



Service Bulletin

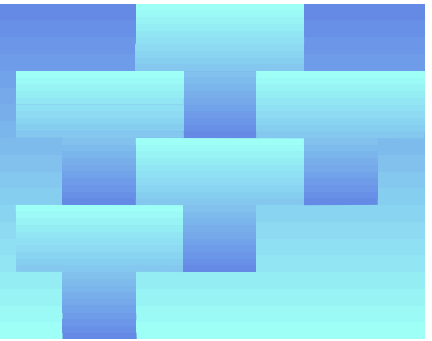
Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports



All prices exclude sales tax

Catalogue 50-002-XIB is published eight times/year on Internet for CND\$10.00 per issue, or CND\$62.00 for a subscription. A Print-on-Demand service is also available at a different price. It can be ordered via Internet or by calling our National toll-free line 1-800-267-6677.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Le produit 50-002-XIB au catalogue est publié huit fois/année sur Internet au coût de 10 \$ cdn ou 62 \$ cdn pour un abonnement. Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent. Elle peut être commandée via Internet ou en composant le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 16 No 1

Highlight:

Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-Hire Carriers and Owner Operators: Financial and Operating Statistics, 1997.

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1997 was as follows: 7,745 all for-hire carriers and 40,221 owner operators. This represents a decline of about 2% in the estimated number of small for-hire carriers, and virtually no change in the number of owner operators, between 1996 and 1997.
- Estimated operating expenses for small for-hire carriers totalled \$1.8 billion (unchanged from 1996). Similarly, operating revenues for this group remained relatively stable between 1996 and 1997 at \$2.0 billion.
- Small for-hire carriers with extra-provincial activities reported total revenues of \$905 million, with 31% (\$278 million) of that amount generated from international movements. At nearly one-third in 1997 and 27% in 1996, international movements share of extra-provincial activity has steadily increased since 1991 (18%).
- Estimated operating revenues for owner operators rose from \$5.2 billion in 1996 to \$5.8 billion (\$145,000 per carrier) in 1997. Operating expenses incurred by owner operators totalled \$5.1 billion or an average of \$127,000 per owner operator.

Vol. 16 N° 1

Faits saillants :

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation, 1997.

- Le nombre estimatif d'entreprises dont les recettes ont été de moins de 1 million de dollars en 1997 s'est établi à 7 745 petits transporteurs pour compte d'autrui et à 40 221 chauffeurs contractants. Dans le premier cas, il s'agit d'une baisse d'environ 2 % de 1996 à 1997 et, dans le second, d'une situation pour ainsi dire inchangée.
- Les dépenses d'exploitation estimatives des petits transporteurs pour compte d'autrui se sont montées à 1,8 milliard (autant qu'en 1996); de même, les recettes d'exploitation de ce groupe ont été relativement stables à 2,0 milliards pendant cette période.
- Les petits transporteurs pour compte d'autrui ayant des activités extraprovinciales ont déclaré des recettes totales de 905 millions, dont 278 (31 %) avaient été tirés de mouvements internationaux; la proportion des activités extraprovinciales que représentent ces mouvements a constamment augmenté depuis 1991 (18 %), étant de près du tiers en 1997 et de 27 % en 1996.
- Les recettes d'exploitation estimatives des chauffeurs contractants ont monté de 5,2 milliards en 1996 à 5,8 en 1997 (145 000 \$ par transporteur); leurs dépenses totales d'exploitation se sont chiffrées à 5,1 milliards, soit à une moyenne de 127 000 \$ par transporteur.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 2000. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministère de l'industrie, 2000. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-Hire Carriers and Owner Operators: Financial and Operating Statistics, 1997. *(by Irwin Bess)*

Introduction

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey is to obtain information on the structure and performance of Canada-based small for-hire carriers (those with annual operating revenues between \$30 thousand and \$1 million). Combined with the AMCF data for medium and large size carriers, the 1997 data for small for-hire carriers helps to provide a more complete picture of the for-hire trucking industry. This survey also measures the activity of owner operators working for private and for-hire carriers.

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation, 1997 *(par Irwin Bess)*

Introduction

L'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) nous renseigne sur la structure et le rendement du groupe des petits transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada (il s'agit de ceux dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre des valeurs limites de 30 000 \$ et de 1 million). Jointes aux données EATRM sur les transporteurs moyens et grands, les données de 1997 nous aident à brosser un tableau plus complet de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui. L'enquête mesure également les activités des chauffeurs contractants qui travaillent pour des transporteurs privés ou des transporteurs pour compte d'autrui.

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

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

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

*Un **transporteur pour compte d'autrui** est un exploitant qui transporte des marchandises contre rémunération.*

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

*Un **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 à des transporteurs privés.*

Financial estimates (revenue and expense items) for this survey are based on administrative records from the Tax Estimates Program. Other types of data (such as activity, area of operation, employment, equipment, fuel and distance) are collected through a computer-assisted telephone interview (CATI).

This article is divided into three sections. Section 1 describes results for small for-hire carriers; section 2 contains data for owner operators; and section 3 provides a general discussion of Annual Motor Carriers of Freight survey data quality.

Les estimations financières (postes de recettes et de dépenses) de cette enquête reposent sur les dossiers administratifs du Programme des estimations fiscales. On recueille d'autres types de données (sur les activités, les territoires exploités, l'emploi, l'équipement, le carburant et la distance) par interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO).

Cet article se divise en trois parties : la section 1 présente les résultats des petits transporteurs pour compte d'autrui, la section 2, les données relatives aux chauffeurs contractants et la section 3, un examen général de la qualité des données EATRM.

Data limitations

Users are advised that financial data used in this article were taken from administrative records (tax files), which were not collected for statistical purposes. The financial data are compiled by Statistics Canada from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms' tax files.

Furthermore, operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because working owners obtain their remuneration from profits, and they do not appear as expenses in the same way as salaries and wages do for incorporated companies. Also, fuel costs may have been reported under more than one expense category or, on occasion, unavailable from the tax data source. The result is an underestimation of total expenses, which would distort any calculated operating ratio.

SECTION 1 – SMALL FOR-HIRE CARRIERS

There were an estimated 7,745 small for-hire carriers in 1997, down 5% from 1996. These carriers represented almost 80% of all for-hire carriers, (a total of 10,100 in 1997). Despite their large number, total operating revenues for small carriers represented only 12% of total operating revenues for the for-hire trucking industry, and 12% of operating expenses. The Summary Table presents an overview of the for-hire trucking industry in 1997, combining data for small for-hire carriers with data for medium-sized and large carriers (annual revenues between \$1 million and \$25 million) and top for-hire carriers (annual revenues exceeding \$25 million).

Operating revenues and expenses

In 1997, small for-hire carriers reported operating revenues of \$2.0 billion and operating expenses totalling \$1.8 billion. On average per carrier, 1997 revenues of \$260,000 were virtually unchanged from 1996 levels (\$261,000). On the other hand, average expenses totalled \$229,000, an increase of 5% from 1996. The distribution of operating expenses for small for-hire carriers based in Canada in 1996 and 1997 is listed in table 1.

Limites des données

Le lecteur est prié de noter que les données financières exploitées dans cet article sont tirées de dossiers administratifs (fiscaux) qui n'ont pas été constitués à des fins statistiques. Statistique Canada assemble ces données à partir d'un échantillon de feuillets T1 d'entreprises non constituées et de feuillets T2 d'entreprises constituées envoyés à Revenu Canada.

Mentionnons en outre que nous ne présentons pas de ratios d'exploitation, car ceux-ci risquent d'être mal interprétés. Les entreprises non constituées ne déclarent pas leurs coûts de main-d'œuvre au fisc de la même manière que les entreprises constituées parce que les propriétaires-exploitants tirent leur rémunération des marges bénéficiaires et que celle-ci ne figure pas comme dépense au même titre que les salaires versés par les entreprises constituées. Il se peut également que les frais de carburant aient été déclarés à plusieurs postes de dépenses ou ne puissent à l'occasion être extraits de la source de données fiscales. Il s'ensuit une sous-estimation des dépenses totales, qui se trouverait à déformer tout ratio d'exploitation dégagé.

SECTION 1 -PETITS TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI

Le nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui en 1997 est estimé à 7 745, 5 % de moins qu'en 1996. Il s'agit là de presque 80 % de tous les transporteurs pour compte d'autrui (on en dénombrait 10 100 au total en 1997). Bien que nombreux, les petits transporteurs ne figuraient que pour 12 % dans l'ensemble des recettes d'exploitation de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui. Leur part des dépenses d'exploitation était la même. Le tableau récapitulatif donne un aperçu de cette industrie en 1997 et combine les données des petits transporteurs, des moyens et des grands (recettes annuelles de 1 à 25 millions) et des extrêmement grands (recettes annuelles de plus de 25 millions).

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1997, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des recettes et des dépenses d'exploitation qui se chiffraient respectivement à 2,0 et 1,8 milliards. Les recettes moyennes par transporteur de 260 000 \$ cette année-là étaient à peu près les mêmes qu'en 1996 (261 000 \$). En revanche, les dépenses moyennes se montaient à 229 000 \$, 5 % de plus qu'en 1996. Le tableau 1 indique la répartition en 1996 et 1997 des dépenses d'exploitation des petits transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada.

Table 1 - Small For-hire Carriers
Tableau 1 - Petits transporteurs pour compte d'autrui

	Expenses- Dépenses		Share - Proportions	
	1996	1997	1996	1997
	('000)			
Salaries and Wages - (Including Benefits) – Salaires et traitements (incluant les avantages sociaux)	553,425	483,907	31%	27%
Fuel - Carburant	231,949	229,709	13%	13%
Owner operator expenses – Paiements aux chauffeurs contractants	35,035	31,705	2%	2%
Purchased Transport - Achat de service de transport	150,320	187,735	8%	10%
Maintenance and depreciation – Frais d'entretien et amortissement	367,528	368,281	21%	21%
Insurance - Frais d'assurances	79,869	65,543	5%	4%
Rent - Location	59,750	40,996	3%	2%
Other Expenses - Autres dépenses	293,797	368,313	17%	21%
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	1,771,672	1,776,189		

Principal commodity by type

Small for-hire carriers obtained most of their operating revenues from transport general freight (\$615 million, or 30%), other commodities (\$457 million, or 23%) and dry bulk materials (\$364 million, or 18%). Other types of commodities transported were forest products (\$325 million, or 16%), bulk liquids (\$123 million, or 6%) and household goods (\$134 million, or 7%). This breakdown was largely unchanged from the previous year.

Movements

In 1997, small carriers limited to intra-provincial movements accounted for 66% (5,089) of all small carriers and 55% (\$1.1 billion) of total estimated revenues. Carriers with extra-provincial activities reported total revenues of \$905 million, with 31% (\$278 million) of that amount generated from international movements. At nearly one-third in 1997 and 27% in 1996, international movements share of extra-provincial activity has steadily increased since 1991 (18%), possibly due to the implementation of free trade agreements between Canada, Mexico and the United States.

Employment

Small for-hire carriers reported 35,033 employees, of whom nearly three in four (73%) were full-time. Drivers of road tractors and straight trucks accounted for 72% of all full-time employees and were employed primarily by carriers based in Quebec (5,491) and Ontario (3,550). Carriers based in Alberta and British Columbia ranked third and fourth in terms of the number of full-time drivers, with 4,007 and 2,760 drivers respectively. About 7% (1,805) of all full-time drivers were employed by carriers based in the Atlantic region.

Principaux types de marchandises

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont tiré la majeure partie de leurs recettes d'exploitation du transport de marchandises générales (615 millions ou 30 %), d'autres marchandises (457 millions ou 23 %), de produits secs en vrac (364 millions ou 18 %), de produits forestiers (325 millions ou 16 %), de liquides en vrac (123 millions ou 6 %) et d'articles ménagers (134 millions ou 7 %). La répartition était à peu près semblable l'année précédente.

Mouvements

En 1997, les petits transporteurs exerçant uniquement des activités intraprovinciales ont constitué 66 % (5 089) de tous les petits transporteurs et rendu compte de 55 % (1,1 milliard) des recettes totales estimatives du groupe. Les petits transporteurs ayant des activités extraprovinciales ont déclaré des recettes totales de 905 millions, dont 278 (31 %) venaient de mouvements internationaux. La proportion des activités extraprovinciales que représentent ces mouvements a constamment augmenté depuis 1991 (18 %), s'établissant à près du tiers en 1997 et à 27 % en 1996. Cette progression est sans doute attribuable à l'application des accords de libre-échange liant le Canada, le Mexique et les États-Unis.

Emploi

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des effectifs de 35 033 salariés. Près de trois salariés sur quatre (73 %) travaillaient à plein temps. Les conducteurs de tracteurs routiers et de camions portaient 72 % des effectifs à plein temps et étaient principalement au service de transporteurs établis au Québec (5 491) et en Ontario (3 550). Les transporteurs établis en Alberta et en Colombie-Britannique se classaient respectivement aux troisième (4 007) et quatrième (2 760) rangs pour le nombre de conducteurs à plein temps. Environ 7 % (1 805) de tous les conducteurs à plein temps travaillaient pour des transporteurs établis dans la région de l'Atlantique.

Equipment

Small for-hire carriers operated an estimated 43,870 units of owned or leased equipment. This fleet can be further broken down by type: 18,807 semi-trailers (43%), 13,596 road tractors (31%), 7,093 straight trucks (16%) and 4,374 other units (10%). In terms of the entire for-hire trucking industry (small, medium and large carriers), small carriers operated only 19% of all semi-trailers but 47% of all straight trucks, and 25% of all road tractors (excluding owner operators' equipment).

Distance

Small carriers travelled an average of 43,000 km per straight truck in 1997, virtually unchanged from the previous year. However, these companies reported travelling an average of 105,000 km per road tractor in 1997, compared with 115,000 km in 1996.

Fuel

Small for-hire carriers, on average, consumed about 98,000 litres of fuel (per carrier), or about 8% less than the quantity reported in 1996. The average per-litre cost of fuel was 46 cents, down almost three cents from 1996. Among the provinces, the fuel cost varied from 44 cents in Alberta, to 47 cents in Ontario and Québec to 50 cents in New Brunswick.

SECTION 2 – OWNER OPERATORS

Service and Region of domicile

In 1997, there were an estimated 40,221 owner operators, a slight increase from 1996 (40,090). Owner operators may be broken down by the type of carrier to which they contract. Specifically, 71% (28,606) of all owner operators reported working for for-hire carriers, 21% (8,268) for private carriers and 8% (3,348) for both.

By region, owner operators based in Ontario represented 33% (13,452) of all owner operators in 1997. An additional 26% (10,270) owner operators were based in the Prairies, 18% (7,159) in Quebec and 15% in British Columbia and Territories (6,075). Owner operators based in the Atlantic region accounted for about 8% (3,266) of all owner operators.

Équipement

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité un nombre estimatif de 43 870 véhicules motorisés en propriété ou en location. Ce parc consistait en 18 807 semi-remorques (43 %), 13 596 tracteurs routiers (31 %), 7 093 camions porteurs (16 %) et 4 374 autres véhicules (10 %). À l'échelle du parc de véhicules de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui (petits, moyens et grands transporteurs), les petits transporteurs exploitaient seulement 19 % de toutes les semi-remorques, mais 47 % de tous les camions porteurs et 25 % de tous les tracteurs routiers (abstraction faite des véhicules des chauffeurs contractants).

Distance

Les petits transporteurs ont parcouru en moyenne 43 000 kilomètres en camion porteur en 1997, à peu près autant que l'année précédente, mais ont franchi en moyenne 105 000 kilomètres en tracteur routier cette même année contre 115 000 km en 1996.

Carburant

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont consommé en moyenne (par transporteur) quelque 98 000 litres de carburant, soit environ 8 % de moins qu'en 1996. Le coût moyen au litre était de 46 cents, presque 3 cents de moins qu'en 1996. Sur le plan provincial, ce coût allait de 44 cents en Alberta à 47 en Ontario et au Québec et à 50 au Nouveau-Brunswick.

SECTION 2 -CHAUFFEURS CONTRACTANTS

Destination des services et régions de domicile

Le nombre de chauffeurs contractants en 1997 est estimé à 40 221, un peu plus qu'en 1996 (40 090). On peut ventiler ce nombre selon les catégories de transporteurs destinataires des services de transport à contrat. Plus précisément, 71 % (28 606) de tous les chauffeurs contractants ont dit travailler pour des transporteurs pour compte d'autrui, 21 % (8 268), pour des transporteurs privés et 8 % (3 348), pour l'un et l'autre de ces groupes.

Sur le plan régional, les chauffeurs contractants établis en Ontario constituaient 33 % (13 452) du total en 1997. Les proportions correspondantes étaient respectivement de 26 % (10 270), 18 % (7 159) et 15 % (6 075) pour les régions d'établissement des Prairies, du Québec et de la Colombie-Britannique-Territoires. Les chauffeurs contractants établis dans la région de l'Atlantique représentaient environ 8 % (3 266) du groupe.

Operating revenues and expenses

In 1997, owner operators reported total operating revenues of \$5.8 billion, up 11% from 1996. Revenues for owner operators represent expenditures for carriers that hire them. Average revenues per owner operator were \$145,000 in 1997, an increase of 11% from 1996. Operating expenses were \$5.1 billion in 1997, or an average of \$127,000 per owner operator. On a per carrier basis, operating expenses incurred by owner operators have been increasing at an average annual rate of 11% between 1994 and 1997.

Principal commodity by type

Truck transport of general freight was the main activity for owner operators, generating operating revenues of \$1.9 billion (33% of the total). Truck transport of other freight ranked second, with \$1.4 billion or 25% of the total, followed by dry bulk materials (\$1.0 billion, or 18%), forest products (\$873 million, or 15%) and bulk liquids (\$464 million, or 8%). Household goods only accounted for 2% of revenues for owner operators, or \$96 million. The breakdown by expense categories, when compared to 1996 and 1995, is relatively consistent across the types of freight transported.

Movements

In 1997, the proportion of owner operators engaging only in intraprovincial activities was 52% (20,999), accounting for 45% (\$2.6 billion) of total estimated revenues. Carriers with extraprovincial activities reported total revenues of \$3.2 billion (55% of the total), including \$1.2 billion (38%) obtained from international movements.

Equipment

The 40,221 owner operators operated 89,181 pieces of equipment in 1997, down from the 94,834 reported in 1996. Owner operators operated 39,543 road tractors (44%), while straight trucks represented 16,375 vehicles (18% of equipment in operation). The remaining 38% (33,264 vehicles) was made up of semi-trailers and other types of equipment.

Distance

The average distance travelled by straight trucks owned or leased by owner operators in 1997 was 42,000 km, up substantially from the 31,000 km reported in 1996. Average distances travelled by road

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1997, les chauffeurs contractants ont déclaré des recettes totales d'exploitation de 5,8 milliards, ce qui représente une hausse de 11 % depuis 1996. Ces recettes sont des dépenses pour les transporteurs qui retiennent les services des chauffeurs contractants. Les recettes d'exploitation de ces derniers se sont établies en moyenne (par exploitant) à 145 000 \$ en 1997, 11 % de plus qu'en 1996. Quant aux dépenses d'exploitation, elles ont été de 5,1 milliards en 1997, soit une moyenne de 127 000 \$ par exploitant. Les dépenses d'exploitation par chauffeur contractant se sont accrues à un rythme annuel moyen de 11 % de 1994 à 1997.

Principaux types de marchandises

Le transport routier de marchandises générales a été la principale activité des chauffeurs contractants, qui en ont tiré des recettes d'exploitation de 1,9 milliard (33 % du total). Le transport routier d'autres marchandises s'est classé au deuxième rang avec 1,4 milliard ou 25 % du total. Suivaient les produits secs en vrac (1,0 milliard ou 18 %), les produits forestiers (873 millions ou 15 %) et les liquides en vrac (464 millions ou 8 %). Les articles ménagers ont figuré pour 2 % (96 millions) dans les recettes de ce groupe. Par rapport à 1996 et 1995, la ventilation selon les postes de dépenses est relativement uniforme pour les types de marchandises transportées.

Mouvements

En 1997, les chauffeurs contractants qui exerçaient uniquement des activités intraprovinciales ont représenté 52 % (20 999) du groupe et rendu compte de 46 % (2,6 milliards) des recettes totales estimatives. Les transporteurs du groupe ayant des activités extraprovinciales ont déclaré des recettes totales de 3,2 milliards (55 % du total), dont une tranche de 1,2 milliard (38 %) était tirée de mouvements internationaux.

Équipement

Les 40 221 chauffeurs contractants ont exploité 89 181 véhicules motorisés en 1997. C'est moins que les 94 834 déclarés en 1996. Le parc de 1997 comprenait 39 543 tracteurs routiers (44 %) et 16 375 camions porteurs (18 %). Les 38 % restants (33 264 véhicules) consistaient en semi-remorques et autres véhicules.

Distance

En 1997, les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 42 000 km en camion porteur exploité en propriété ou en location. C'est bien plus que les 31 000 km déclarés en 1996. Le groupe a franchi en moyenne

tractors in 1997 was 132,000 km, virtually unchanged from 1996.

132 000 km en tracteur routier cette même année, à peu près autant qu'en 1996.

Fuel

In 1997, owner operators consumed a total of 2.7 billion litres of fuel, more than in 1995 and 1996. The average cost of fuel per litre was 46 cents, compared to 46 cents in 1995 and 48 cents in 1996. Among the provinces, the per-litre cost of fuel varied from 44 cents in Alberta to 51 cents in Nova Scotia.

Carburant

En 1997, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,7 milliards de litres de carburant, plus qu'en 1995 et en 1996. Le coût moyen au litre s'établissait à 46 cents, autant qu'en 1995, mais moins qu'en 1996 (48 cents). Sur le plan provincial, le coût au litre variait entre 44 cents en Alberta et 51 en Nouvelle-Écosse.

Summary Table: Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Size, For-hire Carriers, 1997
Tableau sommaire : Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires selon la taille, transporteurs pour compte d'autrui, 1997

		Top Carriers	Medium & Large Carriers	Small Carriers	TOTAL
		Principaux transporteurs	Transporteurs de taille moyenne et grande	Petits transporteurs	
		(>\$25 million) (>25 millions\$)	(\$1 to 25 million) (1 à 25 millions\$)	(\$25,000 - \$1 million) (25,000\$ - 1 million\$)	
Estimated number of carriers -					
Nombre estimatif de transporteurs	No. - Nbre	68	2,031	7,745	9,844
Operating Revenues - Total -					
Recettes d'exploitation	\$' 000,000	4,497	9,727	2,017	16,241
Operating Expenses:					
Dépenses d'exploitation:					
Salaries and Wages ¹ - Total -					
Traitements et salaires ¹	\$' 000,000	1,200	2,551	466	4,217
Fuel Expenses -					
Frais de carburant	"	314	942	230	1,486
Owner Operators Expenses -					
Dépenses aux chauffeurs contractants	"	1,172	2,145	32	3,349
Other Purchased Transportation -					
Autres achats reliés au transport	"	285	1,070	188	1,543
Miscellaneous Expenses -					
Dépenses diverses	"	1,262	2,284	860	4,406
Operating Expenses - Total²					
Dépenses d'exploitation	"	4,233	8,991	1,776	15,000
Operating Ratio - Ratio d'exploitation					
		0.94	0.92	...	...
Number of employees - Total					
Nombre d'employés	No.- Nbre	25,416	66,238	25,624	117,278
Equipment operated - Matériel productif en service					
Straight trucks - Camions	No.- Nbre	1,397	6,465	7,093	14,955
Road tractors - tracteurs routiers	"	10,329	31,410	13,596	55,335
Semi-trailers - Semi-remorques	"	41,884	98,826	18,807	159,517
Other - Autres	"	1,148	2,146	4,374	7,668

1 Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

... figures not appropriate or not applicable - n'ayant pas lieu de figurer.

Note: data for Top, Medium and Large Carriers are collected from the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey while the small Carriers data are from the Annual Survey. - Les données pour les Principaux transporteurs et les transporteurs de moyenne et grande taille sont recueillies de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises tandis que les données sur les petits transporteurs proviennent de l'Enquête annuelle

Table 1: Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics, by Type of Activity, Small For-hire Carriers**Tableau 1 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport, petits transporteurs pour compte d'autrui**

		General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities	
	Total (1)	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises	
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	7,745	1,844	373	386	1,861	1,466	1,814
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	2,016,998	614,777	133,621	123,195	363,851	324,734	456,820
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	2,002,896	613,270	131,550	123,026	356,710	324,496	453,842
Other Revenues - Autres recettes	"	14,102	1,506	2,070	169	7,141	238	2,978
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	1,776,189	498,545	121,102	110,090	315,859	319,547	411,047
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	465,782	140,872	47,278	33,462	70,509	78,985	94,676
Benefits - Avantages sociaux	"	18,125	6,225	2,186	919	3,679	2,876	2,239
Fuel - Carburant	"	229,709	59,467	4,843	12,008	48,023	53,260	52,106
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	31,705	21,689	3,668	351	531	154	5,312
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	187,735	68,682	13,553	15,111	33,619	12,317	44,454
Maintenance - Frais d'entretien	"	170,332	40,312	6,943	10,247	37,546	33,206	42,078
Depreciation - Amortissement	"	197,949	41,803	6,694	12,015	35,077	49,271	53,090
Insurance - Frais d'assurances	"	65,543	22,031	3,406	2,620	11,000	11,345	15,141
Rent - Location	"	40,996	12,764	5,645	2,526	6,718	5,596	7,748
Other Expenses - Autres dépenses	"	368,313	84,700	26,886	20,831	69,157	72,536	94,202
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps (2)	No.-Nbre	25,624	7,594	2,088	2,156	5,496	3,277	5,014
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:								
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	43,870	12,070	2,326	2,346	8,104	6,646	12,378
Straight trucks - Camions	"	7,093	1,661	992	611	2,085	279	1,466
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	306,249	88,122	31,695	29,277	86,329	9,950	60,877
Average distance - Distance moyenne	"	43	53	32	48	41	36	42
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	13,596	3,784	552	696	2,384	2,474	3,706
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	1,430,563	385,376	45,564	64,056	226,880	244,387	464,300
Average distance - Distance moyenne	"	105	102	83	92	95	99	125
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	18,807	5,067	744	792	3,305	3,222	5,676
Other - Autres	"	4,374	1,558	38	247	330	671	1,531
Total distance - Distance totale	' 000 km	1,736,812	473,498	77,259	93,332	313,209	254,337	525,177
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	762,334	250,698	25,263	80,940	125,750	136,496	143,187

(1) Some totals may not add due to rounding - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

(2) Working owner included - Incluant les propriétaires actifs.

Table 2
Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile,
Small For-hire Carriers

No.		Canada	New- foundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	
			Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	
1	Estimated Number Reporting	No	7,745	69	24	220
2	Total Operating Revenues	\$' 000	2,016,998	11,786	8,506	64,697
3	Transportation Revenues	"	2,002,896	11,786	8,453	64,314
4	Other Revenues	"	14,102	-	53	384
5	Total Operating Expenses	"	1,776,189	11,079	6,606	65,473
6	Salaries and Wages	"	465,782	3,187	2,008	19,513
7	Benefits	"	18,125	77	74	557
8	Fuel	"	229,709	767	1,359	6,996
9	Owner Operator Expenses	"	31,705	-	5	800
10	Purchased Transport	"	187,735	1,280	445	2,555
11	Maintenance	"	170,332	2,198	737	5,968
12	Depreciation	"	197,949	1,093	637	5,981
13	Insurance	"	65,543	313	378	2,041
14	Rent	"	40,996	287	221	2,071
15	Other Expenses	"	368,313	1,878	741	18,990
17	Total Number of Full Time Employees	No	25,624	178	106	681

No.		Canada	New Brunswick	Québec	Ontario
			Nouveau- Brunswick		
1	Estimated Number Reporting	No	303	2,097	2,192
2	Total Operating Revenues	\$' 000	83,007	546,844	551,711
3	Transportation Revenues	"	83,007	545,113	547,383
4	Other Revenues	"	-	1,731	4,328
5	Total Operating Expenses	"	78,738	450,017	484,134
6	Salaries and Wages	"	20,381	113,040	117,380
7	Benefits	"	307	4,344	6,871
8	Fuel	"	12,491	73,586	57,850
9	Owner Operator Expenses	"	100	12,843	13,950
10	Purchased Transport	"	2,712	57,185	47,444
11	Maintenance	"	8,205	47,657	42,594
12	Depreciation	"	10,373	46,531	53,090
13	Insurance	"	2,530	18,341	18,438
14	Rent	"	2,170	7,684	9,240
15	Other Expenses	"	19,470	68,806	117,278
17	Total Number of Full Time Employees	No	945	7,065	5,265

Note: Some totals may not add due to rounding
- nil or zero

Tableau 2
Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
226	260	1,438	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
58,953	83,571	363,802	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
58,659	81,867	360,320	"	Recettes tirées du transport	3
294	1,704	3,483	"	Autres recettes	4
56,383	81,550	314,199	"	Total, dépenses d'exploitation	5
14,292	20,950	84,769	"	Traitements et salaires	6
181	946	1,692	"	Avantages sociaux	7
6,444	12,496	41,064	"	Carburant	8
805	2,088	722	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
5,483	5,550	41,569	"	Achat de service de transport	10
3,400	6,714	33,051	"	Frais d'entretien	11
7,017	8,282	36,580	"	Amortissement	12
1,348	1,927	12,154	"	Frais d'assurances	13
1,514	4,279	7,506	"	Location	14
15,899	18,317	55,092	"	Autres dépenses	15
970	885	5,560	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17
British Columbia		Northwest Territories			
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest			
902	7	6	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
238,175	3,410	2,536	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
236,135	3,324	2,536	"	Recettes tirées du transport	3
2,039	86	-	"	Autres recettes	4
222,375	2,848	2,787	"	Total, dépenses d'exploitation	5
67,776	1,155	1,331	"	Traitements et salaires	6
3,038	8	30	"	Avantages sociaux	7
16,320	250	86	"	Carburant	8
393	-	-	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
23,500	1	11	"	Achat de service de transport	10
19,229	365	213	"	Frais d'entretien	11
27,687	296	383	"	Amortissement	12
7,968	56	48	"	Frais d'assurances	13
5,851	151	22	"	Location	14
50,612	566	662	"	Autres dépenses	15
3,911	31	26	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17

Note: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.
- néant ou zéro

Table 3: Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics by type of movement, Canada, Small For-hire Carriers
Tableau 3 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, petits transporteurs pour compte d'autrui

		Intra-provincial Carriers Transporteurs Intra-provinciaux	Extra-provincial Carriers - Transporteurs extra-provinciaux					
			Total(1)	Intra Provincial	Inter Provincial	Sub Total(1)	International	
							Into Canada	Out of Canada
						Sous Total(1)	À destination du Canada	En provenance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	5,089	2,656					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	\$ ' 000	1,112,209	904,789	420,220	207,067	277,502	118,794	158,708
Operating Expenses - Total⁽¹⁾ Dépenses d'exploitation	"	973,772	802,418	376,853	184,059	241,506	104,843	136,663
Transportation Expenses - Frais de transport	"	624,525	529,353	247,382	120,223	161,748	70,324	91,424
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	96,407	73,926	35,911	18,581	19,434	8,481	10,953
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	252,840	199,141	93,560	45,256	60,325	26,038	34,287
Number of employees - Total⁽²⁾ - Nombre d'employés	No - Nbre	15,141	10,483	...	...	...	...	...
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$ ' 000	272,202	193,580	...	...	...	...	...
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No - Nbre	25,855	18,015	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	5,499	1,594	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	7,453	6,143	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	9,046	9,762	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	3,858	516	...	...	...	...	...

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

2 Full time employees only - Employés à temps plein seulement

... figures not appropriate or not applicable - n'ayant pas lieu de figurer.

Table 4: Motor Carriers of Freight, 1997: Number of Employees by Type and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 4 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Number - Nombre							
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	7,745	69	24	220	303	2,097	2,192
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	18,449	119	73	445	683	5,491	3,550
Part Time - Temps partiel	5,728	39	25	228	193	1,204	1,375
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	7,175	59	34	236	262	1,574	1,715
Part Time - Temps partiel	3,682	11	11	124	165	601	1,053
Total							
Full Time - Plein temps	25,624	178	106	681	945	7,065	5,265
Part Time - Temps partiel	9,409	51	37	351	358	1,805	2,429
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps	3,027	1	-	36	68	382	1,549
Part Time - Temps partiel	724	5	1	2	9	214	257
		Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants		226	260	1,438	902	7	6
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps		674	606	4,007	2,760	25	16
Part Time - Temps partiel		241	289	1,317	793	9	14
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps		297	279	1,553	1,151	6	11
Part Time - Temps partiel		153	140	698	712	4	9
Total							
Full Time - Plein temps		970	885	5,560	3,911	31	26
Part Time - Temps partiel		394	428	2,015	1,506	13	23
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps		77	125	311	472	1	5
Part Time - Temps partiel		41	39	135	21	-	-

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.
- nil or zero - néant ou zéro

Table 5: Motor Carriers of Freight, 1997: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 5 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Total Distance	Straight Trucks Camions			Road Tractors Tracteurs routiers		
		Distance totale	Owned and Leased Total	Operated by Owner Operator	Owned and Leased Total	Operated by Owner Operator	Operated by Owner Operator
('000 km) - (en milliers de km)							
Newfoundland - Terre-Neuve	12,417	1,892	1,892	-	10,525	8,954	1,571
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	7,869	1,096	1,096	-	6,773	6,623	150
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	54,322	7,770	6,285	1,484	46,553	41,726	4,826
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	81,199	10,827	4,579	6,247	70,372	61,360	9,013
Québec	495,634	101,106	98,183	2,923	394,528	343,663	50,865
Ontario	583,492	119,512	70,975	48,537	463,979	342,338	121,642
Manitoba	68,708	8,918	7,275	1,643	59,790	47,160	12,630
Saskatchewan	78,131	6,957	5,479	1,478	71,174	54,107	17,067
Alberta	447,857	81,263	75,091	6,172	366,594	330,503	36,091
British Columbia - Colombie-Britannique	285,533	39,081	34,372	4,709	246,451	190,709	55,742
Yukon	2,540	518	518	-	2,022	1,910	113
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	2,133	502	502	-	1,631	1,511	120
CANADA	2,119,836	379,443	306,249	73,194	1,740,394	1,430,563	309,831

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

- nil or zero - néant ou zéro

Table 6: Motor Carriers of Freight, 1997: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 6 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost ⁽¹⁾	Average cost per litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant-consommé	Coût total ⁽¹⁾	Coût moyen par litre
	No. -Nbre	Litre	\$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	69	4,167,633	2,047,304	0.49
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	24	2,813,017	1,340,464	0.48
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	220	21,612,573	10,388,233	0.48
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	303	32,961,118	16,355,577	0.50
Québec	2,097	183,938,319	86,119,342	0.47
Ontario	2,192	192,486,157	90,459,279	0.47
Manitoba	226	25,030,805	11,583,052	0.46
Saskatchewan	260	38,625,379	17,881,863	0.46
Alberta	1,438	182,799,096	81,281,117	0.44
British Columbia - Colombie-Britannique	902	76,084,072	35,261,513	0.46
Yukon	7	1,098,812	572,731	0.52
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	6	717,077	308,519	0.43
CANADA	7,745	762,334,058	353,598,994	0.46

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

(1) The fuel cost does not correspond to the fuel expenses shown in tables 1 and 2. The difference is attributable to the source used. -

Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées aux tableaux 1 et 2. Cet écart est dû aux sources différentes.

Table 7: Motor Carriers of Freight, 1997: Type of Carriers by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers and Owner Operators**Tableau 7 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Genre de transporteurs selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants**

	Owner Operator Working for		Chauffeur contractant travaillant pour	For-hire Trucking	Total All	
	For-hire Carriers	Private Carriers	Both			
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux-comptes	Total	Camionnage pour compte d'autrui	Tous
Number - Nombre						
Newfoundland - Terre-Neuve	238	90	46	374	69	443
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	104	27	20	151	24	175
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	713	200	126	1,039	220	1,259
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,216	299	187	1,702	303	2,005
Québec	5,719	1,138	302	7,159	2,097	9,256
Ontario	9,700	2,985	768	13,453	2,192	15,645
Manitoba	1,352	420	229	2,001	226	2,227
Saskatchewan	1,287	443	173	1,903	260	2,163
Alberta	4,154	1,402	808	6,364	1,438	7,802
British Columbia - Colombie-Britannique	4,060	1,238	683	5,981	902	6,883
Yukon	39	14	6	59	7	66
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	24	12	-	36	6	42
CANADA	28,606	8,268	3,348	40,222	7,744	47,966

- nil or zero - néant ou zéro

Table 8
Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Owner Operators

No.		Canada	New- foundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	
			Terre- Neuve	Île-du- Prince - Édouard	Nouvelle- Écosse	
1	Estimated Number Reporting	No	40,221	374	151	1,039
2	Total Operating Revenues	\$' 000	5,822,897	64,595	25,868	160,744
3	Transportation Revenues	"	5,791,758	63,150	25,868	156,752
4	Other Revenues	"	31,140	1,444	-	3,992
5	Total Operating Expenses	"	5,113,198	58,909	27,057	159,418
6	Salaries and Wages	"	963,056	14,525	5,360	29,062
7	Benefits	"	20,746	437	9	248
8	Fuel	"	643,450	4,224	4,147	17,917
9	Owner Operator Expenses	"	25,527	50	77	142
10	Purchased Transport	"	297,191	1,640	265	13,373
11	Maintenance	"	541,436	4,602	2,257	11,799
12	Depreciation	"	789,255	10,503	3,496	31,168
13	Insurance	"	165,868	2,281	980	4,512
14	Rent	"	108,457	916	375	1,553
15	Other Expenses	"	1,558,212	19,732	10,091	49,645
17	Total Number of Full Time Employees	No	64,242	781	264	1,710

No.		Canada	New Brunswick	Québec	Ontario
			Nouveau- Brunswick		
1	Estimated Number Reporting	No	1,702	7,159	13,452
2	Total Operating Revenues	\$' 000	265,081	1,095,729	1,658,894
3	Transportation Revenues	"	263,614	1,088,171	1,655,253
4	Other Revenues	"	1,466	7,558	3,642
5	Total Operating Expenses	"	255,774	864,797	1,411,318
6	Salaries and Wages	"	46,063	222,142	188,066
7	Benefits	"	546	5,331	5,036
8	Fuel	"	31,283	142,694	172,230
9	Owner Operator Expenses	"	142	5,636	5,757
10	Purchased Transport	"	5,453	30,135	104,380
11	Maintenance	"	23,249	120,087	131,381
12	Depreciation	"	37,472	126,015	238,386
13	Insurance	"	7,115	36,551	37,302
14	Rent	"	2,758	12,545	20,791
15	Other Expenses	"	101,693	163,659	507,988
17	Total Number of Full Time Employees	No	2,937	12,566	18,556

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 8**Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
2,002	1,903	6,365	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
291,525	286,851	1,074,585	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
289,604	284,251	1,072,609	"	Recettes tirées du transport	3
1,921	2,600	1,977	"	Autres recettes	4
269,253	255,305	965,491	"	Total, dépenses d'exploitation	5
53,912	48,564	189,775	"	Traitements et salaires	6
844	1,130	4,008	"	Avantages sociaux	7
32,796	33,030	116,262	"	Carburant	8
55	6,136	6,015	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
10,029	9,171	68,734	"	Achat de service de transport	10
19,650	30,352	106,025	"	Frais d'entretien	11
40,631	37,310	141,882	"	Amortissement	12
6,001	6,889	30,483	"	Frais d'assurances	13
10,762	9,629	25,946	"	Location	14
94,573	73,095	276,360	"	Autres dépenses	15
2,882	3,260	11,843	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17
British Columbia		Northwest Territories			
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest			
5,980	59	36	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
882,529	10,287	6,211	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
876,440	10,272	5,775	"	Recettes tirées du transport	3
6,089	14	436	"	Autres recettes	4
829,652	9,662	6,563	"	Total, dépenses d'exploitation	5
163,133	1,254	1,199	"	Traitements et salaires	6
3,137	13	7	"	Avantages sociaux	7
88,051	529	288	"	Carburant	8
1,517	-	-	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
53,586	288	136	"	Achat de service de transport	10
89,485	1,762	787	"	Frais d'entretien	11
120,063	1,442	888	"	Amortissement	12
33,380	274	100	"	Frais d'assurances	13
22,670	368	144	"	Location	14
254,631	3,732	3,013	"	Autres dépenses	15
9,310	81	52	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17

Note: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

- nil or zero - néant ou zéro

Table 9: Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics, by Type of Activity, Owner Operators
Tableau 9 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Statistiques sommaires selon le genre d'activité, chauffeurs contractants

		General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities	
	Total ⁽¹⁾	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises	
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No.- Nbre	40,221	14,362	609	3,065	8,842	4,584	8,759
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	5,822,897	1,911,827	97,737	467,160	1,058,849	874,039	1,413,286
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	5,791,758	1,905,710	95,619	463,591	1,049,557	873,131	1,404,150
Other Revenues - Autres recettes	"	31,140	6,117	2,118	3,569	9,292	908	9,135
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	5,113,198	1,610,783	68,200	443,968	967,472	802,088	1,220,687
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	963,056	282,421	24,950	96,709	185,160	170,258	203,558
Benefits - Avantages sociaux	"	20,746	6,662	416	3,089	3,939	3,963	2,677
Fuel - Carburant	"	643,450	225,998	2,682	60,477	102,678	115,348	136,267
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	25,527	10,442	-	6,101	2,799	806	5,380
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	297,191	113,597	3,681	11,723	46,147	39,445	82,597
Maintenance - Frais d'entretien	"	541,436	163,811	4,657	43,011	103,703	107,674	118,580
Depreciation - Amortissement	"	789,255	256,914	10,994	67,892	141,820	119,874	191,761
Insurance - Frais d'assurances	"	165,868	53,095	2,722	15,560	26,857	30,209	37,424
Rent - Location	"	108,457	38,739	1,713	8,136	16,362	13,909	29,598
Other Expenses - Autres dépenses	"	1,558,212	459,105	16,384	131,270	338,006	200,602	412,845
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps ⁽²⁾	No.- Nbre	64,242	22,407	1,549	6,110	12,683	8,002	13,491
OWNER OPERATORS - CHAUFFEURS CONTRACTANTS								
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	89,181	29,237	1,451	5,462	18,557	13,378	21,096
Straight trucks - Camions	"	16,375	4,144	902	1,386	7,280	601	2,061
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	687,048	193,797	24,568	46,481	286,485	21,161	114,556
Average distance - Distance moyenne	"	42	47	27	34	39	35	56
Road tractors - Tracteurs routiers	No.- Nbre	39,543	15,801	267	2,662	5,156	5,829	9,827
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	5,200,024	2,278,224	26,189	348,641	552,581	713,196	1,281,193
Average distance - Distance moyenne	"	132	144	98	131	107	122	130
Semi-trailers - Semi-remorques	No.- Nbre	29,148	8,643	257	1,220	4,478	6,105	8,445
Other - Autres	"	4,116	648	24	194	1,643	842	764
Total distance - Distance totale	' 000 km	5,887,072	2,472,022	50,756	395,121	839,066	734,358	1,395,749
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	2,728,193	1,086,674	21,480	191,163	404,969	380,711	643,198

(1) Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

(2) Working owner included - Incluant les propriétaires actifs.

- nil or zero - néant ou zéro

Table 10: Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics by type of movement, Canada, Owner Operators**Tableau 10 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, chauffeurs contractants**

		Intra-provincial Carriers Transporteurs Intra-provinciaux	Extraprovincial Carriers - Transporteurs extraprovinciaux					
			Total(1)	Intra Provincial	Inter Provincial	Sub Total(1)	International	
							Into Canada	Out of Canada
						Sous Total(1)	à destination du Canada	en provenance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	20,999	19,222					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	\$ ' 000	2,649,055	3,173,843	1,198,749	777,560	1,197,534	556,808	640,726
Operating Expenses - Total(1) Dépenses d'exploitation	"	2,349,407	2,763,792	1,002,355	707,942	1,053,495	487,713	565,782
Transportation Expenses - Frais de transport	"	1,294,044	1,532,893	587,050	397,015	548,828	254,992	293,836
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	260,515	280,920	107,081	75,162	98,677	46,693	51,984
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	794,848	949,978	308,224	235,765	405,989	186,027	219,962
Number of employees - Total(2) - Nombre d'employés	No - Nbre	32,370	31,872	...	...	...	...	...
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$ ' 000	504,875	458,181	...	...	...	...	...
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No - Nbre	45,745	43,437	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	14,602	1,773	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	14,816	24,726	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	13,364	15,784	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	2,963	1,153	...	...	...	...	...

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

2 Full time employees only. - Employés à temps plein seulement.

... figures not appropriate or not applicable - n'ayant pas lieu de figurer.

Table 11: Motor Carriers of Freight, 1997: Number of Employees by Type and by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**Tableau 11 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario
	Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	40,221	374	151	1,039	1,702	7,159	13,452
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	55,476	598	222	1,419	2,371	10,766	16,512
Part Time - Temps partiel	10,195	133	66	289	575	2,144	2,550
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	8,766	183	42	291	566	1,799	2,043
Part Time - Temps partiel	12,591	134	46	379	454	1,880	4,177
Total							
Full Time - Plein temps	64,242	781	264	1,710	2,937	12,566	18,556
Part Time - Temps partiel	22,786	267	112	669	1,029	4,024	6,728
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps	-	-	-	-	-	-	-
Part Time - Temps partiel	-	-	-	-	-	-	-
		Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
	Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants		2,002	1,903	6,365	5,980	59	36
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps		2,528	2,713	10,298	7,935	71	43
Part Time - Temps partiel		536	568	2,129	1,190	10	4
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps		354	547	1,545	1,375	10	9
Part Time - Temps partiel		767	700	2,140	1,886	16	13
Total							
Full Time - Plein temps		2,882	3,260	11,843	9,310	81	52
Part Time - Temps partiel		1,303	1,268	4,269	3,076	25	17
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps		-	-	-	-	-	-
Part Time - Temps partiel		-	-	-	-	-	-

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.
- nil or zero - néant ou zéro

Table 12: Motor Carriers of Freight, 1997: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**Tableau 12 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Total Distance	Straight Trucks Camions	Road Tractors Tracteurs routiers
	Distance totale	Operated by Owner Operators	Operated by Owner Operators
		Exploités par les chauffeurs contractants	Exploités par les chauffeurs contractants
	('000 km) - (en milliers de km)		
Newfoundland - Terre-Neuve	62,042	2,784	59,258
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	26,825	1,195	25,630
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	169,899	6,691	163,208
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	308,609	15,566	293,043
Québec	1,065,872	146,347	919,525
Ontario	1,863,022	250,205	1,612,817
Manitoba	332,914	21,031	311,883
Saskatchewan	284,935	24,975	259,960
Alberta	1,026,696	93,343	933,353
British Columbia - Colombie-Britannique	732,895	123,278	609,617
Yukon	8,274	731	7,543
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	5,088	900	4,188
CANADA	5,887,072	687,048	5,200,024

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

Table 13: Motor Carriers of Freight, 1997: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**Tableau 13 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost ⁽¹⁾	Average cost per litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total ⁽¹⁾	Coût moyen par litre
	No. -Nbre	Litre	\$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	374	29,242,943	14,499,264	0.50
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	151	12,339,740	5,802,073	0.47
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,039	73,149,152	37,388,711	0.51
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,702	139,378,161	68,595,651	0.49
Québec	7,159	508,492,795	226,323,739	0.45
Ontario	13,452	833,722,123	393,015,942	0.47
Manitoba	2,002	149,702,339	67,500,946	0.45
Saskatchewan	1,903	138,422,574	63,569,252	0.46
Alberta	6,365	497,733,991	220,499,270	0.44
British Columbia - Colombie-Britannique	5,980	338,887,439	156,731,988	0.46
Yukon	59	4,665,555	2,005,183	0.43
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	36	2,456,560	1,099,464	0.45
CANADA	40,221	2,728,193,372	1,257,031,483	0.46

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

(1) The fuel cost does not correspond to the fuel expenses shown in tables 1 and 2. The difference is attributable to the source used. -

Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées aux tableaux 1 et 2. Cet écart est dû aux sources différentes.

Table 14: Motor Carriers of Freight, 1997: Equipment Operated by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers and Owner Operators**Tableau 14 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants**

	Straight Trucks Camions	Road Tractors Tracteurs routiers	Semi-Trailers Semi-remorques	Other Equipment Autre matériel	Total
	Number- Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve					
Owned and Leased - Possédés et loués	53	108	173	161	495
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	115	530	390	39	1,074
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard					
Owned and Leased - Possédés et loués	31	67	128	3	229
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	65	171	191	42	469
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse					
Owned and Leased - Possédés et loués	227	407	452	26	1,112
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	239	1,313	828	66	2,446
New Brunswick - Nouveau-Brunswick					
Owned and Leased - Possédés et loués	116	631	660	76	1,483
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	406	2,166	1,405	221	4,198
Québec					
Owned and Leased - Possédés et loués	2,256	2,769	3,851	1,041	9,917
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	3,368	7,513	6,874	413	18,168
Ontario					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,730	3,341	4,205	1,825	11,101
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	5,782	12,345	7,304	868	26,299
Manitoba					
Owned and Leased - Possédés et loués	135	451	612	39	1,237
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	537	2,203	1,269	210	4,219
Saskatchewan					
Owned and Leased - Possédés et loués	160	553	887	108	1,708
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	766	2,244	1,454	225	4,689
Alberta					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,492	2,967	5,096	731	10,286
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	2,985	7,780	7,311	1,054	19,130
British Columbia - Colombie-Britannique					
Owned and Leased - Possédés et loués	867	2,268	2,711	364	6,210
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	2,958	5,842	4,010	1,021	13,831
Yukon					
Owned and Leased - Possédés et loués	9	21	26	1	57
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	7	70	61	6	144
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					
Owned and Leased - Possédés et loués	17	13	6	-	36
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	20	38	18	-	76
CANADA					
Owned and Leased ¹ - Possédés et loués ¹	7,093	13,596	18,807	4,374	43,870
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	17,248	42,214	31,114	4,166	94,742

¹ Owned and leased by a company - Possédés et loués par une entreprise
 - nil or zero. - néant ou zéro.

Note: Data for Equipment operated by Owner Operators include Small For-hire Carriers and Owner Operators. - Les données sur le matériel exploité par les chauffeurs contractants incluent les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

Table 15: Motor Carriers of Freight, 1997: Average Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers and Owner Operators**Tableau 15 : Transporteurs routiers de marchandises, 1997: Distance moyenne parcourue selon le type de véhicule et selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants**

	Straight Trucks Camions		Road Tractors Tracteurs routiers	
	Owned and Leased	Operated by Owner Operator	Owned and Leased	Operated by Owner Operator
	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants
	('000 km / vehicle) - (en milliers de km par véhicule)			
Newfoundland - Terre-Neuve	36	24	83	115
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	35	18	99	151
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	28	34	103	128
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	39	54	97	139
Québec	44	44	124	129
Ontario	41	52	102	141
Manitoba	54	42	105	147
Saskatchewan	34	35	98	123
Alberta	50	33	111	125
British Columbia - Colombie-Britannique	40	43	84	114
Yukon	56	104	90	109
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	30	45	112	114
CANADA	43	44	105	131

Survey Methodology and Data Quality

1. Introduction

This chapter describes the methodology of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators. Included are descriptions of the target and survey populations, the sample design, and the data processing and estimation methods. The quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

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

Several terms used in this chapter are defined below:

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

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

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

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

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

Méthodologie d'enquête et qualité des données

1. Introduction

Ce chapitre expose la méthodologie de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. On y trouvera une description des populations cible et observée, du plan d'échantillonnage et des méthodes de traitement des données et d'estimation. Il y sera aussi question de la qualité des données présentées et des indicateurs de cette qualité pour certaines caractéristiques d'intérêt.

Les utilisateurs désireux d'obtenir un complément d'information peuvent s'adresser à la Division des transports (téléphone : 613 951-2486; télécopieur : 613 951-0579).

Nous allons définir plusieurs termes employés dans ce chapitre :

Population cible : ensemble des unités (transporteurs) pour qui les renseignements sont requis.

Population observée : ensemble des unités (transporteurs) pour qui l'enquête peut fournir des renseignements en tout réalisme; la population observée peut différer de la population cible en raison de la difficulté opérationnelle que présente un exercice exhaustif de recensement des unités de la population cible.

Base de sondage : liste de toutes les unités de la population observée avec des indications de classement de ces unités (selon les industries, les régions et la taille); cette liste sert à l'élaboration du plan d'échantillonnage, ainsi qu'à la sélection.

Stratification : division sans chevauchement de la population observée en des groupes relativement homogènes selon certaines caractéristiques (régions, industries, taille, etc.); ces groupes constituent des strates et servent à la répartition et à la sélection des unités de l'échantillon.

Pondération des unités de l'échantillon : c'est un facteur d'extension que l'on attribue à chaque unité échantillonnée en vue de l'obtention d'estimations d'une population à partir d'un échantillon; pour expliquer la notion fondamentale de pondération d'échantillon, on peut parler de taux de représentation; ainsi, si deux unités sont échantillonnées au hasard parmi dix unités de la population, chaque unité ainsi prélevée représente cinq unités de la population (avec elle-même) et reçoit le chiffre cinq comme valeur de pondération; si le plan d'échantillonnage est complexe, on doit songer à un mode plus compliqué de calcul des valeurs de pondération, mais il reste que le poids attribué à une unité correspond au nombre d'unités de la population que celle-ci représente.

2. Methodology

A. Survey Objectives

The objective of this survey is to obtain information on small for-hire carriers and owner operators in terms of their structure and performance on an annual basis.

B. Populations

Target Population

The target population includes all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million. Courier and messenger services are not covered by this survey.

Survey Population

The 1997 survey population consisted of all businesses on an administrative file of tax filers which reported trucking business income greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million for the 1997 tax year.

C. Sample Design

The number of trucking businesses in the survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the population. A two-phase sample design is used to select the sample. The first-phase sample is selected by the Tax Estimates Program of Statistics Canada using the following procedure.

The list of tax filers that reported business income in the reference tax year is classified using province/territory of domicile, Standard Industrial Classification (SIC) code and size measured by Gross Business Income (GBI). Tax filers with the same classification form a stratum within which a sample is selected. The first-phase sample is selected from strata covering all Canadian provinces and territories, SIC 456 (Truck Transport Industries) and businesses with operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million. Information for the financial variables is obtained using Tax administrative files for all the businesses selected in the first-phase sample.

The second-phase sample consists of a sub-sample of the first-phase sample of tax filers. Information for the operational variables is collected using Computer-Assisted Telephone Interviews for all the businesses selected in the second-phase sample. The values of the operational variables for the other first-

2. Méthodologie

A. Objectif de l'enquête

L'enquête vise à l'obtention de renseignements annuels sur la structure et le rendement du groupe des petits transporteurs pour compte d'autrui et des chauffeurs contractants.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre des valeurs limites de 30 000 \$ et de 1 million. Les messageries sont exclues.

Population observée

En 1997, la population observée comprenait toutes les entreprises figurant dans un fichier administratif de déclarants fiscaux et qui, pour cette année d'imposition, avaient déclaré un revenu d'entreprise (camionnage) se situant entre des valeurs limites de 30 000 \$ et de 1 million.

C. Plan d'échantillonnage

Les transporteurs routiers sont fort nombreux dans la base de sondage, et on prélève donc un échantillon sur cette population selon un plan d'échantillonnage double. Le Programme des estimations fiscales de Statistique Canada tire l'échantillon de première phase de la manière suivante :

Il classe les déclarants fiscaux ayant eu un revenu d'entreprise dans l'année d'imposition visée selon les provinces et territoires de domicile, les codes de la Classification type des industries (CTI) et les catégories de taille représentées par les tranches de revenu brut d'entreprise (RBE). Les déclarants fiscaux au même classement forment une strate sur laquelle on prélève un échantillon. L'échantillonnage de première phase porte sur des strates qui comprennent toutes les provinces et les territoires du Canada, le code CTI 456 (industries du camionnage) et les entreprises dont les recettes d'exploitation se situent entre des valeurs limites de 30 000 \$ et de 1 million. On puise les données sur les variables financières dans les dossiers administratifs du fisc pour toutes les entreprises de l'échantillon de première phase.

L'échantillon de seconde phase est un sous-échantillon de l'échantillon de première phase. On recueille des renseignements sur les variables d'exploitation en effectuant des interviews téléphoniques assistées par ordinateur (ITAO) auprès de toutes les entreprises de l'échantillon de seconde phase. On établit

phase sampled businesses (those that were not selected in the second-phase sample) are obtained using mass imputation, so that the values of both operational and financial variables are available for all the businesses selected in the first-phase sample. The overall first-phase sample size and its allocation among strata are determined to satisfy precision requirements for provincial estimates of GBI under given cost constraints.

The first-phase sample size and the estimated population size by province or territory of domicile are given in Figure 1.

les valeurs des variables d'exploitation des autres entreprises échantillonnées en première phase (et qui ne figurent pas dans l'échantillon de seconde phase) par la méthode d'imputation globale de manière à disposer de valeurs tant sur l'exploitation que sur les finances de toutes les entreprises de l'échantillon de première phase. On détermine la taille générale de l'échantillon de première phase et sa répartition en strates selon les critères de précision des estimations provinciales du revenu brut d'entreprise compte tenu des contraintes budgétaires.

La figure 1 indique la taille de l'échantillon de première phase et la taille estimative de la population selon les provinces ou les territoires de domicile.

Figure 1: 1997 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators
Figure 1 : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises -Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants - (1997)

Estimated Population Size and Sample Size by Province or Territory of Domicile
 Taille estimative de la population observée et taille de l'échantillon selon la province ou territoire de domicile

Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Carriers in Survey Population	Number of In-scope Carriers Selected
Province ou territoire de domicile	Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée	Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête
Newfoundland - Terre-Neuve	442	152
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	175	75
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,260	332
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	2,005	567
Quebec - Québec	9,255	852
Ontario	15,644	2,156
Manitoba	2,228	550
Saskatchewan	2,163	460
Alberta	7,803	1,610
British Columbia - Colombie-Britannique	6,882	1,266
Yukon	66	32
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	42	23
Canada	47,966	8,075

Notes for Historical Comparison

From 1990 to 1995, the survey covered for-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million.

The survey data prior to the 1990 survey covered for-hire carriers with annual operating revenues of \$100 thousand or more. Owner operators were not included in the 1989 and preceding surveys.

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 con-

Indications de comparaison chronologique

De 1990 à 1995, l'enquête a visé les transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants dont les recettes annuelles d'exploitation se situaient entre des valeurs limites de 25 000 \$ et de 1 million.

Avant 1990, on appréhendait les entreprises de transport pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles d'exploitation de 100 000 \$ et plus. Les chauffeurs contractants étaient exclus en 1989 et avant.

3. Qualité des données

Les données de toute enquête sont entachées d'erreurs. Bien que l'on déploie des efforts considérables pour s'en tenir à des normes élevées tout au long des diverses activités d'enquête, les estimations obtenues accuseront inévitablement des erreurs. L'erreur totale d'une enquête se définit comme la différence entre l'estimation produite par cette enquête et

sists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. Sampling error occurs when a sample survey is carried out. Non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

A. Sampling Error

The Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators is subject to 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. 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.

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.

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 eval-

la valeur réelle de la population cible qui est visée par cette estimation. Elle se compose de deux types d'erreurs, à savoir l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. Il y a erreur d'échantillonnage dans toute enquête par sondage. Quant à l'erreur non due à l'échantillonnage, elle s'explique par divers facteurs non liés à une observation par sondage. Nous allons décrire ces deux catégories d'erreurs.

A. Erreur d'échantillonnage

L'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants est sujette à l'erreur d'échantillonnage. Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations fondées sur les données de l'échantillon peuvent ne pas parfaitement correspondre aux valeurs qui viendraient d'un recensement mené dans cette même population. Il y aura sans doute une différence parce que, dans une enquête par sondage, on exploite seulement les données des unités échantillonnées.

Ce qu'on appelle l'erreur d'échantillonnage est l'écart entre les estimations d'une enquête par sondage et les données d'un recensement effectué dans les mêmes conditions. Des facteurs comme la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation influent sur cette erreur. En général, plus la taille de l'échantillon augmente, plus l'erreur d'échantillonnage diminue. Dans le cas d'une population très hétérogène comme celle de l'industrie du transport routier, on a besoin d'une grande taille d'échantillon pour dégager des estimations fiables.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une partie de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs qui se produisent aux diverses étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Il peut y avoir erreur, par exemple, lorsque l'enquêté donne de mauvais renseignements ou ne répond pas à certaines questions, qu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plusieurs fois, qu'une unité hors du champ de l'enquête y est incluse par erreur ou que le traitement des données est faussé (erreurs de codage, de saisie, etc.).

Certaines de ces erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c'est-à-dire celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Ainsi, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs recettes, l'estimation obtenue des recettes totales sera inférieure à la valeur réelle totale pour la population.

Plus la taille de l'échantillon approche de la taille de la population, plus l'erreur d'échantillonnage diminue dans l'erreur totale de l'enquête. Toutefois, cette constatation ne vaut pas nécessairement pour les erreurs non dues à l'échantillonnage.

En général, celles-ci sont difficiles à évaluer et leur

uate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as 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). Errors in the Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frame may also result in either over or under coverage of the trucking industry.

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, 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 SIC coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly. For this survey, errors in financial data can occur when the data are being transcribed from the tax returns.

estimation demande des études spéciales. Certains éléments de mesure comme les taux d'imputation peuvent cependant s'obtenir aisément et servir jusqu'à un certain point d'indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. Voici divers types d'erreurs hors échantillonnage avec des mesures qui s'y rapportent.

I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture se produisent lorsque la base de sondage n'appréhende pas suffisamment la population cible. Dans ce cas, des unités de la population cible seront exclues (sous-dénombrement) ou comptées plusieurs fois (surdénombrement). Il se peut aussi que des unités hors du champ de l'enquête figurent dans la base de sondage (surdénombrement). Des erreurs de codage CTI qui se glissent dans la base de sondage peuvent enfin causer des problèmes de surdénombrement ou de sous-dénombrement de l'industrie du transport routier.

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse se produisent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés, ayant mal interprété les questions de l'enquête ou ne disposant pas de renseignements exacts. Il peut donner de fausses indications par erreur ou parce qu'il n'est pas disposé à livrer des informations fidèles à la réalité. On pourra sans doute déceler les erreurs de réponse importantes au stade de la vérification, mais d'autres pourraient simplement passer inaperçues.

III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse peuvent se produire lorsqu'un enquêté ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou qu'il écarte certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreurs peut être gros de conséquences si les non-répondants sont systématiquement différents des répondants pour les caractéristiques visées par l'enquête et/ou que le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitement

Outre les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse que nous avons décrites, des erreurs de traitement des données peuvent figurer parmi les erreurs non dues à l'échantillonnage. Il peut s'en produire à toutes les étapes de ce traitement : saisie, codage, transcription, imputation, détection et traitement des valeurs aberrantes, etc.

Il y a erreur de codage lorsqu'on code mal une zone de données par mauvaise interprétation de la procédure de codage ou par faute de jugement (erreurs de codage CTI, par exemple). Il y a erreur de saisie par mauvaise interprétation des données ou faute de frappe. Dans la présente enquête, des erreurs sont susceptibles de se glisser dans les données financières lorsque celles-ci sont transcrites à partir des déclarations de revenus.

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 this survey. For instance, various quality assurance procedures are exercised at the data capture step. The data editing procedures identify some inconsistencies in the data structure and the imputation procedures correct the identified inconsistencies.

C. Some Measures of Data Quality

Figure 2 presents some indicators of the data quality of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators. 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 0.2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

Une fois les données codées et saisies, elles sont soumises à des opérations de vérification et d'imputation à l'égard des données manquantes ou erronées. Leur qualité dépend de l'ampleur des imputations et de la différence entre les valeurs imputées et les valeurs réelles (qui demeurent inconnues). Si de fausses hypothèses interviennent dans l'élaboration du système d'imputation, les valeurs imputées risquent d'être biaisées.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne sont qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête, mais elles peuvent y tenir une grande place. Pour en réduire l'effet au minimum, on réalise un programme d'assurance de la qualité aux fins de la présente enquête. Ainsi, on applique des procédures diverses de contrôle de qualité au stade de la saisie. À l'aide des procédures de vérification, on peut relever dans la structure des données des incohérences auxquelles les méthodes d'imputation permettront de remédier.

C. Quelques mesures de la qualité des données

La figure 2 présente un certain nombre d'indicateurs de qualité des données de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. Pour aider l'utilisateur à évaluer l'effet possible de la non-réponse et de l'imputation, nous indiquons des taux d'imputation pour des caractéristiques d'intérêt. Le taux d'imputation se définit comme la proportion attribuable à l'imputation de l'estimation publiée d'une caractéristique. Ainsi, pour une estimation totale établie de 25 millions, dont 5 millions par imputation, le taux d'imputation sera de 0,2 (valeur de 5 millions divisée par 25 millions) ou 20 %. Plus ce taux diminue, plus l'estimation publiée gagne en fiabilité.

Figure 2: 1997 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators¹
Figure 2 : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants - (1997)¹

Relative Imputation Rates for Selected Operational Variables - Canada Level
 Taux d'imputation relatifs pour certaines variables d'exploitation - Canada

Variables	Relative Imputation Rate (%) ¹		Variables
	Taux d'imputation relatif (%) ¹		
	For-hire Carriers	Owner Operators	
	Transporteurs pour compte d'autrui	Chauffeurs contractants	
Principal Type of Transportation Activity	46.4	53.9	Genre de service de transport principal
Total Employment			Total de l'emploi
Full Time	44.6	52.2	Plein temps
Part Time	41.7	51.2	Temps partiel
Fuel Consumed in Litres	45.1	55.1	Carburant consommé en litres

¹ Missing operational data are imputed based on financial data available for all in-sample units in such a way that the important correlations between the two types of data are fully exploited.

Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon de manière à mettre à profit les corrélations importantes entre les deux types de données.

For more information on the Service Bulletin or Surface and Marine Data, contact:

Jean-Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Pour de plus amples renseignements sur le bulletin de service ou sur les données du transport de surface et maritime, communiquez avec:

Jean-Robert Larocque
Chef, unité de la dissémination
Division des transports

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Standards of service to the public

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

Normes de service à la clientèle

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

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.