

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 1

Highlights:

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

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1999 was 6,000 for-hire carriers. These account for two-third of the total carriers in the industry.
- Operating revenues for small for-hire carriers totalled \$1.35 billion for the year or \$225,000 on average per carrier. Estimated operating expenses for the group totalled \$1.28 billion or \$214,000 on average per carrier.
- Small for-hire carriers obtained most of their transportation revenues from intra-provincial movements (\$1.0 billion, or 75%), followed by international movements (\$204 million, or 15%) and inter-provincial movements (\$127 million, or 10%).

Vol. 18 N° 1

Faits saillants :

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

- Le nombre d'entreprises dont les recettes sont inférieures à 1 million de dollars en 1999 est estimé à 6 000 pour les transporteurs pour compte d'autrui. Ceci représente les deux tiers des transporteurs de ce secteur.
- Le total des recettes d'exploitation pour les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui s'élevé à 1,35 milliard de dollars pour l'année ou à 225 000 \$ en moyenne par transporteur. Les dépenses d'exploitation approximatives de ce groupe atteignent 1,28 milliard de dollars, soit 214 000 \$ en moyenne par transporteur.
- Les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui ont tiré la plus grande partie de leurs recettes du transport des marchandises des mouvements intraprovinciaux (1 milliard de dollars ou 75 %), suivis des mouvements internationaux (204 millions de dollars ou 15 %) et des mouvements interprovinciaux (127 millions de dollars ou 10 %).

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

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). Combined with the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey of For-hire Carriers data for the top and medium and large carriers, the 1999 data for small for-hire carriers helps to provide a more complete picture of the for-hire trucking industry (Refer to Summary Table 1). The survey also measures the activity of owner operators working for private and for-hire 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.

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

The performance of for-hire trucking companies continued to improve in 1999, fuelled largely by the expanding export driven Canadian economy. The estimated size of the population for the for-hire trucking industry was 9,048 carriers. Total operating revenues for the for-hire trucking industry was \$19.4 billion for the year or \$2.1 million per carrier. Estimated operating expenses for the industry totalled \$18.1 billion or \$2.0 million per carrier. On a per carrier average, the for-hire trucking industry had 14 employees, 2 straight trucks and 7 road tractors. Amongst the entire for-hire trucking industry, 66% of the estimated number of carriers fell into the \$30,000 to \$1 million size class, accounting for only 7% of the total operating revenues with an average annual revenue per carrier of \$225,000. These small for-hire carriers had on average 3 employees, one straight truck and 2 road tractors per carrier. One-third (33%) of the estimated number of companies in the for-hire trucking industry had annual revenues between \$1 million and \$25 million, accounting for 63% of the total operating revenues

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

Introduction

L'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants nous renseigne sur la structure et le rendement du groupe des petits transporteurs de marchandises pour compte d'autrui au Canada (il s'agit de ceux dont les recettes d'exploitation annuelles varient entre 30 000 \$ et 1 million de dollars). Jointes aux données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui pour les principaux transporteurs ainsi que pour les moyens et grands transporteurs, les données de 1999 pour les petits transporteurs routiers aident à brosser un tableau plus complet de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui (voir le tableau sommaire 1). L'enquête évalue également l'activité des chauffeurs contractants qui travaillent pour des transporteurs privés et des transporteurs routiers, de même que pour des transporteurs routiers pour compte d'autrui.

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 **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.

Les résultats financiers des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont continué de s'améliorer en 1999, à la faveur surtout d'une économie canadienne d'exportation en pleine expansion. La taille de la population dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui est estimée à 9 048 transporteurs. Le total des recettes d'exploitation dans cette industrie a atteint 19,4 milliards de dollars pour l'exercice ou 2,1 millions de dollars par transporteur. Le total des dépenses d'exploitation pour l'industrie est estimé à 18,1 milliards de dollars ou 2 millions de dollars par transporteur. L'industrie du camionnage pour compte d'autrui comptait en moyenne 14 employés, deux camions porteurs et sept tracteurs routiers par transporteur. Dans l'ensemble de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, 66 % du nombre estimatif de transporteurs entraient dans la catégorie de taille de 30 000 \$ à 1 million de dollars, ce qui représentait seulement 7 % des recettes d'exploitation totales avec des recettes moyennes de 225 000 \$ par année par transporteur. Ces petits transporteurs routiers comptaient en moyenne trois employés, un camion porteur et

with an average revenue per carrier of \$4.1 million. Although varying considerably in size, the medium and large carriers had on average 26 employees, 3 straight trucks and 13 road tractors per carrier. The remaining 1% or top for-hire carriers had annual revenues greater than \$25 million, accounting for 30% of the total operating revenues with an average revenue per carrier of \$70.4 million. These top carriers had on average 370 employees, 11 straight trucks and 161 road tractors per carrier.

deux tracteurs routiers par transporteur. Le tiers (33 %) du nombre estimatif d'entreprises dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui génèrait des recettes annuelles variant entre 1 million de dollars et 25 millions de dollars, qui représentaient 63 % des recettes d'exploitation totales avec des recettes moyennes par transporteur de 4,1 millions de dollars. Bien que leur taille varie considérablement, les moyens et les grands transporteurs avaient en moyenne 26 employés, trois camions porteurs et treize tracteurs routiers par transporteur. Le 1 % qui reste, soit les principaux transporteurs pour compte d'autrui, avait des recettes annuelles supérieures à 25 millions de dollars, qui représentaient 30 % des recettes totales d'exploitation avec des recettes moyennes par transporteur de 70,4 millions de dollars. Ces principaux transporteurs avaient en moyenne 370 employés, 11 camions porteurs et 161 tracteurs routiers par transporteur.

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.

Section 1 describes results for small for-hire carriers whose operating revenues were between \$30,000 and \$1,000,000 as provided by the survey. Section 2 deals with the methodology of this survey.

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.

La section 1 présente les résultats des petits transporteurs de marchandises pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation variaient entre 30 000 \$ et 1 million de dollars selon l'enquête. La section 2 décrit la méthode employée dans l'enquête.

SECTION 1 – 1999 SURVEY RESULTS FOR SMALL FOR-HIRE CARRIERS

There were an estimated 6,000 small for-hire carriers in 1999. These carriers represented two-thirds of all for-hire carriers. Despite their large number, total operating revenues for small carriers represented only 7% of total operating revenues for the for-hire trucking industry.

Operating revenues and expenses

In 1999, small for-hire carriers reported operating revenues of \$1.35 billion and operating expenses totalling \$1.28 billion. Revenues per carrier were \$225,000 in 1999 while expenses averaged \$214,000. Detailed expenses can be found in table 2.

Principal commodity by type

Small for-hire carriers obtained most of their operating revenues from transport of general freight (\$384 million, or 28%), other specialized freight (\$381 million, or 28%) and dry bulk materials (\$240 million, or 18%). Other types of freight transported were forest products (\$196 million, or 15%), household goods (\$74 million, or 6%) and bulk liquids (\$74 million or 5%). (See Figure 1 and Table 2)

SECTION 1 – RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DE 1999 SUR LES PETITS TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

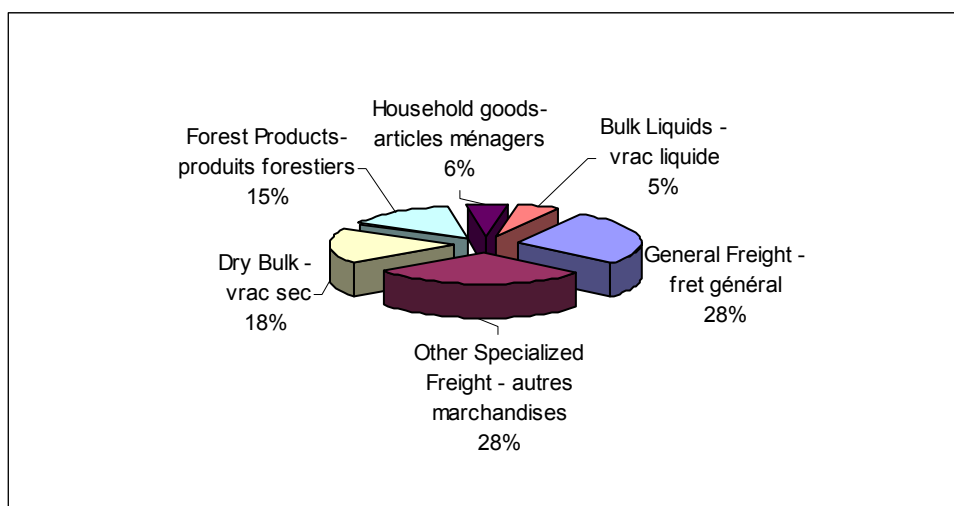
Le nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui en 1999 était estimé à 6 000. Ces transporteurs représentaient les deux tiers de tous les transporteurs pour compte d'autrui. Malgré leur nombre élevé, le total des recettes d'exploitation des petits transporteurs ne représentait que 7 % du total des recettes d'exploitation dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1999, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des recettes d'exploitation de 1,35 milliard de dollars et des dépenses d'exploitation totalisant 1,28 milliard de dollars. Les recettes par transporteur ont atteint 225 000 \$ en 1999, et la moyenne des dépenses était de 214 000 \$. La répartition des dépenses se retrouve au tableau 2.

Principaux types de marchandises

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont tiré la majeure partie de leurs recettes d'exploitation du transport de marchandises générales (384 millions de dollars ou 28 %), d'autres marchandises (381 millions de dollars ou 28 %) et de produits secs en vrac (240 millions de dollars ou 18 %). Les autres types de marchandises transportées étaient les produits forestiers (196 millions de dollars ou 15 %), les articles ménagers (74 millions de dollars ou 6 %) et les liquides en vrac (74 millions de dollars ou 5 %) (voir figure 1 et tableau 2).

Figure 1: Share of Revenues by Type of Activity, 1999**Figure 1 : Part des recettes selon le genre d'activité, 1999**

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

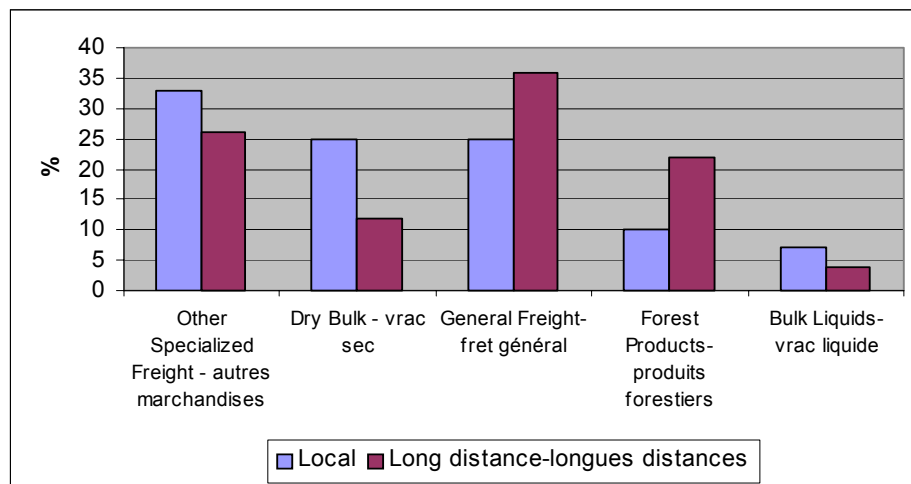
Source : *Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants*, Statistique Canada.

Local and Long Distance

Using the North American Industry Classification System (NAICS) it is possible to analyse the financial data of carriers hauling for local or long distances. More small for-hire companies were involved in local transportation (3,300) than in long-distance (2,500). Total revenue for local carriers was \$683 million, with more than three-quarters generated by carriers moving other specialized freight (\$227 million), general freight (\$172 million) and dry bulk materials (\$168 million). Small for-hire carriers transporting goods longer distances produced revenue of \$591 million. The type of activity was concentrated with general freight (\$212 million) and other specialized freight (\$154 million) accounting for 62% of the total long distance revenue. (See Figure 2 and Table 3)

Transport local et sur longue distance

Avec le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), il est possible d'analyser les données financières des transporteurs faisant des livraisons locales ou parcourant des distances plus longues. Le nombre de petites entreprises de transport pour compte d'autrui qui ont fait du transport local (3 300) dépasse le nombre de ces petites entreprises qui ont fait du transport sur longue distance (2 500). Les recettes totales pour les transporteurs locaux ont été de 683 millions de dollars, dont plus des trois quarts venaient des transporteurs d'autres marchandises (227 millions de dollars), de marchandises générales (172 millions de dollars) et de produits secs en vrac (168 millions de dollars). Les petits transporteurs pour compte d'autrui qui ont transporté des marchandises sur des distances plus longues ont produit pour 591 millions de dollars de recettes. Le type d'activité était concentré dans les marchandises générales (212 millions de dollars) et les autres marchandises (154 millions de dollars), ce qui représentait 62 % des recettes totales du transport sur longue distance (voir figure 2 et tableau 3).

Figure 2: Local and Long Distance Movement Share of Operating Revenue, 1999

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

Movements

In 1999, small carriers limited to only intra-provincial movements accounted for 56% (3,328) of all small carriers, generating \$657 million of total estimated revenues. Carriers with extra-provincial activities reported total revenues of \$691 million, more than half (52%) of this revenue (\$361 million) was generated from intra-provincial movements. Hence, small for-hire carriers obtained most of their operating revenues from intra-provincial movements (\$1.0 billion, or 75%), followed by international movements (\$204 million, or 15%) and inter-provincial movements (\$127 million, or 10%). The medium and large carriers also obtained most of their operating revenues from intra-provincial movements (\$5.8 billion or 49%), followed by international movements (\$3.9 billion or 33%) and inter-provincial movements (\$2.2 billion or 18%). The top carriers, on the other hand, obtained most of their operating revenues from inter-provincial movements (\$2.0 billion or 35%), followed by international movements (\$1.95 billion or 34%) and intra-provincial movements (\$1.8 billion or 31%). (See Figure 3 and Table 5)

Figure 2 : Part des recettes d'exploitation pour le transport local et sur longue distance, 1999

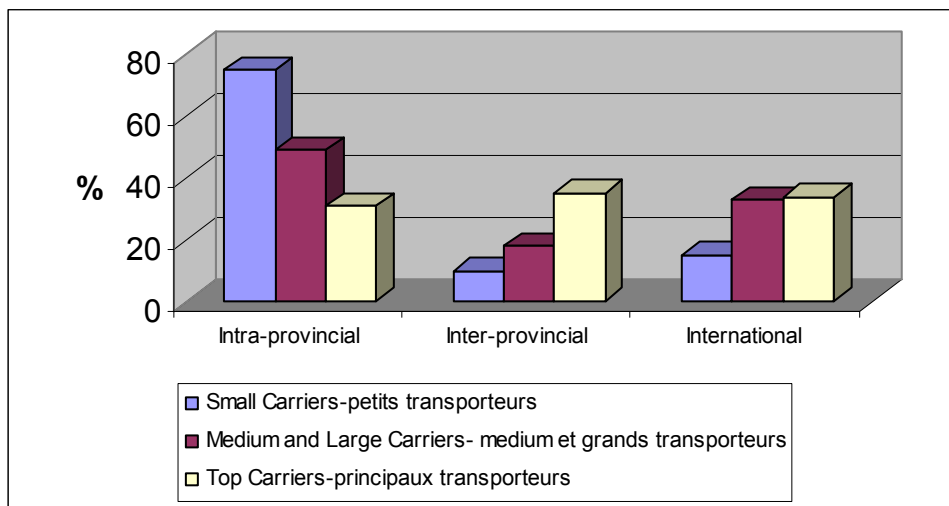
Source : *Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants*, Statistique Canada.

Mouvements

In 1999, les petits transporteurs exerçant uniquement des activités intraprovinciales ont constitué 56 % (3 328) de tous les petits transporteurs, générant 657 millions de recettes totales estimatives. Les transporteurs ayant des activités extraprovinciales ont déclaré des recettes totales de 691 millions de dollars, dont plus de la moitié (52 % ou 361 millions de dollars) venaient des mouvements intraprovinciaux. Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont donc tiré la majeure partie de leurs recettes d'exploitation des activités intraprovinciales (1 milliard de dollars ou 75 %), suivies des déplacements internationaux (204 millions de dollars ou 15 %) et des déplacements interprovinciaux (127 millions de dollars ou 10 %). Les moyens et les gros transporteurs ont également tiré une partie importante de leurs recettes d'exploitation des déplacements intraprovinciaux (5,8 milliards de dollars ou 49 %) suivis des déplacements internationaux (3,9 milliards de dollars ou 33 %) et des déplacements interprovinciaux (2,2 milliards de dollars ou 18 %). Par ailleurs, les principaux transporteurs ont tiré la majeure partie de leurs recettes d'exploitation des déplacements interprovinciaux (2 milliards de dollars ou 35 %), suivis des déplacements internationaux (1,95 milliard de dollars ou 34 %) et des déplacements intraprovinciaux (1,8 milliard de dollars ou 31 %) (voir figure 3 et tableau 5).

Figure 3: Movements by Type and by Carrier Size – All For-hire, 1999

Figure 3 : Mouvements par type de transporteur et par taille de transporteur - Tous les transporteurs pour compte d'autrui, 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.

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

Employment

Small for-hire carriers reported 23,543 employees, of whom three in four (75%) were full-time. Drivers of road tractors and straight trucks accounted for 78% of all full-time employees. The percentage of drivers working full-time varies from a high of 83% in the Atlantic region to a low of 74% in British Columbia. Part-time employment is more common for other types of employees, with 48% working fewer hours. (See Table 6)

Emploi

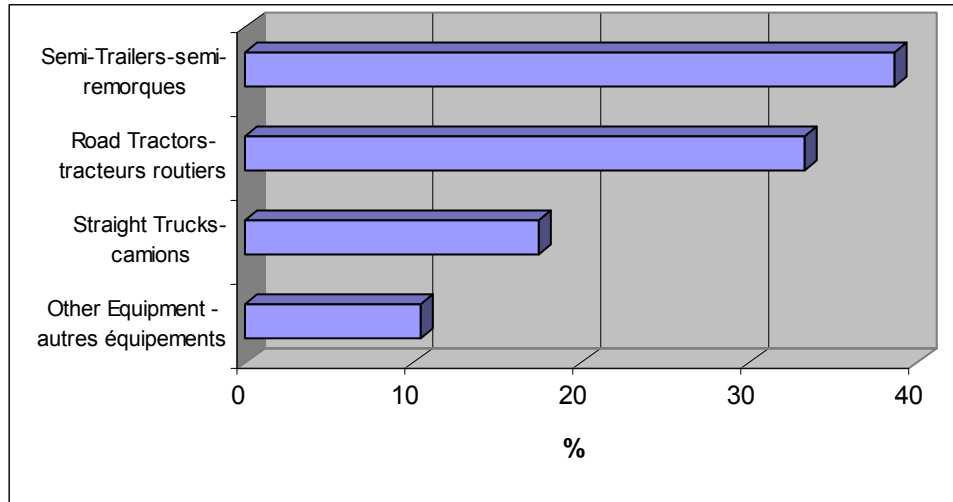
Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des effectifs de 23 543 employés. Près de trois salariés sur quatre (75 %) travaillaient à plein temps. Les conducteurs de tracteurs routiers et de camions porteurs constituaient 78 % des effectifs à plein temps. Le pourcentage des chauffeurs travaillant à plein temps varie d'un maximum de 83 % dans la région de l'Atlantique à un minimum de 74 % en Colombie-Britannique. Le travail à temps partiel est plus fréquent chez les autres types d'employés, 48 % de ces employés travaillant un nombre moindre d'heures (voir le tableau 6).

Equipment

Small for-hire carriers operated an estimated 30,790 units of owned or leased equipment. This fleet can be further broken down by type: 11,910 semi-trailers (39%), 10,267 road tractors (33%), 5,385 straight trucks (17%) and 3,227 other units (11%). (See Figure 4 and Table 7)

Équipement

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité un nombre estimatif de 30 790 unités de services en propriété ou en location. Ce parc consistait en 11 910 semi-remorques (39 %), 10 267 tracteurs routiers (31 %), 5 385 camions porteurs (17 %) et 3 227 autres véhicules (11 %) (voir figure 4 et tableau 7).

Figure 4: Proportion of Equipment (Owned/Leased) by Type, 1999

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

Distance

Small carriers (excluding those power units operated by owner operators) travelled an average of 51,000 kilometres annually with straight trucks in 1999. The average annual distance changes significantly with the type of businesses the carriers serve ranging from 26,000 kilometres per straight truck for carriers of household goods to 78,000 kilometres per straight truck for carriers of other specialized freight. Moreover, the average distance travelled varies considerably across regions ranging from 37,000 kilometres per straight truck in the Prairies to 69,000 kilometres per straight truck in Ontario. Small carriers' road tractors travelled an average of 117,000 kilometres in 1999. The average distance travelled by road tractors ranges from 55,000 kilometres per road tractor for carriers of household goods to 135,000 kilometres per road tractor for carriers of general freight. Small for-hire carriers in the Prairies travelled an average distance of 106,000 kilometres per road tractor while carriers in British Columbia averaged 121,000 kilometres per road tractor. (See Table 8)

Fuel

Small for-hire carriers, on average, consumed about 107,000 litres of fuel (per carrier). Ontario had the highest average fuel consumption per carrier for a region. The average per-litre cost of fuel (taxes excluded) was 55 cents, a 15% increase from 1998. Among the provinces, the fuel cost varied from 49 cents in Alberta, to 60 cents in Newfoundland and Lab-

Figure 4 : Proportion de véhicules (en propriété ou en location) par type, 1999

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

Distance

Les petits transporteurs (sauf les véhicules exploités par des chauffeurs contractants) ont parcouru en moyenne 51 000 kilomètres en camion porteur en 1999. La distance moyenne parcourue pendant l'année varie considérablement selon le type d'entreprise desservie par les transporteurs, soit entre 26 000 kilomètres par camion porteur pour les transporteurs d'articles ménagers à 78 000 kilomètres par camion porteur pour les transporteurs d'autres marchandises. En outre, la distance moyenne parcourue varie de façon marquée entre les régions : elle va de 37 000 kilomètres par camion porteur dans les Prairies à 69 000 kilomètres par camion porteur en Ontario. Les tracteurs routiers des petits transporteurs ont parcouru en moyenne 117 000 kilomètres en 1999. La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers varie entre 55 000 kilomètres par tracteur routier pour les transporteurs d'articles ménagers et 135 000 kilomètres par tracteur routier pour les transporteurs de marchandises générales. Les petits transporteurs pour compte d'autrui dans les Prairies ont parcouru en moyenne 106 000 kilomètres par tracteur routier, et les transporteurs en Colombie-Britannique, en moyenne 121 000 kilomètres par tracteur routier (voir tableau 8).

Carburant

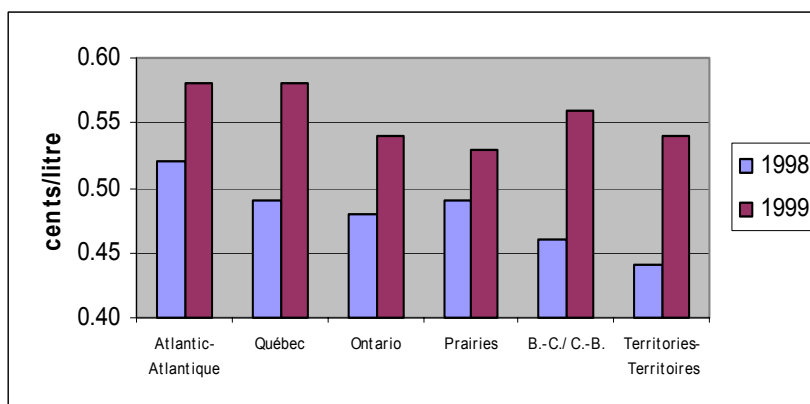
Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont consommé en moyenne 107 000 litres de carburant environ (par transporteur). C'est en Ontario qu'on a observé la consommation moyenne de carburant la plus élevée par transporteur par région. Le coût moyen au litre du carburant (taxes en sus) s'établissait à 55 cents, soit une augmentation de 15 % par rapport à 1998. Dans les

rador. Carriers in Ontario and Quebec reported average fuel costs of 54 and 58 cents respectively. Carriers 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 5 and Table 9)

provinces, le coût au litre variait entre 49 cents en Alberta, et 60 cents dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador. En Ontario et au Québec, les transporteurs ont déclaré que le coût moyen au litre était de 54 cents et de 58 cents respectivement. Les transporteurs ont subi une hausse nettement plus marquée du coût du carburant au cours des six derniers mois de l'exercice. À la fin de 1999, le coût du carburant diesel à l'échelle nationale (taxes et frais de transport en sus) de même que le prix de détail moyen par mois du carburant diesel dans les grandes villes, comme Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver et Ottawa, a atteint ou dépassé les niveaux enregistrés au milieu des années 90 (voir figure 5 et tableau 9).

Figure 5: Average Per-Litre Cost of Fuel by Region, 1999

Figure 5 : Coût moyen au litre du carburant par région, 1999



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

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

Table 1: For-hire Industry Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Size, For-hire Carriers, 1999
Tableau 1 : Secteur pour compte d'autrui Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires selon la taille, transporteurs pour compte d'autrui, 1999

		Small Carriers	Medium & Large Carriers	Top Carriers	TOTAL
		Petits transporteurs	Transporteurs de taille moyenne et grande	Principaux transporteurs	
		(\$30K - 1 million) ⁵	(\$1 million - 25 million) ⁶	(\$25 million and over)	
		(30K - 1 million \$) ⁵	(1 millions \$ -25 millions) ⁶	(25 millions \$ et plus)	
Estimated number of carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No. - Nbre	6,000	2,965	83	9,048
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$' 000,000	1,348	12,197	5,845	19,390
Operating Expenses: Dépenses d'exploitation:					
Salaries and Wages ¹ - Total - Traitements et salaires ¹	\$' 000,000	354	3,118	1,460	4,933
Fuel Expenses - Frais de carburant	"	183	1,135	350	1,667
Owner Operators Expenses - Dépenses aux chauffeurs contractants	"	66	2,747	1,564	4,377
Purchased Transportation ² - Achats reliés au transport ²	"	163	1,238	853	2,254
Maintenance - Frais d'entretien	"	87	760	291	1,138
Depreciation - Amortissement	"	147	510	188	845
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	"	281	1,840	767	2,888
Operating Expenses - Total⁴ Dépenses d'exploitation	"	1,281	11,348	5,473	18,102
Operating Ratio - Ratio d'exploitation		...	0.93	0.94	...
Number of employees - Total Nombre d'employés	No.- Nbre	17,767	76,759	30,673	125,199
Equipment operated - Matériel productif en service					
Straight trucks - Camions	No.- Nbre	5,385	9,821	947	16,152
Road tractors - tracteurs routiers	"	10,267	38,009	13,333	61,609

¹ Includes employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

³ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.). ⁴ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste en raison de l'arrondissement des données.

⁵ See methodology for 1999 in Section 2 - Voir la méthodologie pour 1999 à la partie 2.

Note: Data for Top, Medium and Large Carriers are collected from the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey while the Small Carriers data are from the Annual survey of small for-hire carriers and owner operators.

Nota : Les données pour les Principaux transporteurs et les transporteurs de moyenne et grande taille sont recueillies de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises tandis que les données sur les petits transporteurs proviennent de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants.

⁶ Includes carriers from the Annual survey of small for-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than \$1 million. Comprend les transporteurs de l'enquête annuelle des petits transporteurs routiers de marchandises et des chauffeurs contractants ayant des recettes de plus de 1 million de dollar

Table 2: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics, by Type of Activity, Small For-hire Carriers
Tableau 2 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport, petits transporteurs pour compte d'autrui.

		General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities	
	Total ¹	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises	
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	6,000	1,591	252	281	1,547	776	1,553
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	1,347,915	383,596	74,144	73,648	239,551	196,209	380,768
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	1,345,351	382,374	74,137	73,632	239,500	196,209	379,499
Other Revenues - Autres recettes	"	2,564	1,222	7	16	51	0	1,269
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	1,281,212	355,586	73,435	67,898	227,320	182,310	374,664
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	348,687	97,570	23,133	18,065	63,496	38,429	107,994
Benefits - Avantages sociaux	"	5,726	1,403	356	314	1,127	1,329	1,197
Fuel - Carburant	"	182,774	59,989	6,511	6,838	31,691	35,554	42,192
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contrac- tants	"	65,264	10,869	1,557	2,931	5,909	8,074	35,923
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	113,200	29,344	8,875	5,131	20,824	17,682	31,344
Maintenance - Frais d'entretien	"	86,635	24,119	2,394	3,697	19,673	16,949	19,804
Depreciation - Amortissement	"	147,314	38,147	6,388	12,350	26,784	17,661	45,982
Insurance - Frais d'assurances	"	38,415	12,264	1,863	2,301	6,970	5,606	9,411
Rent - Location	"	50,477	12,463	4,328	1,565	10,201	3,601	18,319
Other Expenses - Autres dépenses	"	242,718	69,417	18,029	14,706	40,645	37,424	62,498
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps²	No.-Nbre	17,767	4,989	1,187	887	3,383	1,646	5,676
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	30,790	8,380	1,184	1,042	6,949	2,635	10,600
Straight trucks - Camions	"	5,385	1,366	602	392	1,603	143	1,280
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	276,654	70,050	15,368	12,811	72,562	6,517	99,346
Average distance - Distance moyenne	"	51	51	26	33	45	46	78
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	10,267	2,910	203	316	1,678	1,284	3,877
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	1,198,461	392,769	11,196	40,634	182,172	152,752	418,939
Average distance - Distance moyenne	"	117	135	55	129	109	119	108
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	11,910	3,913	372	299	2,000	1,118	4,208
Other - Autres	"	3,227	191	8	35	1,668	90	1,235
Total distance - Distance totale	' 000 km	1,475,115	462,819	26,564	53,445	254,733	159,269	518,285
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	640,674	181,701	8,879	25,206	112,736	88,768	223,383

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 3: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics, by Type of Activity, Local and Long Distance Small For-Hire Carriers¹**Tableau 3 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport, petits transporteurs pour compte d'autrui, local et longues distances¹**

		Total ²	General freight Marchan- dises générales	Bulk liquids Liquides en vrac	Dry bulk materials Produits secs en vrac	Forest products Produits forestiers	Other commodities Autres marchandises
Local							
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	3,295	825	192	1,187	211	880
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	682,876	171,812	47,204	168,210	69,135	226,515
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	680,411	170,636	47,188	168,159	69,135	225,293
Other Revenues - Autres recettes	"	2,466	1,176	16	51	0	1,223
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	646,026	158,808	43,418	160,198	63,263	220,339
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	180,447	44,429	14,455	44,332	13,953	63,278
Benefits - Avantages sociaux	"	3,145	833	270	822	396	824
Fuel - Carburant	"	82,725	21,761	5,168	20,412	6,752	28,632
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	17,910	3,043	791	4,153	2,673	7,250
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	61,240	14,748	3,180	13,053	9,206	21,053
Maintenance - Frais d'entretien	"	52,252	13,067	2,910	15,762	6,906	13,607
Depreciation - Amortissement	"	79,392	15,110	7,687	19,125	5,876	31,594
Insurance - Frais d'assurances	"	20,073	4,731	1,734	5,124	1,817	6,667
Rent - Location	"	29,966	4,888	807	7,404	1,740	15,127
Other Expenses - Autres dépenses	"	118,874	36,197	6,417	30,010	13,943	32,307
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps³	No.-Nbre	8,328	2,453	614	2,035	448	2,778
Long Distance - Longues distances							
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	2,453	766	89	360	565	673
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	590,895	211,783	26,444	71,341	127,074	154,253
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	590,804	211,738	26,444	71,341	127,074	154,207
Other Revenues - Autres recettes	"	91	45	0	0	0	46
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	561,750	196,777	24,479	67,122	119,047	154,325
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	145,106	53,141	3,609	19,164	24,476	44,716
Benefits - Avantages sociaux	"	2,223	569	43	305	933	373
Fuel - Carburant	"	93,537	38,228	1,670	11,279	28,801	13,559
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	45,796	7,826	2,140	1,756	5,401	28,673
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	43,086	14,596	1,951	7,771	8,476	10,292
Maintenance - Frais d'entretien	"	31,989	11,051	788	3,910	10,043	6,197
Depreciation - Amortissement	"	61,534	23,038	4,663	7,659	11,785	14,389
Insurance - Frais d'assurances	"	16,478	7,533	566	1,846	3,789	2,744
Rent - Location	"	16,185	7,576	759	2,797	1,861	3,192
Other Expenses - Autres dépenses	"	105,816	33,220	8,289	10,635	23,481	30,191
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps³	No.-Nbre	8,253	2,536	273	1,349	1,198	2,897

¹ Excludes household goods movers - Exclue les transporteurs d'articles ménagers² Some totals may not add due to rounding - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.³ Working owner included - Incluant les propriétaires actifs.

Table 4: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 4 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui - suite**

No.		Canada	Newfoundland	Prince Edward Island	Nova Scotia
			Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse
1	Estimated Number Reporting -	No. 6000	169	65	121
2	Total Operating RevenuesTotal, recettes d'exploitation	\$' 000 1347915	17818	13446	30461
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	" 1345351	17818	13161	30461
4	Other Revenues - Autres recettes	" 2564	0	285	0
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	" 1281212	17270	13535	28811
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	" 348687	4808	3997	6524
7	Benefits - Avantages sociaux	" 5726	505	32	44
8	Fuel - Carburant	" 182774	4091	2532	5868
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	" 65264	21	166	439
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	" 113200	1260	991	4564
11	Maintenance - Frais d'entretien	" 86635	946	282	1915
12	Depreciation - Amortissement	" 147314	1673	1277	3386
13	Insurance - Frais d'assurances	" 38415	657	355	796
14	Rent - Location	" 50477	738	213	1288
15	Other Expenses - Autres dépenses	" 242718	2571	3691	3986
17	Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps	No. 17767	302	89	276
			New Brunswick	Québec	Ontario
			Nouveau-Brunswick		
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No.	284	1843	1194
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000	58244	379031	306115
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	58239	378942	305713
4	Other Revenues - Autres recettes	"	5	89	402
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"	53739	350773	294156
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	11700	87237	93434
7	Benefits - Avantages sociaux	"	151	1481	1183
8	Fuel - Carburant	"	17101	50405	41897
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs	"	455	7660	32446
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	1896	30576	19165
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	4259	25980	15449
12	Depreciation - Amortissement	"	7166	39146	24532
13	Insurance - Frais d'assurances	"	1600	10982	7283
14	Rent - Location	"	1348	12565	13197
15	Other ExpensesAutres dépenses	"	8063	84740	45570
17	Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps	No.	561	4093	5097

Note: Some totals may not add due to rounding

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

Table 4: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers - concluded**Tableau 4 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui - fin**

		Manitoba	Saskatchewan	Alberta	
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	Nbre	169	209	1184
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000	58578	66908	230276
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	58575	65986	229419
4	Other Revenues - Autres recettes	"	3	923	857
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"	58841	70951	216838
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	15931	21299	62594
7	Benefits - Avantages sociaux	"	153	358	858
8	Fuel - Carburant	"	9201	9601	21824
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	2616	1347	5648
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	7440	5750	17243
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	2643	6441	18246
12	Depreciation - Amortissement	"	6017	11282	35023
13	Insurance - Frais d'assurances	"	1164	1954	8560
14	Rent - Location	"	1414	3205	11258
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	12261	9713	35585
17	Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps	Nbre	761	689	3246
			British Columbia	Territories	
			Colombie- Britannique	Territoires	
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	Nbre	749	11	
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000	182668	4370	
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	182666	4370	
4	Other Revenues - Autres recettes	"	1	0	
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"	172134	4165	
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	40183	982	
7	Benefits - Avantages sociaux	"	943	17	
8	Fuel - Carburant	"	19724	532	
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	13829	67	
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	24153	163	
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	10037	438	
12	Depreciation - Amortissement	"	17252	560	
13	Insurance - Frais d'assurances	"	4931	132	
14	Rent - Location	"	5166	85	
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	35916	622	
17	Total Number of Full Time Employees - Total, nombre d'employés à plein temps	Nbre	2610	45	

Note: Some totals may not add due to rounding

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

Table 5: Motor Carriers of Freight, 1999: Summary Statistics by type of movement, Canada, Small For-hire Carriers**Tableau 5 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, petits transporteurs.**

		Intra-provincial Carriers Transporteurs Intra-provinciaux	Extraprovincial Carriers - Transporteurs extraprovinciaux					
			Total ¹	Intra Provincial	Inter Provincial	Sub Total ¹	International	
							Into Canada	Out of Canada
						Sous Total ¹	À destination du Canada	En provenance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No - Nbre	3,328	2,672					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	\$ ' 000	656,547	691,412	360,549	126,769	204,094	91,494	112,600
Operating Expenses - Total¹ Dépenses d'exploitation	"	618,230	663,025	347,637	121,530	193,858	86,364	107,494
Transportation Expenses - Frais de transport	"	426,654	481,097	257,347	87,399	136,351	61,005	75,346
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	48,348	38,290	17,774	8,203	12,313	5,960	6,353
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	143,228	143,638	72,516	25,929	45,193	19,399	25,794
Number of employees - Total² - Nombre d'employés	No - Nbre	7,785	9,983	...	...	...	...	...
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$ ' 000	172,580	176,107	...	...	...	...	...
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No - Nbre	12,806	17,984	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	3,408	1,977	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	3,720	6,547	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	4,937	6,973	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	741	2,486	...	...	...	...	...

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 6: Motor Carriers of Freight, 1999: Number of Employees by Type and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 6 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Canada	New- foundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
		Terre- Neuve	Île-du-Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick		
	Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	6,000	169	65	121	284	1,843	1,194
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	13,799	259	80	246	436	3,226	3,958
Part Time - Temps partiel	2,990	145	14	169	190	776	626
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	3,968	43	8	30	125	867	1,139
Part Time - Temps partiel	2,785	62	47	82	107	1,389	322
Total							
Full Time - Plein temps	17,767	302	89	276	561	4,093	5,097
Part Time - Temps partiel	5,776	207	61	251	297	2,165	947
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps	4,686	9	35	8	52	784	1,659
Part Time - Temps partiel	500	2	0	9	13	167	115
		Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Territories	
					Colombie- Britannique	Territoires	
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants		169	209	1,184	749	11	
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps		605	526	2,498	1,927	37	
Part Time - Temps partiel		91	117	550	303	10	
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps		156	163	748	683	7	
Part Time - Temps partiel		118	114	298	243	3	
Total							
Full Time - Plein temps		761	689	3,246	2,610	45	
Part Time - Temps partiel		208	231	848	546	14	
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps		154	82	525	1,358	20	
Part Time - Temps partiel		26	14	97	55	3	

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: Equipment Operated by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers
Tableau 7 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi-Trailers	Other Equipment	Total ²
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autre matériel	
	Number- Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve					
Owned and Leased - Possédés et loués	221	118	118	69	526
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	49	28	0	0	77
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard					
Owned and Leased - Possédés et loués	53	88	102	1	244
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	0	34	30	0	64
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse					
Owned and Leased - Possédés et loués	129	220	216	11	576
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	0	17	20	4	40
New Brunswick - Nouveau-Brunswick					
Owned and Leased - Possédés et loués	88	472	310	36	906
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	19	104	74	6	203
Québec					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,400	1,978	1,929	131	5,438
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	371	391	181	0	943
Ontario					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,454	3,499	4,454	1,601	11,007
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	266	1,667	1,370	0	3,303
Manitoba					
Owned and Leased - Possédés et loués	118	494	635	37	1,284
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	34	182	70	0	286
Saskatchewan					
Owned and Leased - Possédés et loués	162	417	513	37	1,130
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	10	79	40	0	129
Alberta					
Owned and Leased - Possédés et loués	975	1,675	1,786	188	4,623
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	266	402	403	18	1,089
British Columbia - Colombie-Britannique					
Owned and Leased - Possédés et loués	761	1,284	1,820	1,111	4,975
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	591	548	179	2	1,320
Territories - Territoires					
Owned and Leased - Possédés et loués	23	24	28	6	81
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	1	21	2	0	24
CANADA²					
Owned and Leased - Possédés et loués	5,385	10,267	11,910	3,227	30,790
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	1,606	3,472	2,369	30	7,478

1 Owned and leased by a company - Possédés et loués par une entreprise

2 Some totals may not add due to rounding - certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies

Table 8: Motor Carriers of Freight, 1999: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers
Tableau 8 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999 : Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui

	Total Distance Distance totale	Straight Trucks - Camions			Road Tractors - Tracteurs routiers		
		Total	Owned and Leased	Operated by Owner/Operator	Total	Owned and Leased	Operated by Owner/Operator
			Possédés et loués	Exploités par les Chauffeurs contractants		Possédés et loués	Exploités par les Chauffeurs contractants
			('000 km) - (en milliers de km)				
Newfoundland - Terre-Neuve	25,944	9,271	9,271	0	16,673	14,294	2,379
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	23,433	6,282	6,282	0	17,151	12,148	5,003
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	46,641	3,703	3,703	0	42,938	40,383	2,555
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	63,108	3,352	2,399	952	59,756	45,115	14,641
Québec	369,874	76,742	63,731	13,011	293,132	241,183	51,949
Ontario	725,500	118,690	100,448	18,242	606,809	414,769	192,041
Manitoba	110,008	6,314	4,555	1,759	103,694	73,314	30,380
Saskatchewan	55,044	4,154	3,337	817	50,890	41,090	9,800
Alberta	271,038	53,679	38,953	14,726	217,359	158,762	58,597
British Columbia - Colombie-Britannique	344,934	72,147	42,811	29,336	272,786	155,499	117,288
Territories - Territoires	7,458	1,406	1,165	241	6,052	1,905	4,147
CANADA	2,042,980	355,740	276,654	79,086	1,687,240	1,198,461	488,779

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

Table 9: Motor Carriers of Freight, 1999: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 9 : Transporteurs routiers de marchandises, 1999: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost (2)	Average cost per litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total (2)	Coût moyen Par litre
	No. -Nbre	'000 Litre	\$ '000	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	169	9,037	5,400	0.60
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	65	11,397	6,616	0.58
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	121	13,874	8,220	0.59
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	284	23,266	13,090	0.56
Québec	1,843	138,301	80,287	0.58
Ontario	1,194	197,203	106,521	0.54
Manitoba	169	34,094	19,419	0.57
Saskatchewan	209	21,757	11,569	0.53
Alberta	1,184	98,877	48,156	0.49
British Columbia - Colombie-Britannique	749	91,588	50,868	0.56
Territories - Territoires	11	1,281	678	0.53
CANADA (1)	6,000	640,674	350,824	0.55

(1) 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

1. Introduction

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

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 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

SECTION 2

Méthodologie d'enquête et qualité des données

1. 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 liée 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 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

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.

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 \$1 million 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 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.

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.

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.

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 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.

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.

E Estimation

Since only a sample of carriers was contacted for the AMCF survey, the individual values are weighted to

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

Comme on ne communique qu'avec un échantillon de transporteurs pour l'enquête CACC, les données indi-

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.

B. Non-sampling Errors

The sampling error is only one component of the

viduelles 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. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des compo-

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.

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

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,

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 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, la base de sondage de 1998 a été 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 estima-

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.

tions 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 augmentation 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
Canada	43,746	23,019	3,479

Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-hire Carriers - 1999**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Petits transporteurs pour compte d'autrui - 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(%)
Newfoundland -Terre-Neuve	88.9		
Total Employment- Emploi		6.1	22.3
Fuel Consumed - Carburant(l)		33.4	17.7
Total Revenues- Total		0.0	13.8
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	64.7		
Total Employment- Emploi		54.3	15.8
Fuel Consumed - Carburant(l)		68.8	27.3
Total Revenues- Total		0.0	14.4
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	77.5		
Total Employment - Emploi		15.3	19.1
Fuel Consumed - Carburant(l)		35.8	15.0
Total Revenues- Total		0.0	9.7
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	52.7		
Total Employment - Emploi		58.0	15.1
Fuel Consumed - carburant(l)		47.3	11.8
Total Revenues - Total		0.0	13.5
Quebec - Québec	66.5		
Total Employment - Emploi		29.4	12.3
Fuel Consumed - Carburant(l)		43.9	12.3
Total Revenues - Total		0.5	8.3
Ontario	72.3		
Total Employment - Emploi		26.7	17.1
Fuel Consumed - Carburant(l)		49.9	18.1
Total Revenues- Total		0.0	11.5
Manitoba	67.9		
Total Employment - Emploi		21.2	23.0
Fuel Consumed -Carburant(l)		20.3	32.5
Total Revenues - Total		0.0	15.2
Saskatchewan	63.0		
Total Employment		32.8	11.0
Fuel Consumed (l)		42.0	9.8
Total Revenues		0.0	9.4
Alberta	68.8		
Total Employment- Emploi		35.1	15.1
Fuel Consumed - Carburant(l)		42.9	18.0
Total Revenues- Total		0.4	11.7
British Columbia – Colombie-Britannique	76.3		
Total Employment - Emploi		28.1	18.4
Fuel Consumed - Carburant(l)		38.6	18.7
Total Revenues - Total		0.2	11.0
Yukon	75.0		
Total Employment - Emploi		16.6	3.0
Fuel Consumed - Carburant(l)		22.6	2.9
Total Revenues - Total		0.0	7.8
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	0.0		
Total Employment - Emploi		100.0	0.0
Fuel Consumed - Carburant(l)		100.0	0.0
Total Revenues - Total		0.0	0.0
Canada	69.3		
Total Employment - Emploi		29.5	7.0
Fuel Consumed - Carburant(l)		44.1	7.6
Total Revenues - Total		0.2	4.8

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. See Section on Comparability of Data for more details.

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. Voir la section sur la Comparaison des données dans le temps pour plus de détails.

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

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

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.