



Service Bulletin

## Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

## Transports terrestre et maritime

Division des transports

**All prices exclude sales tax**

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

**Les prix n'incluent pas la taxe de vente.**

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

### Vol. 15 No 1

#### Highlight :

#### Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-Hire Carriers and Owner Operators: Financial and Operating Statistics, 1996

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1996 was as follows: 8,140 small for-hire carriers and 40,090 owner operators. This represents an increase of about 2% in the estimated number of small for-hire carriers, and of slightly more than 1% in the number of owner operators, between 1995 and 1996.
- Estimated operating expenses for small for-hire carriers totalled \$1.8 billion (up 3% from 1995). By contrast, operating revenues for this group remained relatively stable between 1995 and 1996.
- Estimated operating revenues and expenses for owner operators were largely unchanged between 1995 and 1996. Total operating revenues dropped from \$5.3 billion in 1995 to \$5.2 billion in 1996, total operating expenses declined from \$4.0 billion to \$3.9 billion.

Small for-hire carriers reported \$293 million for international freight movements which represents 27% of total extraprovincial transport revenues. This peak represents an increase of almost 10% since the early 1990s. (see: [Annual Motor Carriers](#) p. 2)

### Vol. 15 N° 1

#### Faits saillant :

#### Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation, 1996.

- Le nombre estimatif d'entreprises dont les recettes ont été inférieures à 1 million de dollars en 1996 s'est établi à 8 140 petits transporteurs pour compte d'autrui et 40 090 chauffeurs contractants. Il s'agit d'augmentation respective d'environ 2 % du nombre estimatif de petits transporteurs pour compte d'autrui et d'un peu plus de 1 % du nombre de chauffeurs contractants entre 1995 et 1996.
- Les dépenses d'exploitation estimatives totales des petits transporteurs pour compte d'autrui se sont chiffrées à 1,8 milliard de dollars (en hausse de 3 % comparativement à 1995). Par contre, les recettes d'exploitation de ce même groupe sont restées relativement stables entre 1995 et 1996.
- Les recettes et les dépenses d'exploitation estimatives totales des chauffeurs contractants sont sensiblement identiques entre 1995 et 1996. Leurs recettes d'exploitation totales passent de 5,3 milliards de dollars en 1995 à 5,2 milliards de dollars en 1996 et leurs dépenses d'exploitation totales diminuent de 4,0 milliards à 3,9 milliards de dollars.

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré des recettes d'exploitation de 293 millions de dollars pour les mouvements internationaux de marchandises soit 27 % des recettes totales du transport extra-provincial. Ce sommet représente une augmentation de près de 10 % depuis le début des années 1990. (voir : [Enquête annuelle](#) p. 2)

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1999. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'Industrie, 1999. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

## Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-Hire Carriers and Owner Operators: Financial and Operating Statistics, 1996. *(by Nancy Comtois)*

### Introduction

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey is to obtain information on the structure and performance of Canada-based small for-hire carriers (those with annual operating revenues between \$25 thousand and \$1 million). The 1996 data for small for-hire carriers help provide a more complete picture of the for-hire trucking industry as a whole. This 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.

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

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

### 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

## Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation, 1996. *(par Nancy Comtois)*

### Introduction

L'objectif de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) est d'obtenir des informations sur la structure et le rendement des petits transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ceux donc les recettes d'exploitation annuelles se chiffrent entre 25 000 \$ et 1 million de dollars). Les données de 1996 sur les petits transporteurs pour compte d'autrui aident à présenter une image plus complète du secteur du camionnage pour compte d'autrui dans sa totalité. Cette enquête mesure également l'activité des chauffeurs contractants travaillant pour les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre.

On entend par **transporteur pour compte d'autrui** tout transporteur qui, moyennant rétribution, assure le transport de marchandises.

Les **transporteurs pour compte propre** sont des entreprises dont la principale activité n'est pas le camionnage, mais qui gèrent leur propre parc de véhicules (possédés ou loués) pour transporter leurs propres marchandises.

Les **chauffeurs contractants** possèdent ou louent un ou plusieurs véhicules motorisés et fournissent des services de transport à contrat aux transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre.

Les estimations financières (catégories de recettes et de dépenses) pour ces enquêtes reposent sur les dossiers administratifs du Programme d'estimations fiscales. D'autres types de données tels que l'activité, le secteur d'exploitation, l'emploi, l'équipement, le carburant et la distance sont recueillis par la voie d'une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO).

Le présent article se divise en trois sections. La Section 1 décrit les résultats applicables aux petits transporteurs pour compte d'autrui. La Section 2 contient des données sur les chauffeurs contractants, et une description générale de la qualité des données de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises est présentée à la Section 3.

### Limites des données

Nous désirons informer les utilisateurs que les données financières utilisées dans cet article proviennent de dossiers administratifs (dossiers fiscaux) qui n'ont pas été établis pour des fins statistiques. Les données financières sont compilées par Statistique Canada à partir d'un échantillon d'enregistrements T1 des dossiers fiscaux des entreprises non constituées en sociétés, et d'enregistrement T2 des dossiers fiscaux des entreprises non constituées en sociétés de Revenu Canada.

De plus, les ratios d'exploitation ne sont pas présentés parce qu'ils pourraient être mal interprétés. Les entreprises non constituées

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

en sociétés ne déclarent pas leurs charges salariales de la même manière que les entreprises constituées en sociétés dans leurs déclarations de revenus. Cela tient au fait que les propriétaires exploitant se versent une rémunération à même leurs bénéfices, et que celle-ci n'est pas comptabilisée au poste des dépenses de la même manière que les entreprises constituées en sociétés. Enfin, les coûts du carburant peuvent avoir été déclarés dans plus d'une catégorie de dépenses ou, à l'occasion, ne pas être disponibles dans les dossiers fiscaux. Il en résulte alors une sous-estimation des dépenses totales qui risque de fausser tout calcul du ratio d'exploitation.

## SECTION 1 – SMALL FOR-HIRE CARRIERS

There were an estimated 8,140 small for-hire carriers in 1996, up 2% from 1995. These carriers represented more than 80% of all for-hire carriers, (a total of 10,167 in 1996). Despite their large number, total operating revenues for small carriers represented only 14% of total operating revenues for the for-hire trucking industry, and 13% of operating expenses. The Summary Table presents an overview of the for-hire trucking industry in 1996, combining data for small for-hire carriers with data for top for-hire carriers (annual revenues exceeding \$25 million) and medium-sized and large carriers (annual revenues between \$1 million and \$25 million).

### Operating revenues and expenses

In 1996, small for-hire carriers reported operating revenues of \$2.1 billion and operating expenses for 1996 totalled \$1.8 billion. On average per carrier, revenues were down 1% while average expenses were up 3% from 1995.

Total operating expenses for small for-hire carriers based in Canada were as follows in 1995 and 1996:

Category	Expenses - Dépenses		Share - Proportions		Catégorie
	1995	1996	1995	1996	
	(\$000)		%		
Salaries and wages (including benefits)	567,285	553,425	33.4	31.2	Salaires et traitements (incluant les avantages sociaux)
Fuel	233,698	231,949	13.8	13.1	Carburant
Owner operator expenses	25,585	35,035	1.5	2.0	Paiements aux chauffeurs contractants
Purchased transport	120,521	150,320	7.1	8.5	Achat de service de transport
Maintenance and depreciation	365,658	367,528	21.5	20.7	Frais d'entretien et amortissement
Insurance	67,988	79,869	4.0	4.5	Frais d'assurance
Rent	49,262	59,750	2.9	3.4	Location
Other expenses	267,505	293,797	15.8	16.6	Autres dépenses
<b>Total</b>	<b>1,697,501</b>	<b>1,771,673</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Total</b>

## SECTION 1 – PETITS TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI

En 1996, le nombre estimatif de petits transporteurs pour compte d'autrui s'est établi à 8 140, soit une augmentation de 2 % par rapport à 1995. Ces entreprises représentent environ 80 % de l'ensemble des transporteurs pour compte d'autrui au Canada dont le nombre total se chiffre à 10 167 en 1996. En dépit de leur grand nombre, les recettes totales d'exploitation des petits transporteurs ont figuré pour seulement 14 % des recettes totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui, et 13 % des dépenses totales d'exploitation. Le tableau sommaire présente un aperçu du secteur du camionnage pour compte d'autrui en 1996 en combinant les données sur les petits transporteurs pour compte d'autrui aux données sur les principaux transporteurs (recettes d'exploitation annuelles supérieures à 25 millions de dollars) et ceux de tailles moyenne et grande (recettes d'exploitation annuelles entre 1 et 25 millions de dollars).

### Recettes et dépenses d'exploitation

En 1996, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré des recettes d'exploitation de 2,1 milliards de dollars et les dépenses d'exploitation pour l'année 1996, se sont élevées à 1,8 milliard de dollars. Les recettes moyennes par transporteur étaient à la baisse de 1 % alors que les dépenses moyennes augmentaient de 3 %.

Les dépenses totales d'exploitation des petits transporteurs pour compte d'autrui au Canada en 1995 et 1996 se répartissent comme suit :

## Principal commodity by type

Small for-hire carriers obtained most of their operating revenues from transport of other commodities (\$619 million, or 30%), general freight (\$495 million, or 23%) and dry bulk materials (\$433 million, or 20%). Other types of commodities transported were forest products (\$304 million, or 14%), bulk liquids (\$143 million, or 7%) and household goods (\$132 million, or 6%). This breakdown was largely unchanged from the previous year.

## Movements

In 1996, small carriers limited to intraprovincial movements accounted for 61% of all small carriers (4,952) and 50% of total estimated revenues (\$1,1 billion). Carriers with extraprovincial activities reported total revenues of \$1.1 billion (50%), including \$293 million (27%) from international movements. This represents increases since 1991 when the share of operating revenues generated by extraprovincial carriers from international movements stood at 18%. These results indicate considerable growth in transborder transport in the 1990s, possibly due to the free trade agreements (Canada-US FTA and NAFTA) and liberalization of markets.

## Employment

Small for-hire carriers reported 35,754 employees, of whom 74% were full-time. The other (part time) employees were split between drivers (55%) and other employees (45%).

At the provincial level, full-time drivers were employed primarily by carriers based in Quebec (7,095) and Ontario (4,445). Carriers based in British Columbia and Alberta ranked third and fourth for the number of full-time drivers, with 2,684 (14%) and 2,082 (11%) drivers, respectively. In the Atlantic region and the Territories, full-time drivers accounted for 7% and 0.1%, respectively, of all full-time drivers in Canada.

## Equipment

Small for-hire carriers operated an estimated 40,756 units of owned or leased equipment. This fleet can be further broken down by type: 15,573 semi-trailers (38%), 13,862 road tractors (34%), 8,085 straight trucks (20%) and 3,236 other units (8%).

## Principaux types de marchandises

Les petits transporteurs pour compte d'autrui tirent principalement leur recette d'exploitation dans le transport des autres marchandises (619 millions de dollars ou 30 %), des marchandises générales (495 millions de dollars ou 23 %) et des produits secs en vrac (433 millions de dollars ou 20 %). Viennent ensuite les produits forestiers (304 millions de dollars ou 14 %), les liquides en vrac (143 millions de dollars ou 7 %) et les articles ménagers (132 millions de dollars ou 6 %). Cette représentation est sensiblement la même que pour l'année précédente.

## Mouvements

En 1996, la proportion des petits transporteurs ayant exclusivement des activités intraprovinciales est de 61 % (4 952) et ils accaparent 50 % (1,1 milliard de dollars) des recettes totales estimatives. Les transporteurs ayant des activités extraprovinciales ont enregistré des recettes totalisant 1,1 milliard de dollars (50 %), dont 293 millions de dollars ou 27 % ont été tirés des mouvements internationaux. En 1991, la part des recettes d'exploitation des transporteurs extraprovinciaux au titre des mouvements internationaux s'établissait à 18 %. Les années 90 sont donc significatives d'un essor considérable du transport transfrontalier. Il est possible d'évoquer les accords de libre-échange (ALE et ALENA) et la libéralisation des marchés pour expliquer cette évolution importante du transport transfrontalier.

## Emploi

Les effectifs des petits transporteurs pour compte d'autrui ont totalisé 35 754 personnes dont 74 % étaient des employés à temps plein. Les autres effectifs, qui étaient composés d'employés à temps partiel, se sont répartis entre les conducteurs (55 %) et les autres employés (45 %).

À l'échelle provinciale, les conducteurs à temps plein ont été employés surtout par des transporteurs domiciliés au Québec (7 095) et en Ontario (4 445). Les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique et en Alberta se sont classés aux troisième et quatrième rangs pour le nombre de conducteurs à temps plein, soit 2 684 (14 %) et 2 082 (11 %) respectivement. Dans les régions de l'Atlantique et des Territoires, les conducteurs à temps plein ont figuré pour 7 % et moins de 0,1 % respectivement du nombre total de conducteurs à temps plein au Canada.

## Équipement

On estime que les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité au total 40 756 véhicules possédés et loués. Le parc peut être subdivisé selon le type, soit 15 573 semi-remorques (38 %), 13 862 tracteurs routiers (34 %), 8 085 camions porteurs (20 %) et 3 236 autres véhicules (8 %).

Revenues for small for-hire carriers represented 14% of all revenues even though they represent 80% of the for-hire trucking industry in 1996. Small carriers operated only 11% of all semi-trailers but 52% of all straight trucks, and 27% of all road tractors (excluding owner operators' equipment).

### Distance

Small carriers traveled an average of 43,000 km per straight truck in 1996, compared with 45,000 the previous year; they traveled an average of 115,000 km per road tractor in 1996, compared with 110,000 km in 1995.

### Fuel

In 1996, small carriers consumed a total of 871 million litres of fuel, almost the same as the consumption reported in 1994 and 1995. The average per-litre cost of fuel was 49 cents, up two cents from 1995. Among the provinces, the fuel cost varied from 48 cents in Ontario, Saskatchewan and Alberta to 54 cents in Newfoundland.

## SECTION 2 – OWNER OPERATORS

In 1996, there were an estimated 40,090 owner operators, up 1% from 1995. Owner operators may be broken down by the type of carrier to which they contract. Specifically, 67% (26,664) of all owner operators reported working for for-hire carriers, 24% (9,433) for private carriers and 10% (3,993) for both. This breakdown is virtually identical to that reported in 1995.

### Region of domicile

Owner operators based in Ontario represented 33% (13,286) of all owner operators in 1996. An additional 26% (10,520) owner operators were based in the Prairies; 16% (6,500) operated from British Columbia and Quebec respectively. The share of the Atlantic region was close to 8% (3,113) while that of the Territories was less than 0.2%.

### Operating revenues and expenses

In 1996, owner operators reported total operating revenues of \$5.2 billion, largely unchanged from 1995. Revenues for owner operators represent expenditures for carriers that hire them. Average revenues per

Les recettes des petits transporteurs pour compte d'autrui ont représenté 14 % des recettes d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui en 1996. Les petites entreprises pour compte d'autrui ont exploité seulement 11 % de l'ensemble des semi-remorques mais 52 % de la totalité des camions, 27 % de l'ensemble des tracteurs routiers excluant l'équipement des chauffeurs contractants.

### Distance

Les petits transporteurs ont parcouru en moyenne 43 000 km par camion en 1996, contre 45 000 l'année précédente; ils ont parcouru en moyenne 115 000 km par tracteur routier en 1996 comparativement à 110 000 en 1995.

### Carburant

En 1996, les petits transporteurs ont consommé au total 871 millions de litres de carburant, soit presque l'équivalent de la consommation enregistrée en 1994 et 1995. Le coût moyen du carburant par litre s'est chiffré à 49 cents, soit 2 cents de plus qu'en 1995. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 48 cents en Ontario, Saskatchewan et Alberta, à 54 cents à Terre-Neuve.

## SECTION 2 – CHAUFFEURS CONTRACTANTS

En 1996, le nombre estimatif de chauffeurs contractants a atteint 40 090, en hausse de plus de 1 % par rapport à 1995. Les chauffeurs contractants peuvent être subdivisés selon le type de transporteur qui les embauche. Ainsi, 67 % (26 664) de l'ensemble des chauffeurs contractants ont déclaré avoir travaillé pour des transporteurs pour compte d'autrui, 24 % (9 433) pour des transporteurs pour compte propre et 10 % (3 993) pour les deux types. Cette répartition est presque inchangée par rapport à 1995.

### Région de domicile

Les chauffeurs contractants domiciliés en Ontario ont représenté 33 % (13 286) de l'ensemble des chauffeurs contractants en 1996. Une proportion additionnelle de 26 % (10 520) des chauffeurs contractants était domiciliée dans les Prairies, et 16 % (6 500) ont exercé leur activité en Colombie-Britannique et au Québec respectivement. La part de la région de l'Atlantique s'est établie à près de 8 % (3 113) et celle des Territoires, à moins de 0,2 %.

### Recettes et dépenses d'exploitation

Pour l'année 1996, les chauffeurs contractants ont enregistré des recettes totales d'exploitation de 5,2 milliards de dollars, sensiblement le même montant qu'en 1995. Les recettes des chauffeurs contractants corres-

owner operator were \$130,000 in 1996, an increase of 2% from 1995. Operating expenses were \$3.9 billion in 1996, an average of \$96,000 per owner operator. In 1995, operating expenses per owner operator were \$100,000; operating expenses per owner operator declined, therefore, by 4% between 1995 and 1996.

The major expense items for owner operators broke down as follows:

Category	Expenses - Dépenses		Share - Proportions		Catégorie
	1995	1996	1995	1996	
	(\$ 000)		%		
Salaries and wages (including benefits)	928,066	819,424	23.5	21.3	Traitement et salaire (incluant les avantages sociaux)
Fuel	778,274	599,015	19.7	15.5	Carburant
Owner operator expenses	35,048	34,149	0.9	0.9	Paievements aux chauffeurs contractants
Purchased transport	192,036	187,993	4.9	4.9	Achat de service de transport
Maintenance and depreciation	1,073,510	1,062,614	27.2	27.6	Frais d'entretien et d'amortissement
Insurance	210,380	188,486	5.3	4.9	Frais d'assurance
Rent	153,620	107,216	3.9	2.8	Location
Other expenses	579,481	854,583	14.7	22.2	Autres dépenses
<b>Total</b>	<b>3,950,415</b>	<b>3,853,481</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Total</b>

A smaller proportion of total expenses was reported for salaries and wages, fuel, owner operator expenses and insurance. The large change (+7%) in the proportion of expenses devoted to other expenses likely plays a role when comparing data for 1995 and 1996.

### Principal commodity by type

Truck transport of general freight was the main activity for owner operators, generating operating revenues of \$1.5 billion (29% of the total). Truck transport of other freight ranked second, with \$1.2 billion or 21% of the total, followed by dry bulk materials (\$1.1 billion, or 21%), forest products (\$981 million, or 19%) and dry liquids (\$402 million, or 8%). Household goods only accounted for 2% of revenues for owner operators, or \$80 million. The breakdown by expense categories, when compared to 1994 and 1995, is relatively consistent across the types of freight transported.

pondent aux dépenses des transporteurs qui les embauchent. Les recettes moyennes par chauffeur contractant se sont établies à 130 000 dollars en 1996, en hausse de 2 % comparativement à 1995. Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 3,9 milliards de dollars en 1996, soit une moyenne de 96 000 dollars par chauffeur contractant. En 1995, les dépenses d'exploitation par chauffeur contractant atteignaient 100 000 dollars, soit une baisse de 4 % des dépenses d'exploitation par chauffeur contractant entre 1995 et 1996.

La répartition des principaux postes de dépenses des chauffeurs contractants s'établit comme suit :

On remarque une diminution dans la proportion des dépenses totales d'exploitation consacrée aux traitement et salaire, carburant, paiements aux chauffeurs contractants et frais d'assurance. On peut penser que la différence importante dans la proportion de dépenses consacrées aux autres dépenses (+7 %) peut influencer l'interprétation des données comparatives entre 1995 et 1996.

### Principaux types de marchandises

Le transport par camion des marchandises générales a été le principal type d'activité des chauffeurs contractants et a engendré des recettes d'exploitation de 1,5 milliards de dollars (29 % du total). Le transport par camion des autres marchandises occupe la deuxième position avec 1,2 milliards de dollars ou 21 % du total, viennent ensuite le transport des produits secs en vrac (1,1 milliards de dollars ou 21 %), des produits forestiers (981 millions de dollars ou 19 %) et des liquides en vrac (402 millions de dollars ou 8 %). Les articles ménagers n'ont compté que pour 2 % des recettes des chauffeurs contractants ou 80 millions de dollars. Comparativement à 1994 et 1995, la répartition des catégories de dépenses est sensiblement homogène entre les types de marchandises transportées

## Movements

In 1996, the proportion of owner operators engaging only in intraprovincial activities was 55% (22,059), accounting for 50% (\$2.6 billion) of total estimated revenues. Carriers with extraprovincial activities reported total revenues of \$2.6 billion (50% of the total), including \$1.1 billion (42%) obtained from international movements.

## Equipment

The 40,090 owner operators operated 94,834 pieces of equipment in 1996, roughly unchanged from 1995. Owner operators operated 40,869 road tractors (43%), while straight trucks represented 19,597 vehicles (21% of equipment in operation). The remaining 37% (34,369 vehicles) was made up of semi-trailers and other types of equipment.

## Distance

The average distance traveled by owner operators in 1996 was 31,000 km for straight trucks and 132,000 km for road tractors, comparable to the figures for 1995.

## Fuel

In 1996, owner operators consumed a total of 2.6 billion litres of fuel, more than in 1994 and 1995. The average cost of fuel per litre was 48 cents, compared to 45 cents in 1994 and 46 cents in 1995. Among the provinces, the per-litre cost of fuel varied from 45 cents in Alberta to 52 cents in New Brunswick.

## Mouvements

En 1996, la proportion des chauffeurs contractants ayant exclusivement des activités intraprovinciales est de 55 % (22 059) et ils accaparent 50 % (2,6 milliards de dollars) des recettes totales estimatives. Les transporteurs ayant des activités extraprovinciales ont enregistré des recettes totalisant 2,6 milliards de dollars (50 % du total), dont 1,1 milliard de dollars ou 42 % ont été tirés des mouvements internationaux.

## Équipement

Les 40 090 chauffeurs contractants ont exploité 94 834 pièces d'équipements en 1996, soit quelque peu similaire par rapport à 1995. Les chauffeurs contractants ont exploité 40 869 tracteurs routiers (43 %), alors que les camions porteurs ont représenté 19 597 véhicules ou 21 % de l'équipement en exploitation. Le reste de l'équipement, soit 37 % (34 369 véhicules), était composé de semi-remorques et d'autres types d'équipement.

## Distance

La distance moyenne parcourue par les chauffeurs contractants en 1996 s'est établie à 31 000 km pour les camions porteurs et à 132 000 km pour les tracteurs routiers, résultat comparable à 1995.

## Carburant

En 1996, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,6 milliards de litres de carburant, soit une consommation supérieure à 1994 et 1995. Le coût moyen du carburant par litre s'est chiffré à 48 cents, contre 45 et 46 cents en 1994 et 1995. Au niveau provincial, le coût du carburant a varié de 45 cents en Alberta à 52 cents par litre au Nouveau-Brunswick.

**Summary Table: Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Size, For-hire Carriers, 1996**  
**Tableau sommaire : Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires selon la taille, transporteurs pour compte d'autrui, 1996**

		Top Carriers	Medium & Large Carriers	Small Carriers	TOTAL
		Principaux transporteurs	Transporteurs de taille moyenne et grande	Petits transporteurs	
		(>\$25 million) (>25 millions\$)	(\$1 to 25 million) (1 à 25 millions\$)	(\$25,000 - \$1 million) (25,000\$ - 1 million\$)	
Estimated number of carriers -					
Nombre estimatif de transporteurs	No. - Nbre	67	1,960	8,140	10,167
<b>Operating Revenues - Total -</b>					
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>\$' 000,000</b>	<b>4,210</b>	<b>8,554</b>	<b>2,127</b>	<b>14,891</b>
Operating Expenses:					
Dépenses d'exploitation:					
Salaries and Wages <sup>1</sup> - Total -					
Traitements et salaires <sup>1</sup>	<b>\$' 000,000</b>	1,169	2,303	554	4,026
Fuel Expenses -					
Frais de carburant	"	320	869	232	1,421
Owner Operators Expenses -					
Dépenses aux chauffeurs contractants	"	993	1,809	35	2,837
Other Purchased Transportation -					
Autres achats reliés au transport	"	455	769	150	1,374
Miscellaneous Expenses -					
Dépenses diverses	"	1,111	2,221	801	4,133
<b>Operating Expenses - Total<sup>2</sup></b>					
<b>Dépenses d'exploitation</b>	"	<b>4,048</b>	<b>7,971</b>	<b>1,772</b>	<b>13,791</b>
<b>Operating Ratio - Ratio d'exploitation</b>					
		<b>0.96</b>	<b>0.93</b>	...	...
<b>Number of employees - Total</b>					
<b>Nombre d'employés</b>	No.- Nbre	<b>28,764</b>	<b>60,354</b>	<b>26,353</b>	<b>115,471</b>
<b>Equipment operated - Matériel productif en service</b>					
Straight trucks - Camions					
	No.- Nbre	1,554	6,054	8,085	15,693
Road tractors - tracteurs routiers					
	"	10,176	27,159	13,862	51,197
Semi-trailers - Semi-remorques					
	"	39,839	89,909	15,573	145,321
Other - Autres					
	"	1,101	2,012	3,236	6,349

1 Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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



**Table 1: Motor Carriers of Freight, 1996: Summary Statistics, by Type of Activity, Small For-hire Carriers**  
**Tableau 1 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport, petits transporteurs pour compte d'autrui**

		Total (1)	General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities
			Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	8,140	1,876	400	410	2,398	1,004	2,052
<b>Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation</b>	<b>\$ '000</b>	<b>2,127,077</b>	<b>494,948</b>	<b>132,243</b>	<b>143,042</b>	<b>433,189</b>	<b>304,771</b>	<b>618,883</b>
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	2,117,069	494,212	131,581	142,520	429,993	304,047	614,717
Other Revenues - Autres recettes	"	10,007	736	662	522	3,196	724	4,166
<b>Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>1,771,672</b>	<b>417,725</b>	<b>101,886</b>	<b>123,239</b>	<b>357,576</b>	<b>252,809</b>	<b>518,438</b>
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	530,753	127,827	41,223	52,467	106,802	72,237	130,196
Benefits - Avantages sociaux	"	22,672	6,467	2,699	1,579	2,872	2,489	6,566
Fuel - Carburant	"	231,949	46,948	5,477	15,822	52,622	39,562	71,517
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	35,035	10,338	5,031	733	7,298	1,652	9,983
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	150,320	37,627	6,604	3,160	21,254	20,736	60,941
Maintenance - Frais d'entretien	"	175,116	39,121	5,001	13,379	39,568	31,336	46,711
Depreciation - Amortissement	"	192,412	40,461	6,887	14,357	38,084	34,145	58,478
Insurance - Frais d'assurances	"	79,869	19,811	3,775	5,253	16,722	11,082	23,226
Rent - Location	"	59,750	15,360	4,738	3,038	12,391	7,121	17,101
Other Expenses - Autres dépenses	"	293,797	73,766	20,450	13,451	59,963	32,448	93,719
<b>Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps (2)</b>	<b>No.-Nbre</b>	<b>26,353</b>	<b>6,963</b>	<b>2,884</b>	<b>1,888</b>	<b>6,128</b>	<b>2,965</b>	<b>5,525</b>
<b>FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>
<b>Equipment Operated - Total - Matériel productif en service</b>	<b>"</b>	<b>40,756</b>	<b>10,178</b>	<b>2,445</b>	<b>1,993</b>	<b>9,942</b>	<b>5,019</b>	<b>11,179</b>
Straight trucks - Camions	"	8,085	2,427	1,113	667	2,804	273	802
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	347 230	104 061	30 685	29 803	137 827	10 599	34 254
Average distance - Distance moyenne	"	43	43	28	45	49	39	43
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	13,862	3,281	942	610	2,882	2,098	4,050
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	1 589 248	402 968	84 887	76 603	266 704	220 199	537 887
Average distance - Distance moyenne	"	115	123	90	126	93	105	133
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	15,573	3,850	380	584	3,109	2,151	5,499
Other - Autres	"	3,236	620	10	132	1,147	497	830
<b>Total distance - Distance totale</b>	<b>' 000 km</b>	<b>1 936 477</b>	<b>507 028</b>	<b>115 572</b>	<b>106 406</b>	<b>404 531</b>	<b>230 798</b>	<b>572 142</b>
<b>Fuel consumed - Total - Carburant consommé</b>	<b>' 000 L</b>	<b>871 445</b>	<b>206 705</b>	<b>53 150</b>	<b>42 968</b>	<b>158 403</b>	<b>118 685</b>	<b>291 533</b>

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

2 Working owner included - Incluant les propriétaires actifs.

**Table 2: Motor Carriers of Freight, 1996: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**

No.		Canada	Newfoundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	
			Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	
1	Estimated Number Reporting	No	8,140	103	19	268
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$' 000</b>	<b>2,127,077</b>	<b>22,504</b>	<b>5,853</b>	<b>54,925</b>
3	Transportation Revenues	"	2,117,069	22,482	5,853	54,872
4	Other Revenues	"	10,007	22	-	52
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>1,771,672</b>	<b>19,003</b>	<b>4,474</b>	<b>48,416</b>
6	Salaries and Wages	"	530,753	6,654	1,312	14,193
7	Benefits	"	22,672	93	-	295
8	Fuel	"	231,949	2,307	489	6,136
9	Owner Operator Expenses	"	35,035	65	-	404
10	Purchased Transport	"	150,320	884	20	2,056
11	Maintenance	"	175,116	1,614	494	4,108
12	Depreciation	"	192,412	2,226	371	4,987
13	Insurance	"	79,869	867	322	2,006
14	Rent	"	59,750	805	329	764
15	Other Expenses	"	293,797	3,490	1,137	13,468
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees</b>	<b>No</b>	<b>26,353</b>	<b>254</b>	<b>47</b>	<b>610</b>

No.			New Brunswick	Québec	Ontario
			Nouveau-Brunswick		
1	Estimated Number Reporting	No	262	2,881	2,266
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$' 000</b>	<b>65,497</b>	<b>660,102</b>	<b>571,228</b>
3	Transportation Revenues	"	65,497	658,643	567,377
4	Other Revenues	"	-	1,459	3,851
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>55,364</b>	<b>560,561</b>	<b>459,802</b>
6	Salaries and Wages	"	16,381	162,292	133,541
7	Benefits	"	182	7,079	7,515
8	Fuel	"	8,834	86,244	46,507
9	Owner Operator Expenses	"	20	5,082	14,723
10	Purchased Transport	"	409	38,937	48,329
11	Maintenance	"	5,362	71,972	34,297
12	Depreciation	"	7,398	61,584	48,881
13	Insurance	"	2,401	24,493	18,002
14	Rent	"	2,236	21,488	8,961
15	Other Expenses	"	12,140	81,390	99,045
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees</b>	<b>No</b>	<b>756</b>	<b>9,586</b>	<b>6,044</b>

Note: Some totals may not add due to rounding

**Tableau 2 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
314	245	823	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>99,744</b>	<b>73,239</b>	<b>275,738</b>	<b>\$' 000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	<b>2</b>
97,649	73,027	274,556	"	Recettes tirées du transport	3
2,094	212	1,182	"	Autres recettes	4
<b>86,700</b>	<b>60,015</b>	<b>228,060</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>5</b>
28,527	16,973	55,129	"	Traitements et salaires	6
690	601	2,313	"	Avantages sociaux	7
13,015	9,358	28,662	"	Carburant	8
205	2,251	10,076	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
7,416	2,875	31,625	"	Achat de service de transport	10
6,706	4,503	19,216	"	Frais d'entretien	11
9,615	7,187	25,648	"	Amortissement	12
5,819	2,801	10,122	"	Frais d'assurances	13
3,013	3,111	9,597	"	Location	14
11,694	10,357	35,671	"	Autres dépenses	15
<b>1,430</b>	<b>861</b>	<b>3,002</b>	<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>17</b>
British Columbia	Territories				
Colombie-Britannique	Territoires				
949	10		Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>295,219</b>	<b>3,028</b>		<b>\$' 000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	<b>2</b>
294,084	3,028		"	Recettes tirées du transport	3
1,135	-		"	Autres recettes	4
<b>246,589</b>	<b>2,688</b>		"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>5</b>
95,210	542		"	Traitements et salaires	6
3,900	5		"	Avantages sociaux	7
30,052	344		"	Carburant	8
2,156	52		"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
17,294	475		"	Achat de service de transport	10
26,426	417		"	Frais d'entretien	11
24,225	291		"	Amortissement	12
12,880	157		"	Frais d'assurances	13
9,325	122		"	Location	14
25,121	286		"	Autres dépenses	15
<b>3,733</b>	<b>30</b>		<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>17</b>

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

**Table 3: Motor Carriers of Freight, 1996: Summary Statistics by type of movement, Canada, Small For-hire Carriers****Tableau 3 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, petits transporteurs pour compte d'autrui**

		Intra-provincial Carriers Transporteurs Intra-provinciaux	Extraprovincial Carriers - Transporteurs extraprovinciaux					
			Total(1)	Intra Provincial	Inter Provincial	Sub Total <sup>(1)</sup>	International	
							Into Canada	Out of Canada
						Sous Total <sup>(1)</sup>	À destination du Canada	En provenance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	4,952	3,187					
<b>Operating Revenues - Recettes d'exploitation</b>	<b>\$ ' 000</b>	<b>1,056,235</b>	<b>1,070,842</b>	<b>570,953</b>	<b>206,546</b>	<b>293,343</b>	<b>148,827</b>	<b>144,516</b>
<b>Operating Expenses - Total<sup>(1)</sup> Dépenses d'exploitation</b>	"	<b>883,409</b>	<b>888,263</b>	<b>471,701</b>	<b>172,434</b>	<b>244,128</b>	<b>120,949</b>	<b>123,179</b>
Transportation Expenses - Frais de transport	"	<b>612,354</b>	587,865	309,707	117,193	160,965	80,812	80,153
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	<b>99,187</b>	75,928	41,768	14,973	19,187	9,252	9,935
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	<b>171,868</b>	224,470	120,226	40,269	63,975	30,884	33,091
<b>Number of employees - Total<sup>(2)</sup> - Nombre d'employés</b>	<b>No - Nbre</b>	<b>13,357</b>	<b>12,997</b>	...	...	...	...	...
<b>Salaries and wages - Total - Traitements et salaires</b>	<b>\$ ' 000</b>	<b>292,943</b>	<b>237,810</b>	...	...	...	...	...
<b>Equipment operated - Total - Matériel productif en service</b>	<b>No - Nbre</b>	<b>19,991</b>	<b>20,764</b>	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	5,686	2,399	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	6,119	7,743	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	6,015	9,558	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	2,171	1,064	...	...	...	...	...

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

2 Full time employees only - Employés à temps plein seulement

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

**Table 4: Motor Carriers of Freight, 1996: Number of Employees by Type and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers****Tableau 4 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996 : Nombred'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	8,140	103	19	268	262	2,881	2,266
<b>Employees - Employés:</b>							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	19,197	193	39	470	589	7,095	4,445
Part Time - Temps partiel	5,147	97	18	134	209	1,877	1,145
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	7,156	61	8	141	167	2,490	1,600
Part Time - Temps partiel	4,254	72	16	61	173	1,040	1,461
<b>Total</b>							
<b>Full Time - Plein temps</b>	<b>26,353</b>	<b>254</b>	<b>47</b>	<b>610</b>	<b>756</b>	<b>9,586</b>	<b>6,044</b>
<b>Part Time - Temps partiel</b>	<b>9,401</b>	<b>169</b>	<b>34</b>	<b>194</b>	<b>382</b>	<b>2,917</b>	<b>2,607</b>
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps	2,695	5	3	9	51	399	1,081
Part Time - Temps partiel	795	2	-	15	8	209	231
		Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires	
	Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants		314	245	823	949	10	
<b>Employees - Employés:</b>							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps		973	607	2,082	2,684	22	
Part Time - Temps partiel		326	185	485	664	7	
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps		458	254	921	1,050	8	
Part Time - Temps partiel		234	133	273	782	9	
<b>Total</b>							
<b>Full Time - Plein temps</b>		<b>1,430</b>	<b>861</b>	<b>3,002</b>	<b>3,733</b>	<b>30</b>	
<b>Part Time - Temps partiel</b>		<b>560</b>	<b>318</b>	<b>758</b>	<b>1,446</b>	<b>16</b>	
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps		90	170	667	214	6	
Part Time - Temps partiel		61	53	192	18	4	

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

**Table 5: Motor Carriers of Freight, 1996: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers****Tableau 5 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996 : 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	19,770	3 549	2 047	1 502	16 221	13 584	2 637
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	4,766	588	543	45	4 179	4 179	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	50,792	9 029	6 970	2 059	41 763	22 539	19 224
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	72,240	9 063	8 894	169	63 177	56 153	7 024
Québec	704,068	135 362	128 134	7 228	568 706	453 911	114 795
Ontario	779,593	109 537	99 730	9 807	670 056	488 392	181 664
Manitoba	113,932	20 125	20 125	-	93 807	77 874	15 933
Saskatchewan	87,075	5 890	5 368	523	81 184	64 426	16 758
Alberta	324,876	46 552	38 428	8 124	278 324	215 410	62 914
British Columbia - Colombie-Britannique	258,172	37 861	36 931	930	220 311	191 622	28 689
Yukon	1,919	34	34	-	1 885	1 098	787
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	124	64	26	39	60	60	-
<b>CANADA</b>	<b>2,417,327</b>	<b>377 655</b>	<b>347 230</b>	<b>30 425</b>	<b>2 039 673</b>	<b>1,589,248</b>	<b>450 425</b>

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

**Table 6: Motor Carriers of Freight, 1996: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers****Tableau 6 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: 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	Average- cost per litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburan consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No. -Nbre	Litre	\$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	103	7 931 081	4,248,797	0.54
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	19	2 536 912	1,340,213	0.53
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	268	19 293 947	9,989,266	0.52
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	262	30 189 114	16,062,926	0.53
Québec	2,881	251 916 567	128,764,075	0.51
Ontario	2,266	259 051 311	123,604,096	0.48
Manitoba	314	44 360 384	21,622,585	0.49
Saskatchewan	245	35 059 410	16,726,004	0.48
Alberta	823	123 494 762	59,149,792	0.48
British Columbia - Colombie-Britannique	949	96 257 778	47,251,467	0.49
Territories - Territoires	10	1 353 735	696,126	0.51
<b>CANADA</b>	<b>8,140</b>	<b>871 445 001</b>	<b>429,455,347</b>	<b>0.49</b>

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

**Table 7: Motor Carriers of Freight, 1996: Type of Carriers by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers and Owner Operators****Tableau 7 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Genre de transporteurs selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants**

	Owner Operator Working for - Chauffeur contractant travaillant pour			Total
	For-hire Carriers  Trans- porteurs pour compte d'autrui	Private Carriers  Trans- porteurs pour compte propre	Both  Les deux comptes	
Number - Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve	317	81	41	439
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	82	41	18	141
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	588	173	115	876
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	990	478	189	1,657
Québec	4,713	1,351	521	6,585
Ontario	9,027	3,303	956	13,286
Manitoba	1,265	548	211	2,024
Saskatchewan	1,180	466	188	1,834
Alberta	4,164	1,670	828	6,662
British Columbia - Colombie-Britannique	4,301	1,305	920	6,526
Yukon	20	7	4	31
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	17	10	2	29
<b>CANADA</b>	<b>26,664</b>	<b>9,433</b>	<b>3,993</b>	<b>40,090</b>

**Table 8: Motor Carriers of Freight, 1996: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**

No.		Canada	Newfoundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	
			Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	
1	Estimated Number Reporting	No	40,090	439	141	876
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$' 000</b>	<b>5,228,344</b>	<b>58,882</b>	<b>17,814</b>	<b>120,805</b>
3	Transportation Revenues	"	5,174,426	56,673	17,781	119,990
4	Other Revenues	"	53,919	2,210	33	815
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>3,853,481</b>	<b>45,816</b>	<b>11,626</b>	<b>90,516</b>
6	Salaries and Wages	"	790,610	11,292	2,308	19,043
7	Benefits	"	28,814	225	20	425
8	Fuel	"	599,015	3,347	1,142	10,281
9	Owner Operator Expenses	"	34,149	9	55	1,330
10	Purchased Transport	"	187,993	258	246	1,046
11	Maintenance	"	458,562	3,884	1,158	7,722
12	Depreciation	"	604,052	6,508	2,199	14,407
13	Insurance	"	188,486	2,314	495	3,852
14	Rent	"	107,216	861	166	1,958
15	Other Expenses	"	854,583	17,119	3,837	30,452
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees</b>	<b>No</b>	<b>61,377</b>	<b>695</b>	<b>213</b>	<b>1,277</b>

No.			New Brunswick	Québec	Ontario
			Nouveau-Brunswick		
1	Estimated Number Reporting	No	1,657	6,585	13,286
<b>2</b>	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$' 000</b>	<b>235,853</b>	<b>840,609</b>	<b>1,653,123</b>
3	Transportation Revenues	"	235,301	838,540	1,617,555
4	Other Revenues	"	552	2,069	35,568
<b>5</b>	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>173,566</b>	<b>651,420</b>	<b>1,174,161</b>
6	Salaries and Wages	"	31,885	133,726	205,127
7	Benefits	"	475	3,243	14,800
8	Fuel	"	22,497	107,151	199,171
9	Owner Operator Expenses	"	929	533	26,595
10	Purchased Transport	"	1,569	29,344	58,324
11	Maintenance	"	14,746	85,239	143,612
12	Depreciation	"	30,738	91,235	191,199
13	Insurance	"	8,970	32,771	42,259
14	Rent	"	2,330	18,287	38,848
15	Other Expenses	"	59,426	149,892	254,224
<b>17</b>	<b>Total Number of Full Time Employees</b>	<b>No</b>	<b>2,499</b>	<b>10,266</b>	<b>17,492</b>

Note: Some totals may not add due to rounding.



**Tableau 8 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
2,024	1,834	6,662	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>277,130</b>	<b>264,771</b>	<b>890,186</b>	<b>\$' 000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	<b>2</b>
276,809	255,631	887,391	"	Recettes tirées du transport	3
321	9,141	2,795	"	Autres recettes	4
<b>196,469</b>	<b>200,187</b>	<b>689,220</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>5</b>
41,126	44,702	146,145	"	Traitements et salaires	6
645	1,885	3,347	"	Avantages sociaux	7
29,956	26,550	116,734	"	Carburant	8
294	822	1,718	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
6,877	5,127	60,534	"	Achat de service de transport	10
9,513	16,098	86,455	"	Frais d'entretien	11
31,773	31,679	106,662	"	Amortissement	12
10,299	7,609	38,525	"	Frais d'assurances	13
3,736	5,904	22,288	"	Location	14
62,251	59,811	106,813	"	Autres dépenses	15
<b>3,430</b>	<b>2,807</b>	<b>10,019</b>	<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>17</b>
British Columbia	Territories				
Colombie-Britannique	Territoires				
6,526	60		Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>859,401</b>	<b>9,770</b>		<b>\$' 000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	<b>2</b>
858,987	9,770		"	Recettes tirées du transport	3
414	-		"	Autres recettes	4
<b>614,182</b>	<b>6,318</b>		"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>5</b>
154,034	1,222		"	Traitements et salaires	6
3,740	9		"	Avantages sociaux	7
82,097	88		"	Carburant	8
1,864	1		"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
24,451	219		"	Achat de service de transport	10
89,323	811		"	Frais d'entretien	11
96,481	1,171		"	Amortissement	12
40,976	416		"	Frais d'assurances	13
12,675	162		"	Location	14
108,540	2,218		"	Autres dépenses	15
<b>12,592</b>	<b>86</b>		<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	<b>17</b>

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

- nil or zero - néant ou zéro

**Table 9: Motor Carriers of Freight, 1996: Summary Statistics, by Type of Activity, Owner Operators**  
**Tableau 9 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Statistiques sommaires selon le genre d'activité, chauffeurs contractants**

		Total <sup>(1)</sup>	General freight Marchandises générales	Household goods Articles ménagers	Bulk liquids Liquides en vrac	Dry bulk materials Produits secs en vrac	Forest products Produits forestiers	Other commodities Autres marchandises
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	40,090	11,772	442	2,569	11,463	5,085	8,759
<b>Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation</b>	<b>\$ '000</b>	<b>5,228,344</b>	<b>1,488,649</b>	<b>80,034</b>	<b>401,867</b>	<b>1,119,217</b>	<b>980,939</b>	<b>1,157,638</b>
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	5,174,426	1,485,853	79,600	397,483	1,116,522	973,299	1,121,670
Other Revenues - Autres recettes	"	53,919	2,796	434	4,385	2,695	7,640	35,968
<b>Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>3,853,481</b>	<b>1,062,254</b>	<b>60,001</b>	<b>320,354</b>	<b>786,545</b>	<b>776,223</b>	<b>848,104</b>
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	790,610	196,458	26,752	83,675	143,474	196,394	143,857
Benefits - Avantages sociaux	"	28,814	6,142	914	2,277	7,629	6,919	4,933
Fuel - Carburant	"	599,015	152,789	6,475	54,925	95,772	121,087	167,967
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	34,149	11,753	-	1,914	7,266	4,127	9,090
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	187,993	48,204	3,652	15,573	36,473	23,185	60,906
Maintenance - Frais d'entretien	"	458,562	111,040	3,290	33,155	94,690	121,421	94,967
Depreciation - Amortissement	"	604,052	184,018	4,471	44,864	132,725	115,960	122,015
Insurance - Frais d'assurances	"	188,486	54,067	2,799	15,644	39,300	35,705	40,971
Rent - Location	"	107,216	29,565	1,734	9,347	22,436	18,780	25,355
Other Expenses - Autres dépenses	"	854,583	268,219	9,914	58,979	206,782	132,646	178,044
<b>Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps <sup>(2)</sup></b>	<b>No.-Nbre</b>	<b>61,377</b>	<b>19,460</b>	<b>972</b>	<b>4,838</b>	<b>14,180</b>	<b>10,691</b>	<b>11,234</b>
<b>OWNER OPERATORS - CHAUFFEURS CONTRACTANTS</b>								
<b>Equipment Operated - Total - Matériel productif en service</b>	<b>"</b>	<b>94,834</b>	<b>25,426</b>	<b>1,101</b>	<b>5,537</b>	<b>27,331</b>	<b>15,745</b>	<b>19,695</b>
Straight trucks - Camions	"	19,597	3,370	570	1,017	11,105	1,340	2,194
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	616 526	78 223	17 002	39 814	358 332	48 901	74 255
Average distance - Distance moyenne	"	31	23	30	39	32	36	34
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	40,869	14,220	329	2,671	7,566	6,700	9,384
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	5 378 164	2 208 243	30 222	370 250	713 388	702 228	1 353 834
Average distance - Distance moyenne	"	132	155	92	139	94	105	144
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	29,843	6,663	132	1,170	7,326	6,827	7,725
Other - Autres	"	4,526	1,174	71	678	1,334	878	391
<b>Total distance - Distance totale</b>	<b>' 000 km</b>	<b>5 994 690</b>	<b>2 286 466</b>	<b>47 224</b>	<b>410 063</b>	<b>1 071 720</b>	<b>751 129</b>	<b>1 428 089</b>
<b>Fuel consumed - Total - Carburant consommé</b>	<b>' 000 L</b>	<b>2 628 808</b>	<b>986 929</b>	<b>16 097</b>	<b>186 715</b>	<b>440 853</b>	<b>377 426</b>	<b>620 787</b>

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

2 Working owner included - Incluant les propriétaires actifs.

**Table 10: Motor Carriers of Freight, 1996 - Summary Statistics by type of movement, Canada, Owner Operators****Tableau 10 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996 - Statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, chauffeurs contractants**

		Intra-provincial Carriers Transporteurs Intra-provinciaux	Extraprovincial Carriers - Transporteurs extraprovinciaux					
			Total(1)	Intra Provincial	Inter Provincial	International		
						Sub Total(1)	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	22,059	18,031					
<b>Operating Revenues - Recettes d'exploitation</b>	<b>\$ ' 000</b>	<b>2,630,402</b>	<b>2,597,943</b>	<b>859,744</b>	<b>656,608</b>	<b>1,081,591</b>	<b>522,685</b>	<b>558,906</b>
<b>Operating Expenses - Total(1) Dépenses d'exploitation</b>	"	<b>1,922,002</b>	<b>1,931,478</b>	<b>656,909</b>	<b>481,837</b>	<b>792,732</b>	<b>383,353</b>	<b>409,379</b>
Transportation Expenses - Frais de transport	"	1,131,770	1,191,266	411,452	286,747	493,067	238,361	254,706
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	250,335	208,228	70,543	53,849	83,836	41,496	42,340
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	539,897	531,986	174,915	141,241	215,830	103,497	112,333
<b>Number of employees - Total(2) - Nombre d'employés</b>	<b>No - Nbre</b>	<b>36,437</b>	<b>24,940</b>	...	...	...	...	...
<b>Salaries and wages - Total - Traitements et salaires</b>	<b>\$ ' 000</b>	<b>457,634</b>	<b>332,976</b>	...	...	...	...	...
<b>Equipment operated - Total - Matériel productif en service</b>	<b>No - Nbre</b>	<b>55,336</b>	<b>39,498</b>	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	14,436	5,160	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	19,313	21,556	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	17,463	12,380	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	4,124	402	...	...	...	...	...

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

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

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

**Table 11: Motor Carriers of Freight, 1996: Number of Employees by Type and by Province or Territory of Domicile, Owner Operators****Tableau 11 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996 : Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Number - Nombre							
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	40,090	439	141	876	1,657	6,585	13,286
<b>Employees - Employés:</b>							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	53,785	593	184	1,097	2,139	9,464	15,218
Part Time - Temps partiel	9,511	185	58	286	631	1,516	2,914
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	7,591	101	29	180	360	802	2,274
Part Time - Temps partiel	9,351	127	39	181	384	1,040	2,917
<b>Total</b>							
<b>Full Time - Plein temps</b>	<b>61,377</b>	<b>695</b>	<b>213</b>	<b>1,277</b>	<b>2,499</b>	<b>10,266</b>	<b>17,492</b>
<b>Part Time - Temps partiel</b>	<b>18,863</b>	<b>313</b>	<b>97</b>	<b>467</b>	<b>1,014</b>	<b>2,556</b>	<b>5,831</b>
Number - Nombre							
		Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants		2,024	1,834	6,662	6,526	31	29
<b>Employees - Employés:</b>							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps		3,010	2,454	8,487	11,057	46	35
Part Time - Temps partiel		513	736	1,612	1,048	8	5
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps		420	353	1,532	1,536	4	1
Part Time - Temps partiel		514	475	1,513	2,145	5	11
<b>Total</b>							
<b>Full Time - Plein temps</b>		<b>3,430</b>	<b>2,807</b>	<b>10,019</b>	<b>12,592</b>	<b>50</b>	<b>36</b>
<b>Part Time - Temps partiel</b>		<b>1,027</b>	<b>1,212</b>	<b>3,124</b>	<b>3,193</b>	<b>13</b>	<b>16</b>

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

**Table 12: Motor Carriers of Freight, 1996: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Owner Operators****Tableau 12 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Total Distance	Straight Trucks Camions	Road Tractors Tracteurs routiers
	Distance totale	Operated by Owner Operators	Operated by Owner Operators
		Exploités par les chauffeurs contractants	Exploités par les chauffeurs contractants
		('000 km) - (en milliers de km)	
Newfoundland - Terre-Neuve	73 195	7 415	65 780
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	20 473	2 400	18 074
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	137 237	16 875	120 362
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	268 777	23 492	245 285
Québec	794 243	131 557	662 685
Ontario	2 059 475	229 291	1 830 184
Manitoba	328 939	19 971	308 968
Saskatchewan	295 061	13 742	281 319
Alberta	1 256 073	60 065	1 196 009
British Columbia - Colombie-Britannique	750 124	110 822	639 302
Yukon	4 611	623	3 988
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	6 482	274	6 208
<b>CANADA</b>	<b>5 994 690</b>	<b>616 526</b>	<b>5 378 164</b>

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

**Table 13: Motor Carriers of Freight, 1996: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Owner Operators****Tableau 13 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average cost per litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No. -Nbre	Litre	\$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	439	30 009 815	15,437,047	0.51
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	141	8 709 160	4,388,426	0.50
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	876	55 600 507	27,740,713	0.50
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,657	115 217 357	59,425,772	0.52
Québec	6,585	337 761 384	171,365,848	0.51
Ontario	13,286	853 601 863	416,965,670	0.49
Manitoba	2,024	150 559 887	70,269,514	0.47
Saskatchewan	1,834	136 159 850	62,985,407	0.46
Alberta	6,662	601 415 724	271,097,837	0.45
British Columbia - Colombie-Britannique	6,526	335 335 648	158,195,295	0.47
Yukon	31	1 983 499	999,825	0.50
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	29	2 452 929	1,215,825	0.50
<b>CANADA</b>	<b>40,090</b>	<b>2 628 807 623</b>	<b>1,260,087,179</b>	<b>0.48</b>

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

**Table 14: Motor Carriers of Freight, 1996: Equipment Operated by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers and Owner Operators****Tableau 14 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants**

	Straight Trucks Camions	Road Tractors Tracteurs routiers	Semi- Trailers Semi- remorques	Other Equipment Autre matériel	Total
	Number - Nombre				
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	52	136	163	35	387
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	223	586	389	80	1,278
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	18	39	30	25	112
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	74	147	114	10	345
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	165	238	322	34	759
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	423	1,006	532	90	2,051
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	199	506	520	133	1,358
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	568	1,906	1,044	154	3,672
<b>Québec</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	3,253	3,921	4,567	759	12,500
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	5,355	6,583	4,246	413	16,597
<b>Ontario</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	2,105	3,845	4,201	865	11,016
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	6,350	14,829	10,672	645	32,495
<b>Manitoba</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	388	709	960	293	2,350
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	493	2,450	1,811	462	5,216
<b>Saskatchewan</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	159	637	830	200	1,826
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	396	2,192	1,779	98	4,465
<b>Alberta</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	809	1,888	2,149	175	5,022
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	2,951	8,734	6,510	1,684	19,879
<b>British Columbia - Colombie-Britannique</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	935	1,926	1,806	717	5,383
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	3,599	6,633	5,059	1,074	16,365
<b>Yukon</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	1	16	23	-	40
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	15	40	35	-	90
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	1	1	1	-	3
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	5	36	28	6	75
<b>CANADA</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	8,085	13,862	15,573	3,236	40,756
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	20,451	45,142	32,221	4,714	102,528

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

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

- nil or zero - néant ou zéro

**Table 15: Motor Carriers of Freight, 1996: Average Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers and Owner Operators****Tableau 15 : Transporteurs routiers de marchandises, 1996 : Distance moyenne parcourue selon le type de véhicule et selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants**

	Straight Trucks		Road Tractors	
	Camions		Tracteurs routiers	
	Owned and Leased	Operated by Owner Operator	Owned and Leased	Operated by Owner Operator
	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants
	('000 km / vehicle) - (en milliers de km par véhicule)			
Newfoundland - Terre-Neuve	39	40	100	117
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	30	33	107	123
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	42	45	95	139
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	45	42	111	132
Québec	39	26	116	118
Ontario	47	38	127	136
Manitoba	52	41	110	133
Saskatchewan	34	36	101	136
Alberta	47	23	114	144
British Columbia - Colombie-Britannique	40	31	100	101
Yukon	40	42	70	120
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	30	65	70	171
<b>CANADA</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>115</b>	<b>129</b>

## Survey Methodology and Data Quality

### 1. Introduction

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

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

Several terms used in this chapter are defined below:

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

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

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

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

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

## Méthodologie d'enquête et qualité des données

### 1. Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie de l'enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants. Il fournit une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. Il porte aussi sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

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

Dans ce chapitre, plusieurs termes sont utilisés. Voici leur définition :

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

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

**Base de sondage :** liste des unités dans la population observée, contenant les renseignements de classification (p. ex., la classification industrielle, géographique, et taille) des unités. Cette liste est utilisée dans le plan d'échantillonnage ainsi que pour sélectionner les unités qui font partie de l'enquête.

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

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



## 2. Methodology

### A. Survey Objectives

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

### B. Populations

#### Target Population

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

#### Survey Population

The 1996 survey population consisted of all businesses on an administrative file of tax filers which reported trucking business income greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million for the 1996 tax year.

### C. Sample Design

The number of trucking businesses in the survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the population. The sample is selected by the Tax Estimates Program of Statistics Canada and its design is described below.

The list of tax filers that reported business income in the reference tax year is classified using province/territory of domicile, Standard Industrial Classification (SIC) code and size measured by Gross Business Income (GBI). Tax filers with the same classification form a stratum within which a sample is selected. The sample is selected from strata covering all Canadian provinces and territories, SIC 456 (Truck Transport Industries) and businesses with operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million. The overall size of the sample and its allocation among strata are determined to satisfy precision requirements for provincial estimates of GBI under given cost constraints. The coefficient of variation is used as the measure of precision.

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

## 2. Méthodologie

### A. Objectif de l'enquête

L'enquête a pour objectif principal de fournir, chaque année, des renseignements sur la structure et le rendement des petits transporteurs routiers de marchandises et des chauffeurs contractants.

### B. Populations

#### Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui et chauffeurs contractants domiciliés au Canada produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 30 000 \$ et inférieures à 1 million \$. Les services de messagerie ne sont pas couverts.

#### Population observée

Une source administrative de transporteurs ayant déclaré un revenu brut d'entreprise supérieur ou égal à 30 000 \$ et inférieur à 1 million de dollars pour l'année imposable de 1996 a servi de base de sondage.

### C. Plan d'échantillonnage

Le nombre de transporteurs dans la base de sondage est très élevé, aussi un échantillon est sélectionné pour représenter l'univers de ces transporteurs. L'échantillon, dont le plan est décrit ci-après, est choisi à partir du Programme des estimations fondées sur les données fiscales de Statistique Canada.

La liste des transporteurs ayant déclaré des recettes pour l'année d'imposition est classée selon la province ou le territoire de domicile, la Classification type des industries (CTI) et la taille, qui est mesurée en fonction du revenu brut d'entreprise (RBE). Les transporteurs déclarants du même niveau de classification forment une strate à partir de laquelle un échantillon est sélectionné. L'échantillon de transporteurs est sélectionné à partir de strates englobant toutes les provinces et tous les territoires canadiens, le code de CTI 456 (Industrie du transport, secteur du camionnage) et les compagnies produisant des recettes supérieures ou égales à 30 000 \$ et inférieures à 1 million de dollars. La taille globale de l'échantillon et sa répartition selon les strates sont déterminées de façon à respecter les critères de précision des estimations provinciales du RBE, compte tenu des contraintes de coûts. Le coefficient de variation sert de mesure de précision.

La taille d'échantillon et la taille estimée de population par province ou territoire de domicile sont présentées au figure 1.

## Figure 1: 1996 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators Figure 1 : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants - 1996

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 territoire de domicile

Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Carriers in Survey Population	Number of In-scope Carriers Selected
Province ou territoire de domicile	Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée	Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête
Newfoundland - Terre-Neuve	542	277
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	160	95
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,145	630
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,920	782
Quebec - Québec	9,466	1,259
Ontario	15,552	1,681
Manitoba	2,338	646
Saskatchewan	2,078	576
Alberta	7,485	1,387
British Columbia - Colombie-Britannique	7,475	1,275
Yukon	40	36
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	30	20
Canada	48,229	8,664

### D. Data Collection and Processing

Financial data for the sampled carriers are obtained from the administrative source. Their operational data are collected via a computer assisted telephone interview (CATI), usually in November of the year following the survey year. Each interviewed unit is also identified as either a for-hire company or an owner operator. The data collected through the CATI interviews are interactively edited and corrected during the interview. Financial and survey data are then merged and processed through an automated edit and imputation system. The 1996 survey data refer to the businesses' own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1997 and the administrative data pertain to their tax year ending in 1996.

### E. Estimation

Weighted data are obtained by multiplication of each carrier's survey data by its sampling weight. To produce the published estimates for for-hire carriers, the weighted data of for-hire carriers are aggregated. The weighted data of owner operators are also aggregated to calculate the published estimates for owner operators.

### D. Collecte et traitement des données

Les données financières des transporteurs sont obtenues à partir des dossiers administratifs; les données d'exploitation sont recueillies au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO), habituellement au mois de novembre de l'année suivant l'année de référence. Chaque unité interviewée est identifiée comme transporteur pour compte d'autrui ou comme chauffeur contractant. Les données recueillies par ITAO sont vérifiées directement et corrigées pendant l'interview. Les données financières et d'enquête sont ensuite fusionnées et traitées au moyen d'un système automatisé de vérification et d'imputation. Pour l'enquête de 1996, les données d'exploitation correspondent à la période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1997; les données financières provenant des dossiers administratifs correspondent à l'année d'imposition se terminant en 1996.

### E. Estimation

Les données pondérées d'un transporteur choisi sont obtenues en multipliant les données d'enquête du transporteur par son poids d'échantillonnage. Les estimations des transporteurs pour compte d'autrui sont obtenues en regroupant les données pondérées pertinentes. De même, les données pondérées des chauffeurs contractants sont combinées de manière à produire les estimations requises.

### Notes for Historical Comparison

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

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

### **3. Data Quality**

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error 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 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 respon-

### Notes concernant les comparaisons des données dans le temps

De 1990 à 1995, L'enquête couvrait les transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants qui produisaient des recettes supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million de dollars.

L'enquête antérieure à 1990 couvrait les transporteurs pour compte d'autrui qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 100 000 \$ ou plus. Les chauffeurs contractants ne faisaient pas partie des enquêtes de 1989 et des années précédentes.

### **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 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, une taille d'échantillon plus importante occasionne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables.

#### **B. Erreurs non dues à l'échantillonnage**

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à

dent provides incorrect information or does not answer certain questions, when a unit in the target population is omitted or covered more than once, when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

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

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

In general, non-sampling errors are difficult to 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 Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frame may also result in either over or under coverage of the trucking industry.

## II. Response Errors

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

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

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

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

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

## 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 dans le code de Classification type des industries (CTI) présent dans la base de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.

## II. Erreurs de réponse

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

### III. Non-response Errors

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

### IV. Processing Errors

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

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgment (e.g. errors in SIC coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly. For this survey, errors in financial data can occur when the data are being transcribed from the tax returns.

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

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for this survey. For instance, various quality assurance procedures are exercised at the data capture step. The data editing procedures identify some inconsistencies in the data structure and the imputation procedures correct the identified inconsistencies.

### C. Some Measures of Data Quality

Figure 2 presents some indicators of the data quality of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators. To assist the user in evaluating the potential effect of

### 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

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

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le codage du CTI). 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. Pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, des erreurs dans les données financières peuvent survenir lors de la transcription de celles-ci 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 l'importance de l'imputation ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, cette enquête est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

### C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, ceux-ci sont présentés à la figure 2. Afin d'aider l'utilisateur à

non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is 0.2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

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

**Figure 2: 1996 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators<sup>1</sup>**  
**Figure 2 : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Transporteurs compte d'autrui et chauffeurs contractants, 1996<sup>1</sup>**

Relative Imputation Rates for Selected Operational Variables - Canada Level

Taux d'imputation relatifs pour certaines variables d'exploitation - Canada

Variables	Relative Imputation Rate <sup>1</sup>	Owner Operators	Variables
	Taux d'imputation relatif <sup>1</sup>		
	For-hire Carriers	Owner Operators	
	Transporteurs pour compte d'autrui	Chauffeurs contractants	
	%	%	
Principal Type of Transportation Activity	42.0	53.1	Genre de service de transport principal
Total Employment			Total de l'emploi
Full Time	57.6	52.4	Plein temps
Part Time	43.7	50.3	Temps partiel
Fuel Consumed in Litres	59.6	57.2	Carburant consommé en litres

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

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

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

Robert Larocque  
Head, Dissemination Unit  
Surface and Marine Transport Sections  
Transportation Division

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

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

Robert Larocque  
Chef, unité de la dissémination  
Sections des transports de surface et maritime  
Division des transports

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

---

#### **Standards of service to the public**

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

#### **Normes de service à la clientèle**

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

---


#### **Note of Appreciation**


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

#### **Note de reconnaissance**

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

---

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 -  1984.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences" - Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984. 

---