

**Service Bulletin** **Bulletin de service**  
**Surface** **Transports**  
**and Marine** **terrestre**  
**Transport** **et maritime**  
**Transportation Division** **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. 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. 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. 18 No 2**

**Highlights:**

**Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators: Financial and Operating Statistics of Owner Operators, 1999.**

- Estimated operating revenues for owner operators reached \$5.9 billion in 1999 from \$6.1 billion in 1998. On a per carrier basis however this represented \$159,000 per carrier, compared to \$148,000 per carrier in 1998, an increase of 7 %. On average, expenses grew faster than revenues in 1999. Operating expenses incurred by owner operators totalled \$5.1 billion or an average of \$136,000 per owner operator, up 10% in 1999 compared to 1998.
- Owner operators obtained most of their total operating revenues from intra-provincial movements (\$3.7 billion or 63%), followed by international movements (\$1.4 billion or 23%) and inter-provincial movements (\$846 million or 14%).

**Vol. 18 N° 2**

**Faits saillants :**

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation des chauffeurs contractants, 1999.**

- Les recettes d'exploitation estimatives des chauffeurs contractants ont atteint 5,9 milliards de dollars en 1999, alors qu'elles étaient de 6,1 milliards de dollars en 1998. Toutefois, réparties par transporteur, elles s'établissaient à 159 000 \$, comparativement à 148 000 \$ en 1998, soit une hausse de 7 %. En moyenne, la croissance des dépenses a été plus rapide que celle des recettes en 1999. Les dépenses d'exploitation engagées par les chauffeurs contractants se sont chiffrées à 5,1 milliards de dollars, soit une moyenne de 136 000 \$ par chauffeur contractant, ce qui représente 10 % de plus en 1999 qu'en 1998.
- Les chauffeurs contractants ont tiré la plus grande partie de leurs recettes d'exploitation totales des mouvements intraprovinciaux (3,7 milliards de dollars ou 63 %), suivis des mouvements internationaux (1,4 milliard de dollars ou 23 %) et des mouvements interprovinciaux (846 millions de dollars ou 14 %).

## Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators: Financial and Operating Statistics of Owner Operators, 1999.

(by Chris Li)

### Introduction

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators 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) and owner operators. This trucking operation survey helps to provide a more complete picture of the service offered by owner operators. The survey measures the activity of owner operators working for both private and for-hire carriers. This bulletin presents an overview of the owner operator economic conditions in 1999.

For various reasons that are explained in the section on methodology, this bulletin contains data for owner operators included in the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators where revenue exceeds the upper survey threshold of \$1 million dollars. Please refer to the methodology in section 2 of this bulletin.

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

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.

An examination of the data for owner operators reveals that less than 1% of the estimated reporting units declared operating revenues greater than \$1 million. These large units accounted for 5% of the total operating revenues with an average per carrier revenue of \$1.6 million. These owner operators with annual revenues greater than \$1 million manage trucking operations more similar to those of small for-hire companies than to those generally recognized as belonging to owner operators (see Summary table A).

Although the survey attempts to measure the estimated population of owner operators, the survey approach lets the respondent determine the type of trucking activity or category of the operation. The respon-

## Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation des chauffeurs contractants, 1999.

(par Chris Li)

### Introduction

L'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants) nous renseigne sur la structure et le rendement des petits transporteurs pour compte d'autrui (ceux dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre 30 000 \$ et 1 million de dollars) et des chauffeurs contractants établis au Canada. Cette enquête sur les entreprises de camionnage aide à brosser un tableau plus complet du service offert par les chauffeurs contractants. L'enquête mesure l'activité des chauffeurs contractants travaillant pour des transporteurs privés et des transporteurs pour compte d'autrui. Ce bulletin présente une vue d'ensemble des conditions économiques des chauffeurs contractants en 1999.

Pour diverses raisons qui sont expliquées dans la section consacrée à la méthode utilisée, ce bulletin contient des données sur les chauffeurs contractants visés par l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants) dont les recettes dépassent la valeur limite supérieure de 1 million de dollars utilisée dans l'enquête. Prière de se reporter à la méthode décrite à la section 2 de ce bulletin.

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

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

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

Un examen des données sur les chauffeurs contractants révèle que moins de 1 % des unités déclarantes estimatives ont fait état de recettes d'exploitation supérieures à 1 million de dollars. Ces grandes unités ont cumulé pour 5 % des recettes d'exploitation totales, avec une moyenne de 1,6 million de dollars de recettes par transporteur. Ces chauffeurs contractants dont les recettes annuelles dépassent 1 million de dollars gèrent des entreprises de camionnage qui s'apparentent plus à celles des petits transporteurs pour compte d'autrui qu'à celles que l'on associe généralement à des chauffeurs contractants (Voir le tableau sommaire A).

Bien qu'on tente, dans le cadre de l'enquête, de mesurer la population estimative des chauffeurs contractants, l'approche utilisée consiste à laisser le répondant déterminer le type d'activité de camionnage ou la catégo-

**Summary Table A: Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Size, Owner Operators, 1999**  
**Tableau sommaire A : Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires selon la taille, chauffeurs contractants, 1999**

		Owner Operators	Owner Operators	TOTAL
		Chauffeur contractants	Chauffeur contractants	
		(\$30,000 - \$1 million) <sup>5</sup> (30,000 \$ - 1 million \$) <sup>5</sup>	(\$1 million and over) (1 millions \$ et plus)	
Estimated number of carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No. - Nbre	36,995	201	37,196
<b>Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation</b>	<b>\$' 000,000</b>	<b>5,572</b>	<b>324</b>	<b>5,897</b>
Operating Expenses: Dépenses d'exploitation:				
Salaries and Wages <sup>1</sup> - Total - Traitements et salaires <sup>1</sup>	<b>\$' 000,000</b>	1,052	87	1,139
Fuel Expenses - Frais de carburant	"	1,150	38	1,188
Purchased Transportation <sup>2</sup> - Achats reliés au transport <sup>2</sup>	"	367	72	439
Maintenance - Frais d'entretien	"	423	14	437
Depreciation - Amortissement	"	647	25	672
Other Expenses <sup>3</sup> - Autres dépenses <sup>3</sup>	"	1,136	63	1,199
<b>Operating Expenses - Total<sup>4</sup> Dépenses d'exploitation</b>	"	<b>4,775</b>	<b>299</b>	<b>5,074</b>
<b>Operating Ratio - Ratio d'exploitation</b>				
<b>Number of employees - Total Nombre d'employés</b>	No.- Nbre	<b>58,624</b>	<b>1,864</b>	<b>60,488</b>
<b>Equipment operated - Matériel productif en service</b>				
Straight trucks - Camions	No.- Nbre	13,682	316	13,998
Road tractors - tracteurs routiers	"	39,337	1,099	40,435

<sup>1</sup> Includes employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

<sup>3</sup> Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

<sup>4</sup> Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste en raison de l'arrondissement des données.

<sup>5</sup> See methodology for 1999 - Voir la méthodologie pour 1999.

dent can either be a small for-hire or an owner-operator. Thus, the allocation of data into small for-hire or owner operator categories is based on the respondent's self-selection during a computer-assisted telephone interview. As a result, units may be inappropriately classified and the final estimations for the number in each group may vary from year to year. This in itself does not indicate misinterpretation, as the owner operator may have made a business decision to incorporate during the survey reference year.

rie de l'entreprise. Le répondant peut soit être un petit transporteur pour compte d'autrui, soit être un chauffeur contractant. Ainsi, la répartition des données entre les catégories des petits transporteurs pour compte d'autrui et des chauffeurs contractants est fondée sur l'autosélection effectuée dans le cadre d'une interview par téléphone assistée par ordinateur. Par conséquent, des unités peuvent être mal classées, et les estimations finales du nombre appartenant à chaque groupe peuvent varier d'une année à l'autre. Ce n'est pas en soi une indication d'erreur d'interprétation, puisque le chauffeur contractant a pu prendre une décision d'affaires de se constituer en société pendant l'année de référence de l'enquête.

#### 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 paid salaries and wages for incorporated companies. The result is an underestimation of total expenses, which would distort any calculated operating ratio.

#### 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 documents T1 d'entreprises non constituées et de documents 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 celles-ci ne figurent pas comme dépenses au même titre que les salaires versés par les entreprises constituées. Il s'ensuit une sous-estimation des dépenses totales, qui se trouverait à déformer tout ratio d'exploitation dégagé.

### Part 1: Financial and Operating Statistics of Owner Operators, 1999

#### Service and Region of Domicile

An estimated number of 37,000 owner operators were in businesses in 1999, according to the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators. In 1999, this group accounted for 14% of the trucking industry's total revenues and almost 22% of total operating expenses for for-hire trucking.

In 1999, the estimated 37,000 owner operators decreased from the estimated 41,000 in 1998, a decrease of almost 10 %. Owner operators may be classified by the type of carrier to whom they contract. Specifically, 74% (27,353) of all owner operators reported working for for-hire carriers, 23% (8,437) for private carriers and 4% (1,403) for both. This is consistent with the survey's historical data. (See Figure 1)

### Section 1 : Données financières et d'exploitation des chauffeurs contractants, 1999

#### Destination des services et régions de domicile

Selon l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants), on comptait quelque 37 000 chauffeurs contractants en 1999. La même année, ce groupe comptait pour 14 % des recettes totales de l'industrie du camionnage et près de 22 % des dépenses d'exploitation totales du camionnage pour compte d'autrui.

En 1999, les quelque 37 000 chauffeurs contractants étaient près de 10 % moins nombreux que les quelque 41 000 recensés en 1998. On peut ventiler ce nombre selon la catégorie de transporteurs destinataires des services de transport à contrat. Plus précisément, 74 % (27 353) de tous les chauffeurs contractants ont dit travailler pour des transporteurs pour compte d'autrui; 23 % (8 437), pour des transporteurs privés; enfin, 4 % (1 403), pour l'un et l'autre de ces groupes. Ces résultats cadrent avec les données historiques de l'enquête. (Voir la figure 1)

**Table B: Revenues and Expenses, Owner Operators, Canada 1991-1999**  
**Tableau B: Recettes et dépenses des conducteurs-proprétaires, Canada, 1991-1999**

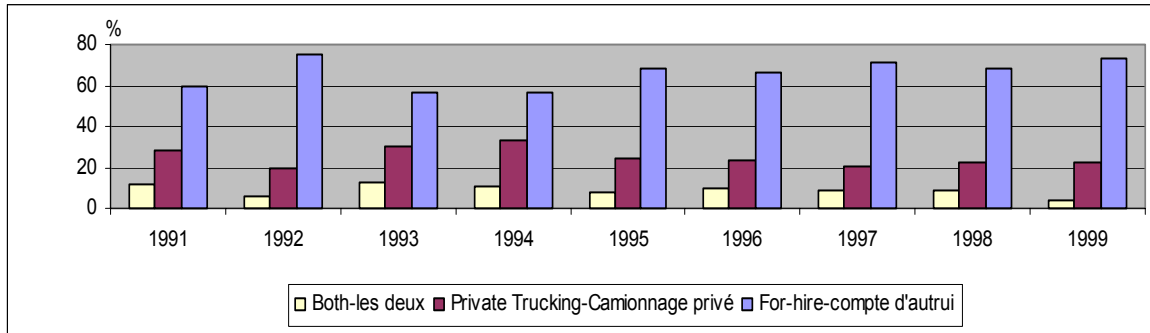
		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	34,712	37,658	37,568	38,826	39,530	40,090	40,221	41,061	37,196
Operating Revenues <sup>1</sup> - Total - Recettes d'exploitation <sup>1</sup>	\$'000	4,213,024	4,486,110	4,680,934	4,798,361	5,263,543	5,228,344	5,822,897	6,061,117	5,896,757
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	4,187,722	4,454,985	4,650,148	4,780,012	5,239,617	5,174,426	5,791,758	5,932,570	5,802,070
Other Revenues - Autres recettes	"	25,302	31,125	30,916	18,349	23,927	53,919	31,140	128,547	94,686
Average Revenues - Recettes moyennes	"	121.4	119.1	124.6	123.6	133.2	130.4	144.8	147.6	158.5
% Annual Average - % De variation annuelle			(1.85)	4.59	(0.81)	7.74	(2.06)	11.01	1.96	7.40
Operating Expenses <sup>1</sup> - Total - Dépenses d'exploitation <sup>1</sup>	"	2,999,767	3,214,490	3,204,478	3,338,280	3,950,416	3,853,481	5,113,198	5,104,257	5,074,338
Salaries, Wages and Benefits - Traitements, salaires et avantages	"	688,208	732,880	780,904	801,435	928,066	819,424	983,802	976,750	1,138,870
Fuel - Carburant	"	554,694	589,128	595,631	646,691	778,274	599,015	643,450	518,055	1,188,111
Other Expenses - Autres dépenses	"	553,535	633,491	559,853	583,094	614,529	888,732	1,583,739	1,862,463	1,002,916
Purchased Transport and Rent - Achat de service et location	"	283,697	303,028	278,273	272,883	345,656	295,209	405,648	368,098	439,610
Maintenance - Frais d'entretien	"	366,832	385,800	393,822	407,557	508,004	458,562	541,436	466,764	436,904
Depreciation - Amortissement	"	439,958	441,729	434,072	457,698	565,506	604,052	789,255	709,814	671,622
Insurance - Frais d'assurances	"	112,842	128,433	161,923	168,922	210,380	188,486	165,868	202,314	196,305
Average Expenses - Dépense moyenne	"	86.4	85.4	85.3	86.0	99.9	96.1	127.1	124.3	136.4
% Annual Average % De variation annuelle			(1.23)	(0.07)	0.80	16.23	(3.82)	32.26	(2.22)	9.74
Number of Full Time Employees <sup>2</sup> - Total - Nombre d'employés à plein temps <sup>2</sup>	No. - Nbre	51,813	57,867	59,993	60,351	57,335	61,377	64,242	63,304	60,488
Average Number of Employees - Nombre moyen d'employés		1.5	1.5	1.6	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

<sup>2</sup> Worker owner included. - Incluant les propriétaires actifs.

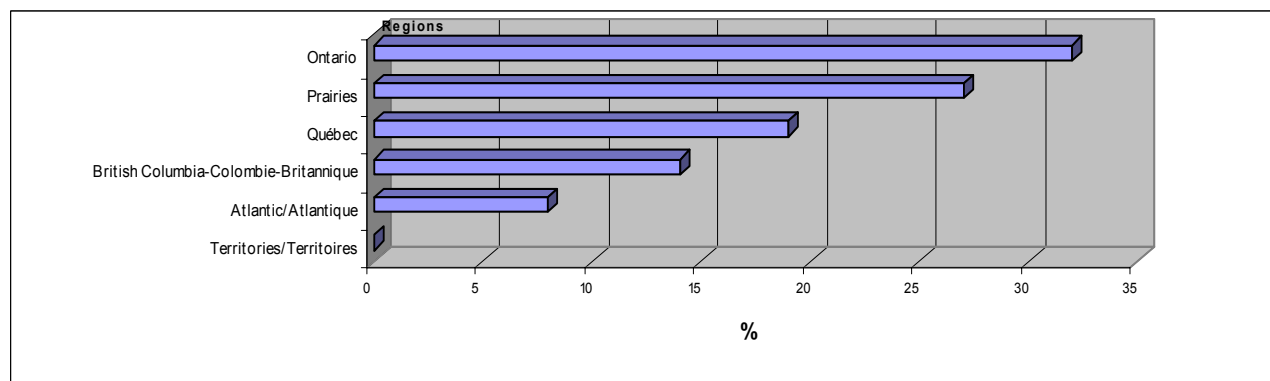
Source : Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada. -

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

**Figure 1: Distribution of Owner Operators by Type of Carriers, 1991 - 1999**

Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.*

By region, owner operators based in Ontario represented 32% (12,001) of all owner operators in 1999. An additional 27% of owner operators were based in the Prairies (10,012), 19% in Quebec (7,041) and 14% in British Columbia (5,205). Owner operators based in the Atlantic Region accounted for about 8% (2,881) of all owner operators. In 1999, Ontario had the largest decrease of estimated number of owner operators, down 19% compared to the previous year. Moreover, Quebec was the only region with an increase in the number of estimated owner operators, up 13% compared to 1998. (See Figure 2)

**Figure 2: Distribution of All Owner Operators, by Region, 1999**

Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.*

### Operating Revenues and Expenses

In 1999, owner operators reported total operating revenues of \$5.9 billion. Revenues for owner operators represent payments received from carriers (for-hire or private) that hire them. Average revenue per owner operator was \$159,000, an increase of 7% from 1998 (\$148,000). Operating expenses were \$5.1 billion, down less than 1% from 1998. Average

**Figure 1 : Répartition des chauffeurs contractants selon la catégorie de transporteurs, 1991 - 1999**

Source : *Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, Statistique Canada.*

Sur le plan régional, les chauffeurs contractants établis en Ontario constituaient 32 % (12 001) du total en 1999. Les proportions correspondantes étaient respectivement de 27 % (10 012), de 19 % (7 041) et de 14 % (5 205) pour les régions d'établissement des Prairies, du Québec et de la Colombie-Britannique. Les chauffeurs contractants établis dans la région de l'Atlantique représentaient environ 8 % (2 881) du groupe. En 1999, c'est en Ontario que le nombre estimatif de chauffeurs contractants a le plus baissé, soit de 19 % par rapport à l'année précédente. En outre, le Québec était la seule région où le nombre estimatif de chauffeurs contractants a augmenté, soit de 13 % par rapport à 1998. (Voir la figure 2)

**Figure 2 : Répartition de l'ensemble des chauffeurs contractants, selon la région, 1999**

Source : *Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, Statistique Canada.*

### Recettes et dépenses d'exploitation

En 1999, les chauffeurs contractants ont déclaré des recettes d'exploitation totales de 5,9 milliards de dollars. Les recettes des chauffeurs contractants représentent les paiements reçus des transporteurs (privés ou pour compte d'autrui) qui les embauchent. Les recettes moyennes par chauffeur contractant se sont établies à 159 000 \$, soit 7 % de plus qu'en 1998 (148 000 \$). Les

expenses per owner operator were \$136,000, an increase of 10% compared to the previous year. (See Table B)

Trucking revenues earned by owner operators are an integral part of the trucking industry's total revenues. Total operating revenues more than doubled for all for-hire companies between 1991 and 1999, up from \$9 billion to \$19 billion. Total operating expenses more or less followed the lead of overall revenues, although for-hire carriers were able to improve their profit margins during the cycle of this strong economy.

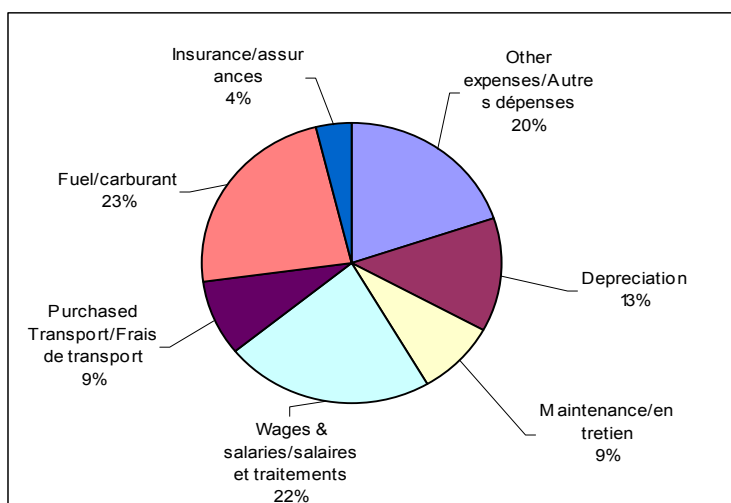
For Owner operators, average operating revenues reached \$121,000 in 1991 and almost \$159,000 in 1999. The years 1993, 1995 and 1997 also stood out in terms of rising average revenues, up 5%, 8% and 11%. (See Figure 3 and Table 1)

dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 5,1 milliards de dollars, ce qui représente une diminution de moins de 1 % par rapport à 1998. Les dépenses moyennes par chauffeur contractant se sont élevées à 136 000 \$, soit 10 % de plus que l'année précédente. (Voir le tableau B)

Les recettes que les chauffeurs contractants tirent du camionnage font partie intégrante des recettes totales de l'industrie du camionnage. Les recettes d'exploitation totales ont plus que doublé pour tous les transporteurs pour compte d'autrui entre 1991 et 1999, passant de quelque 9 milliards de dollars à 19 milliards de dollars. Les dépenses d'exploitation totales ont plus ou moins suivi l'exemple des recettes globales, bien que les transporteurs pour compte d'autrui soient parvenus à améliorer leurs marges bénéficiaires pendant le cycle de cette économie vigoureuse.

Chez les chauffeurs contractants, les recettes d'exploitation moyennes se sont chiffrées à 121 000 \$ en 1991 et à près de 159 000 \$ en 1999. En outre, la croissance des recettes moyennes a été particulièrement marquée en 1993, en 1995 et en 1997, soit de 5 %, de 8 % et de 11 %. (Voir la figure 3 et le tableau 1)

**Figure 3: Distribution of Expenses, 1999**



Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators*, Statistics Canada.

**Figure 3 : Répartition des dépenses, 1999**

Source : *Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants*, Statistique Canada.

### Principal Commodity by Type

Truck transport of general freight was the main activity for owner operators, generating operating revenues of \$1.7 billion (29% of the total). Truck transport of dry bulk materials ranked second, with \$1.5 billion or 25% of the total, followed by other specialized freight (\$1.4 billion or 23%), forest products (\$822 million or 14%), and bulk liquids (\$433 million or 7%). Household goods only accounted for 2% of revenues for owner operators, or \$106 million. The average revenue per carrier from transporting general freight and dry bulk materials were \$139,000 and \$134,000 per

### Principaux types de marchandises

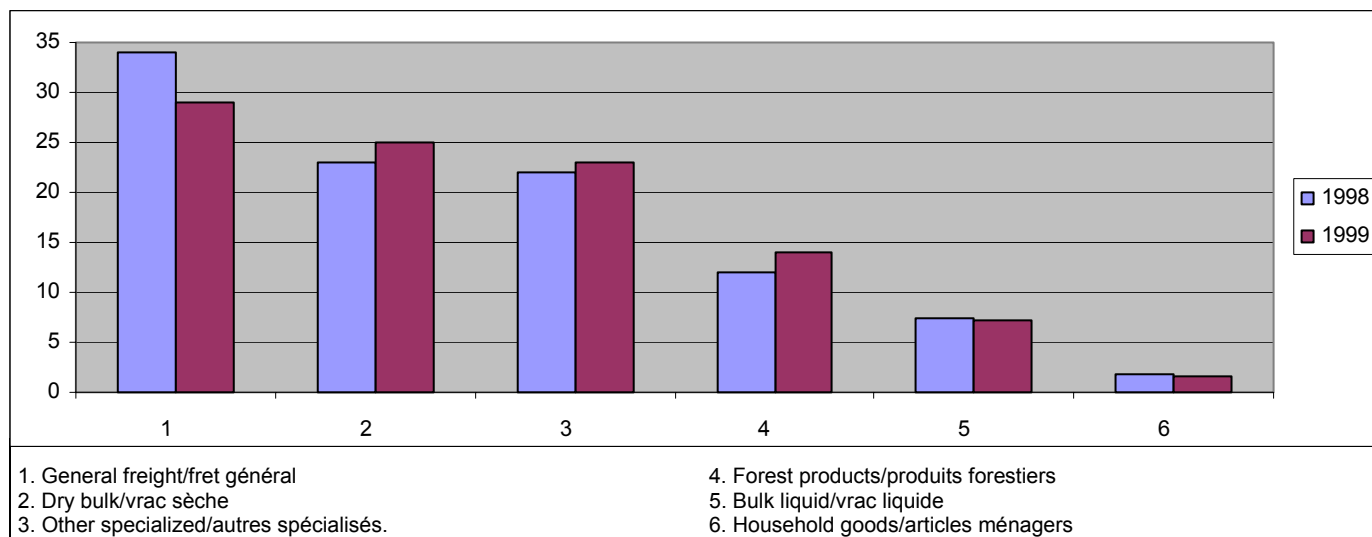
Le transport par camion de marchandises générales a été la principale activité des chauffeurs contractants, qui en ont tiré des recettes d'exploitation de 1,7 milliard de dollars (29 % du total). Le transport par camion de produits secs en vrac s'est classé au deuxième rang, avec 1,5 milliard de dollars ou 25 % du total. Suivaient les autres marchandises spécialisées (1,4 milliard de dollars ou 23 %), les produits forestiers (822 millions de dollars ou 14 %) et les liquides en vrac (433 millions de dollars ou 7 %). Les articles ménagers n'ont figuré que pour 2 % (106 millions de dollars) des

carrier respectively, both up 3% from 1998. Average revenue from transporting other specialized freight, bulk liquids and forest products also increased to \$201,000 (up 20%), \$206,000 (up 9%) and \$181,000 (up 6%) per carrier respectively in 1999. However, the per carrier average revenue from transporting household goods was down 11% in 1999 to \$182,000. (See Table C, Figure 4 and Table 1)

recettes des chauffeurs contractants. Les recettes moyennes provenant du transport de marchandises générales et de produits secs en vrac se sont élevées à 139 000 \$ et à 134 000 \$ par transporteur respectivement, soit 3 % de plus qu'en 1998 dans les deux cas. Les recettes moyennes tirées du transport d'autres marchandises spécialisées, de liquides en vrac et de produits forestiers ont également augmenté en 1999, passant respectivement à 201 000 \$ (20 % de plus), à 206 000 \$ (9 % de plus) et à 181 000 \$ (6 % de plus) par transporteur. Toutefois, les recettes moyennes par transporteur provenant du transport d'articles ménagers sont tombées à 182 000 \$ en 1999, un recul de 11 %. (Voir le tableau C, la figure 4 et le tableau 1)

**Figure 4: Revenue shares by type of activity, 1998 and 1999**

**Figure 4 : Parts des recettes selon le type d'activité, 1998 et 1999**



1. General freight/fret général  
2. Dry bulk/vrac sèche  
3. Other specialized/autres spécialisés.

4. Forest products/produits forestiers  
5. Bulk liquid/vrac liquide  
6. Household goods/articles ménagers

Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators*, Statistics Canada.

Source: *Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants*, Statistique Canada.

### Local and Long Distance

More owner operators were involved in long distance transportation (20,326) than in local transportation (16,286), mostly driven by the general freight activity. Total revenue for local owner operators was \$2.6 billion, with three-quarters of the revenues generated from transporting dry bulk materials (\$910 million), other specialized freight (\$588 million) and general freight (\$446 million). Long distance hauls accounted for 55% of the revenue generated by owner operators. Owner operators transporting goods longer distances produced revenues of \$3.2 billion. The type of activity was concentrated with general freight (\$1.3 billion), other specialized freight (\$787 million) and dry bulk materials (\$550 million) accounting for 81% of the total long distance revenues. (See Figure 5)

### Transport local et sur longues distances

Un plus grand nombre de chauffeurs contractants œuvraient dans le secteur du transport sur longues distances (20 326) que dans celui du transport local (16 286), surtout sous l'effet des mouvements de marchandises générales. Les recettes totales des chauffeurs contractants locaux se sont élevées à 2,6 milliards de dollars, dont les trois quarts provenaient du transport de produits secs en vrac (910 millions de dollars), d'autres marchandises spécialisées (588 millions de dollars) et de marchandises générales (446 millions de dollars). Les voyages sur longue distance ont représenté 55 % des recettes générées par les chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants transportant des marchandises sur longue distance ont produit des recettes de 3,2 milliards de dollars. Leurs activités étaient concentrées dans le transport de marchandises générales (1,3 milliard de dollars), d'autres marchandises spécialisées (787 millions de dollars) et de produits secs en vrac (550 millions de dollars), qui représentaient 81 % des recettes totales provenant du transport sur longue distance. (Voir la figure 5)



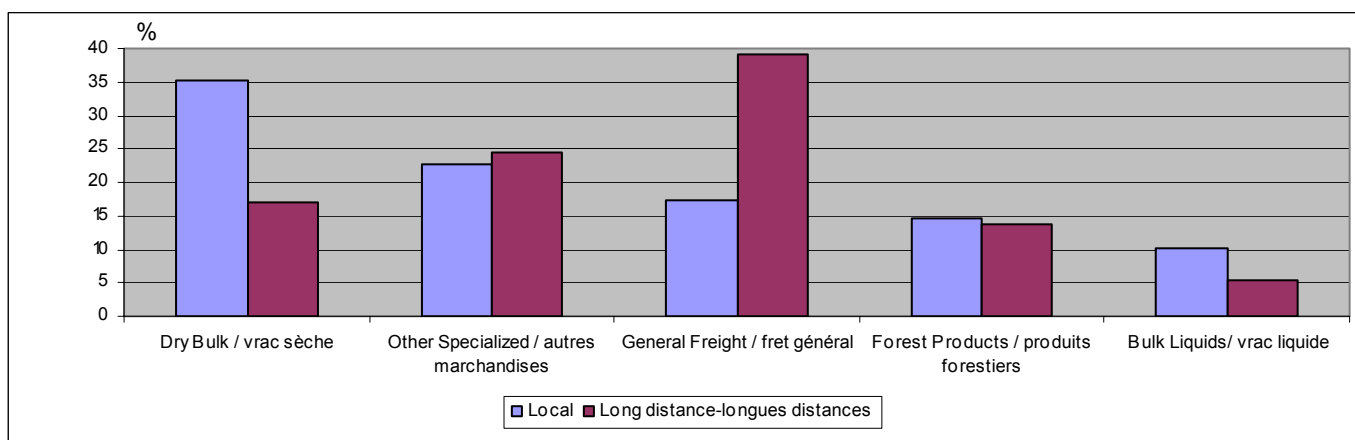
**Table C: Average Revenues by Type of Activity, Owner Operators, Canada, 1991-1999**  
**Tableau C: Recettes moyennes selon le genre d'activité, Chauffeurs-contractants, Canada, 1991-1999**

	General freight	Household goods	Bulk liquid	Dry bulk liquids	Forest products	Other commodities
	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
	\$ '000					
1991	119.19	150.49	149.70	96.14	160.61	129.56
1992	118.60	113.98	159.03	93.01	158.04	141.87
1993	111.73	156.49	160.36	97.64	185.25	140.23
1994	117.52	116.70	165.18	93.88	163.39	128.48
1995	130.92	121.91	179.04	100.57	159.09	149.68
1996	126.46	181.07	156.43	97.64	192.91	132.17
1997	133.12	160.49	152.42	119.75	190.67	161.35
1998	135.97	203.89	188.90	129.06	171.34	167.08
1999	139.48	182.12	206.13	133.53	181.33	200.61

Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.*

**Figure 5: Local and Long Distance Movement Share of Operating Revenue, 1999**

**Figure 5 : Part des recettes d'exploitation du transport local et sur longues distances, 1999**



Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.*

Source: *Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, Statistique Canada.*

## Movements

Although domestic intra-provincial transport remains by far the most important movement for owner operators, survey data point to certain trends. Revenues earned by owner operators changed substantially by type of movement between 1998 and 1997.

An analysis of revenues by type of movement shows that the intra-provincial market continues to be the predominant market for owner operators. In 1999, owner operators limited to only intra-provincial movements accounted for 49% (18,228) of all owner operators, generating \$2.8 billion of total estimated revenues. Owner operators with extra-provincial activities reported total revenues of \$3.1 billion, where 28% of this revenue (\$854 million) was generated from intra-provincial movements. Hence, owner operators obtained most of their operating revenues from intra-provincial movements (\$3.7 billion or 63%), followed by international movements (\$1.4 billion or 23%) and inter-provincial

## Movements

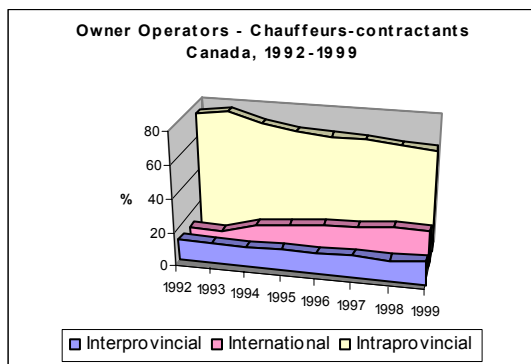
Bien que le transport intraprovincial intérieur demeure de loin les plus importants mouvements pour les chauffeurs contractants, les données de l'enquête font ressortir certaines tendances. Les recettes réalisées par les chauffeurs contractants ont changé de façon marquée selon le type de mouvements entre 1998 et 1997.

Une analyse des recettes selon le type de mouvements démontre que le marché intraprovincial demeure prédominant pour les chauffeurs contractants. En 1999, les chauffeurs contractants se limitant à des mouvements intraprovinciaux représentaient 49 % (18 228) de tous les chauffeurs contractants et ils ont produit des recettes estimatives totales de 2,8 milliards de dollars. Les chauffeurs contractants ayant des activités extraprovinciales ont déclaré des recettes totales de 3,1 milliards de dollars, dont 28 % (854 millions de dollars) provenaient des mouvements intraprovinciaux. Ainsi, les chauffeurs contractants ont tiré la plus grande partie de leurs recettes d'exploitation des mouvements intraprovinciaux (3,7 milliards de dollars

movements (\$846 million or 14%). The owner operators participate to a larger extent in the trucking international markets. For example, small for-hire carriers' revenues (of the same size group) only generated \$204 million or 15% of total operating revenues from international movements in 1999.

The opening up of international markets has been highly beneficial for owner operators. The opening up of North American markets and free trade have also introduced a new reality for owner operators, primarily with respect to transport of general freight. This new reality is illustrated in Figure 6, which shows movements for all for-hire carriers for the same period. These data reveal a trend towards a rapid growth in international movements at the expense of intra-provincial and inter-provincial transport.

**Figure 6: Shares of Revenue by Type of Movement, 1992 – 1999**



Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators and Quarterly For-hire Motor Carriers of Freight Survey, Statistics Canada.*

### Equipment and Distance

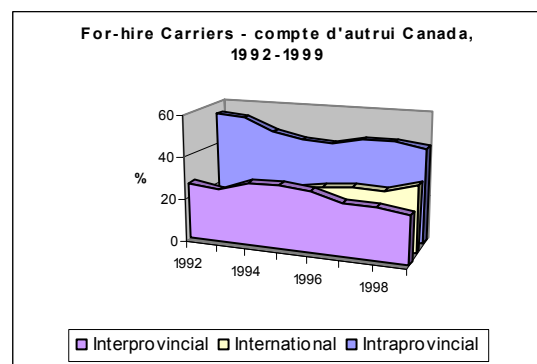
The 37,196 owner operators operated 86,508 pieces of equipment in 1999, down from the 99,405 reported in 1998. Ontario contributed greatly to the decrease in the total number of equipment operated in 1999. Owner operators in Ontario only operated 23,294 pieces of equipment in 1999 as compared to 37,220 pieces in 1998. The average number of equipment operated nationally was 2 pieces per owner operator, which is consistent with the previous year. Road tractors and semi-trailers accounted for 81% of the equipment used by owner operators. Straight trucks and other types of equipment made up the balance of equipment (16,449). (See Figure 7)

Owner operators travelled an average of 47,000 kilometres annually per straight truck in 1999, up 4% from 1998. The average annual distance varies significantly with the type of businesses the owner operators serve ranging from 30,000 kilometres per straight truck for transportation of household goods to 57,000 kilo-

ou 63 %), suivis des mouvements internationaux (1,4 milliard de dollars ou 23 %) et des mouvements inter-provinciaux (846 millions de dollars ou 14 %). Les chauffeurs contractants participent dans une plus large mesure aux marchés internationaux du camionnage. Par exemple, les petits transporteurs pour compte d'autrui (groupe de même taille) n'ont tiré que 204 millions de dollars ou 15 % de leurs recettes d'exploitation totales des mouvements internationaux en 1999.

L'ouverture des marchés internationaux a été très avantageuse pour les chauffeurs contractants. L'ouverture des marchés nord-américains et le libre-échange ont également créé une nouvelle réalité pour les chauffeurs contractants, surtout en ce qui a trait au transport des marchandises générales. Cette nouvelle réalité est illustrée à la figure 6, qui montre les mouvements pour l'ensemble des transporteurs pour compte d'autrui au cours de la même période. Ces données révèlent une tendance vers une croissance rapide des mouvements internationaux au détriment du transport intraprovincial et interprovincial.

**Figure 6 : Parts des recettes selon le type de mouvements, 1992 - 1999**



Source: *Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, Statistique Canada.*

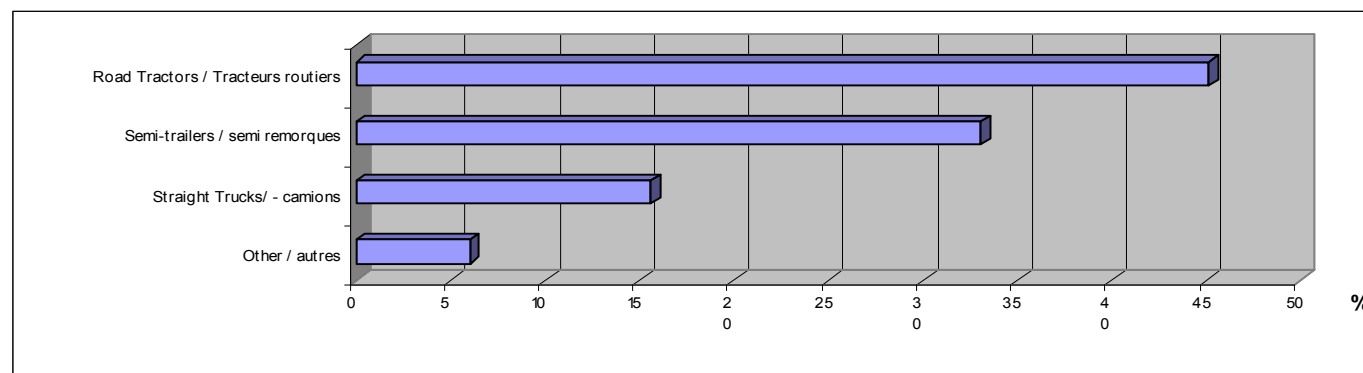
### Équipement et distance

Les 37 196 chauffeurs contractants ont exploité 86 508 véhicules motorisés en 1999, comparativement à 99 405 en 1998. L'Ontario a contribué pour beaucoup à la décroissance du nombre total de véhicules exploités en 1999. Les chauffeurs contractants en Ontario ont seulement exploité 23 294 véhicules motorisés en 1999, par rapport à 37 220 en 1998. Le nombre moyen de véhicules motorisés exploités à l'échelle nationale était de deux par chauffeur contractant, conformément à l'année précédente. Les tracteurs routiers et les semi-remorques représentaient 81 % des véhicules utilisés par les chauffeurs contractants. Les camions porteurs et les autres types de véhicules ont formé le reste de l'équipement (16 449). (Voir la figure 7)

Les chauffeurs contractants ont parcouru une distance moyenne de 47 000 kilomètres par camion porteur en 1999, soit 4 % de plus qu'en 1998. La distance annuelle moyenne varie considérablement selon le type d'entreprises que les chauffeurs contractants desservent, soit entre 30 000 kilomètres par camion porteur

metres per straight truck for transportation of forest products. Moreover, the average distance travelled varies considerably across regions ranging from 30,000 kilometres per straight truck in the Territories to 57,000 kilometres per straight truck in Ontario. Owner operators' road tractors travelled an average of 125,000 kilometres annually in 1999, down substantially (15%) from 1998. The average distance travelled by road tractors ranges from 97,000 kilometres per road tractor for transporting household goods or forest products to 143,000 kilometres per road tractor for transportation of general freight. Owner operators in the Territories travelled an average distance of 89,000 kilometres per road tractor while owner operators in the Prairies averaged 149,000 kilometres per road tractor.

**Figure 7: Proportion of Equipment Operated by Type, 1999**



Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators*, Statistics Canada.

## Fuel

In 1999, owner operators consumed a total of 3.0 billion litres of fuel, down 1% from the preceding year. Owner operators, on average, consumed approximately 79,000 litres of fuel (per owner operator). The Prairies had the highest average fuel consumption per owner operator for a region. The average per-liter cost of fuel (taxes excluded) was 53 cents, a 13% increase from 1998. Among the provinces, the per-liter cost of fuel varied from 39 cents in Yukon to 58 cents in Newfoundland and Labrador. Owner operators in Ontario and Quebec reported average fuel costs of 51 and 55 cents respectively. Owner operators experienced substantially higher fuel costs during the remaining six months of the year. By the close of 1999, both national diesel fuel prices (excluding taxes and transportation) as well as the average monthly retail price for diesel fuel in larger cities such as Toronto, Montreal, Calgary, Vancouver and Ottawa reached or surpassed levels recorded during the mid-1990s. (See Figure 8)

pour le transport d'articles ménagers et 57 000 kilomètres par camion porteur pour le transport de produits forestiers. En outre, la distance moyenne parcourue varie de beaucoup entre les régions, soit entre 30 000 kilomètres par camion porteur dans les territoires et 57 000 kilomètres par camion porteur en Ontario. Les tracteurs routiers des chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 125 000 kilomètres en 1999, ce qui représente une baisse importante (de 15 %) par rapport à 1998. La distance moyenne parcourue par tracteur routier varie entre 97 000 kilomètres pour le transport d'articles ménagers ou de produits forestiers et 143 000 kilomètres pour le transport de marchandises générales. Les chauffeurs contractants des territoires ont parcouru une distance moyenne de 89 000 kilomètres par tracteur routier, tandis que ceux des Prairies ont parcouru en moyenne 149 000 kilomètres par tracteur routier.

**Figure 7 : Proportion des véhicules exploités selon le type, 1999**

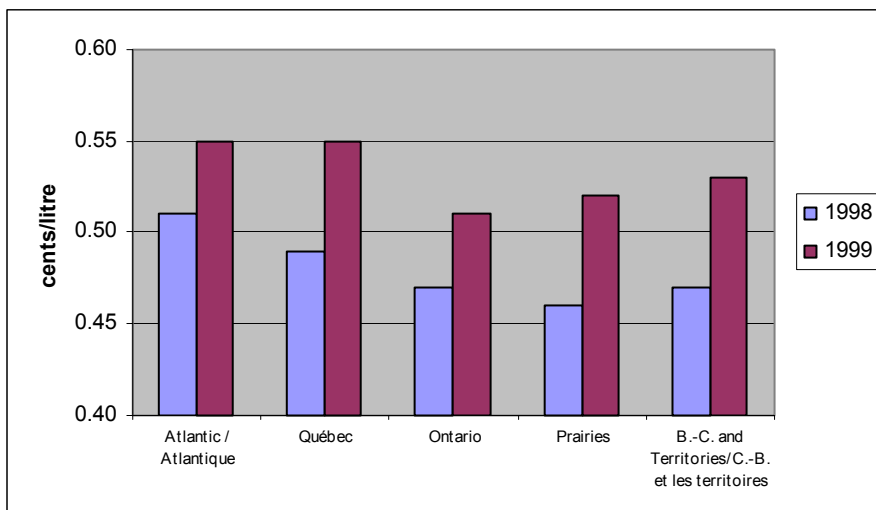
Source: *Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants*, Statistique Canada.

## Carburant

En 1999, les chauffeurs contractants ont consommé au total 3,0 milliards de litres de carburant, soit 1 % de moins que l'année précédente. La consommation moyenne s'est élevée à environ 79 000 litres de carburant par chauffeur contractant. Les Prairies ont eu la plus forte consommation moyenne de carburant par chauffeur contractant pour une région. Le coût moyen du litre de carburant (sans les taxes) était de 53 cents, soit 13 % de plus qu'en 1998. Sur le plan provincial, le coût du litre de carburant variait entre 39 cents au Yukon et 58 cents à Terre-Neuve-et-Labrador. Les chauffeurs contractants de l'Ontario et du Québec ont déclaré des coûts moyens de 51 et de 55 cents, respectivement, pour le carburant. Les chauffeurs contractants ont dû faire face à une hausse considérable des coûts du carburant au cours des six derniers mois de l'année. À la fin de 1999, les prix nationaux du carburant diesel (sans les taxes et le transport) ainsi que le prix de détail mensuel moyen du carburant diesel dans les grandes villes comme Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver et Ottawa ont atteint ou dépassé les niveaux observés au milieu des années 90. (Voir la figure 8)

**Figure 8: Average cost of Fuel by Region, Canada 1998-1999**

**Figure 8 : Coût moyen du carburant selon la région, Canada 1998-1999**



Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.*

Source: *Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, Statistique Canada.*

**Table 1: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics, by Type of Activity, Owner Operators**  
**Tableau 1 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : 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	37,196	12,191	584	2,103	10,930	4,533	6,855
<b>Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation</b>	<b>\$ '000</b>	<b>5,896,757</b>	<b>1,700,356</b>	<b>106,356</b>	<b>433,493</b>	<b>1,459,446</b>	<b>821,958</b>	<b>1,375,148</b>
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	5,802,070	1,694,286	106,117	427,878	1,452,105	821,329	1,300,356
Other Revenues - Autres recettes	"	94,686	6,070	239	5,615	7,340	629	74,792
<b>Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>5,074,337</b>	<b>1,520,028</b>	<b>96,410</b>	<b>401,511</b>	<b>1,262,755</b>	<b>724,911</b>	<b>1,068,722</b>
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	1,117,913	348,533	28,020	116,394	238,383	160,491	226,091
Benefits - Avantages sociaux	"	20,957	5,734	493	2,301	3,747	3,524	5,158
Fuel - Carburant	"	1,188,111	366,856	16,000	84,230	346,160	161,318	213,547
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	0	0	0	0	0	0	0
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	274,178	89,359	4,080	22,506	45,423	41,399	71,411
Maintenance - Frais d'entretien	"	436,904	113,180	5,447	28,449	106,499	89,823	93,506
Depreciation - Amortissement	"	671,622	182,478	10,440	57,684	180,747	103,780	136,492
Insurance - Frais d'assurances	"	196,305	56,533	2,046	10,628	45,864	33,325	47,908
Rent - Location	"	165,432	55,386	2,087	12,777	26,873	24,317	43,991
Other Expenses - Autres dépenses	"	1,002,916	301,968	27,795	66,542	269,060	106,933	230,618
<b>Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps (2)</b>	<b>No.-Nbre</b>	<b>60,488</b>	<b>20,724</b>	<b>1,749</b>	<b>4,356</b>	<b>15,111</b>	<b>7,970</b>	<b>10,578</b>
<b>OWNER OPERATORS - CHAUFFEURS CONTRACTANTS</b>								
<b>Equipment Operated - Total - Matériel productif en service</b>	<b>"</b>	<b>89,495</b>	<b>27,535</b>	<b>1,370</b>	<b>4,506</b>	<b>23,711</b>	<b>13,555</b>	<b>18,817</b>
Straight trucks - Camions	"	13,998	3,364	727	1,629	6,841	491	945
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	653,073	152,399	21,946	74,189	331,797	27,873	44,868
Average distance - Distance moyenne	"	47	45	30	46	49	57	47
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	40,435	13,891	330	1,848	8,848	6,735	8,782
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	5,052,910	1,990,513	32,155	245,076	900,909	656,576	1,227,681
Average distance - Distance moyenne	"	125	143	97	133	102	97	140
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	29,624	6,804	287	949	7,277	5,994	8,313
Other - Autres	"	5,437	3,476	25	79	744	335	777
<b>Total distance - Distance totale</b>	<b>' 000 km</b>	<b>5,705,983</b>	<b>2,142,912</b>	<b>54,102</b>	<b>319,265</b>	<b>1,232,706</b>	<b>684,449</b>	<b>1,272,549</b>
<b>Fuel consumed - Total - Carburant consommé</b>	<b>' 000 L</b>	<b>2,945,935</b>	<b>1,040,283</b>	<b>27,433</b>	<b>210,900</b>	<b>602,038</b>	<b>338,052</b>	<b>727,230</b>

(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, 1999: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Owner Operators****Tableau 2 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

No.		Canada	New-	Prince	Nova	
			foundland	Edward Island	Scotia	
			Terre-	Île-du-Prince -	Nouvelle-	
			Neuve	Édouard	Écosse	
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No	37,196	336	153	742
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>\$' 000</b>	<b>5,896,757</b>	<b>57,285</b>	<b>34,442</b>	<b>136,509</b>
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	5,802,070	55,436	33,746	134,316
4	Other Revenues - Autres recettes	"	94,686	1,848	696	2,192
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>5,074,337</b>	<b>54,501</b>	<b>31,136</b>	<b>120,858</b>
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	1,117,913	14,071	9,333	31,710
7	Benefits- Avantages sociaux	"	20,957	301	23	519
8	Fuel - Carburant	"	1,188,111	13,007	6,958	29,607
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	0	0	0	0
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	274,178	3,648	1,580	6,406
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	436,904	4,262	2,451	9,639
12	Depreciation - Amortissement	"	671,622	6,171	3,911	14,364
13	Insurance - Frais d'assurances	"	196,305	2,218	993	3,801
14	Rent - Location	"	165,432	1,551	590	5,036
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	1,002,916	9,273	5,297	19,777
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>No</b>	<b>60,488</b>	<b>838</b>	<b>393</b>	<b>1,540</b>
				New Brunswick	Québec	Ontario
				Nouveau- Brunswick		
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No		1,650	7,041	12,001
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>\$' 000</b>		<b>273,088</b>	<b>1,204,868</b>	<b>1,685,861</b>
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"		272,610	1,200,749	1,607,207
4	Other Revenues - Autres recettes	"		478	4,119	78,655
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>		<b>236,152</b>	<b>1,099,244</b>	<b>1,389,820</b>
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"		50,149	257,170	283,972
7	Benefits- Avantages sociaux	"		1,323	6,051	5,490
8	Fuel - Carburant	"		65,927	224,518	409,787
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"		0	0	0
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"		9,457	73,760	75,530
11	Maintenance - Frais d'entretien	"		24,659	93,577	97,675
12	Depreciation - Amortissement	"		32,544	143,098	171,013
13	Insurance - Frais d'assurances	"		8,547	39,019	45,926
14	Rent - Location	"		4,124	36,205	28,587
15	Other Expenses - Autres dépenses	"		39,423	225,847	271,840
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>No</b>		<b>2,826</b>	<b>12,203</b>	<b>17,739</b>

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

**Table 2: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Owner Operators - end****Tableau 2 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants - fin**

		Manitoba	Saskatche- wan	Alberta	
No.					
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No	2,141	1,823	6,048
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>\$' 000</b>	<b>314,269</b>	<b>303,756</b>	<b>1,067,531</b>
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	313,681	303,200	1,066,560
4	Other Revenues - Autres recettes	"	588	556	971
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>274,659</b>	<b>272,994</b>	<b>859,262</b>
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	47,653	64,288	171,543
7	Benefits- Avantages sociaux	"	463	1,055	3,160
8	Fuel - Carburant	"	87,707	63,669	170,592
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	0	0	0
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	14,192	12,910	46,008
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	23,259	25,669	74,966
12	Depreciation - Amortissement	"	34,865	41,763	136,379
13	Insurance - Frais d'assurances	"	11,523	7,359	38,434
14	Rent - Location	"	9,660	7,516	41,437
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	45,336	48,764	176,743
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>No</b>	<b>3,414</b>	<b>3,281</b>	<b>9,970</b>
			British Columbia	Territories	
			Colombie- Britan- nique	Territoires	
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No	5,205	57	
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>\$' 000</b>	<b>810,196</b>	<b>8,952</b>	
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	805,622	8,943	
4	Other Revenues - Autres recettes	"	4,574	9	
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>727,713</b>	<b>7,998</b>	
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	186,601	1,422	
7	Benefits- Avantages sociaux	"	2,555	17	
8	Fuel - Carburant	"	114,746	1,593	
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	0	0	
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	30,233	452	
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	79,889	858	
12	Depreciation - Amortissement	"	86,553	960	
13	Insurance - Frais d'assurances	"	38,154	333	
14	Rent - Location	"	30,325	401	
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	158,657	1,960	
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>No</b>	<b>8,178</b>	<b>106</b>	

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

**Table 3: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics by type of movement, Canada, Owner Operators**  
**Tableau 3 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, chauffeurs contractants**

		Intra-provincial Carriers		Extra-provincial Carriers - Transporteurs extra-provinciaux				
		Transporteurs Intra-provinciaux	Total(1)	International			Out of Canada	
				Intra Provincial	Inter Provincial	Sub Total(1)		Into Canada
						Sous Total(1)	à destination du Canada	en provenance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	18,228	18,968					
<b>Operating Revenues - Recettes d'exploitation</b>	<b>\$ ' 000</b>	<b>2,832,608</b>	<b>3,065,034</b>	<b>854,319</b>	<b>846,280</b>	<b>1,364,435</b>	<b>660,291</b>	<b>704,144</b>
<b>Operating Expenses - Total(1) Dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>2,480,648</b>	<b>2,594,321</b>	<b>721,440</b>	<b>700,705</b>	<b>1,172,176</b>	<b>569,692</b>	<b>602,484</b>
Transportation Expenses - Frais de transport	"	1,676,852	1,740,868	474,800	479,404	786,664	379,939	406,725
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	231,374	205,531	57,266	59,894	88,371	43,415	44,956
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	572,422	647,922	189,375	161,407	297,140	146,338	150,802
<b>Number of employees - Total(2) - Nombre d'employés</b>	<b>No - Nbre</b>	<b>29,679</b>	<b>30,809</b>	...	...	...	...	...
<b>Salaries and wages - Total - Traitements et salaires</b>	<b>\$ ' 000</b>	<b>624,792</b>	<b>493,120</b>	...	...	...	...	...
<b>Equipment operated - Total - Matériel productif en service</b>	<b>No - Nbre</b>	<b>43,518</b>	<b>45,976</b>	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	11,667	2,331	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	17,180	23,256	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	12,824	16,800	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	1,847	3,590	...	...	...	...	...

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.



**Table 4: Motor Carriers of Freight, 1999: Number of Employees by Type and by Province or Territory of Domicile, Owner Operators****Tableau 4 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : 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	37,196	336	153	742	1,650	7,041	12,001
<b>Employees - Employés:</b>							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	51,573	680	313	1,275	2,366	10,375	15,473
Part Time - Temps partiel	8,986	170	48	262	452	2,151	2,108
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	8,915	157	80	265	460	1,828	2,266
Part Time - Temps partiel	13,322	186	25	227	504	1,793	5,402
<b>Total</b>							
<b>Full Time - Plein temps</b>	<b>60,488</b>	<b>838</b>	<b>393</b>	<b>1,540</b>	<b>2,826</b>	<b>12,203</b>	<b>17,739</b>
<b>Part Time - Temps partiel</b>	<b>22,307</b>	<b>356</b>	<b>73</b>	<b>489</b>	<b>956</b>	<b>3,944</b>	<b>7,511</b>

	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Territories Territoires
	Number - Nombre				
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	2,141	1,823	6,048	5,205	57
<b>Employees - Employés:</b>					
Drivers - Chauffeurs					
Full Time - Plein temps	2,875	2,734	8,461	6,933	87
Part Time - Temps partiel	604	636	1,521	1,018	17
Other Employees - Autres employés					
Full Time - Plein temps	539	547	1,509	1,245	19
Part Time - Temps partiel	501	522	2,164	1,957	40
<b>Total</b>					
<b>Full Time - Plein temps</b>	<b>3,414</b>	<b>3,281</b>	<b>9,970</b>	<b>8,178</b>	<b>106</b>
<b>Part Time - Temps partiel</b>	<b>1,105</b>	<b>1,158</b>	<b>3,685</b>	<b>2,975</b>	<b>57</b>

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

**Table 5: Motor Carriers of Freight, 1999: Equipment Operated by Province or Territory of Domicile, Owner Operators****Tableau 5 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Straight-Trucks	Road Tractors	Semi-Trailers	Other Equipment	Total
	Camions	Tracteurs-routiers	Semi-remorques	Autre matériel	
	Number- Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve	255	508	406	51	1,219
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	114	225	185	12	536
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	485	841	581	81	1,988
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	568	1,908	1,403	125	4,003
Québec	3,647	7,566	5,218	199	16,630
Ontario	3,054	12,187	7,761	292	23,294
Manitoba	260	2,526	1,609	71	4,466
Saskatchewan	644	2,337	1,757	141	4,879
Alberta	2,438	6,218	6,119	335	15,110
British Columbia - Colombie-Britannique	2,516	6,032	4,506	1,124	14,177
Territories - Territoires	19	88	80	19	205
<b>CANADA</b>	<b>13,998</b>	<b>40,435</b>	<b>29,624</b>	<b>2,450</b>	<b>86,508</b>

**Table 6: Motor Carriers of Freight, 1999: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**  
**Tableau 6 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : 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 Exploités par les chauffeurs contractants	Operated by Owner Operators Exploités par les chauffeurs contractants
	('000 km) - (en milliers de km)		
Newfoundland - Terre-Neuve	64,468	7,821	56,647
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	32,395	3,230	29,165
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	149,335	23,053	126,282
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	324,117	25,368	298,749
Québec	1,143,123	149,901	993,222
Ontario	1,592,570	173,875	1,418,695
Manitoba	388,125	16,211	371,914
Saskatchewan	383,660	31,523	352,138
Alberta	1,000,391	109,626	890,765
British Columbia - Colombie-Britannique	621,843	112,053	509,790
Territories - Territoires	5,954	412	5,543
<b>CANADA</b>	<b>5,705,983</b>	<b>653,073</b>	<b>5,052,910</b>

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

**Table 7: Motor Carriers of Freight, 1999: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Owner Operators****Tableau 7 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average cost per litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No. -Nbre	000 Litre	000 \$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	336	33,705	19,616	0.58
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	153	16,675	9,026	0.54
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	742	65,488	34,835	0.53
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,650	153,084	81,438	0.53
Québec	7,041	541,164	296,716	0.55
Ontario	12,001	895,704	458,830	0.51
Manitoba	2,141	192,014	96,298	0.50
Saskatchewan	1,823	177,694	94,263	0.53
Alberta	6,048	553,407	295,757	0.53
British Columbia - Colombie-Britannique	5,205	313,368	167,098	0.53
Territories - Territoires	57	3,633	1,599	0.44
<b>CANADA</b>	<b>37,196</b>	<b>2,945,935</b>	<b>1,555,477</b>	<b>0.53</b>

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

## SECTION 2

### Survey Methodology and Data Quality

#### 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.

This information will provide the user with a better understanding of the strengths and limitations of the data, and how they can be effectively used and analysed. The information may be of particular importance when making comparisons with data from other surveys or sources of information, and in drawing conclusions regarding changes over time, differences between geographic areas and differences among sub-groups of the target population.

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

## SECTION 2

### Méthodologie d'enquête et qualité des données

#### Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC). Il fournit 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.

Cette information permettra aux utilisateurs d'avoir une meilleure compréhension des forces et limites des données ainsi que de la façon dont ces données peuvent être utilisées efficacement. Cette information pourrait être particulièrement importante lors de comparaisons de données provenant d'autres enquêtes ou d'autres sources d'information, ainsi que pour tirer des conclusions concernant des changements dans le temps, des différences entre secteurs géographiques et des différences entre sous-groupes de la population cible.

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires peuvent s'adresser à la Division des transports de Statistique Canada (téléphone : 613 951-2486 ; télécopieur : 613 951-0579).

Plusieurs termes employés dans ce chapitre sont définis ci-dessous :

**Population cible :** ensemble des unités (transporteurs) pour lesquelles des renseignements sont requis.

**Population observée :** ensemble des unités (transporteurs) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible en raison de la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

**Base de sondage :** Liste des unités dans la population observée (transporteurs) contenant les renseignements de classification (p. ex., la classification industrielle, géographique et selon la taille) des unités à enquêter.

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

**Poids d'échantillonnage :** Facteur d'inflation attribué à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à

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.

## Part 2

### 2. Data Sources and 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) with annual operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million, as well as all Canadian-domiciled owner operators with annual operating revenues of \$30 thousand and more. Courier and messenger services are not covered by this survey, nor are the private carriers

##### Survey Population

The 1999 survey population consists of all companies on Statistics Canada's Business Register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as trucking companies with annual gross business income greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million, or with annual gross business income of \$1M and more if these companies are known as owner operators. In addition, the survey population includes some companies from an administrative file of 1999 tax filers, classified as trucking companies with annual operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million that are not yet found on the Business Register.

#### C. Sample Design

The number of trucking companies on the survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the population. The survey uses a

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

## Section 2

### 2. Sources de données et 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 domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre 30 000 \$ et 1 million \$ ainsi que tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont supérieures ou égales à 30 000 \$. Les messageries sont exclues ainsi que les transporteurs privés.

##### Population observée

En 1998, la population observée comprenait toutes les compagnies apparaissant sur le Registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC), étant classées comme compagnie de camionnage ayant des recettes annuelles d'exploitation se situant entre 30 000 \$ et 1 million \$, ou ayant des recettes annuelles d'exploitation supérieures ou égales à 1 million \$ si ces compagnies sont connues comme étant des chauffeurs contractants. De plus, la population observée inclut des compagnies de camionnage n'apparaissant pas encore sur le Registre des entreprises de Statistique Canada mais se trouvant sur le fichier administratif de déclarants fiscaux avec des revenus déclarés se situant entre 30 000 \$ et 1 million \$ pour l'année de référence.

#### C. Plan d'échantillonnage

Un échantillon a été prélevé à partir de la base de sondage afin de représenter la population. Chaque composante du secteur d'activité ainsi que chaque province

two-phase sample design, where a large first-phase sample is selected and the second-phase sample is drawn as a sub-sample from these companies. The design of each phase of sampling is described below.

#### First-Phase

The first-phase sample is drawn independently for incorporated and unincorporated companies. The list of unincorporated companies on the Business Register is classified using province/territory of domicile, North American Industrial Classification System (NAICS) code, and size (measured by annual gross business income). Companies with the same classification form a stratum within which a first-phase sample is selected. The complete list of incorporated companies on the survey frame is included in the first-phase sample.

The overall size of the sample and its allocation among strata are determined to satisfy precision requirements for provincial estimates of Total Revenue under given cost constraints. The coefficient of variation is used as the measure of precision.

#### Second-Phase

The second-phase sample is a subsample of the first-phase sample. The companies included in the first-phase sample are again classified using province/territory of domicile, NAICS code, and size. Companies with the same classification form a stratum within which a second-phase sample is selected.

The sample size and the estimated population size by province or territory of domicile are given in Table 1.

### D. Data Collection and Processing

During the collection period, financial data is obtained for all units in the first-phase sample from an administrative file of tax filers. The companies included in the second-phase sample are contacted via telephone interview in order to collect operational data.

The survey data are checked for errors and inconsistencies. Problems or missing data are replaced with consistent values (are imputed) using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System. The system imputes data using imputation rules that select representative data from another carrier. The data are then verified by subject matter specialists.

et territoire étaient représentés dans l'échantillon. L'enquête utilise un plan d'échantillonnage double, où un vaste échantillon de compagnies est tiré à la première phase et un sous-échantillon de ces compagnies est sélectionné à la deuxième phase. La méthode d'échantillonnage utilisée à chacune des phases est décrite ci-dessous.

#### Première phase

L'échantillon de première phase est tiré de façon indépendante pour les compagnies constituées en société et les compagnies non constituées en société. Les compagnies non constituées en société sont d'abord classifiées selon leur province/territoire de domicile, leur genre d'activité (selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord – SCIAN) et leur taille (selon leur revenu annuel brut). Les compagnies ayant la même classification forment une strate de laquelle l'échantillon de première phase est tiré. Quant aux compagnies constituées en société, l'échantillon de première phase est formé de l'ensemble des compagnies constituées en société qui se trouvent sur la base de sondage.

La taille de l'échantillon et sa répartition entre les strates sont déterminées pour satisfaire les exigences de précision pour les estimations provinciales du revenu total en tenant compte de certaines contraintes. Le coefficient de variation est la mesure de précision utilisée.

#### Deuxième phase

L'échantillon de deuxième phase est un sous-échantillon de l'échantillon de première phase. Les compagnies incluses dans l'échantillon de première phase sont de nouveau classifiées selon leur province/territoire de domicile, leur genre d'activité (selon le SCIAN) et leur taille. Les compagnies ayant la même classification forment une strate de laquelle l'échantillon de deuxième phase est tiré.

Le Tableau 1 indique la taille de l'échantillon et la taille estimative de la population selon les provinces ou les territoires de domicile.

### D. Collecte et traitement des données

Les données financières sont obtenues, pour toutes les unités de l'échantillon de première phase, à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux. Les données d'exploitation sont recueillies, auprès des compagnies sélectionnées dans l'échantillon de deuxième phase, au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur.

Les données sont alors saisies et le système vérifie qu'il n'y a pas d'erreurs ou d'incohérences. Les données erronées ou manquantes sont remplacées (imputées) par des données cohérentes par le Système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada. L'imputation se fait à partir de différentes règles qui visent à sélectionner des données représentatives provenant d'un autre transporteur. Les données sont ensuite vérifiées par des spécialistes.

## E. Estimation

Since only a sample of carriers was contacted for the AMCF survey, the individual values are weighted to represent the whole industry within the scope of the survey. The value of each carrier is multiplied by the weight for that carrier, and then the weighted data from all sampled carriers belonging to a given estimation domain (e.g. Ontario) are summed to obtain the estimate.

## F. Reference Period

The reference period for collection purposes is the firm's own 12-month accounting period whose year-end occurred on any date from April 1, 1999 to March 31, 2000, inclusive.

## 3. Data Quality

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors: sampling and non-sampling errors. Sampling error occurs when a sample survey is carried out. 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.

## E. Estimation

Comme on ne communique qu'avec un échantillon de transporteurs pour l'enquête CACC, les données individuelles sont pondérées de façon à représenter l'ensemble du secteur visé par l'enquête. La valeur de chaque transporteur dans l'échantillon est multipliée par le poids du transporteur en question, et ensuite, les données pondérées de tous les transporteurs échantillonnés appartenant à un domaine d'estimation (p. ex., Ontario) sont additionnées pour obtenir les estimations.

## F. Période de référence

La période de référence utilisée pour les besoins de la collecte auprès d'une compagnie est la période comptable propre à la compagnie. Cette période est d'une durée de 12 mois et doit se terminer à n'importe quelle date entre le 1er avril 1999 et le 31 mars 2000 inclusivement.

## 3. Qualité des données

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

### A. Erreur d'échantillonnage

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

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, plus la taille 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. 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.

The effects of some non-sampling errors will cancel out 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 evaluate; 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 North American Industrial Classification Standard (NAICS) 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.

## B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

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

Certaines 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. Par exemple, 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, ce principe ne s'applique pas nécessairement pour les erreurs non dues à l'échantillonnage.

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

### I. Erreurs de couverture

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

### 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

### 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 as 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 poor judgment (e.g. errors in NAICS 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.

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 invalid 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

This section presents some indicators of the data quality of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators as shown in Table 2. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics (number of employees,

stade de la vérification, mais d'autres pourraient simplement passer inaperçues.

### III. Erreurs de non-réponse

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

### IV. Erreurs de traitement

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 du traitement : saisie, codage, transcription, imputation, détection et traitement des valeurs aberrantes, etc.

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

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

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne 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

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. Ceux-ci sont présentés au Tableau 2. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet possible de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation re-

fuel consumed, operating revenues) 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.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that responded to the survey divided by the total number of in-scope units in the sample.

As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV) for some variables are presented in Table 2. CV's for other estimates may be obtained from the Transportation Division upon request. Note that the provided CV estimates do not consider the fact that some of the data were imputed and thus may underestimate the true CV's. The CV and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate.

### Comparability of Data

For the 1999 reference year, changes were made to the derivation of certain financial variables from the administrative tax files. The variables for which historical comparison may be affected are transportation revenues, fuel expenses, Owner-operator expenses and miscellaneous expenses.

Effective for the 1998 reference year, the survey underwent a major redesign. The redesign involved major changes to the frame creation process, the sample design and the estimation strategy. The frame for 1998 was created from Statistics Canada's Business Register. The sample design at the second-phase has been optimized, and the estimation strategy now uses a calibration approach to make use of information that became available after the sample had been drawn (e.g. an updated frame is used in calculating the estimation weights to make use of updates to the Business Register since the sample was drawn). The overall effect of these changes is an improved reliability in the survey estimates. In particular, this improved reliability comes from i) an improved coverage of the target population (which results in an increase in the estimated number of in-scope companies), and ii) an improved precision in the survey estimates (i.e. lower coefficients of variation).

latifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt (le nombre d'employés, le carburant consommé, les recettes d'exploitation). Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion de l'estimation publiée pour une certaine variable d'intérêt (revenus ou dépenses, par exemple) qui est attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'une estimation soit de 25 millions ; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ proviennent de valeurs imputées. Ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

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

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CV) estimés sont présentés pour certaines variables au Tableau 2. Les CV pour d'autres estimations peuvent être obtenus sur demande auprès de la Division des transports. On note que les estimations de CV ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées ; par conséquent, les CV présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles. Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations.

### Comparaison des données dans le temps

Pour l'année de référence 1999, des changements ont été apportés à la façon dont certaines variables financières ont été dérivées à partir des fichiers de données administratives. Les variables pour lesquelles les comparaisons historiques peuvent être touchées sont : les recettes tirées du transport, les dépenses de carburant, les dépenses au titre des chauffeurs contractants et les dépenses diverses.

Une importante restructuration de l'enquête a été effectuée à compter de l'année de référence 1998. Cette restructuration a introduit des changements importants dans le processus de création de la base de sondage, dans le plan d'échantillonnage et dans la stratégie d'estimation. À compter de 1998, la base de sondage est créée à partir du Registre des entreprises de Statistique Canada. Le plan d'échantillonnage pour sélectionner l'échantillon de deuxième phase a été optimisé et la stratégie d'estimation utilise maintenant une approche par calage de façon à incorporer de l'information auxiliaire qui n'était pas disponible lorsque l'échantillon a été tiré (par ex. : au moment de l'estimation, une version plus à jour de la base de sondage est utilisée dans le calcul des poids d'estimation afin de tenir compte des mises à jour ayant eu lieu sur le Registre des entreprises depuis la sélection de l'échantillon). Ces changements résultent en une amélioration de la qualité des estimations de l'enquête. Plus précisément, l'amélioration de la qualité provient de i) une amélioration de la couverture de la population cible (ce qui résulte en une augmenta-

In order to improve the combined coverage of the trucking industry by the AMCF survey and its complement, the Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCF) survey, a group of large companies will be included in the AMCF, effective for 1998. Since the QMCF uses the annual gross business income from the Business Register, which is not identical to the true annual operating revenues, to define the survey population, some companies in the QMCF target population (those with annual gross business income less than \$1 million, and actual annual operating revenues over \$1 million) are not included in the QMCF survey population. Although these companies do not fall into the target population for the AMCF, it was decided to include them in the AMCF survey population to improve the overall industry coverage of the two surveys. The effect of this is the addition of a small number of large companies to the AMCF survey population. Although the number of such companies is small, their large size leads to a noticeable increase in the survey estimates. In order to facilitate historical comparisons, separate domain estimates will be produced for i) companies with actual operating revenue less than \$ 1 million and ii) companies with actual operating revenue greater than or equal to \$ 1 million.

From 1995 to 1997, the survey covered for-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million. Starting with 1998, owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million will also be covered.

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.

tion de l'estimation du nombre de compagnies faisant partie du champ de l'enquête), et ii) une amélioration de la précision des estimations (c'est-à-dire des coefficients de variation plus petits).

De plus, afin d'améliorer la couverture combinée de l'industrie du camionnage par l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC) et son complément, l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM), certaines grosses compagnies seront incluses dans l'enquête CACC à compter de 1998. Étant donné que l'ETTRM utilise le revenu annuel brut disponible sur le Registre des entreprises de Statistique Canada (revenu qui n'est pas nécessairement identique au véritable revenu annuel d'opération) afin de définir la population observée, quelques compagnies dans la population cible de l'ETTRM (celles ayant un revenu annuel brut inférieur à 1 million \$ selon le Registre des entreprises mais ayant un véritable revenu annuel d'opération supérieur à 1 million \$) ne sont pas incluses dans la population observée de l'ETTRM. Même si ces compagnies ne font pas partie de la population cible de l'enquête CACC, il fut décidé de les inclure dans la population observée de l'enquête CACC à compter de 1998 afin d'améliorer la couverture globale de l'industrie du camionnage couverte par les deux enquêtes. En conséquence, un petit nombre de grosses compagnies est ajouté à la population observée de l'enquête CACC. Quoique le nombre de ces compagnies soit petit, leur taille potentiellement grande peut mener à une augmentation notable des estimations des variables de l'enquête. Afin de faciliter les comparaisons dans le temps, des estimations seront produites séparément pour les domaines d'estimation suivants: i) compagnies ayant un véritable revenu d'opération inférieur à 1 million \$ et ii) compagnies ayant un véritable revenu d'opération supérieur ou égal à 1 million \$.

De 1995 à 1997, l'enquête visait les transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants dont les recettes annuelles d'exploitation étaient supérieures ou égales à 30 000 \$ et inférieures à 1 million \$. À compter de 1998, les chauffeurs contractants ayant des recettes annuelles d'exploitation supérieures ou égales à 1 million \$ seront également inclus dans l'enquête.

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, l'enquête visait 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.

**Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-hire Carriers and Owner Operators - 1999**  
**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants - 1999**

**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 le Domicile territoire de domicile**

Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Carriers in Survey	Number of Carriers Selected(Phase 1)	Number of In-Scope Carriers Selected
Province ou territoire de domicile	Nombre estimatif de transporteurs dans la population	Nombre de transporteurs sélectionnés observée	Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête
Newfoundland - Terre-Neuve	509	393	105
Prince Edward Island - Île du Prince-Edouard	224	172	68
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	876	662	165
New Brunswick - Nouveau Brunswick	1,942	917	241
Quebec - Québec	9,057	7,244	816
Ontario	13,369	4,839	709
Manitoba	2,323	826	227
Saskatchewan	2,065	1,019	269
Alberta	7,299	4,184	435
British Columbia - Colombie Britannique	6,014	2,682	396
Yukon	42	48	31
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	26	33	17
<b>Canada</b>	<b>43,746</b>	<b>23,019</b>	<b>3,479</b>

## Annual Motor Carriers of Freight Survey: Owner Operators - 1999

### Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - chauffeurs contractants - 1999

Quality Measures by Province - Mesures de qualité selon la province

Province	Response Rate(%) Taux de réponse (%)	Relative Imputation Rate (%) Taux d'imputation relatif (%)	CV(%)
<b>Newfoundland -Terre-Neuve</b>	83.3		
Total Employment- Emploi		7.8	16.5
Fuel Consumed - Carburant(l)		21.5	18.0
Total Revenues- Total		0.0	7.2
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>	88.2		
Total Employment- Emploi		9.7	9.4
Fuel Consumed - Carburant(l)		26.6	12.8
Total Revenues- Total		1.1	8.1
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>	73.6		
Total Employment - Emploi		27.3	2.5
Fuel Consumed - Carburant(l)		42.0	4.8
Total Revenues- Total		0.0	8.7
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>	72.0		
Total Employment - Emploi		32.6	5.4
Fuel Consumed - carburant(l)		46.2	6.6
Total Revenues - Total		0.0	4.9
<b>Quebec - Québec</b>	81.7		
Total Employment - Emploi		13.5	13.0
Fuel Consumed - Carburant(l)		33.7	13.3
Total Revenues - Total		0.4	11.2
<b>Ontario</b>	65.4		
Total Employment - Emploi		31.2	14.0
Fuel Consumed - Carburant(l)		48.7	15.2
Total Revenues- Total		0.1	10.9
<b>Manitoba</b>	61.4		
Total Employment - Emploi		34.0	8.9
Fuel Consumed -Carburant(l)		45.7	6.9
Total Revenues - Total		0.6	5.2
<b>Saskatchewan</b>	74.0		
Total Employment- Emploi		21.6	9.6
Fuel Consumed - Carburant(l)		36.6	10.3
Total Revenues- Total		0.0	6.2
<b>Alberta</b>	70.9		
Total Employment- Emploi		38.0	10.0
Fuel Consumed - Carburant(l)		46.9	12.3
Total Revenues- Total		0.3	7.0
<b>British Columbia – Colombie-Britannique</b>	66.0		
Total Employment - Emploi		31.6	12.4
Fuel Consumed - Carburant(l)		36.6	14.0
Total Revenues - Total		0.0	9.3
<b>Yukon</b>	56.5		
Total Employment - Emploi		29.3	3.7
Fuel Consumed - Carburant(l)		54.0	2.2
Total Revenues - Total		0.0	3.7
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest</b>	80.0		
Total Employment - Emploi		17.4	0.0
Fuel Consumed - Carburant(l)		16.3	0.0
Total Revenues - Total		0.0	0.0
<b>Canada</b>	72.1		
Total Employment - Emploi		28.0	5.5
Fuel Consumed - Carburant(l)		42.8	6.0
Total Revenues - Total		0.2	4.3

1 All the For-hire carriers in the AMCF sample (whether they had an actual annual operating revenue less than \$1 million or over \$1 million) were used to calculate the response and imputation rates presented in this table.

1 Tous les transporteurs pour compte d'autrui faisant partie de l'échantillon de l'enquête CACC (qu'ils aient un revenu annuel d'opération inférieur ou supérieur à 1 million \$) ont été utilisés dans la production des taux de réponses et d'imputation présentés dans ce tableau.

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 [larocque@statcan.ca](mailto:larocque@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 [larocque@statcan.ca](mailto:larocque@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.