	4 763	4 864 637	436
	Total		915,151	10 869	11 935 819
Ontario	36 Vehicles - Véhicules	369,963	3 192	2 641 491	602
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	259,811	2 420	2 343 246	350
	39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	147,136	430	654 490	144
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	143,747	1 229	1 132 155	198
	26 Wood products - Produits du bois	120,854	2 249	1 705 598	122
	Other commodities - Autres marchandises	872,517	12 330	10 386 068	963
	Total		1,914,028	21 850	18 863 047
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	68,274	461	985 881	51
	05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	66,226	414	1 013 902	24
	26 Wood products - Produits du bois	34,615	415	812 427	21
	34 Machinery - Machines	31,602	124	275 142	23
	22 Fertilizers and fertilizer material - Engrais et matériaux pour engrais	28,500	402	528 237	17
	Other commodities - Autres marchandises	244,004	2 411	3 786 678	194
	Total		473,221	4 225	7 402 267
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	26 Wood products - Produits du bois	65,486	1 259	1 294 229	57
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	36,708	345	439 301	41
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	18,076	199	354 840	10
	34 Machinery - Machines	14,187	92	142 878	12
	03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	... ¹	86	... ¹	5
	Other commodities - Autres marchandises	118,844	1 511	1 783 934	104
	Total		267,362	3 492	4 256 006
Total Canada - United States Canada - États-Unis		3,832,004	43 397	46 555 084	3,990

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

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

Table 3.21
For-Hire Trucking, 2001: Northbound Movements of Goods,
U.S. - Canada

Tableau 3.21
Camionnage pour compte d'autrui, 2001 : Mouvements sud-nord
de marchandises, États-Unis - Canada

United States Region of Origin	Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine des États-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif du tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
		\$'000	'000	'000	'000	Km
Northeast - Nord-est	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	34,165	451	423 816	36	1 074
	Quebec - Québec	154,296	3 229	2 055 658	290	605
	Ontario	245,289	4 094	2 117 267	481	541
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	35,812	123	403 245	34	3 459
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	10,713	24	109 169	11	4 510
	Total		480,274	7 921	5 109 154	851
North Central - Centre-Nord	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	18,806	84	217 710	17	2 601
	Quebec - Québec	140,984	1 444	2 214 450	171	1 494
	Ontario	683,019	10 105	7 866 944	1,138	806
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	191,777	1 450	2 433 044	194	1 926
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	37,158	149	477 478	33	3 252
	Total		1,071,744	13 233	13 209 626	1,554
South - Sud	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	40,418	231	627 229	20	2 877
	Quebec - Québec	162,330	1 326	2 499 482	143	1 908
	Ontario	517,202	4 127	5 591 667	539	1 398
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	144,301	580	1 872 743	90	3 365
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	36,608	113	448 241	22	3 912
	Total		900,859	6 377	11 039 361	813
West - Ouest	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	2,795	13	69 794	2	5 466
	Quebec - Québec	76,113	271	1 236 050	28	4 553
	Ontario	151,607	552	2 179 162	94	3 943
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	119,087	1 055	1 735 420	88	1 806
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	147,605	2 265	1 833 747	188	... ¹
	Total		497,206	4 156	7 054 172	401
Total United States - Canada États-Unis - Canada		2,950,083	31 687	36 412 314	3,619	1 281

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

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

Table 3.22
For-Hire Trucking, 2001: Northbound Movements of the Top
Ten Commodities, U.S. - Canada

Tableau 3.22
Camionnage pour compte d'autrui, 2001 : 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	585,498	6 130	7 379 438	815
36 Vehicles - Véhicules	400,197	3 649	3 052 333	543
03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	255,755	2 029	4 015 201	115
34 Machinery - Machines	194,306	840	1 532 988	222
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	172,225	1 478	1 787 465	272
24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	162,204	1 321	1 845 484	200
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	131,260	1 226	1 612 910	140
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	121,305	2 382	2 241 107	148
35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	119,900	584	939 905	139
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	77,849	1 193	1 197 425	87
Other commodities - Autres marchandises	729,584	10 856	10 808 059	936
Total United States - Canada États-Unis - Canada	2,950,083	31 687	36 412 314	3,619

Table 3.23
For-Hire Trucking, 2001: Northbound Movements of the Top
Five Commodities from Region of Origin, U.S. - Canada

Tableau 3.23
Camionnage pour compte d'autrui, 2001 : Mouvements sud-nord
des cinq principales marchandises selon la région d'origine,
États-Unis - Canada

Origin	Commodity - Marchandise	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Northeast - Nord-est	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	91,743	1 272	835 605	182
	23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	27,088	328	235 135	44
	32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	26,054	582	350 970	41
	41 Waste and scrap - Déchets et débris	25,449	796	463 696	39
	36 Vehicles - Véhicules	25,213	314	129 995	50
	Other commodities - Autres marchandises	284,726	4 629	3 093 754	495
	Total		480,274	7 921	5 109 154
North Central - Centre-Nord	36 Vehicles - Véhicules	241,985	2 565	1 796 220	375
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	220,527	2 374	2 875 960	336
	34 Machinery - Machines	75,812	364	626 520	98
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	69,569	788	751 529	136
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	50,417	475	528 979	83
	Other commodities - Autres marchandises	413,433	6 668	6 630 419	525
Total		1,071,744	13 233	13 209 626	1,554
South - Sud	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	162,640	1 270	2 141 238	169
	36 Vehicles - Véhicules	119,680	723	1 007 241	108
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	79,627	580	1 055 532	62
	34 Machinery - Machines	74,278	261	584 864	67
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	59,613	328	665 432	61
	Other commodities - Autres marchandises	405,022	3 215	5 585 055	346
Total		900,859	6 377	11 039 361	813
West - Ouest	03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	164,089	915	2 621 320	50
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	110,588	... ¹	1 526 636	128
	35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	23,627	57	188 130	19
	34 Machinery - Machines	20,584	94	172 777	20
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	20,163	140	204 573	25
	Other commodities - Autres marchandises	158,154	1 737	2 340 736	158
	Total		497,206	4 156	7 054 172
Total United States - Canada États-Unis - Canada		2,950,083	31 687	36 412 314	3,619

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

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

Appendix A

Concordance of U.S. Regions and States

Annexe A

Concordance des régions américaines et des états

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

Chapter 4

Special Study — Trucking Adapts to New Market Rules

A Profile of the Canadian For-hire Trucking Industry, 1996 - 2001

by Chris Li

The Canadian for-hire trucking industry has been in a period of adjustment in reaction to a series of important changes to its operating environment. The period of change began with deregulation in 1987, and was quickly followed by the Free Trade Agreement (FTA) in 1989, and the North American Free Trade Agreement (NAFTA) in 1992. In a trend that has been continuing, the exchange rate with the US\$ which was \$0.83 in 1992 fell to \$0.73 in 1996 and \$0.65 in 2001.

This paper reviews the Canadian for-hire trucking industry, utilizing the framework and variables presented in an earlier study.¹ The rapid changes in policy combined with the market pressures of the economy have required carriers to constantly adjust and seek ways to become more efficient.

The growth in the importance of exports to Canada's GDP was significant following the removal of tariffs under the FTA and NAFTA. It also remained strong throughout the recent period under observation until 2001 when it was severely impacted by the slowdown in the United States economy. The increased importance of north and south traffic resulted in competitive pressures on the industry to become more efficient and productive. The analysis utilizes data from the Motor Carriers of Freight and Trucking Origin and Destination survey programs for the period 1996 to 2001. The Trucking industry data is enhanced by other related sources of data, such as for Canada's exports and imports.

This paper investigates the size, structure and activity of Canada's for-hire trucking industry for the period 1996 to 2001 in the context of these economic changes.

¹ Refer to Chapter 5 "Special Study – Trucking in a Borderless Market, A Profile of the Canadian Trucking Industry 1988 to 1995" in *Trucking in Canada, 1995*, Statistics Canada publication 53-222-XPB.

Chapitre 4

Étude spéciale — Le camionnage s'adapte aux nouvelles règles du marché

Profil du secteur canadien du transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 1996 à 2001

par Chris Li

Le secteur canadien du transport routier pour compte d'autrui a connu une période d'adaptation par suite d'importants changements de son contexte opérationnel. La période de changement a commencé par une déréglementation de ce secteur en 1987, puis, peu après, par la signature de l'Accord de libre-échange (ALE) en 1989 et par l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) en 1992. Suivant une tendance constante, le taux de change avec le dollar américain, qui s'établissait à 0,83 \$ en 1992, a chuté à 0,73 \$ en 1996 et à 0,65 \$ en 2001.

Le présent document permet d'examiner la situation de l'industrie canadienne du transport routier de marchandises pour compte d'autrui en se fondant sur la structure et les variables présentées dans une étude précédente¹. Les changements rapides d'orientation associés aux pressions du marché ont obligé les transporteurs à constamment adapter leurs méthodes et à trouver des moyens d'accroître leur efficacité.

L'abolition des tarifs aux termes de l'ALE et de l'ALENA a permis d'accroître considérablement l'importance des exportations dans le produit intérieur brut (PIB) du Canada. Cette croissance s'est également poursuivie pendant la période à l'étude, et ce, jusqu'en 2001, moment où le ralentissement de l'économie américaine a gravement compromis la croissance. L'importance accrue du trafic nord et sud s'est soldée par des pressions concurrentielles qui ont forcé l'industrie à accroître son efficacité et sa productivité. L'analyse porte sur les données tirées de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et de l'Enquête sur le camionnage, origine et destination des marchandises, de 1996 à 2001. À ces données, s'ajoutent celles provenant de sources connexes sur les exportations et les importations.

Le présent document traite de la taille, de la structure et des activités du secteur canadien du transport routier de marchandises pour compte d'autrui, dans le contexte économique changeant de la période de 1996 à 2001.

¹ Voir le chapitre 5 « Étude spéciale — Le transport routier dans un marché sans frontières : profil du secteur du camionnage au Canada de 1988 à 1995 », dans *Le camionnage au Canada, 1995*, Statistique Canada, produit n° 53-222-XPB au catalogue.

Introduction

The transportation industry plays a central role in the lives of Canadians and trucking is an important component, a highly visible user of the roads and a dominant carrier for our transborder trade in terms of commodity value transported. The demand for trucking services is affected by such economic factors as domestic and foreign demand for goods, interest rates and the value of the Canadian dollar. The supply of trucking services, on the other hand, reflects the cost of doing business and the level of investment in the industry. The cost of labour (drivers and helpers) and the cost of capital (straight trucks, road tractors and semi and full trailers), are key determinants of the day to day activity of the industry.

Beginning with the introduction of the Motor Vehicle Transport Act (MVTA) in 1987, the industry has been significantly affected by a series of changes deregulating the industry and removing restrictions to trade. Deregulation in 1987 lowered the barriers to entry in the domestic market place and increased competition. The Canada-United States FTA, signed in 1989, significantly changed the structure of the transborder marketplace and these changes were extended in 1992 to include Mexico under the NAFTA.

The goal of deregulation was to make the trucking industry more efficient and self reliant by opening this sector to more direct competition. This led to an industry that continues to improve its productivity and reduce its reliance on government regulation. By establishing free trade agreements between Canada, the United States and Mexico, the three governments have joined to establish a free trade zone with a GNP almost as large as that of the 15 country European Union.

This paper looks to investigate the size, structure and activity of Canada's for-hire trucking industry for the period 1996 to 2001 in the context of these economic changes and the aforementioned earlier paper that examined the preceding period.

This paper is structured into three sections. The first section deals with data sources and a major change to data collection standards. The second section reviews the role of trucking in the Canadian economy. The third section looks at the performance of the industry and how it has adapted to market change in terms of size, cost structure, financial performance, productivity and activity.

I Data Sources

The analysis is primarily based on annualized quarterly data of the Canadian for-hire trucking industry for the years 1996 to 2001. Data concerning the financial and operating statistics for Canada-based carriers comes from the Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCF) survey and the Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey for those carriers earning \$1 million or more annually. Commodity shipment data are obtained through the For-Hire Trucking Commodity Origin-Destination Survey (TOD) which covers Canada-based carriers with \$1 million

Introduction

Le secteur des transports joue un rôle primordial dans la vie des Canadiens. Le camionnage occupe une part importante de ce secteur, comme on peut le constater sur les routes. Il occupe également la première place en ce qui a trait à la valeur des marchandises transportées pour le commerce transfrontalier. D'une part, la demande de services de camionnage subit l'influence de facteurs économiques comme la demande de biens destinés à la consommation intérieure et étrangère, les taux d'intérêt et la valeur du dollar canadien. D'autre part, l'offre de services de camionnage reflète le coût des services et le niveau d'investissement dans l'industrie. Le coût de la main-d'œuvre (chauffeurs et aides) et le coût du capital (camions, tracteurs routiers, semi-remorques et remorques classiques) sont des facteurs clés influant sur les activités quotidiennes du secteur du transport routier.

Depuis l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, le secteur a connu une suite de transformations qui l'ont grandement touché. On a déréglementé ce secteur et on a supprimé les obstacles aux échanges. En 1987, la déréglementation a permis de lever les obstacles qui empêchaient de pénétrer le marché intérieur et d'accroître la concurrence. L'ALE entre le Canada et les États-Unis, signé en 1989, a considérablement transformé la structure du marché transfrontalier; ces changements se sont étendus au Mexique en 1992, en vertu de l'ALENA.

L'objectif de la déréglementation était d'accroître l'efficacité et l'autosuffisance du secteur du transport routier en l'exposant à une concurrence plus directe. Cela a stimulé la productivité du secteur et réduit sa dépendance à l'égard de la réglementation gouvernementale. En établissant des ententes de libre-échange entre les trois pays, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont créé une zone franche dont le produit national brut est presque aussi important que celui des 15 pays de l'Union européenne.

Le présent document traite de la taille, de la structure et des activités du secteur canadien du transport routier pour compte d'autrui dans le contexte de ces changements économiques pendant la période de 1996 à 2001 et du document susmentionné, qui examinait la période précédente.

Le document est divisé en trois sections. La première porte sur les sources de données et sur un changement majeur apporté aux normes de collecte des données. Dans la deuxième, on étudie le rôle du transport routier dans l'économie du Canada. Enfin, dans la troisième, on examine le rendement du secteur et la façon dont il a adapté sa taille, sa structure de coûts, son rendement financier, sa productivité et ses activités en fonction des changements du marché.

I Sources de données

L'analyse est en grande partie fondée sur les données trimestrielles annualisées du secteur canadien du transport routier de marchandises pour compte d'autrui pendant les années 1996 à 2001. Les statistiques financières et opérationnelles sur les transporteurs ayant leur siège social au Canada sont tirées de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM) et de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) dont les recettes s'élèvent à un million de dollars ou plus par année. Les données sur les expéditions de marchandises proviennent de l'Enquête sur le

or more in intercity revenues. These surveys are administered by the Transportation Division of Statistics Canada. Other series concerning the Canadian economy and international trade are provided by Statistics Canada as well.²

In 1995, a change occurred to the way in which the sampling frame for the QMCF and AMCF surveys was determined.³ Then, for the 1997 reference year, a new industrial classification system was introduced.

Changes in Industrial Classification System⁴

The North American Industrial Classification System (NAICS) was created through a joint effort between the statistical agencies of Canada, United States and Mexico. Their mandate was to create a common classification system to replace each country's existing industry classification system.

An important change for Canada that resulted with NAICS was to recognize the distinction between local and long distance trucking. Local and long distance trucking companies provide significantly different services, which require the use of different equipment, scheduling, terminal and networking services. The type of load also varies between local and long distance. A conceptual NAICS definition classifies long distance as establishments primarily providing trucking services between metropolitan areas and local as establishments primarily providing trucking services within a metropolitan area and its surrounding areas.

The effect of the NAICS classification on the QMCF and AMCF surveys was reflected mostly in the dissemination of more detailed data. During the reclassification process, however, some companies previously classified as trucking companies were classified to other industries and vice-versa. Possibly as a result, the number of for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more did not show any increase in 1997 (2,033 in 1997 from 2,029 in 1996) although it has increased each year in the periods analyzed before and since.

II The Role of Trucking in the Canadian Economy

The Canadian economy started a period of accelerated growth in 1997. Growth in the Gross Domestic Product, GDP, peaked in 1999 at 4.8%.⁵ See Figure 1. From 1996 to the end of 1998, the growth of the Canadian economy was slower than that of the United States, however in 1999 the growth in Canada's GDP (4.8%) surpassed the United States' GDP (4.1%) and has remained higher through 2001.

² *The System of National Accounts and Analytical Studies Field and the Business and Trade Statistics Field of Statistics Canada.*

³ *See appendix for details*

⁴ *Trucking in Canada, 1997, Statistics Canada.*

⁵ *In 1997 dollars.*

camionnage pour compte d'autrui, origine et destination des marchandises, qui porte sur les transporteurs ayant leur siège social au Canada et dont les recettes en transport interurbain sont de un million de dollars ou plus. Ces deux enquêtes sont menées par la Division des transports de Statistique Canada. D'autres séries sur l'économie canadienne et le commerce international sont également fournies par Statistique Canada².

En 1995, un changement est survenu concernant la façon dont la base de sondage de l'ETTRM et de l'EATRM était établie³. Puis, pour l'année de référence 1997, un nouveau système de classification des industries a été mis en place.

Changements dans le système de classification des industries⁴

Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est le résultat des efforts conjugués des bureaux de la statistique du Canada, des États-Unis et du Mexique. Leur mandat était de créer un système de classification commun pour remplacer le système existant dans chaque pays.

Un des importants changements introduits au Canada par le SCIAN a été la distinction entre le transport local et le transport de longue distance. Les entreprises de camionnage local et de longue distance offrent des services considérablement différents, qui exigent le recours à du matériel, à des terminus ainsi qu'à des services d'ordonnancement et de réseautage différents. Les marchandises transportées varient également. Suivant la définition conceptuelle du SCIAN, les entreprises de camionnage de longue distance offrent surtout des services de camionnage d'une région métropolitaine à l'autre, tandis que les entreprises de camionnage local offrent surtout des services de camionnage dans une région métropolitaine et en périphérie.

L'effet du SCIAN sur l'ETTRM et sur l'EATRM s'est surtout traduit par la diffusion de données plus détaillées. Cependant, lors du processus de reclassification, certaines entreprises auparavant considérées comme des entreprises de camionnage ont été classifiées dans d'autres branches d'activité et vice versa. Cela explique peut-être pourquoi le nombre d'entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de un million de dollars ou plus n'a pas augmenté en 1997 (2 033 en 1997 par rapport à 2 029 en 1996), bien que ce nombre ait augmenté chaque année dans les périodes précédentes et après.

II Le rôle du transport routier de marchandises dans l'économie canadienne

L'économie canadienne a commencé une période de croissance accélérée en 1997. L'augmentation du PIB a atteint un sommet en 1999, à 4,8 %⁵ (figure 1). De 1996 à la fin de 1998, la croissance de l'économie du Canada a été plus lente que celle des États-Unis. Toutefois, en 1999, la croissance du PIB du Canada (4,8 %) a dépassé celle des États-Unis (4,1 %), et il en a été ainsi jusqu'en 2001.

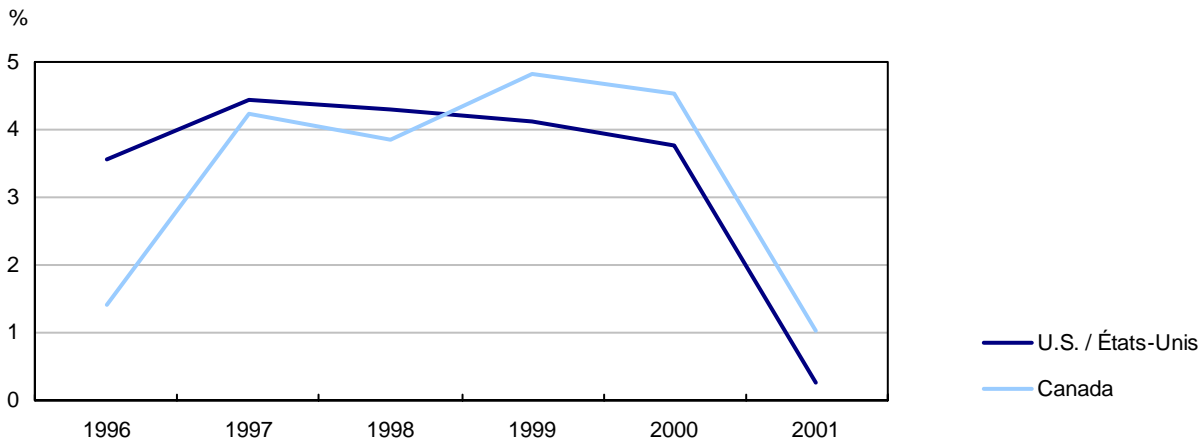
² *Le Secteur des études analytiques et des comptes nationaux ainsi que le Secteur de la statistique du commerce et des entreprises de Statistique Canada.*

³ *Voir les détails à l'annexe.*

⁴ *Le camionnage au Canada, 1997, Statistique Canada.*

⁵ *Chiffres en dollars de 1997.*

Figure 4.1
Percentage change in GDP - Canada and the US



Source: CANSIM Table 451-0002, Statistics Canada.

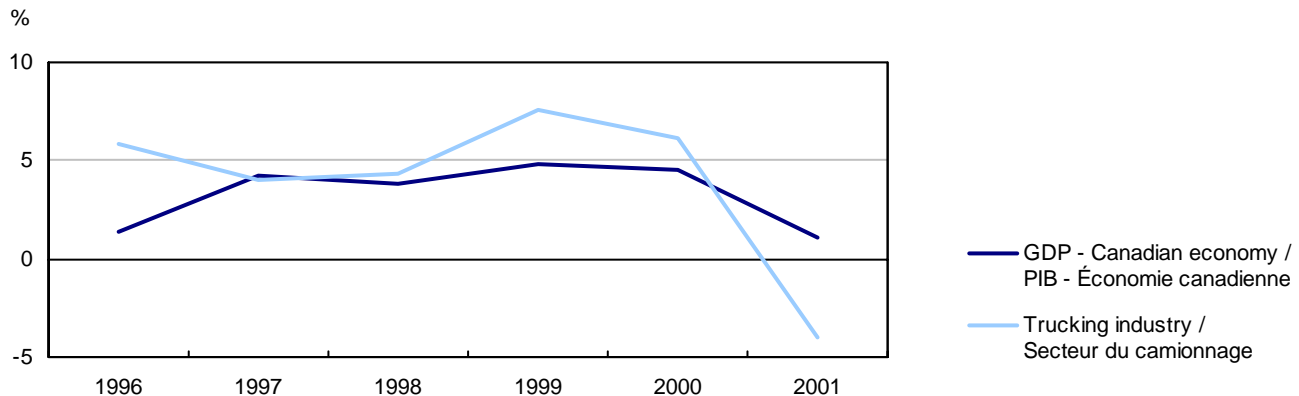
Figure 4.1
Taux de variation du PIB, Canada et États-Unis

Source : CANSIM, tableau 451-0002, Statistique Canada.

Overall, the observed period proved to be a strong period of growth. Throughout this 5-year time frame, the trucking industry's contribution to GDP remained stable, representing approximately 1.3% of the total output of the Canadian economy. Also, with the exception of 2001, the annual growth in the trucking industry contribution exceeded advances in Canada's GDP throughout the period. Activity in this sector mirrors closely that of the economy in general, a fact that emphasizes the role of this mode as a primary facilitator of goods market transactions. See Figure 2.

Dans l'ensemble, la période observée a été une période de croissance vigoureuse. Pendant les cinq années à l'étude, la contribution du secteur du camionnage au PIB est demeurée stable, représentant environ 1,3 % de la production totale de l'économie canadienne. De plus, à l'exception de 2001, la croissance annuelle de la contribution du secteur du transport routier a surpassé les progrès du PIB pendant toute la période. L'activité dans ce secteur reflète fidèlement la conjoncture économique globale, ce qui confirme le rôle primordial que joue ce mode de transport dans les échanges de marchandises (figure 2).

Figure 4.2
Trucking industry and the Canadian economy, annual percent changes in the GDP, 1996-2001



Source: CANSIM Table 379-0017, Statistics Canada.

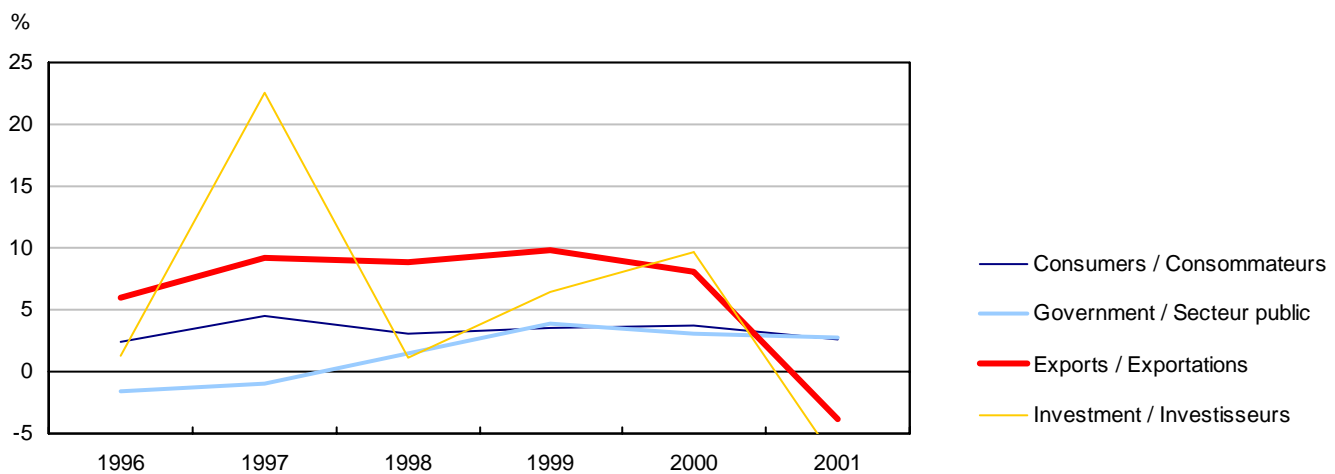
Figure 4.2
Secteur du transport routier et économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1996 à 2001

Source : CANSIM, tableau 379-0017, Statistique Canada.

Foreign trade represented 41% of Canada's economic output during the period and has historically been of great importance to the country's economic performance. With the exception of 2001, export value grew strongly throughout the period increasing 36%, or 6.3% per year, and moving from a 38% share of GDP in 1996, to 42% of GDP in 2001. The growth in exports outpaced contributions of government, consumers and business investment (except in 1997 and 2001). See Figure 3. The 3 quarters of negative growth in the United States' economy in 2001 compounded by the tragic events of September 11, 2001 had a significant effect on the trucking industry and trade flows in general.

Le commerce extérieur représentait 41 % de la production économique du Canada pendant la période à l'étude, et il a toujours été d'une grande importance pour l'économie canadienne du pays. À l'exception de 2001, la valeur des exportations a connu une forte croissance pendant la période, augmentant de 36 %, ou de 6,3 % par année, et passant de 38 % du PIB en 1996 à 42 % en 2001. La hausse des exportations a dépassé les contributions du secteur public, des consommateurs et des investisseurs (sauf en 1997 et en 2001) (figure 3). Les trois trimestres de croissance négative aux États-Unis en 2001 ainsi que les événements tragiques du 11 septembre 2001 ont eu une incidence considérable sur le secteur du transport routier et sur les échanges commerciaux en général.

Figure 4.3
Percentage change in several components of GDP



Source: CANSIM Table 380-0017, Statistics Canada.

Figure 4.3
Taux de variation de plusieurs composantes du PIB

Source : CANSIM, tableau 380-0017, Statistique Canada.

Imports, which are just as important for the trucking industry, grew in value by 33%, an average of 5.9% per year, from 1996 to 2001.⁶ This growth continues to be credited to the impact of the United States' economy and the liberalization of trade between Canada, the United States and Mexico. Trade with the United States accounts for more than three-quarters (83%) of Canada's total exports and three-quarters (75%) of total imports.⁷

Les importations, qui sont tout aussi importantes pour le secteur du transport routier, se sont accrues de 33 %, ce qui représente un taux moyen de 5,9 % par année, de 1996 à 2001⁶. Cet accroissement continue d'être attribuable à l'économie américaine et à la libéralisation des échanges entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Les échanges avec les États-Unis représentent plus des trois quarts (83 %) des exportations totales du Canada et les trois quarts (75 %) des importations totales du pays⁷.

In trading with the United States, trucking is the predominant transport mode, accounting for close to 60% of the dollar value of goods exported to the United States and 80% of the dollar value of goods imported from that

Dans les échanges commerciaux avec les États-Unis, le camionnage est le mode de transport qui prédomine. Il représente en effet presque 60 % de la valeur monétaire des produits exportés aux États-Unis et 80 % de la valeur monétaire des biens

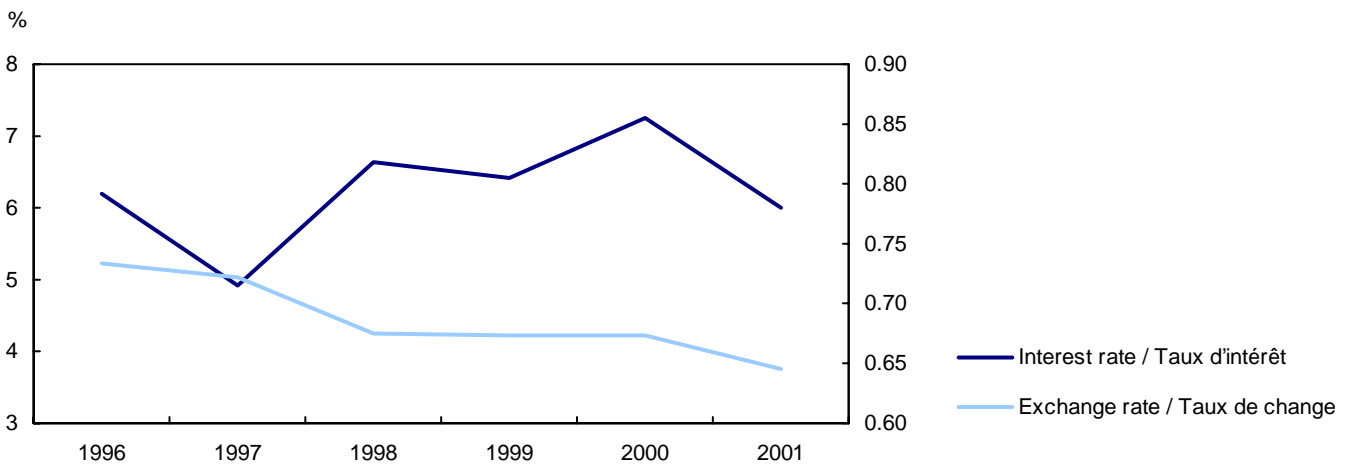
⁶ Source: CANSIM Table 380-0017: GDP Expenditure Based (1997 Prices), Annual.
⁷ Statistics Canada, catalogue number 65-001-XIB.

⁶ CANSIM, tableau 380-0017 — PIB en termes de dépenses (aux prix constants de 1997), annuel.
⁷ Statistique Canada, produit n° 65-001-XIB au catalogue.

country.⁸ Over this period, the top five commodities shipped to the United States by truck were: road and motor vehicles, paper and paperboard, wood fabricated materials, iron, steel and alloys, and non-metallic mineral basic products while shipments into Canada consisted of road and motor vehicles, chemicals and related products, general and unclassified freight, iron, steel and alloys, and vegetables and vegetable preparations.

The value of the Canadian dollar and the rate of interest are of major importance to the trucking industry as well as the economy in general. See Figure 4.⁹ The dollar's value began the period at 73 cents US in 1996 and declined fairly steadily to 65 cents US in 2001. The dollar declined at an average annual rate of 2%. A low dollar meant that United States' manufacturers who exported to Canada were able to obtain attractively priced trucking services while Canadian exporters were able to offer lower priced goods which resulted in increased demand.

Figure 4.4
Interest and Exchange Rates



Source: CANSIM Table 176-0041 and CANSIM Series B3400, Statistics Canada.

Although the interest rate began to decrease in 1996 reaching a low of 5% in 1997, it has been fluctuating mildly during the period reaching a high of 7% in 2000 followed by a 1% decline to 6% in 2001. As noted in the previous study, the rate of interest is important to the trucking

⁸ Data concerning trade by mode of transport is published by the International Trade Division of Statistics Canada in publications 65-202-XPB Exports Merchandise Trade and 65-203-XPB Imports Merchandise Trade. As such, goods shipped by trade include all carriers, regardless of their domicile and level of revenue. Rail and Pipeline have a more significant share of exports than imports which results in the apparent imbalance of trucking shares.

⁹ The value of the Canadian dollar as measured in US dollars.

importés de ce pays.⁸ Pendant cette période, les cinq marchandises les plus payantes expédiées par camion aux États-Unis ont été les véhicules automobiles routiers, le papier et le carton, les semi-produits du bois, le fer, l'acier et les alliages ainsi que les produits minéraux non métalliques de base. D'autre part, les principales catégories de marchandises expédiées au Canada ont été les véhicules automobiles routiers, les produits chimiques et connexes, le fret général et non classé, le fer, l'acier et les alliages ainsi que les légumes et les préparations à base de légumes.

La valeur du dollar canadien et les taux d'intérêt revêtent une importance capitale pour le secteur du transport routier et l'économie en général (figure 4)⁹. Le dollar canadien a commencé la période à 73 cents US en 1996 et a fléchi de façon assez constante jusqu'à 65 cents US en 2001. La valeur du dollar canadien a diminué au taux annuel moyen de 2 %. La faible valeur du dollar canadien signifiait que les fabricants américains qui exportaient leurs produits pouvaient obtenir des services de camionnage à des prix intéressants, tandis que les exportateurs canadiens pouvaient offrir des marchandises à prix moins élevés, ce qui se traduisait par une hausse de la demande.

Figure 4.4
Taux d'intérêt et taux de change

Même si les taux d'intérêt ont commencé à fléchir en 1996 pour atteindre leur niveau le plus bas en 1997 (5 %), ils ont légèrement fluctué pendant la période à l'étude : ils ont grimpé à 7 % en 2000 et ont diminué de 1 % en 2001, se situant à 6 %. Comme nous l'avons signalé dans l'étude précédente, les taux

⁸ Les données portant sur le commerce selon le mode de transport sont publiées par la Division du commerce international de Statistique Canada dans les publications n° 65-202-XPB, Exportations, commerce de marchandises, et n° 65-203-XPB, Importations, commerce de marchandises. En tant que telles, les données sur les marchandises expédiées par camion couvrent l'ensemble des transporteurs, sans tenir compte de leur siège social ou de leur niveau de recettes. Le transport par rail et par pipeline a une plus grande part d'exportations que d'importations, ce qui cause le déséquilibre apparent des parts du camionnage.

⁹ Valeur du dollar canadien en dollars US.

industry because it is central to regulating the domestic demand for goods and services, leading to changes in production and subsequent demand for the transportation of goods within Canada. The interest rate also affects the value of the Canadian dollar and in turn, Canada's trading activity. From a financial standpoint, changes in the rate of interest alter the cost of borrowing, directly affecting decisions concerning investment and financial management for trucking firms.

III Industry and Carrier Performance Characteristics

In contrast to the earlier period when in order to be competitive, carriers shed unproductive assets and targeted more lucrative niches in the transportation market; the period from 1996 to 2001 was one of expansion. Industry size grew, as evidenced by an increase in the number of firms, number of employees, amount of equipment operated and operating revenues. See table 1.

Table 4.1
Industry Statistics on Canadian For-Hire Carriers

Variables	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Number of carriers - Nombre de transporteurs	2,029	2,033	2,283	2,495	2,683	2,949
Operating revenue - Recettes d'exploitation (000 000 \$)	12,764	14,224	14,886	16,888	19,498	21,051
Number of employees - Effectifs	84,585	91,654	92,424	102,637	108,237	111,718
Total equipment - Matériel total	44,942	49,601	53,825	58,117	64,636	66,348
Company Drivers - Chauffeurs salariés	51,833	51,256	52,739	56,037	62,582	66,528
Owner Operators - Chauffeurs contractants	28,353	26,588	29,370	33,014	37,576	34,909

Source: *Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.*
Source: *Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistique Canada.*

Based on several factors, the average size of carriers increased from 1996 to 2001 with the exception of 1998 and 2001 when the growth of the economy and the industry slowed. Although the average number of employees per carrier went from 42 employees in 1996 to 38 employees in 2001, a 9% decrease, the average number of pieces of equipment operated per carrier increased 2%. The average operating revenues per carrier went from \$6.3 million in 1996 to \$6.7 million in 2001, a 13% increase. Moreover, the average value of total assets per carrier went from \$1.8 million in 1996 to \$2.2 million in 2001, a 24% increase. See Figure 5.

From 1996 to 2001, although the average number of employees per carrier was falling at a rate of 3% per year, the number of company drivers and owner operators was increasing. This reflects the efforts of the carriers to be as efficient as possible in response to increased competition. Wages and salaries (including employee benefits) were the leading expense item, and accounted for approximately 30% of total operating expenses throughout the 1996 to 2001 period. The average weekly earnings in the Canadian trucking industry increased 3% annually throughout this period.¹⁰

¹⁰ CANSIM Table 281-0026, Statistics Canada.

d'intérêt sont importants pour le secteur du transport routier parce qu'ils contribuent à la régulation de la demande de biens et de services sur le marché intérieur, influant ainsi sur la production et la demande subséquente de services de transport de marchandises au Canada. Les taux d'intérêt ont également une incidence sur la valeur du dollar canadien et, de ce fait, sur l'activité commerciale du Canada. D'un point de vue financier, l'évolution des taux d'intérêt influe sur les frais d'emprunt, dictant les décisions en matière d'investissements et de gestion financière des entreprises de camionnage.

III Caractéristiques du secteur et du rendement des transporteurs

Par contraste avec la période précédente où, pour demeurer concurrentiels, les transporteurs se sont départis de leurs éléments d'actif improductifs et ont ciblé des créneaux plus lucratifs sur le marché des transports, la période de 1996 à 2001 en a été une d'expansion. La taille du secteur a augmenté, comme en témoigne l'accroissement du nombre d'entreprises, des effectifs, de la quantité de matériel exploité et des recettes d'exploitation (tableau 1).

Tableau 4.1
Statistiques de l'industrie sur les transporteurs canadiens pour compte d'autrui

Variables	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Number of carriers - Nombre de transporteurs	2,029	2,033	2,283	2,495	2,683	2,949
Operating revenue - Recettes d'exploitation (000 000 \$)	12,764	14,224	14,886	16,888	19,498	21,051
Number of employees - Effectifs	84,585	91,654	92,424	102,637	108,237	111,718
Total equipment - Matériel total	44,942	49,601	53,825	58,117	64,636	66,348
Company Drivers - Chauffeurs salariés	51,833	51,256	52,739	56,037	62,582	66,528
Owner Operators - Chauffeurs contractants	28,353	26,588	29,370	33,014	37,576	34,909

Compte tenu de plusieurs facteurs, la taille moyenne des entreprises a augmenté entre 1996 et 2001, sauf en 1998 et 2001, où la croissance de l'économie et du secteur a ralenti. Bien que le nombre moyen d'employés par transporteur ait chuté de 42 en 1996 à 38 en 2001, ce qui représente une diminution de 9%, la quantité moyenne de matériel exploité par transporteur a augmenté de 2%. Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur sont passées de 6,3 millions de dollars en 1996 à 6,7 millions de dollars en 2001, une hausse de 13%. En outre, la valeur moyenne de l'actif total par transporteur est passée de 1,8 million de dollars en 1996 à 2,2 millions de dollars en 2001. Il s'agit d'une augmentation de 24% (figure 5).

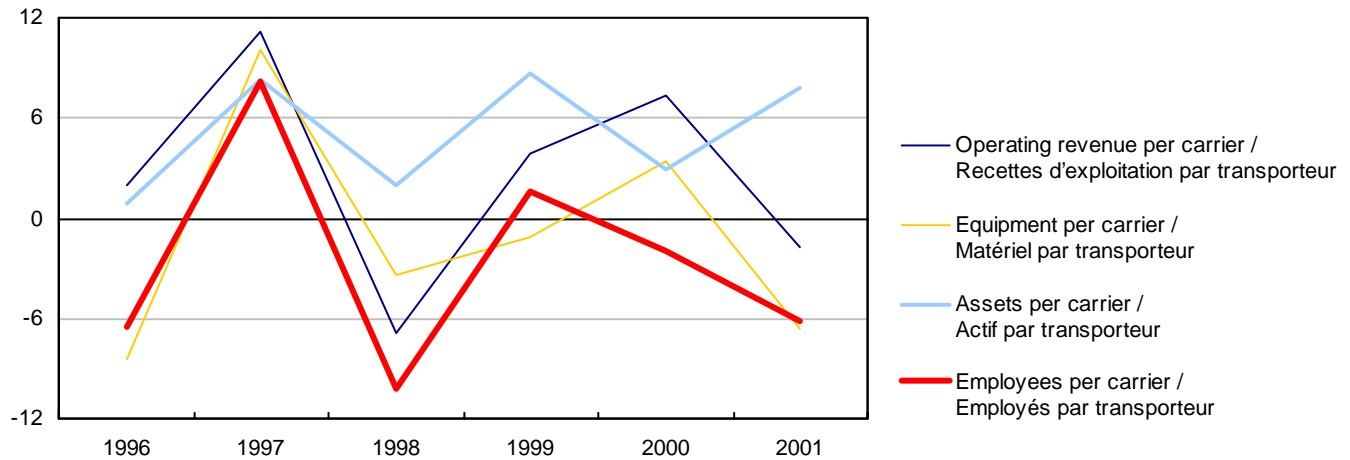
De 1996 à 2001, même si le nombre moyen d'employés par transporteur a diminué à un taux de 3% par année, le nombre de chauffeurs salariés et de chauffeurs contractants a augmenté, ce qui témoigne des efforts des transporteurs pour être aussi efficaces que possible dans un milieu hautement concurrentiel. Les salaires et les traitements (y compris les avantages sociaux) étaient le principal poste de dépenses et représentaient environ 30% des dépenses d'exploitation totales pendant la période allant de 1996 à 2001. La rémunération hebdomadaire moyenne dans le secteur canadien du transport routier a augmenté de 3% par année pendant toute la période¹⁰.

¹⁰ CANSIM, tableau 281-0026, Statistique Canada.

Figure 4.5

Size of Canadian Carriers, 1996-2001

% change / Taux de variation



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight and Annual Motor Carriers of Freight Surveys, Statistics Canada.

Consequently, the average revenue per employee went from \$151,000 in 1996 to \$188,000 in 2001, a 25% increase. On average, revenue per employee for the 1996 to 2001 period is \$167,000. The average revenue per employee increased throughout this period by approximately 5% annually.

The price of power units, essentially straight trucks and road tractors, has generally been increasing year over year. In 2001, the price of power units was 22% higher than in 1996, (base year = 1997). See figure 6.

Fuel expenses are the most volatile expense category for the for-hire trucking industry. In 1997, diesel fuel prices began to decrease until 1999, and then in 2000 prices sky rocketed, up 57%. Fuel was the most troubling expense item for carriers in 2000 as rising crude oil prices gave way to higher diesel fuel prices and increased fuel expenses among for-hire carriers surveyed. By the close of 2000, 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 the levels attained in 1996 and 1997.¹¹ See figure 6.

In 2000, Canadian fuel costs were more than 65% higher than in June 1999, the impact to the industry was significant. After absorbing the fuel price increases for a few months, a majority of Canadian carriers reluctantly implemented fuel surcharges. The fuel surcharge for Less-Than-Truckload (LTL) carriers ranged between 2.8 cents per litre and 5.6 cents per litre while for Truck Load (TL) carriers, it ranged between 6.5 cents per litre and 13.1 cents per litre in 2000.¹²

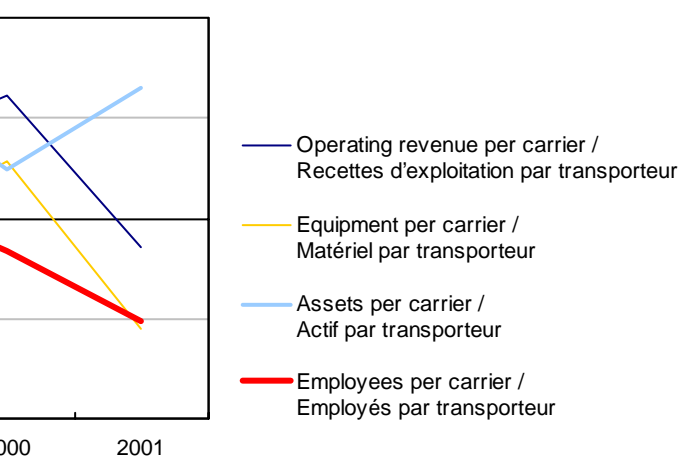
¹¹ *Trucking in Canada 2000, catalogue no. 53-222-XIB, Statistics Canada.*

¹² <http://www.fca-natc.org/>

Figure 4.5

Taille des transporteurs canadiens, 1996 à 2001

% change / Taux de variation



Source : Enquêtes trimestrielle et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistique Canada.

Les recettes moyennes par employé sont donc passées de 151 000 dollars en 1996 à 188 000 dollars en 2001, une hausse de 25 %. Les recettes par employé pour la période de 1996 à 2001 s'élevaient en moyenne à 167 000 dollars. Pendant toute la période, les recettes moyennes par employé ont augmenté d'environ 5 % par année.

Le prix des unités motrices — essentiellement des camions et des tracteurs routiers — a généralement augmenté d'une année à l'autre. En 2001, ce prix était de 22 % plus élevé qu'en 1996 (année de base = 1997) (figure 6).

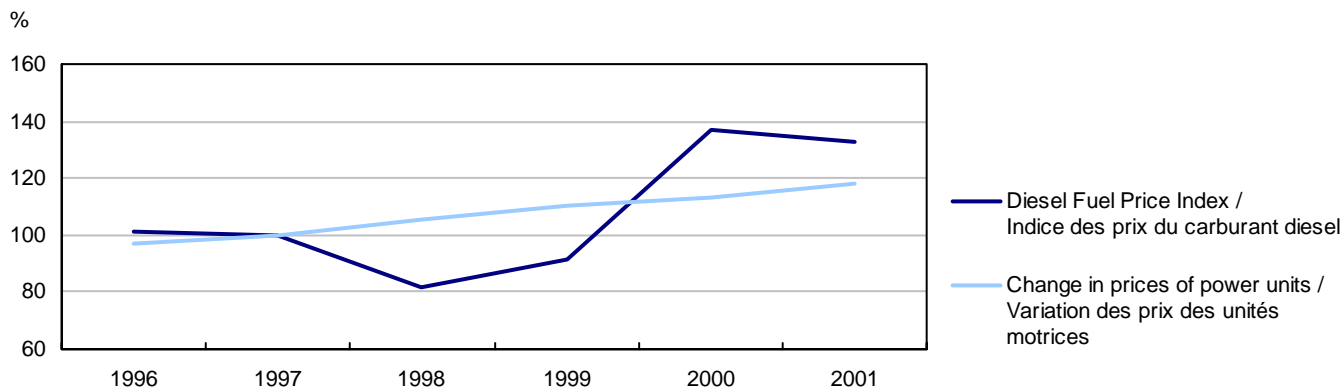
Le carburant constitue le poste de dépenses le plus instable pour le secteur du transport routier pour compte d'autrui. Les prix du carburant diesel ont diminué de 1997 à 1999, puis ont connu une flambée de 57 % en 2000. Le carburant a été la dépense la plus préoccupante pour les transporteurs en 2000, la hausse des prix du pétrole brut ayant donné lieu à une augmentation des prix du carburant diesel et à un accroissement des dépenses en carburant chez les transporteurs pour compte d'autrui ayant participé à l'enquête. À la fin de 2000, les prix nationaux du carburant diesel (sans les taxes ni 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 en 1996 et 1997¹¹ (figure 6).

En 2000, les coûts du carburant au Canada étaient de 65 % supérieurs à ce qu'ils étaient en juin 1999, ce qui a eu une incidence considérable sur l'industrie. Après avoir absorbé les hausses de prix du carburant pendant quelques mois, une majorité de transporteurs au Canada ont commencé à appliquer, bien malgré eux, une surcharge pour le carburant. Chez les transporteurs de charges partielles, cette surcharge a varié entre 2,8 cents et 5,6 cents le litre, tandis qu'elle s'est échelonnée de 6,5 cents à 13,1 cents le litre chez les transporteurs de charges complètes en 2000¹².

¹¹ *Le camionnage au Canada, 2000, produit n° 53-222-XIB au catalogue, Statistique Canada.*

¹² <http://www.fca-natc.org/>

Figure 4.6
Change in prices of diesel fuel and power units
(1997=100), Canada, 1996-2001



Source: CANSIM Table 329-0046 and Table 329-0045, Statistics Canada.

Figure 4.6
Variation des prix du carburant diesel et des unités
motrices (1997 = 100), Canada, 1996 à 2001

Source : CANSIM, tableaux 329-0046 et 329-0045, Statistique Canada.

Productivity

Throughout this period, carriers continued to improve their asset management to generate increasingly more revenue from their employees and trucks. The QMCF survey collects information on revenue equipment in the form of power units. Power units reported are either straight trucks or road tractors; they must be in service and may be owned, leased, rented or operated by owner operators. Comparing the operating revenue of the industry, to the number of employees and total power units operated provides basic indicators of productivity. Table 2 presents estimates of operating revenue per employee and per power unit.

Productivité

Pendant toute la période, les transporteurs ont continué d'améliorer leurs méthodes de gestion de l'actif afin d'accroître de plus en plus le rendement de leurs effectifs et de leurs camions. L'ETTRM a permis de recueillir des données sur le matériel productif prenant la forme d'unités motrices. Les unités motrices déclarées sont soit des camions, soit des tracteurs routiers qui doivent être en service. Les chauffeurs contractants peuvent en être propriétaires, les louer ou les exploiter. En comparant les recettes d'exploitation du secteur aux effectifs et aux unités motrices exploitées, on obtient des indicateurs de base de la productivité. Le tableau 2 présente des estimations des recettes d'exploitation par employé et par unité motrice.

Table 4.2
Operating Revenue in Relation to Employees and
Equipment

Tableau 4.2
Recettes d'exploitation par employé et par unité motrice

Year - Année	Operation Revenue/Employee Recettes d'exploitation/employé		Operating Revenue/Power Unit Recettes d'exploitation/unité motrice	
	% Change		% Change	
	\$	Variation en %	\$	Variation en %
1996	151,919		285,924	
1997	155,193	2.2	286,770	0.3
1998	161,061	3.8	276,558	-3.6
1999	165,080	2.5	291,538	5.4
2000	179,874	9.0	301,213	3.3
2001	187,998	4.5	316,554	5.1

Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

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

Operating Revenues and Expenses

In general, operating revenue for the for-hire trucking industry has been increasing. Total operating expenses more or less followed the lead of overall revenues, although for-hire carriers were able to improve their profit margins during the cycle of this strong economy. Total operating revenue and expenses both increased by an average of 10% for 1996 to 2001. See Figure 7.

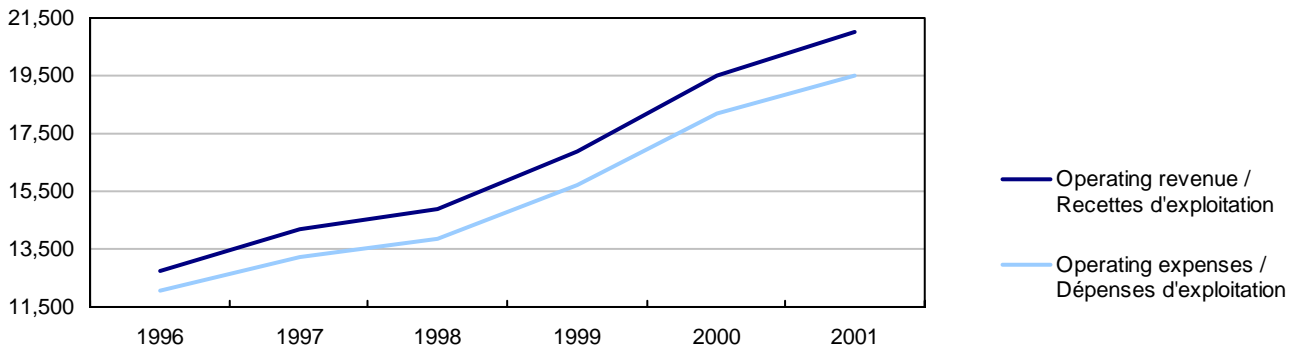
Recettes d'exploitation et dépenses

En règle générale, les recettes d'exploitation du secteur du transport routier pour compte d'autrui ont augmenté. Les dépenses totales d'exploitation ont suivi sensiblement les recettes globales, quoique durant ce cycle d'économie soutenue, les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont pu améliorer leur marge de profit. Les recettes et les dépenses totales d'exploitation ont augmenté en moyenne de 10 % de 1996 à 2001 (figure 7).

Figure 4.7

Total operating revenue and expenses, Canada, 1996-2001

\$ millions / Millions de dollars



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

Figure 4.7

Recettes et dépenses totales d'exploitation, Canada, 1996 à 2001

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

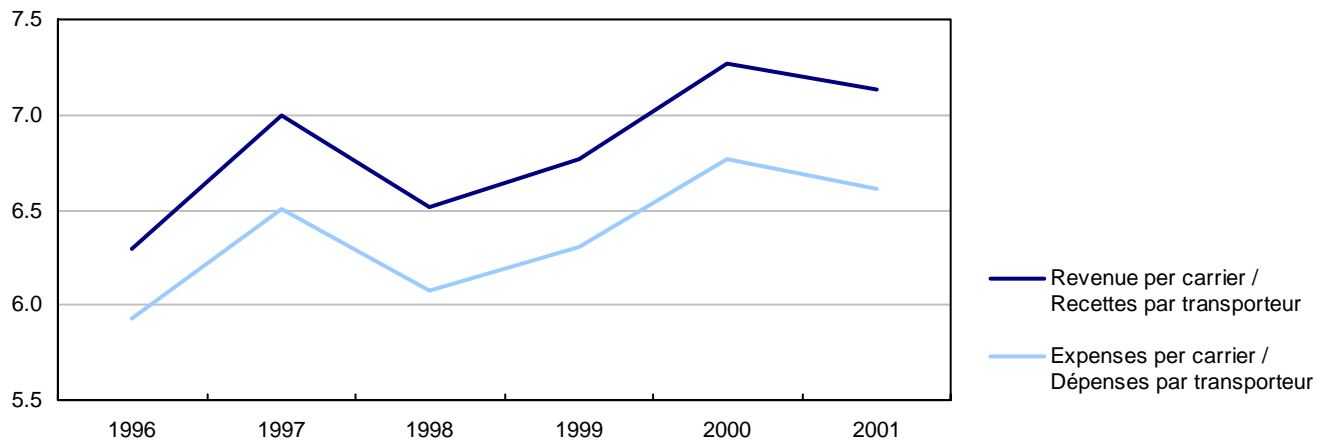
Average operating revenues ranged from \$6.3 million per carrier in 1996 to \$7.1 million per carrier in 2001, averaging approximately \$6.8 million per carrier for the period. On a year to year basis, the average operating revenues per carrier has been growing at 3% per annum. See Figure 8.

Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur ont oscillé entre 6,3 millions de dollars en 1996 et 7,1 millions de dollars en 2001. Il s'agit d'une moyenne approximative de 6,8 millions de dollars par transporteur pendant la période à l'étude. Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur ont augmenté de 3 % par année pendant la période (figure 8).

Figure 4.8

Average annual operating revenues and expenses, Canada, 1996-2001

\$ millions / Millions de dollars



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

Figure 4.8

Recettes et dépenses d'exploitation annuelles moyennes, Canada, 1996 à 2001

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

As shown in Figure 8, average operating expenses ranged from \$5.9 million per carrier in 1996 to \$6.6 million in 2001. Average operating expenses per carrier for the 1996 to 2001 period is \$6.4 million per carrier. On a year over year basis, the average operating expenses per carrier has been growing at 2% annually while average operating revenue per carrier has been growing at 2.4% annually.

The gross operating profit dropped in 1998 but this followed a dramatic 33% increase in 1997 and it has been steadily increasing since. The average gross operating profit per carrier for 1996 to 2001 is \$465.6 thousand. See Figure 9 for gross operating profit. Moreover, the operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) has been improving over this period and has remained about 0.93 since 1998. See Figure 10.

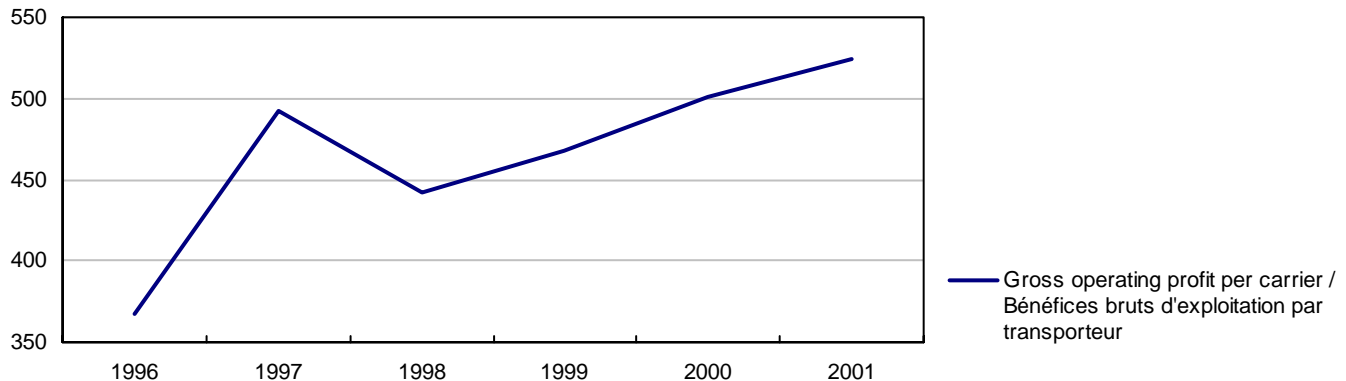
Comme le montre la figure 8, les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur ont varié entre 5,9 millions de dollars en 1996 et 6,6 millions de dollars en 2001. Pour la période de 1996 à 2001, les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur s'élevaient à 6,4 millions de dollars. En les comparant d'une année à l'autre, les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur ont augmenté à un rythme de 2 % par année, tandis que les recettes moyennes d'exploitation par transporteur ont connu une croissance de 2,4 % par année.

Les bénéfices bruts d'exploitation ont fléchi en 1998, mais ils avaient connu une hausse spectaculaire de 33 % en 1997. Ils ont augmenté de façon stable depuis ce temps. Les bénéfices bruts moyens d'exploitation par transporteur pour la période de 1996 à 2001 s'élèvent à 465 600 dollars. Les données sur les bénéfices bruts d'exploitation sont présentées dans la figure 9. De plus, le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) s'est amélioré au cours de la période et est demeuré stable à environ 0,93 depuis 1998 (figure 10).

Figure 4.9

Gross operating profit per carrier, Canada, 1996-2001

\$ thousands / Milliers de dollars



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

Figure 4.9

Bénéfices bruts d'exploitation par transporteur, Canada, 1996 à 2001

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

Financial Performance

The financial performance of the industry can be summarized using several key ratios measuring profitability, liquidity and the degree of leverage. The values of these ratios are presented in Table 3 as determined using data available from the AMCF survey, which collects information from aggregated annual balance sheets of carriers.

The short-term liquidity for the industry continued to improve for most of this period (1996-2001), with the exception of 1998. For that year, a 4% decrease in accounts receivable along with a 6% increase in accounts payable emphasized a switch to more short-term financing to meet cash flow needs. The amount of debt relative to

Rendement financier

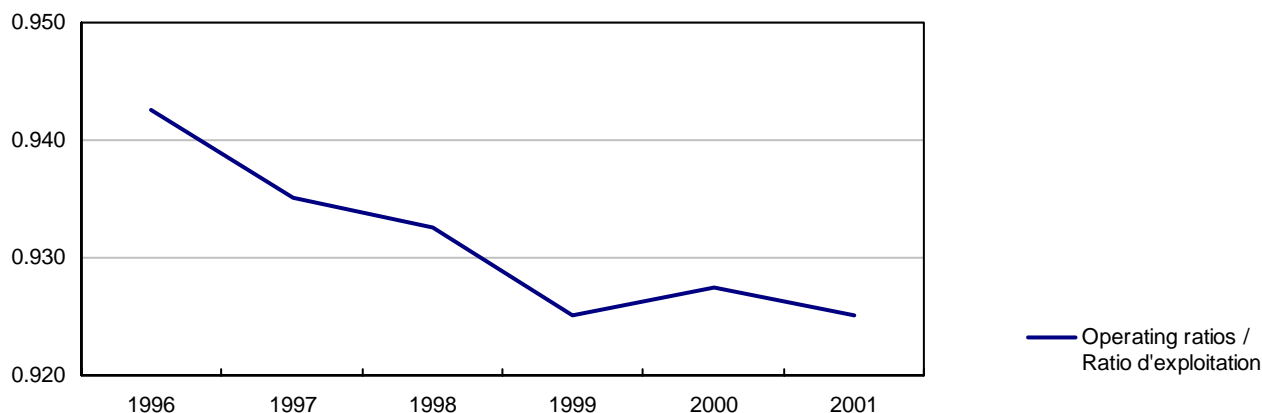
Le rendement financier du secteur peut être résumé en utilisant plusieurs ratios clés qui mesurent la rentabilité, les liquidités et l'effet de levier. Les valeurs de ces ratios sont présentées au tableau 3. Elles sont établies en utilisant les données tirées de l'EATRM, qui permet de grouper des données sur les bilans annuels agrégés des transporteurs.

Les liquidités à court terme du secteur ont continué à s'améliorer pendant la majeure partie de la période (1996 à 2001), sauf en 1998. Cette année-là, une diminution de 4 % des comptes débiteurs ainsi qu'une augmentation de 6 % des comptes créditeurs ont montré l'importance de recourir davantage au financement à court terme pour répondre aux besoins de

Figure 4.10

Operating ratios, Canada, 1996-2001

Operating ratio / Ratio d'exploitation



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

Figure 4.10

Ratios d'exploitation, Canada, 1996 à 2001

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

Table 4.3
Financial Indicators

Tableau 4.3
Indicateurs financiers

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Return on Assets - Rendement de l'actif	3.5%	6.6%	6.5%	5.5%	5.8%	6.3 %
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	3.2%	4.8%	5.5%	4.7%	5.3%	5.7 %
Return on Long Term Capital Employed - Rendement à long terme des capitaux utilisés	11.6%	16.5%	17.1%	14.2%	14.8%	15.6 %
Return on Equity - Rendement de l'actif	11.2%	19.6%	19.8%	16.8%	17.8%	18.5 %
Current Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.07	1.16	1.05	1.16	1.16	1.23
Long Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.53	0.49	0.49	0.51	0.52	0.50
Debt to Equity Ratio - Ratio d'endettement	2.33	1.99	2.04	2.03	2.06	1.93
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	2.78	5.25	5.76	4.91	4.88	4.34

Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

Source: Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistique Canada.

equity fell during this period, although two of the years, 1998 and 2000, were exceptions in which the growth in total liabilities outpaced that of owners' equity. Long-term debt initially fell in 1997, but then began rising and did not fall again until 2001. The ability to cover interest charges from profits improved at the start of the period but fell in 1999 and continued dropping through 2001. Coincidentally interest rates on financing changes reached a high of 7% in 2000.

Two major elements of financial performance, indebtedness and profitability showed improvement in this period. First there was a decreased reliance on debt, relative to equity, as a source of financing. The likely reason for this is that in times of good performance, the retained earnings of the firm rise due to increased profits, improving their equity. Second, profitability has been improving since 1997, due to improved efficiency of

trésorerie. Le ratio d'endettement a chuté pendant cette période, même si les années 1998 et 2000 ont fait exception, la hausse du total du passif ayant dépassé celle de l'avoir des propriétaires. Les dettes à long terme ont tout d'abord fléchi en 1997, puis ont commencé à augmenter avant de diminuer de nouveau en 2001. La capacité de recouvrer les frais d'intérêts à même les bénéfices s'est améliorée au début de la période, mais elle a diminué en 1999 et cette tendance s'est poursuivie jusqu'en 2001. Tout à fait par hasard, les taux débiteurs ont atteint un sommet de 7 % en 2000.

Deux éléments majeurs du rendement financier — l'endettement et la rentabilité — se sont améliorés pendant la période à l'étude. Premièrement, la dépendance à l'égard de l'endettement par rapport aux capitaux propres a diminué en tant que source de financement. La raison probable de ce phénomène est que, en période de rendement élevé, les bénéfices non répartis des entreprises augmentent compte tenu de la hausse des bénéfices, ce qui a pour effet d'augmenter les capitaux

carriers and the upturn of the Canadian economy. Over the years, in order for carriers to be more efficient, they made use of two options they had available in managing their business – the amount of equipment they leased and their reliance on owner operators.

Leasing

Figure 11 shows that the proportion of leased equipment versus owned rose during the period. There have been two reasons for this trend. First, the price of equipment has risen steadily from 1996 as shown in Figure 6, translating into increased investment costs. Second, leasing has provided a much greater degree of flexibility in fleet management, allowing carriers to adjust their equipment inventory more quickly to suit current demand and keep operating costs in line. Leasing also has reduced the risk associated with investing in capital by lowering the cash outlay that would otherwise have been required when purchasing equipment.

propres. Deuxièmement, la rentabilité s'est améliorée depuis 1997, à cause d'une plus grande efficacité des transporteurs et du redressement de l'économie canadienne. Afin d'accroître leur efficacité, les transporteurs ont eu recours au fil des ans à deux options, soit le matériel loué et les chauffeurs contractants.

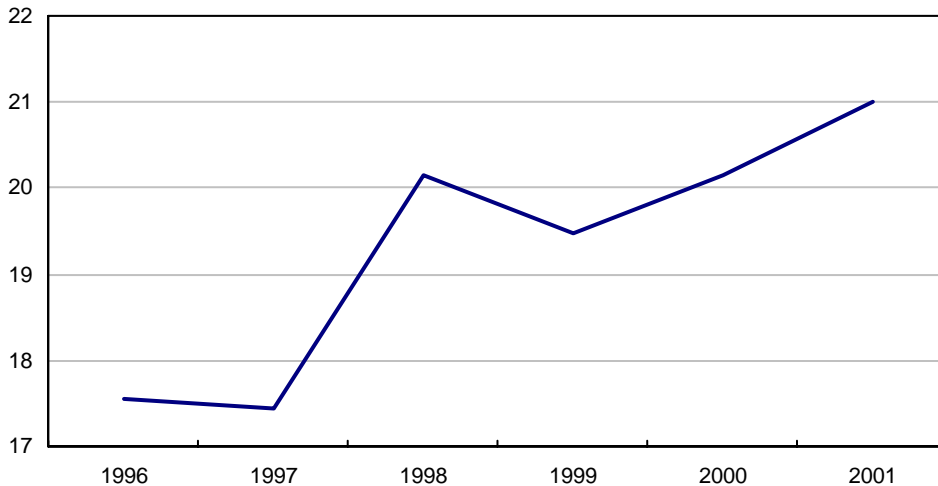
Crédit-bail

La figure 11 indique que la proportion du matériel loué par rapport au matériel possédé a augmenté pendant la période à l'étude. Deux raisons expliquent cette tendance. Premièrement, le prix des pièces d'équipement a augmenté de façon constante dès 1996, comme le montre la figure 6, d'où une hausse des coûts d'investissement. Deuxièmement, le crédit-bail a procuré aux transporteurs une latitude nettement supérieure sur le plan de la gestion du parc de véhicules, ce qui leur a permis d'adapter plus rapidement leurs stocks à la demande à court terme et de gérer leurs charges d'exploitation en conséquence. Le crédit-bail a aussi minimisé le risque associé à l'acquisition de biens d'équipement en réduisant les dépenses pour l'achat de matériel.

Figure 4.11

Proportion of equipment leased

Proportion % / Pourcentage

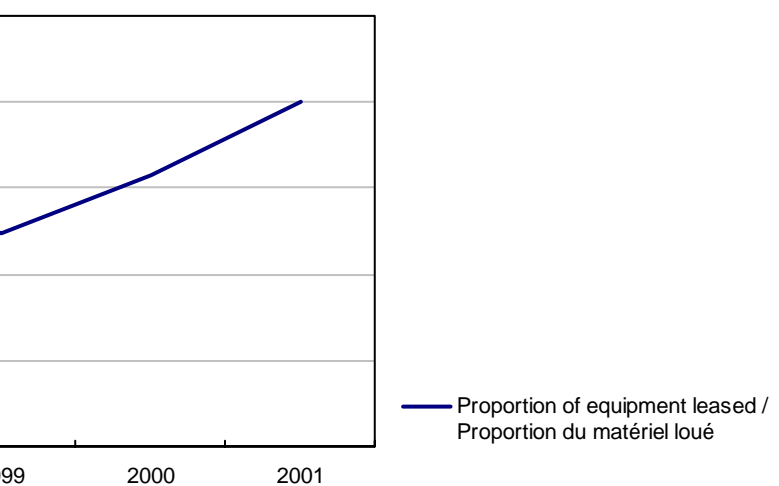


Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

Figure 4.11

Proportion du matériel loué

Proportion % / Pourcentage



Source : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistique Canada.

Owner Operators

The hiring of owner operators represents another source of flexibility in managing assets to meet demands for the carrier. By using owner operators, carriers can sometimes bridge the gap between an excess demand for and a deficient supply of transport services, without the necessary investment in labour and capital. In an industry where service is the key to obtaining and maintaining customer loyalty, using owner operators to meet demand when resources are stretched is a good option to have available. Moreover, in this manner, financial risk and employee benefit responsibilities can be shifted to owner operators.

Chauffeurs contractants

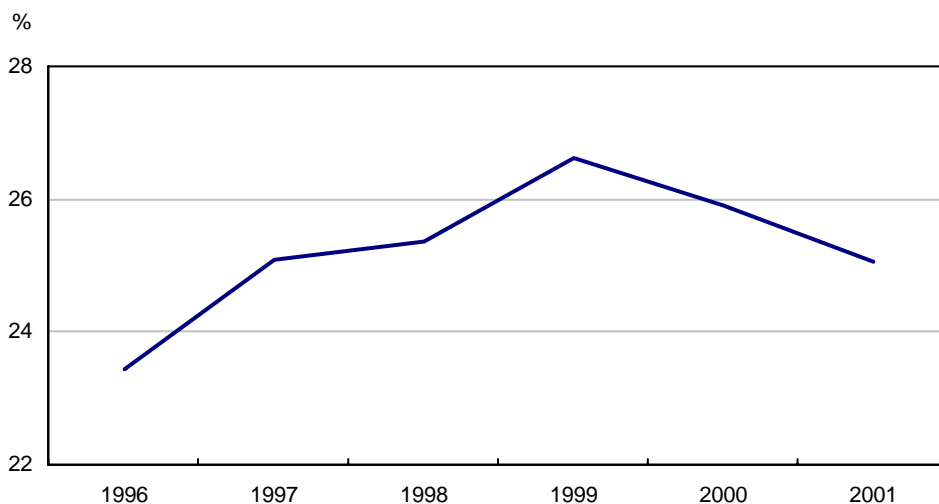
L'embauche de chauffeurs contractants offre aussi une marge de manœuvre plus grande aux transporteurs en leur permettant d'adapter la gestion de leur actif à la demande. En ayant recours à des chauffeurs contractants, les entreprises peuvent parfois combler l'écart entre une demande excédentaire et une pénurie de services de transport, sans être obligés d'investir dans la main-d'œuvre et les biens d'équipement. Dans un secteur où l'accroissement et la fidélité de la clientèle passent par la qualité du service, il semble avantageux de faire appel à des chauffeurs contractants pour satisfaire à la demande dans un contexte où les ressources sont utilisées au maximum. De plus, cette façon de procéder permet de transférer aux chauffeurs contractants le risque financier et les responsabilités relatives aux avantages sociaux.

The use of owner operators increased over this period as evidenced by their increased share of industry operating expenses. This growth, however, was not steady but rather fluctuated with the economy. As Figure 12 illustrates, payments to owner operators as a percentage of total operating expenses peaked in 1999 at 27% then began dropping. This can be explained by the fact that the economy was booming due to strong domestic and export demand, and the trucking industry reached record levels of freight volumes in 1999 returning to more normal rates in 2000 and 2001.

Le recours aux chauffeurs contractants a augmenté pendant la période, comme en témoigne la part accrue des dépenses d'exploitation qui leur est attribuable. Cette croissance n'était toutefois pas constante, mais fluctuait plutôt selon la situation économique. Comme l'illustre la figure 12, les paiements aux chauffeurs contractants, en proportion des dépenses d'exploitation totales, ont atteint le sommet de 27 % en 1999, après quoi ils ont commencé à diminuer. On peut expliquer cet état de choses par le fait que l'économie était en expansion en raison de la forte demande intérieure et de la demande d'exportations et que le secteur du camionnage avait atteint des niveaux records de volumes de fret en 1999, puis est revenu à des volumes plus normaux en 2000 et en 2001.

Figure 4.12

Payments to owner operators as a % of operating expenses



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.

Figure 4.12

Paiements aux chauffeurs contractants en proportion des dépenses d'exploitation

— Payments to owner operators as a % of operating expenses / Paiements aux chauffeurs contractants en proportion des dépenses d'exploitation

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

Domestic and Transborder Market Comparisons

The domestic market is primarily an east/west market for trucking firms in Canada. The transborder market, to and from the United States, is by contrast, a north/south market. The proportion of revenues generated from transborder shipments rose steadily from 36% of total revenues in 1996 to 47% in 2000 followed by a slight drop to 46% in 2001. See Table 4. The reason for this change in the share of revenue between these markets is evident in the change in traffic patterns. The domestic market is the larger of the two markets and represented 80% of the total shipment activity in 2001, but its share is steadily declining. The transborder market has increased steadily in both directions during the period through 1999, after which the United States' economy slowed and shipment growth to and from the United States slowed as well. See Figure 13.

Comparaison des marchés intérieur et transfrontalier

Au Canada, le marché des entreprises de camionnage est principalement un marché est-ouest. D'autre part, le marché transfrontalier, vers les États-Unis et en provenance de ce pays, est par contraste un marché nord-sud. La part des recettes totales engendrées par les expéditions transfrontalières s'est accrue d'une manière constante, passant de 36 % en 1996 à 47 % en 2000, puis a légèrement diminué à 46 % en 2001 (tableau 4). La part accrue de recettes entre ces marchés s'explique facilement quand on observe les tendances du sens de la circulation. Le marché intérieur est le plus important des deux marchés; il représentait 80 % des expéditions totales enregistrées en 2001, mais sa part diminue régulièrement. La part du marché transfrontalier a constamment augmenté dans les deux directions jusqu'en 1999, après quoi l'économie des États-Unis a ralenti tout comme les expéditions vers ce pays et en provenance de celui-ci (figure 13).

Table 4.4
Breakdown of operating revenues by market

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
				%		
Transborder revenue - Recettes du marché transfrontalier	36.3	40.7	42.2	45.8	46.7	46.2
Domestic revenue - Recettes du marché intérieur	63.7	59.3	57.8	54.2	53.3	53.8
Total	100	100	100	100	100	100

Source: For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination Survey).

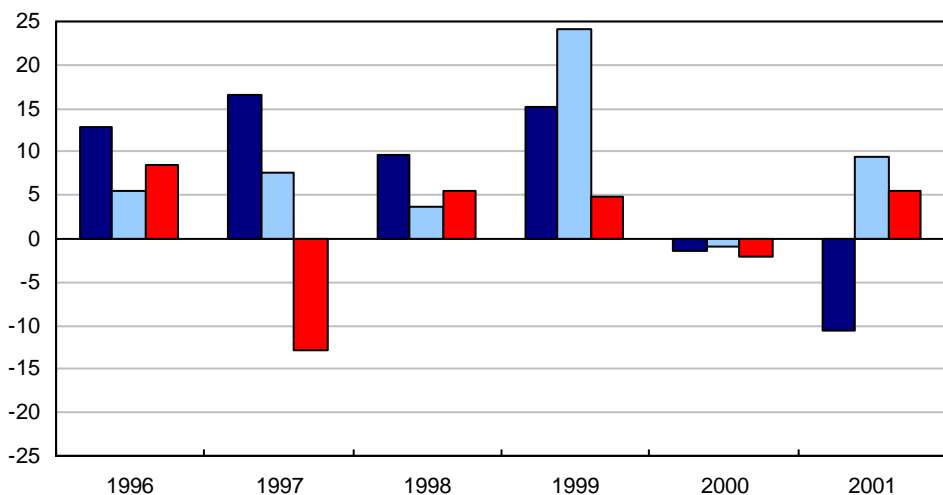
Source: Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, origine et destination des marchandises, Statistique Canada.

Tableau 4.4
Ventilation des recettes d'exploitation selon le marché

Figure 4.13

Percentage change in shipments

%



Source: For-hire Trucking Commodity Origin/Destination Survey, Statistics Canada.

Figure 4.13

Taux de variation des expéditions

Source: Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, origine et destination des marchandises, Statistique Canada.

The continued major impact of the FTA and the NAFTA on Canadian trucking has been a shift towards transborder shipments relative to domestic traffic. In addition to shipments and revenue shares, changes in transborder and domestic activity can also be observed in terms of movements using data from the For-hire Trucking Origin/Destination Survey for the years 1996 to 2001. The average change in the transborder revenue share from 1996 to 2001 was 4.9% per year. The transborder shipment share as well as transborder movement share in tonnes averaged 4.8% per year over the same period.

As the Canadian dollar has depreciated the price of our exports to the United States has decreased, and, accordingly, the demand for Canadian goods during this period has increased. The positive effect of the declining dollar on southbound shipments continued until 2000 when it was offset by a United States economy that slowed in the second half of the year and suffered three quarters

La conséquence majeure de l'ALE et de l'ALENA pour le transport routier au Canada est toujours la réorientation des activités en faveur du trafic transfrontalier par opposition au trafic intérieur. Outre les parts d'expéditions et de recettes, l'évolution de l'activité transfrontalière et nationale peut être observée sous l'aspect des mouvements à l'aide des données tirées de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, origine et destination des marchandises, portant sur les années 1996 à 2001. La variation moyenne dans la part des recettes attribuables aux expéditions transfrontalières de 1996 à 2001 se situait à 4,9 % par année. D'un autre côté, la part des expéditions transfrontalières et celle des mouvements transfrontaliers en tonnage s'établissaient en moyenne à 4,8 % par année pour la même période.

La baisse du dollar canadien a entraîné une diminution du prix de nos exportations vers les États-Unis et, en conséquence, on a assisté à un accroissement de la demande de produits canadiens pendant la période à l'étude. L'effet positif de la baisse du dollar sur les expéditions vers le sud a continué de se faire sentir jusqu'en 2000, année où l'on a observé un ralentissement de l'économie américaine dans les six derniers mois, puis trois

of negative growth in 2001. In the northbound direction, the low dollar allowed Canadian truckers to maintain their cost advantage over their United States counterparts, and expand their market. The efficiency of Canadian carriers operating transborder routes was aided in 1999, when the United States Treasury amended its cabotage law to allow "certain...foreign" vehicles to carry merchandise "between points in the United States where such transportation is incidental to the immediately prior or subsequent engagement of such vehicles in international traffic".¹³ Nevertheless, despite the steady growth in the transborder market, the domestic market for transportation is still the main source of activity for Canadian carriers.

Conclusion

All of the above factors point to a better-managed and more productive trucking industry. Canadian trucking companies have been taking advantage of the opportunities presented to them in the transborder market while dealing with an uncertain United States economy. The provisions of NAFTA continue to be phased in – most recently in November 2002, the United States agreed to permit Mexican trucks to travel into the United States beyond the previously established border area limit – and create both competitive advantages and disadvantages. Nevertheless Canadian carriers have shown their ability to adapt and compete and their productivity has improved continuously during the period 1996 to 2001.

With the challenges of deregulation and free trade now well behind them, new challenges are arising. Following the terrorist attacks of September 11, 2001 the issue of security has been of major concern, primarily at borders, but generally throughout the entire transportation process. The shortage of qualified drivers, hours of service regulations, increasing fuel prices, trade corridor issues and rising insurance costs also have emerged as concerns for Canadian trucking companies during the analysis period. How the industry adapts to these new challenges will be the subject of future analysis.

¹³ *United States Federal Register/Vol. 64, No. 30/Tuesday, February 16, 1999/Rules and Regulations*

trimestres de croissance négative en 2001. En ce qui concerne le trafic sud-nord, la faible valeur du dollar a permis aux entreprises de camionnage canadiennes de mieux soutenir la concurrence américaine relativement aux tarifs et d'élargir leur marché. L'efficacité des transporteurs canadiens effectuant des expéditions transfrontalières s'est accrue en 1999 lorsque le United States Treasury a modifié sa loi sur le cabotage afin d'autoriser certains véhicules « étrangers » à transporter des marchandises entre des points aux États-Unis lorsque ce transport est effectué immédiatement avant ou après que ces véhicules se soient engagés sur des routes transfrontalières¹³. Quoi qu'il en soit, malgré la croissance soutenue du marché transfrontalier, le gros des activités des transporteurs canadiens s'effectue toujours sur le marché intérieur.

Conclusion

Tous les facteurs susmentionnés font référence à un secteur mieux géré et plus productif. Les entreprises canadiennes de camionnage ont tiré parti des possibilités que leur offrait le marché transfrontalier tout en composant avec une économie américaine incertaine. Les dispositions de l'ALENA continuent à être mises en œuvre graduellement — en novembre 2002, les États-Unis autorisaient les camions du Mexique à circuler aux États-Unis au-delà de la zone précédemment établie — et à créer des avantages et des inconvénients sur le plan de la concurrence. Les transporteurs canadiens ont néanmoins démontré leur capacité à s'adapter et à faire face à la concurrence, et leur productivité s'est continuellement améliorée pendant la période de 1996 à 2001.

Maintenant que les défis liés à la déréglementation et à la libéralisation des échanges sont loin derrière, de nouvelles difficultés attendent les transporteurs. À la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001, la sécurité est devenue une préoccupation majeure, surtout aux frontières mais aussi à toutes les étapes du processus de transport. La pénurie de chauffeurs qualifiés, la réglementation sur les heures de travail, la hausse des prix du carburant, la question des corridors commerciaux et l'augmentation du coût des assurances sont des dossiers qui ont aussi préoccupé les entreprises canadiennes de camionnage pendant la période analysée. Les moyens que prendra le secteur pour relever ces nouveaux défis feront l'objet d'une autre analyse.

¹³ *Federal Register des États-Unis/vol. 64, n° 30/le mardi 16 février 1999/ service des douanes/règlements.*

APPENDIX

Changes in Methodology¹⁴

In addition to changes to the NAICS that were previously reviewed in the Data Sources section, there were changes to the Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey sampling frame. Prior to 1995, the QMCF sampling frame, i.e. the list of for-hire trucking companies from which companies are selected for survey purposes, was set up from an administrative file of tax filers that was difficult to update. Beginning in 1995, the Statistics Canada Business Register (BR) became the sole source used to construct the sampling frame. The results of the quarterly survey of motor carriers of freight (QMCF) for 1995 and after cannot be compared with those of previous years because of the resulting changes in the survey methodology.

The size of the survey population increased significantly as a result of this change in the sampling frame. This increase can be explained by the fact that the BR is a more up-to-date source of information on companies operating in the for-hire trucking industry than the tax filer administrative file. Using the BR makes it possible to capture changes occurring in the survey population much more quickly, particularly in the case of new additions or new companies (i.e. for-hire trucking companies with gross annual revenues of \$1 million or more which began operations in the previous year or which had revenues of \$1 million or more for the first time in the previous year). The increase in the survey population can also be explained by the fact that the BR includes companies that were not classified in the for-hire trucking industry according to the tax filer administrative files.

Based on the survey results, the size of the universe of for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more appeared to increase by approximately 500 carriers, from 1,514 companies in the first quarter of 1994 to 2,023 companies in the first quarter of 1995. The increase in the survey population was observed primarily in the group of for-hire trucking companies with gross annual revenues of between \$1 million and \$5 million. This addition of companies, concentrated mainly at the bottom of the revenue range, significantly restricts the use of averages for comparing the 1995 data and on to previous years' data.

¹⁴ *Trucking in Canada, 1995, Statistics Canada.*

ANNEXE

Changements méthodologiques¹⁴

Outre les changements apportés au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) qui ont été passés en revue dans la section sur les sources de données, des changements ont été apportés à la base de sondage de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM). Avant 1995, la base de sondage de l'ETTRM (c'est-à-dire la liste des entreprises de camionnage pour compte d'autrui à partir de laquelle les entreprises sont sélectionnées aux fins de l'enquête) était établie à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux difficile à mettre à jour. Depuis 1995, le Registre des entreprises (RE) de Statistique Canada constitue l'unique source utilisée pour établir la base de sondage. Les résultats de l'ETTRM pour 1995 et les années suivantes ne peuvent donc pas être comparés avec ceux des années précédentes en raison des changements méthodologiques apportés à l'enquête.

Ce changement à la base de sondage a eu comme effet d'accroître de façon significative la taille de la population observée. Cette augmentation s'explique par le fait que le RE, comparativement au fichier administratif de déclarants fiscaux, est une source plus à jour de données sur les entreprises évoluant dans l'industrie du transport routier pour compte d'autrui. L'utilisation du RE permet ainsi d'enregistrer beaucoup plus rapidement les changements se produisant dans la population observée, particulièrement dans le cas de nouvelles entreprises ou de nouvelles additions (c'est-à-dire des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de un million de dollars ou plus qui ont commencé à fonctionner l'année précédente ou qui ont réalisé des recettes de un million de dollars ou plus pour la première fois l'année précédente). L'accroissement de la population observée s'explique également par le fait que le RE comprend des entreprises qui n'étaient pas classifiées dans l'industrie du transport routier pour compte d'autrui dans le fichier administratif de déclarants fiscaux.

Selon les résultats de l'enquête, la taille de l'univers des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de un million de dollars ou plus semble s'être accrue d'environ 500 transporteurs, passant de 1 514 entreprises au premier trimestre de 1994 à 2 023 entreprises au premier trimestre de 1995. L'accroissement de la population observée a été constaté principalement dans le groupe des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes se situaient entre un et cinq millions de dollars. Cet ajout d'entreprises, surtout concentrées au bas de l'échelle des revenus, vient restreindre dans une large mesure l'utilisation de moyennes pour comparer les données de 1995 et des années suivantes aux données des années précédentes.

¹⁴ *Le camionnage au Canada, 1995, Statistique Canada.*

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



Introduction

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

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

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

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

A. Survey Objectives

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

B. Populations

Target Population

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

Introduction

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

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

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

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

A. Objectif de l'enquête

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

B. Populations

Population cible

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

Survey Population

2001 QMCF

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

2001 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of all companies on the CFDB at the end of 2001 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

2001 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population for the first quarter of 2001. Sample rotation, except among carriers that have a substantial impact on the survey estimates, was made for the 2001 reference year in order to reduce response burden. Rather than selecting an independent sample in the first quarter of every reference year, the previous year's fourth quarter sample is rotated to minimize the sample overlap from one year to the next. This sample was then updated each quarter so that it would remain representative of the survey population. Each segment of the industry and each province and territory of Canada was represented in the sample.

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

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province (or territory)/type of activity combination were included in the sample with certainty. Carriers in the remaining size strata were sampled according to a probability mechanism called simple random sampling, which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. The number of carriers selected from each stratum is determined such that the total sample size is minimized subject to fixed levels of precision for estimates of operating revenues, for each province (or territory) and for each type of activity. The coefficient of variation, described in Section 3, was used as the measure of precision. All carriers in Newfoundland and Prince Edward Island, as well as in Yukon, Nunavut and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of in-scope carriers in these provinces/territories.

Population observée

ETTRM 2001

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

T5 2001 - Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant dans la BDRC à la fin de 2001, classées comme transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. Cette population était légèrement plus à jour que la population observée au quatrième trimestre de l'ETTRM.

C. Plan d'échantillonnage

ETTRM 2001

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 2001. Une rotation de l'échantillon, sauf pour les transporteurs qui ont un impact important sur les estimations de l'enquête, a été effectuée en 2001 afin de réduire le fardeau de réponse. Ainsi, au lieu de sélectionner un échantillon indépendant au premier trimestre de chaque année, une rotation de l'échantillon du quatrième trimestre de l'année précédente est faite pour minimiser le chevauchement de l'échantillon d'une année à l'autre. Cet échantillon a par la suite été mis à jour tous les trimestres, afin de demeurer représentatif de la population observée. Chaque composante du secteur d'activité ainsi que chaque province et territoire étaient représentés dans l'échantillon.

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

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

The first quarter sample for 2001 consisted of 851 carriers representing a survey population of 3493 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 2001, the previous quarter sample was updated so that it would remain representative of the updated survey population for that quarter. Units in the previous quarter sample no longer in the survey population were removed, and a sample of the units new to the survey population for that quarter (births) was added. The births were assigned to the strata defined for the first quarter, and a random sample of them was selected from each stratum. The fraction of births selected in each stratum was the same as the fraction of units selected in that stratum for the first quarter.

2001 Q5 Annual Supplement

The 2001 Q5 survey sample was the fourth quarter 2001 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

2001 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.

2001 Q5 Annual Supplement

For the 2001 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 2002. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 2001 comprend 851 transporteurs représentant une population observée de 3 493 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 2001, l'échantillon du trimestre précédent a été mis à jour, afin de demeurer représentatif de la population observée mise à jour pour ce trimestre. Les unités de l'échantillon du trimestre précédent qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon des nouvelles unités de la population observée pour ce trimestre (naissances) a été ajouté. Les naissances ont été réparties entre les strates définies pour le premier trimestre, et un échantillon aléatoire de ces naissances a été choisi à partir de chaque strate. La fraction des naissances choisies dans chaque strate correspondait à la fraction des unités choisies dans cette strate pour le premier trimestre.

T5 2001 - Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 2001 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 2001, 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 2001

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

T5 2001 - Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 2001, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 2002. Les transporteurs ont été invités à déclarer des données portant sur leur cycle

period ending no later than March 31, 2002. The processing methods were similar to those used for the 2001 QMCF survey.

E. Estimation

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

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

Notes for Historical Comparisons

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

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

A. Survey Objective

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

comptable de 12 mois ayant pris fin au plus tard le 31 mars 2002. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 2001.

E. Estimation

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

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

Notes concernant les comparaisons des données dans le temps

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

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

A. Objectif de l'enquête

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

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

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

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

B. Populations

Target Population

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

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

Survey Population

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

C. Sample Design

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

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

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

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

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

B. Populations

Population cible

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

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

Population observée

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

C. Plan d'échantillonnage

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

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de grande taille de chaque combinaison province (ou territoire) et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon 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

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 2001 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 takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed.

E. Estimation

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

Notes for Historical Comparisons

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

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

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

Les tableaux 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 2001 selon la région de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et expéditions).

D. Collecte et traitement des données

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

E. Estimation

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

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

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

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

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

Section 3 Data Quality

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

A. Sampling Error

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

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

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

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

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

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

Partie 3 Qualité des données

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

A. Erreur d'échantillonnage

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

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

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

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

B. Non-sampling Errors

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

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

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

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

I. Coverage Errors

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

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

- 1) Errors in the classification variables (industry or revenue) on the survey frame may result in either under or over coverage of the trucking industry.
- 2) Due to the period of time that is necessary to update the survey frame, some of the companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2001 were not included on the 2001 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 2001 QMCF survey frame for one or more quarters.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

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

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

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

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

I. Erreurs de couverture

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

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

- 1) Des erreurs dans les variables de classification (genre d'activité ou revenu) présentes dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) En raison de la période de temps requise pour mettre à jour la base de sondage, certaines compagnies ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 2001 n'apparaissaient pas sur la base de sondage de l'enquête T5 de 2001. 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 2001.

- 3) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2000, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2001 do not appear on the survey frame of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey. Therefore, they were excluded from the survey population.

II. Response Errors

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

III. Non-response Errors

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

IV. Processing Errors

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

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

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

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

- 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 2000 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 2001 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).

II. Erreurs de réponse

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

III. Erreurs de non-réponse

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

IV. Erreurs de traitement

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

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

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

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

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.

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 2001 - Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Region - Région	Type of Activity - Genre d'activité				Total
	General Freight	Household Goods Movers	Bulk	Other	
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantic - Atlantique	95(76) ¹	19(19)	27(24)	93(54)	234(173)
Québec	400(76)	44(11)	132(33)	211(31)	787(151)
Ontario	701(108)	109(17)	193(28)	198(27)	1,201(180)
Prairies	323(91)	34(26)	270(68)	205(59)	832(244)
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	167(33)	30(12)	59(23)	183(35)	439(103)
Total	1,686(384)	236(85)	681(176)	890(206)	3,493(851)

¹ Data in parentheses show sample size.

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

Tableau 5.1
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2001 - Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

Table 5.2
2001 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement (Q5) - Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Region - Région	Type of Activity - Genre d'activité				Total
	General Freight	Household Goods Movers	Bulk	Other	
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantic - Atlantique	108(87) ¹	19(19)	30(24)	91(52)	248(182)
Québec	404(74)	43(10)	117(30)	210(32)	774(146)
Ontario	788(112)	117(16)	190(28)	207(27)	1,302(183)
Prairies	391(104)	38(27)	314(73)	213(58)	956(262)
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	179(38)	31(13)	64(24)	182(35)	456(110)
Total	1,870(415)	248(85)	715(179)	903(204)	3,736(883)

¹ Data in parentheses show sample size.

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

Table 5.3
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey,
2001 - Number of Carriers in the Survey Population and
First Stage Sample Size by Region of Domicile

Region of Domicile Région de domicile	Number of Carriers in the Survey Population Nombre de transporteurs dans la population observée	Number of Carriers Selected Nombre de transporteurs sélectionnés			
		QTR. 1	QTR. 2	QTR. 3	QTR. 4
		TRI. 1	TRI. 2	TRI. 3	TRI. 4
Atlantic - Atlantique	142	45	46	44	45
Québec	433	136	136	141	140
Ontario	647	234	235	239	236
Prairies	462	154	154	150	150
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	202	66	66	66	67
Canada	1,886	635	637	640	638

Tableau 5.3
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2001 - 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,
2001 - Estimated Number of Shipments in the Population of
Carriers and Second Stage Sample Size by Region of
Domicile

Region of Domicile Région de domicile	1st Quarter - 1er trimestre		2nd Quarter - 2ième trimestre	
	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample
	Nombre estimatif d'expéditions dans la population	Nombre d'expéditions dans l'échantillon	Nombre estimatif d'expéditions dans la population	Nombre d'expéditions dans l'échantillon
Atlantic - Atlantique	1,175,397	16,195	1,191,678	16,395
Québec	1,026,026	13,574	1,307,511	13,311
Ontario	3,573,785	49,219	4,146,516	50,914
Prairies	2,278,119	38,047	2,033,953	38,693
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	436,342	6,827	427,537	6,364
Canada	8,489,669	123,862	9,107,195	125,677
	3rd Quarter - 3ième trimestre		4th Quarter - 4ième trimestre	
Atlantic - Atlantique	1,436,496	14,251	1,209,693	14,418
Québec	1,412,695	12,770	1,455,697	12,252
Ontario	4,098,852	44,334	4,328,383	44,858
Prairies	2,081,223	36,048	1,999,760	33,797
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	643,368	5,533	593,984	5,980
Canada	9,672,904	112,936	9,567,517	111,305

Tableau 5.4
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2001 - 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
2001 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, 2001 - Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité

	1st Quarter - 1er trimestre			2nd Quarter - 2ième trimestre		
	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif		Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
	%	%	%	%	%	
Region - Région						
Atlantic - Atlantique	51.4			46.6		
Revenues - Recettes		52.2	1.6		34.3	1.7
Expenses - Dépenses		52.2	1.7		35.3	1.8
Québec	71.4			67.7		
Revenues - Recettes		38.1	5.4		32.8	6.5
Expenses - Dépenses		38.4	5.3		49.3	6.2
Ontario	58.1			53.9		
Revenues - Recettes		43.8	7.1		48.2	7.0
Expenses - Dépenses		45.4	6.8		51.1	6.8
Prairies	55.2			52.7		
Revenues - Recettes		37.1	4.1		42.4	4.0
Expenses - Dépenses		43.3	3.9		44.1	4.1
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	51.8			52.6		
Revenues - Recettes		36.0	11.0		39.9	12.0
Expenses - Dépenses		38.4	10.6		46.8	11.9
Main Type of Activity - Principale activité						
General Freight - Marchandises générales	59.1			52.7		
Revenues - Recettes		44.0	5.7		46.4	5.7
Expenses - Dépenses		45.5	5.4		50.3	5.5
Specialized Freight - Marchandises spécialisées	56.8			56.0		
Revenues - Recettes		37.2	4.3		36.6	4.5
Expenses - Dépenses		40.7	4.4		43.9	4.6
Total	57.8			54.6		
Revenues - Recettes		41.3	3.6		42.6	3.6
Expenses - Dépenses		43.7	3.5		47.8	3.6
	3rd Quarter - 3ième trimestre			4th Quarter - 4ième trimestre		
Region - Région						
Atlantic - Atlantique	53.3			51.0		
Revenues - Recettes		32.5	1.4		33.4	1.4
Expenses - Dépenses		32.7	1.5		33.7	1.5
Québec	67.4			60.9		
Revenues - Recettes		33.2	5.7		37.9	5.9
Expenses - Dépenses		37.9	5.7		38.0	5.9
Ontario	55.8			61.4		
Revenues - Recettes		49.2	7.0		44.5	6.8
Expenses - Dépenses		49.8	7.1		44.8	7.0
Prairies	50.0			47.1		
Revenues - Recettes		40.9	4.2		53.9	4.6
Expenses - Dépenses		43.8	4.2		54.2	4.6
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	48.8			46.6		
Revenues - Recettes		45.4	10.7		55.2	10.6
Expenses - Dépenses		45.9	10.8		54.4	10.7
Main Type of Activity - Principale activité						
General Freight - Marchandises générales	57.1			54.1		
Revenues - Recettes		43.9	5.5		46.0	5.2
Expenses - Dépenses		44.9	5.6		46.2	5.4
Specialized Freight - Marchandises spécialisées	53.4			52.8		
Revenues - Recettes		41.7	4.5		44.6	4.9
Expenses - Dépenses		44.7	4.6		44.6	4.9
Total	55.0			53.4		
Revenues - Recettes		43.0	3.5		45.5	3.5
Expenses - Dépenses		44.8	3.6		45.6	3.6

Table 5.6
2001 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), 2001 - Mesures de qualité selon la région,
selon le genre d'activité et selon la taille

	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
	%	%	%
Region - Région			
Atlantic - Atlantique	41.1		
Revenues - Recettes		29.0	1.5
Expenses - Dépenses		29.3	1.5
Québec	65.7		
Revenues - Recettes		36.3	6.3
Expenses - Dépenses		36.7	6.5
Ontario	57.7		
Revenues - Recettes		40.5	5.2
Expenses - Dépenses		41.9	5.3
Prairies	37.6		
Revenues - Recettes		47.3	4.1
Expenses - Dépenses		47.6	4.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	46.9		
Revenues - Recettes		53.4	14.5
Expenses - Dépenses		55.5	15.2
Type of Activity - Genre d'activité			
General Freight (Local) - Marchandises générales (local)	47.8		
Revenues - Recettes		49.3	10.8
Expenses - Dépenses		51.1	11.1
General Freight (Long Distance) - Marchandises générales (longue distance)	57.5		
Revenues - Recettes		29.5	4.1
Expenses - Dépenses		30.8	4.2
Specialized Freight (Local) - Marchandises spécialisées (local)	34.8		
Revenues - Recettes		71.3	13.2
Expenses - Dépenses		71.7	13.8
Specialized Freight (Long Distance) - Marchandises spécialisées (longue distance)	49.8		
Revenues - Recettes		41.7	3.8
Expenses - Dépenses		42.3	3.8
Household Goods Movers - Articles ménagers	37.1		
Revenues - Recettes		74.5	9.4
Expenses - Dépenses		74.8	9.6
Size (Based on Total Annual Operating Revenue) - Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)			
Less than \$2,000,000 - Moins de 2 000 000 \$	39.8		
Revenues - Recettes		57.7	10.5
Expenses - Dépenses		60.5	10.5
\$2,000,000 to \$4,999,999 - 2 000 000 \$ à 4 999 999 \$	40.0		
Revenues - Recettes		73.7	10.0
Expenses - Dépenses		74.2	9.9
\$5,000,000 to \$11,999,999 - 5 000 000 \$ à 11 999 999 \$	42.3		
Revenues - Recettes		58.8	9.9
Expenses - Dépenses		61.4	10.0
\$12,000,000 and above (excluding Top Carriers) - 12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs)	50.0		
Revenues - Recettes		53.3	10.0
Expenses - Dépenses		54.0	10.2
Top Carriers - Principaux transporteurs	100		
Revenues - Recettes		2.0	0.0
Expenses - Dépenses		2.0	0.0
Total	48.8		
Revenues - Recettes		41.4	3.0
Expenses - Dépenses		42.4	3.0

Table 5.7
For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/Destination)
2001 -
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), 2001 - Taux de réponse pour
l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région
de domicile

Region of Domicile Région de domicile	Response Rate % ¹ - Taux de réponse % ¹			
	QTR. 1 TRI. 1	QTR. 2 TRI. 2	QTR. 3 TRI. 3	QTR. 4 TRI. 4
			%	
Atlantic - Atlantique	92.1	90.2	65.8	79.4
Québec	88.1	84.3	53.7	49.6
Ontario	84.9	87.6	52.2	43.4
Prairies	90.3	92.4	57.7	47.5
B.C. and Territories - C.B. et Territoires	90.9	82.5	44.8	57.4
Canada	88.0	87.7	54.0	49.2

¹ During the third and fourth quarters of 2001, data were collected from fewer companies than the previous quarters resulting in a higher imputation rate. The imputation was performed using a method based on an adjustment of the company's own historical data. The use of an imputation process to replace uncollected data leads to an increase in non-sampling errors. The user should take the increase in the non-sampling errors into consideration when interpreting the estimates.

¹ Au cours des troisième et quatrième trimestres de 2001, des données ont été recueillies auprès d'un plus petit nombre de compagnies que lors des trimestres précédents, ce qui a entraîné un taux d'imputation plus élevé. L'imputation a été effectuée en utilisant une méthode basée sur un ajustement des données historiques de cette même compagnie. L'utilisation d'un processus d'imputation pour remplacer les données qui n'ont pu être recueillies entraîne une augmentation des erreurs non dues à l'échantillonnage. L'utilisateur devra tenir compte de cette augmentation des erreurs non dues à l'échantillonnage lors de l'interprétation des estimations.

Glossary

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

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

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

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

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

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey, Q5 Annual Supplement). Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 2001 and March 31, 2002.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sampling. A procedure used to select randomly a part of a group for examination. Rather than examining an entire

group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, supplément annuel T5). Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 2001 et le 31 mars 2002.

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

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

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

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

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

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

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

Marchandises générales. Voir fret général.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stratification. Partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification

industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates et sont utilisés lors de la répartition et de la sélection de l'échantillon.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leverage**Levier financier**

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

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

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

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

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

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

Solvency**Solvabilité**

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

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

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

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

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

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

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

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

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

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

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

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

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

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