



Service Bulletin
**Surface
and Marine
Transport**

Transportation Division

Bulletin de service
**Transport
terrestre
et maritime**

Division des transports

All prices exclude sales tax

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

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

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

Vol. 19 No 1

Highlights:

Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators:

Financial and Operating Statistics of Small For-hire Carriers, 2000.

Operating revenues for small for-hire carriers totaled \$1.37 billion for the year or \$226,000 on average. Operating expenses for the group totaled \$1.28 billion or \$212,000 on average per carrier.

Carriers obtained most of their operating revenues from intra-provincial movements (\$990 million, or 74%), followed by international movements (\$202 million, or 15%) and inter-provincial movements (\$152 million, or 11%).

Financial and Operating Statistics of Owner Operators, 2000.

Operating revenues for owner operators reached \$6.3 billion in 2000 (\$176,000 per carrier), up 7% from \$5.9 billion (\$159,000 per carrier) in 1999. Operating expenses totalled \$5.7 billion or \$159,000 on average, up 13% in 2000.

Owner operators obtained most of their operating revenues from intra-provincial movements (\$4.0 billion or 72%), followed by international movements (\$850 million or 15%) and inter-provincial movements (\$684 million or 12%).

Vol. 19 N° 1

Faits saillants :

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants :

Données financières et d'exploitation des petits transporteurs pour compte d'autrui, 2000.

Le total des recettes d'exploitation pour les petits transporteurs pour compte d'autrui s'élève à 1,37 milliard de dollars pour l'année soit 226 000 \$ en moyenne. Les dépenses d'exploitation de ce groupe atteignent 1,28 milliard de dollars ou 212 000 \$ en moyenne.

Les transporteurs ont tiré la plus grande partie de leurs recettes d'exploitation des mouvements intraprovinciaux (990 millions de dollars, ou 74 %), ainsi que des mouvements internationaux (202 millions de dollars, ou 15 %) et des mouvements interprovinciaux (152 millions de dollars, ou 11 %).

Données financières et d'exploitation des chauffeurs contractants, 2000.

Les recettes d'exploitation des chauffeurs contractants ont atteint 6,3 milliards de dollars en 2000 (176 000 \$ par transporteur), en hausse de 7 % par rapport à 5,9 milliards de dollars (159 000 \$ par transporteur) en 1999. Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 5,7 milliards de dollars, soit une moyenne de 159 000 \$, en hausse de 13 % par rapport à 1999.

Les chauffeurs contractants ont tiré la plus grande partie de leurs recettes d'exploitation des mouvements intraprovinciaux (4,0 milliards de dollars, ou 72 %), suivis des mouvements internationaux (850 millions de dollars, ou 15 %) et des mouvements interprovinciaux (684 millions de dollars, ou 12 %).

SECTION 1 — Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operator: Financial and Operating Statistics of Small For-hire Carriers, 2000.

Introduction

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators is to obtain information on the structure and performance of Canada-based small for-hire carriers (those with annual operating revenues between \$30 thousand and \$1 million). Combined with the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey of For-hire Carriers data for the top and medium and large carriers, the 2000 data for small for-hire carriers helps to provide a more complete picture of the for-hire trucking industry (Refer to Summary Table 1). The survey also measures the activity of owner operators working for private and for-hire carriers.

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

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

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

Overall the performance of for-hire trucking companies continued to improve in 2000. The estimated size of the population for the for-hire trucking industry was 9,317 carriers. Total operating revenues for the for-hire trucking industry was \$22.4 billion for the year or \$2.4 million per carrier. Estimated operating expenses for the industry totalled \$20.6 billion or \$2.2 million per carrier. On a per carrier average, the for-hire trucking industry had 15 employees, 2 straight trucks and 7 road tractors. Amongst the entire for-hire trucking industry, 65% of the estimated number of carriers fell into the \$30,000 to \$1 million size class, accounting for only 6% of the total operating revenues with average annual revenue per carrier of \$226,000. These small for-hire carriers had on average 3 employees, one straight truck and 2 road tractors per carrier. Slightly more than one-third (34%) of the estimated number of companies in

SECTION 1 — Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation des petits transporteurs pour compte d'autrui, 2000.

Introduction

L'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants) nous renseigne sur la structure et le rendement du groupe des petits transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada (il s'agit de ceux dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre des valeurs limites de 30 000 \$ et de 1 million de dollars). Jointes aux données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui pour les principaux transporteurs ainsi que pour les moyens et grands transporteurs, les données de 2000 pour les petits transporteurs pour compte d'autrui aident à brosser un tableau plus complet de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui (voir le tableau sommaire 1). L'enquête évalue également l'activité des chauffeurs contractants qui travaillent pour des transporteurs privés et des transporteurs routiers pour compte d'autrui.

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

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

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

Dans l'ensemble, le rendement des entreprises de camionnage pour compte d'autrui a continué de s'améliorer en 2000. La taille de la population dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui est estimée à 9 317 transporteurs. Le total des recettes d'exploitation dans cette industrie a atteint 22,4 milliards de dollars pour l'année ou 2,4 millions de dollars par transporteur. Le total des dépenses d'exploitation pour l'industrie est estimé à 20,6 milliards de dollars, ou 2,2 millions de dollars par transporteur. L'industrie du camionnage pour compte d'autrui comptait en moyenne 15 employés, 2 camions porteurs et 7 tracteurs routiers. Dans l'ensemble de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, 65 % du nombre estimatif de transporteurs entraient dans la catégorie de taille de 30 000 \$ à 1 million de dollars, ce qui représentait seulement 6 % des recettes d'exploitation totales avec des recettes moyennes

the for-hire trucking industry had annual revenues between \$1 million and \$25 million, accounting for 64% of the total operating revenues with an average revenue per carrier of \$4.4 million. Although varying considerably in size, the medium and large carriers had on average 27 employees, 3 straight trucks and 14 road tractors per carrier. The remaining 1% or top for-hire carriers had annual revenues greater than \$25 million, accounting for 30% of the total operating revenues with average revenue per carrier of \$81.0 million. These top carriers had on average 398 employees, 14 straight trucks and 178 road tractors per carrier.

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

Data limitations

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

Furthermore, operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because working owners obtain their remuneration from profits, and they may not appear as expenses in the same way as salaries and wages do for incorporated companies. The result is an underestimation of total expenses, which would distort any calculated operating ratio.

2000 SURVEY RESULTS FOR SMALL FOR-HIRE CARRIERS

There were an estimated 6,040 small for-hire carriers in 2000. These carriers represented two-thirds of all for-hire carriers. Despite their large number, total operating revenues for small carriers represented only 6% of total operating revenues for the for-hire trucking industry.

de 226 000 \$ par année par transporteur. Ces petits transporteurs pour compte d'autrui comptaient en moyenne 3 employés, un camion porteur et deux tracteurs routiers par transporteur. Un peu plus du tiers (34 %) du nombre estimatif d'entreprises dans l'industrie du transport routier pour compte d'autrui génère des recettes annuelles variant entre 1 million de dollars et 25 millions de dollars, qui représentaient 64 % des recettes d'exploitation totales avec des recettes moyennes par transporteur de 4,4 millions de dollars. Bien que leur taille varie considérablement, les moyens et les grands transporteurs avaient en moyenne 27 employés, 3 camions porteurs et 14 tracteurs routiers par transporteur. Le 1 % qui reste, soit les principaux transporteurs pour compte d'autrui, avait des recettes annuelles supérieures à 25 millions de dollars, qui représentaient 30 % des recettes totales d'exploitation avec des recettes moyennes par transporteur de 81,0 millions de dollars. Ces principaux transporteurs avaient en moyenne 398 employés, 14 camions porteurs et 178 tracteurs routiers par transporteur.

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

Limites des données

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

Mentionnons en outre que nous ne présenterons pas de ratios d'exploitation, car ceux-ci risquent d'être mal interprétés. Les entreprises non constituées ne déclarent pas leurs coûts de main-d'œuvre au fisc de la même manière que les entreprises constituées parce que les propriétaires-exploitants tirent leur rémunération des marges bénéficiaires, et que celles-ci ne figurent pas comme dépenses au même titre que les salaires versés par les entreprises constituées. Il s'ensuit une sous-estimation des dépenses totales, qui se trouveraient à déformer tout ratio d'exploitation dégagé.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DE 2000 SUR LES PETITS TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

Le nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui en 2000 était estimé à 6 040. Ces transporteurs représentaient les deux tiers de tous les transporteurs pour compte d'autrui. Malgré leur nombre élevé, le total des recettes d'exploitation des petits transporteurs ne représentait que 6 % du total des recettes d'exploitation dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.

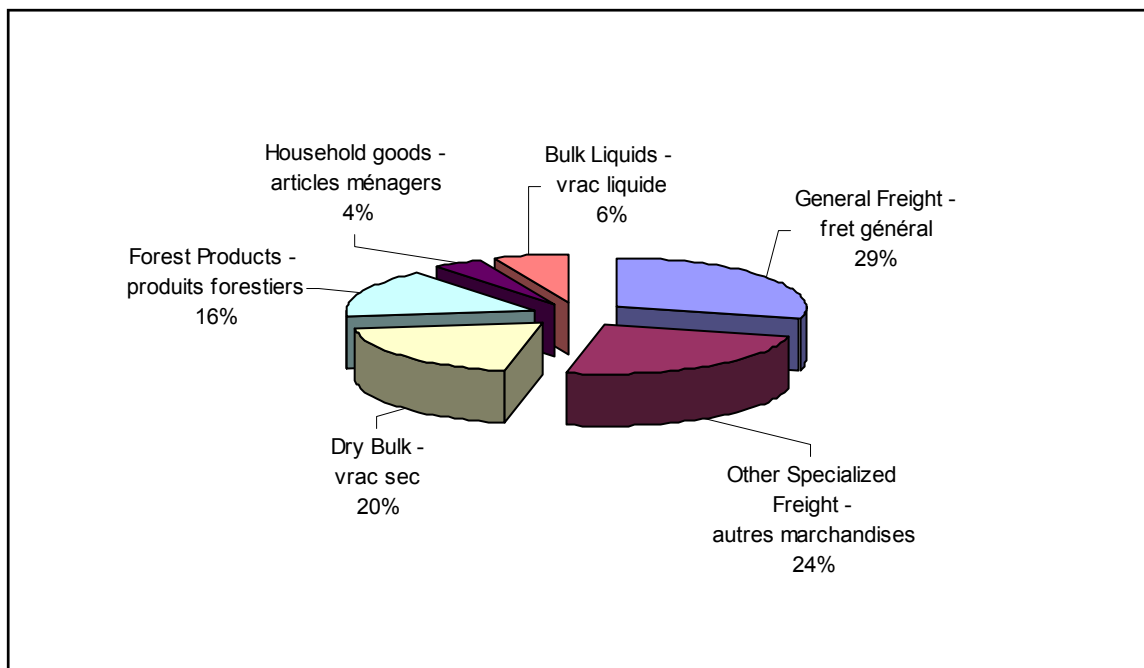
Operating revenues and expenses

In 2000, small for-hire carriers reported operating revenues of \$1.37 billion and operating expenses totaling \$1.28 billion. Revenues per carrier were \$226,000 in 2000 while expenses averaged \$212,000.

Principal commodity by type

Small for-hire carriers obtained most of their operating revenues from transport of general freight (\$396 million, or 30%), other specialized freight (\$332 million, or 24%) and dry bulk materials (\$271 million, or 20%). Other types of freight transported were forest products (\$221 million, or 16%), bulk liquids (\$87 million, or 6%) and household goods (\$60 million or 4%). (See Figure 1 and Table 2)

Figure 1: Share of Revenues by Type of Activity, 2000



Local and Long Distance

Using the North American Industry Classification System (NAICS) it is possible to analyse the financial data of carriers hauling for local or long distances. More small for-hire companies were involved in local transportation (3,600) than in long-distance (2,300). Total revenue for local carriers was \$714 million, with almost 80% generated by carriers moving other dry

Recettes et dépenses d'exploitation

En 2000, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des recettes d'exploitation de 1,37 milliard de dollars et des dépenses d'exploitation totalisant 1,28 milliard de dollars. Les recettes par transporteur ont atteint 226 000 \$ en 2000, et la moyenne des dépenses était de 212 000 \$.

Principaux types de marchandises

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont tiré la majeure partie de leurs recettes d'exploitation du transport de marchandises générales (396 millions de dollars, ou 29 %), d'autres marchandises spécialisées (332 millions de \$, ou 24 %) et de produits secs en vrac (271 millions de dollars, ou 20 %). Les autres types de marchandises transportées étaient les produits forestiers (221 millions de dollars, ou 16 %), les liquides en vrac (87 millions de \$, ou 6 %) et les articles ménagers (60 millions de dollars, ou 4 %). (Voir figure 1 et tableau 2)

Figure 1 : Part des recettes selon le genre d'activité, 2000

Transport local et sur longue distance

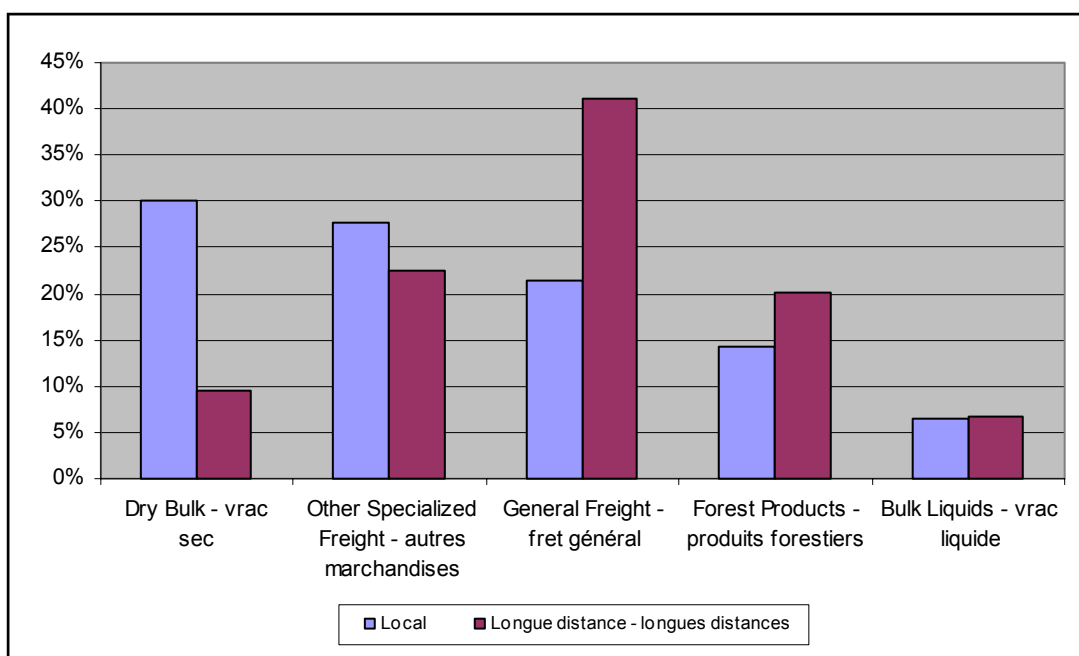
Avec le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), il est possible d'analyser les données financières des transporteurs faisant des livraisons locales ou parcourant des distances plus longues. Le nombre de petites entreprises de transport pour compte d'autrui qui ont fait du transport local (3 600) dépasse le nombre de ces petites entreprises

bulk materials (\$215 million), other specialized freight (\$198 million) and general freight (\$153 million). Small for-hire carriers transporting goods longer distances generated revenue of \$592 million. The type of activity was concentrated with general freight (\$243 million) and other specialized freight (\$133 million) accounting for 63% of the total long distance revenue. (See Figure 2 and Table 3)

qui ont fait du transport sur longue distance (2 300). Les recettes totales pour les transporteurs locaux ont été de 714 millions de dollars, dont près de 80 % venaient des transporteurs de produits secs en vrac (215 millions de dollars), d'autres marchandises spécialisées (198 millions de dollars) et des marchandises générales (153 millions de dollars). Les petits transporteurs pour compte d'autrui qui ont transporté des marchandises sur des distances plus longues ont produit pour 592 millions de dollars de recettes. Le type d'activité était concentré dans les marchandises générales (243 millions de dollars) et les autres marchandises (133 millions de dollars), ce qui représentait 63 % des recettes totales du transport sur long distance. (Voir figure 2 et tableau 3)

Figure 2: Local and Long Distance Movement Share of Operating Revenue, 2000

Figure 2 : Part des recettes d'exploitation pour le transport local et sur longue distance, 2000



Movements

In 2000, small carriers limited to only intra-provincial movements accounted for 57% (3,436) of all small carriers, generating \$698 million of total estimated revenues. Carriers with extra-provincial activities reported total revenues of \$668 million, 43% of this revenue (\$291 million) was generated from intra-provincial movements. Small for-hire carriers obtained most of their operating revenues from intra-provincial movements (\$1.0 billion, or 74%), followed by international movements (\$226 million, or 17%) and inter-provincial movements (\$152 million, or 11%). The medium and large carriers also obtained majority of their operating revenues from intra-provincial movements (\$5.8 billion or 47%), followed by international movements (\$4.5 billion or 36%) and inter-provincial movements (\$2.1

Mouvements

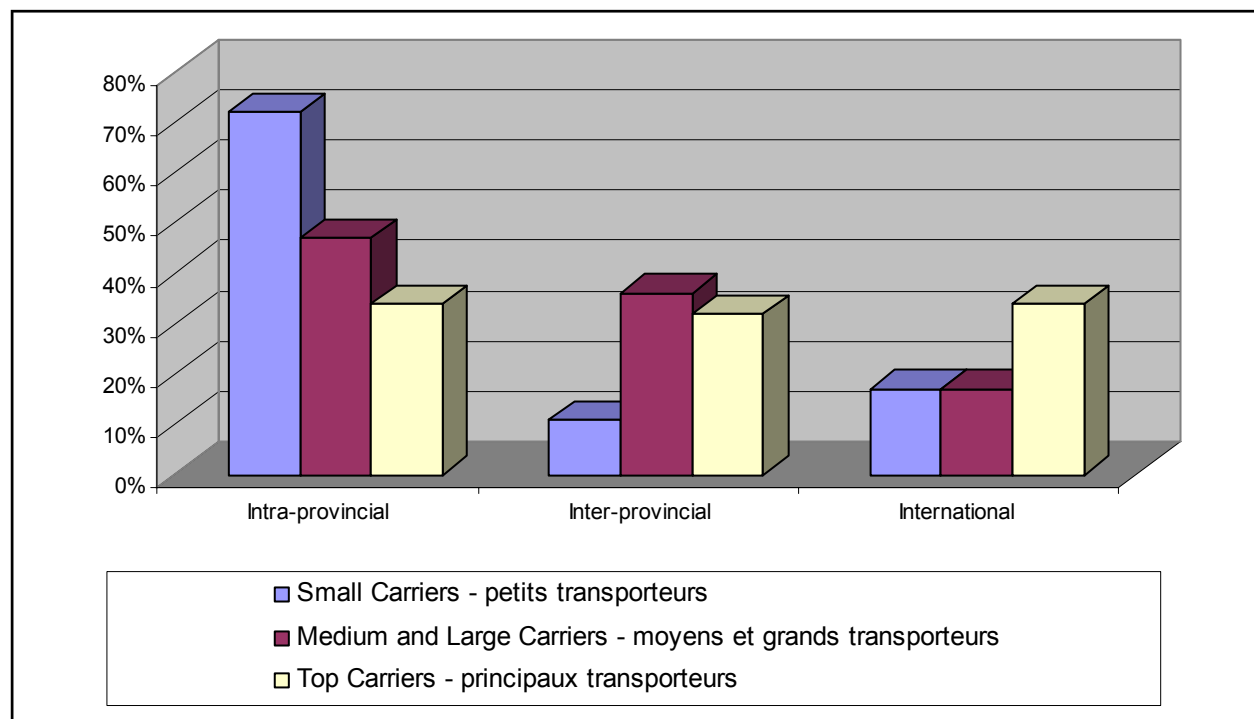
En 2000, les petits transporteurs exerçant uniquement des activités intraprovinciales ont constitué 57 % (3 436) de tous les petits transporteurs, générant 698 millions de dollars de recettes totales estimatives. Les transporteurs ayant des activités extraprovinciales ont déclaré des recettes totales de 668 millions dollars, dont 43 % (291 millions de dollars) venaient des mouvements intraprovinciaux. Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont tiré la majeure partie de leurs recettes d'exploitation des activités intraprovinciales (1,0 milliard de dollars, ou 74 %), suivies des mouvements internationaux (226 millions de dollars, ou 17 %) et des mouvements interprovinciaux (152 millions de dollars, ou 11 %). Les moyens et les gros transporteurs ont également tiré la majeure partie de leurs recettes d'ex-

billion or 17%). The top carriers, on the other hand, obtained most of their operating revenues from international movements (\$2.21 billion or 35%), followed by intra-provincial movements (\$2.16 billion or 34%) and inter-provincial movements (\$2.0 billion or 31%). (See Figure 3 and Table 5)

exploitation des déplacements intraprovinciaux (5,8 milliards de dollars, ou 47 %), suivis des déplacements internationaux (4,5 milliards de dollars, ou 36 %) et des mouvements interprovinciaux (2,1 milliards de dollars, ou 17 %). Par ailleurs, les principaux transporteurs ont tiré la majeure partie de leurs recettes d'exploitation des déplacements internationaux (2,21 milliards de dollars, ou 35 %), suivis des déplacements intraprovinciaux (2,16 milliards de dollars, ou 34 %) et des déplacements interprovinciaux (2,0 milliards de dollars, ou 31 %). (Voir figure 3 et tableau 5)

Figure 3: Movements by Type of Carriers and by Carrier Size – All For-hire Carriers, 2000

Figure 3 : Mouvements par type de transporteur et par taille de transporteur – Tous les transporteurs pour compte d'autrui, 2000



Employment

Small for-hire carriers reported 21,328 employees, of whom 83% were full-time. Drivers of road tractors and straight trucks accounted for 71% of all full-time employees. The percentage of drivers working full-time varies from a high of 88% in the Prairies to a low of 74% in the Atlantic region. Part-time employment is more common for other types of employees, with 41% working fewer hours. (See Table 6)

Emploi

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des effectifs de 21 328 employés, dont 83 % travaillaient à plein temps. Les conducteurs de tracteurs routiers et de camions porteurs constituaient 71 % des effectifs à plein temps. Le pourcentage des chauffeurs travaillant à plein temps varie d'un maximum de 88 % dans les Prairies à un minimum de 74 % dans la région de l'Atlantique. Le travail à temps partiel est plus fréquent chez les autres types d'employés, 41 % de ces employés travaillant un nombre moindre d'heures. (Voir le tableau 6)

Equipment

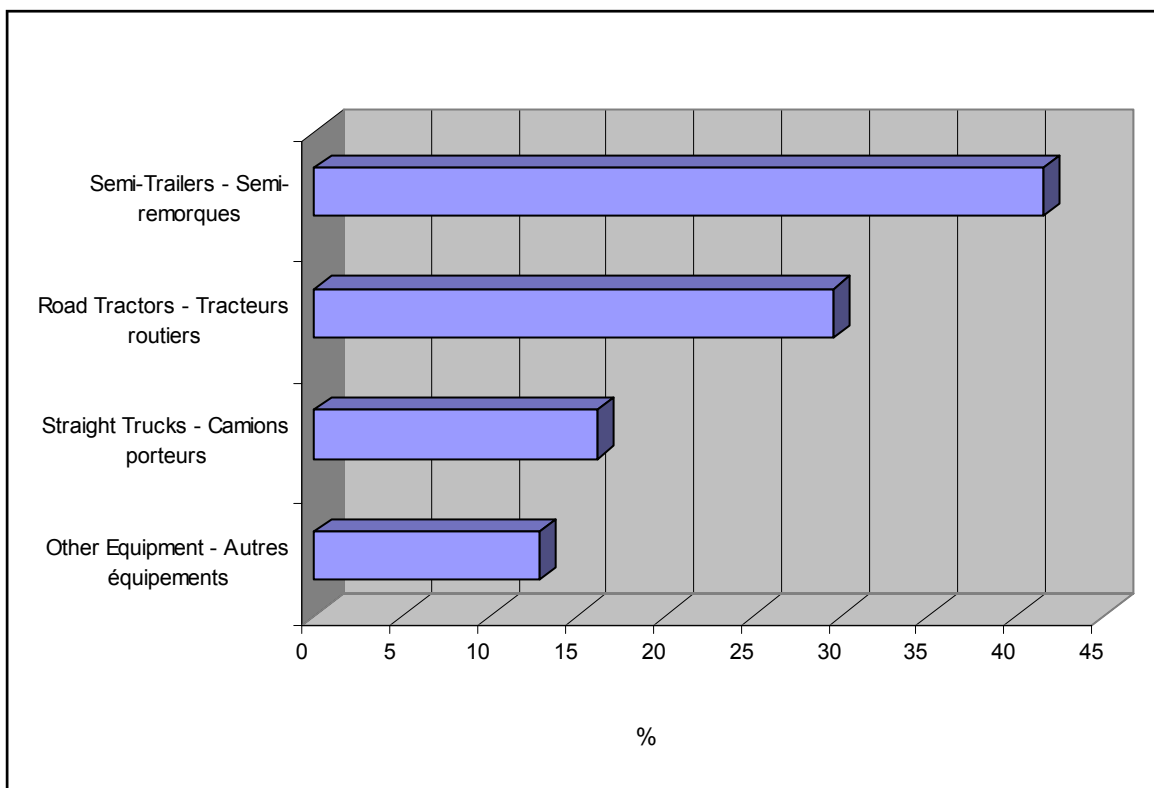
Small for-hire carriers operated an estimated 33,560 units of owned or leased equipment. This fleet can be further broken down by type: 13,918 semi-trailers (41%), 9,917 road tractors (30%), 5,415 other units (16%) and 4,309 straight trucks (13%) (See Figure 4 and Table 7).

Figure 4: Proportion of Equipment (Owned / Leased) by Type, 2000

Équipement

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité un nombre estimatif de 33 560 unités de services en propriété ou en location. Ce parc consistait en 13 918 semi-remorques (41 %), 9 917 tracteurs routiers (30 %), 5 415 autres véhicules (16 %) et 4 309 camions porteurs (13 %). (Voir figure 4 et tableau 7).

Figure 4 : Proportion de véhicules (en propriété ou en location) par type, 2000



Distance

Small carriers (excluding those power units operated by owner operators) travelled an average of 53,000 kilometres annually with straight trucks in 2000. The average annual distance changes significantly with the type of businesses the carriers serve ranging from 27,000 kilometres per straight truck for carriers of household goods to 63,000 kilometres per straight truck for carriers of other specialized freight. Moreover, the average distance travelled varies considerably across regions ranging from 40,000 kilometres per straight truck in the Territories to 59,000 kilometres per straight truck in British Columbia. Small carriers' road tractors travelled an average of 110,000 kilometres in 2000. The average distance travelled by road tractors ranges from 79,000 kilometres per road tractor for carriers of household goods to 116,000 kilometres per road tractor

Distance

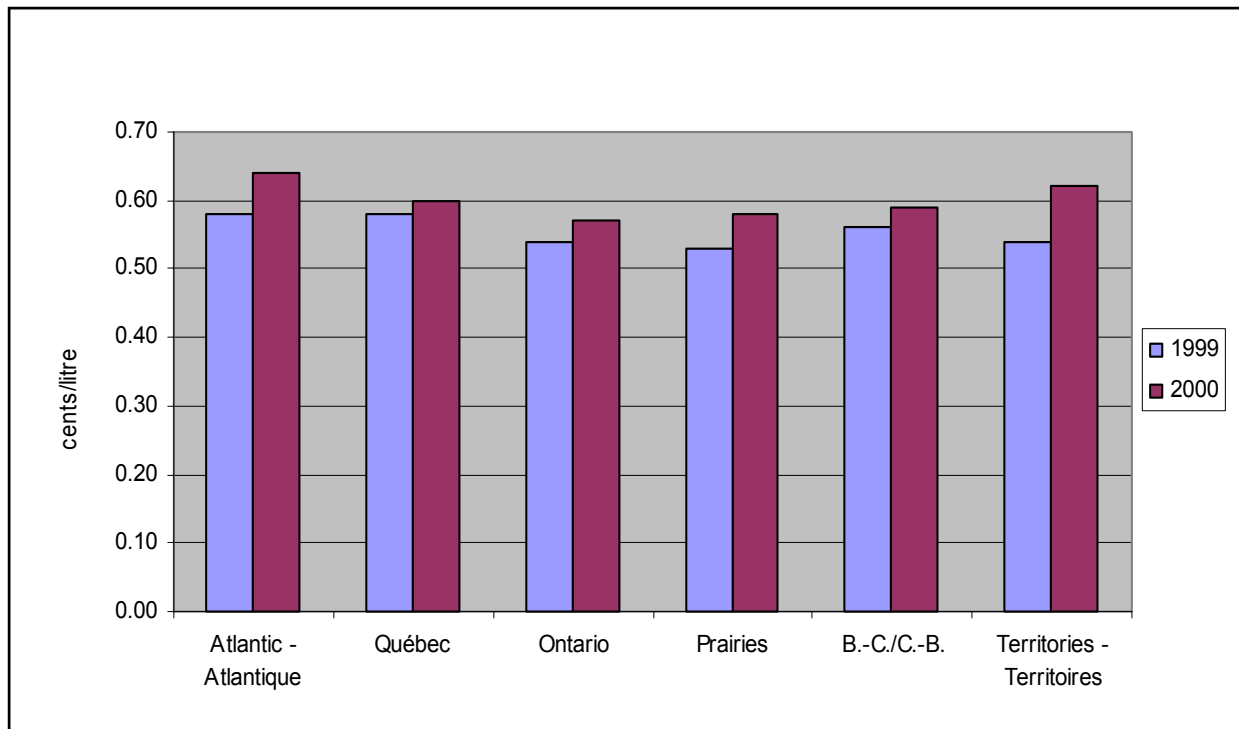
Les petits transporteurs (sauf les véhicules exploités par des chauffeurs contractants) ont parcouru en moyenne 53 000 kilomètres en camions porteurs en 2000. La distance moyenne parcourue pendant l'année varie considérablement selon le type d'entreprise desservie par les transporteurs, soit entre 27 000 kilomètres par camion porteur pour les transporteurs d'articles ménagers à 63 000 kilomètres par camion porteur pour les transporteurs d'autres marchandises. En outre, la distance moyenne parcourue varie de façon marquée entre les régions : elle va de 40 000 kilomètres par camion porteur dans les Territoires à 59 000 kilomètres par camion porteur en Colombie-Britannique. Les tracteurs routiers des petits transporteurs ont parcouru en moyenne 110 000 kilomètres en 2000. La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers varie en-

for carriers of forest products. Small for-hire carriers in the Territories travelled an average distance of 70,000 kilometres per road tractor while carriers in Ontario averaged 121,000 kilometres per road tractor. (See Table 8)

Fuel

Small for-hire carriers, on average, consumed about 107,000 litres of fuel (per carrier). The Atlantic had the highest average fuel consumption per carrier for a region. The average per-litre cost of fuel (taxes excluded) was 59 cents, a 7% increase from 1999. Among the provinces, the fuel cost varied from 57 cents in Saskatchewan, to 68 cents in Prince Edward Island. Carriers in Ontario and Quebec reported average fuel costs of 57 and 60 cents respectively. (See Figure 5 and Table 9)

Figure 5: Average Per-Litre Cost of Fuel by Region, 2000



tre 79 000 kilomètres par tracteur routier pour les transporteurs d'articles ménagers à 116 000 kilomètres par tracteur routier pour les transporteurs de marchandises de produits forestiers. Les petits transporteurs pour compte d'autrui dans les Territoires ont parcouru en moyenne 70 000 kilomètres par tracteur routier, et les transporteurs en Ontario, en moyenne 121 000 kilomètres par tracteur routier. (Voir tableau 8)

Carburant

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont consommé en moyenne 107 000 litres de carburant environ (par transporteur). C'est dans l'Atlantique qu'on a observé la consommation de carburant la plus élevée par transporteur par région. Le coût moyen au litre du carburant (taxes en sus) s'établissait à 59 cents, soit une augmentation de 7 % par rapport à 1999. Dans les provinces, le coût au litre variait de 57 cents en Saskatchewan à 68 cents à l'Île-du-Prince-Édouard. En Ontario et au Québec, les transporteurs ont déclaré que le coût moyen au litre était de 57 cents et de 60 cents respectivement. (Voir figure 5 et tableau 9)

Figure 5 : Coût moyen au litre du carburant par région, 2000

Table 1: Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Size, For-hire Carriers, 2000**Tableau 1 : Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires selon la taille, transporteurs pour compte d'autrui, 2000**

		Small Carriers	Medium & Large Carriers	Top Carriers	TOTAL
		Petits transporteurs	Transporteurs de taille-moyenne et grande	Principaux transporteurs	
		(\$30K - 1 million) ⁵	(\$1 million - 25 million) ⁶	(\$25 million and over)	
		(30K - 1 million \$) ⁵	(1 millions \$ -25 millions) ⁶	(25 millions \$ et plus)	
Estimated number of carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No. - Nbre	6,040	3,196	81	9,317
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$' 000,000	1,366	14,174	6,562	22,102
Operating Expenses: Dépenses d'exploitation:					
Salaries and Wages ¹ - Total - Traitements et salaires ¹	\$' 000,000	347	3,426	1,617	5,390
Fuel Expenses - Frais de carburant	"	248	1,638	491	2,377
Owner Operators Expenses - Dépenses aux chauffeurs contractants	"	37	3,095	1,839	4,971
Purchased Transportation ² - Achats reliés au transport ²	"	129	1,585	924	2,638
Maintenance - Frais d'entretien	"	143	884	305	1,332
Depreciation - Amortissement	"	158	728	227	1,113
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	"	217	1,879	724	2,820
Operating Expenses - Total⁴ Dépenses d'exploitation	"	1,279	13,235	6,127	20,641
Operating Ratio - Ratio d'exploitation		...	0.93	0.93	...
Number of employees - Total Nombre d'employés	No.- Nbre	17,601	87,610	32,263	137,474
Equipment operated - Matériel productif en service					
Straight trucks - Camions	No.- Nbre	4,310	9,877	1,094	15,281
Road tractors - tracteurs routiers	"	9,917	43,576	14,392	67,885

¹ Includes employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

⁵ See methodology for 2000 in Section 2 - Voir la méthodologie pour 2000 à la partie 2.

⁶ Includes carriers from the Annual survey of small for-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than \$1 million. Comprend les transporteurs de l'enquête annuelle des petits transporteurs routiers de marchandises et des chauffeurs contractants ayant des recettes de plus de 1 million de dollar. Note: Data for Top, Medium and Large Carriers are collected from the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey while the Small Carriers data are from the Annual Survey of small for-hire carriers and owner operators. Les données pour les Principaux transporteurs et les transporteurs de moyenne et grande taille sont recueillies de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises tandis que les données sur les petits transporteurs proviennent de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants.

Table 2: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics, by Type of Activity, Small For-hire Carriers
Tableau 2 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport

		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	6,041	1,802	161	361	1,350	917	1,450
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	1,366,266	396,037	59,585	86,623	270,996	221,453	331,572
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	1,360,472	395,904	56,763	84,884	270,565	221,214	331,142
Other Revenues - Autres recettes	"	5,794	133	2,822	1,739	431	239	430
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	1,279,146	372,761	61,483	79,183	247,757	210,730	307,232
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	340,066	86,512	24,943	23,434	60,380	55,688	89,109
Benefits - Avantages sociaux	"	7,420	1,798	510	647	1,179	711	2,575
Fuel - Carburant	"	248,295	79,207	6,288	12,937	52,405	41,101	56,357
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	36,490	11,321	1,626	1,384	9,753	2,625	9,781
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	129,236	42,693	7,945	8,440	29,915	10,100	30,143
Maintenance - Frais d'entretien	"	142,887	35,689	2,781	10,499	21,726	34,994	37,198
Depreciation - Amortissement	"	158,214	47,943	2,532	8,561	37,292	27,118	34,768
Insurance - Frais d'assurances	"	44,259	12,332	1,287	2,231	8,727	6,632	13,050
Rent - Location	"	45,653	12,912	3,811	3,420	6,969	9,950	8,591
Other Expenses - Autres dépenses	"	126,632	42,355	9,762	7,631	19,412	21,812	25,660
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps (2)	No.-Nbre	17,600	5,509	962	1,361	3,079	2,483	4,206
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:								
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	33,559	9,866	857	1,284	5,453	3,937	12,162
Straight trucks - Camions	"	4,310	942	387	178	1,180	374	1,249
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	230,258	51,127	10,491	6,777	69,260	13,761	78,842
Average distance - Distance moyenne	"	53	54	27	38	59	37	63
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	9,917	3,389	188	552	1,742	1,719	2,327
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	1,094,817	388,541	14,870	59,374	163,465	199,813	268,754
Average distance - Distance moyenne	"	110	115	79	108	94	116	115
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	13,917	5,370	255	528	2,255	1,810	3,699
Other - Autres	"	5,417	165	28	25	276	35	4,888
Total distance - Distance totale	' 000 km	1,325,077	439,668	25,362	66,151	232,726	213,574	347,596
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	539,791	172,547	9,839	29,265	94,984	94,701	138,455

(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 3A: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics, by Type of Activity, Local Small For-Hire Carriers¹**Tableau 3A : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport, petits transporteurs pour compte d'autrui, local¹**

		Local					Total ²	
		General freight	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities		
		Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises		
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	3,609	871	174	1,220	464	880	
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	714,294	152,890	46,433	215,044	101,641	198,286	
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	712,803	152,860	45,363	215,014	101,402	198,164	
Other Revenues - Autres recettes	"	1,492	31	1,070	30	239	122	
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	661,178	142,318	42,209	195,893	99,780	180,978	
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	187,274	39,990	13,141	46,664	28,283	59,196	
Benefits - Avantages sociaux	"	4,696	1,162	541	858	202	1,933	
Fuel - Carburant	"	118,502	18,629	5,397	44,727	17,754	31,995	
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	18,980	5,620	1,025	7,634	1,412	3,289	
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	64,534	16,412	4,557	21,237	4,730	17,598	
Maintenance - Frais d'entretien	"	77,235	15,971	5,693	17,428	15,702	22,441	
Depreciation - Amortissement	"	85,280	18,266	4,465	30,086	11,977	20,486	
Insurance - Frais d'assurances	"	21,845	3,565	1,134	7,121	3,209	6,816	
Rent - Location	"	22,783	6,012	1,458	4,225	7,425	3,663	
Other Expenses - Autres dépenses	"	60,050	16,693	4,798	15,913	9,086	13,560	
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps³	No.-Nbre	9,688	2,618	581	2,682	1,349	2,458	
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:								
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	21,087	5,268	519	4,510	1,934	8,856	
Straight trucks - Camions	"	3,372	619	176	1,172	284	1,121	
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	191,673	35,851	6,673	68,737	7,971	72,441	
Average distance - Distance moyenne	"	57	58	38	59	28	65	
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	4,749	1,279	184	1,395	920	971	
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	430,069	108,030	14,285	119,371	87,439	100,944	
Average distance - Distance moyenne	"	91	84	78	86	95	104	
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	7,902	3,257	134	1,697	712	2,102	
Other - Autres	"	5,062	113	24	245	18	4,662	
Total distance - Distance totale	' 000 km	621,743	143,881	20,958	188,108	95,410	173,386	
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	247,301	57,805	7,842	75,410	43,061	63,183	

(1) Excludes household goods movers - Exclue les transporteurs d'articles ménagers

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

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

Table 3B: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics, by Type of Activity, Long distance, Small For-Hire Carriers¹**Tableau 3B : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport, petits transporteurs pour compte d'autrui, longues distances¹**

		Long Distance - Longues distances					
		General freight	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities	
		Total ²	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	2,270	931	187	130	452	570
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	592,387	243,147	40,190	55,952	119,812	133,286
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	590,906	243,044	39,521	55,551	119,812	132,978
Other Revenues - Autres recettes	"	1,481	103	669	401	0	308
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	556,486	230,444	36,974	51,864	110,950	126,254
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	127,848	46,522	10,292	13,716	27,405	29,913
Benefits - Avantages sociaux	"	2,215	636	106	321	509	643
Fuel - Carburant	"	123,505	60,578	7,540	7,678	23,347	24,362
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	15,884	5,701	359	2,119	1,213	6,492
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	56,755	26,281	3,883	8,677	5,370	12,544
Maintenance - Frais d'entretien	"	62,870	19,719	4,805	4,298	19,292	14,756
Depreciation - Amortissement	"	70,400	29,677	4,095	7,206	15,140	14,282
Insurance - Frais d'assurances	"	21,127	8,767	1,097	1,606	3,423	6,234
Rent - Location	"	19,061	6,901	1,962	2,745	2,525	4,928
Other Expenses - Autres dépenses	"	56,821	25,662	2,833	3,499	12,727	12,100
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps³	No.-Nbre	6,951	2,891	780	398	1,134	1,748
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:							
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	11,617	4,598	765	943	2,004	3,307
Straight trucks - Camions	"	550	323	2	8	90	127
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	28,093	15,276	104	523	5,789	6,401
Average distance - Distance moyenne	"	51	47	52	65	64	50
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	4,980	2,110	368	347	799	1,356
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	649,878	280,511	45,089	44,094	112,374	167,810
Average distance - Distance moyenne	"	130	133	123	127	141	124
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	5,760	2,113	394	558	1,098	1,597
Other - Autres	"	326	52	1	30	17	226
Total distance - Distance totale	' 000 km	677,973	295,787	45,193	44,618	118,164	174,211
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	282,649	114,742	21,422	19,574	51,639	75,272

(1) Excludes household goods movers - Exclue les transporteurs d'articles ménagers

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

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

Table 4A: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 4A : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires selon 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	
No.						
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No - Nbre	6,040	62	18	103
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000	1,366,267	14,604	6,944	29,875
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	1,360,473	14,192	6,944	29,446
4	Other Revenues - Autres recettes	"	5,795	412	0	429
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"	1,279,147	14,445	6,736	29,202
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	340,065	4,192	1,923	7,796
7	Benefits - Avantages sociaux	"	7,420	43	11	77
8	Fuel - Carburant	"	248,294	3,689	1,912	7,099
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	36,490	191	167	474
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	129,235	1,425	321	3,839
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	142,886	1,254	435	2,694
12	Depreciation - Amortissement	"	158,214	1,132	628	3,998
13	Insurance - Frais d'assurances	"	44,258	392	146	904
14	Rent - Location	"	45,653	388	654	780
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	126,633	1,739	541	1,541
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No - Nbre	17,601	177	72	363
New Brunswick Nouveau-Brunswick						
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No - Nbre		153	1,876	1,041
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000		44,517	436,146	194,559
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"		44,373	435,981	192,231
4	Other Revenues - Autres recettes	"		144	165	2,328
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"		42,177	398,147	190,467
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"		11,621	91,501	56,010
7	Benefits - Avantages sociaux	"		65	2,332	1,225
8	Fuel - Carburant	"		9,602	77,647	26,906
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"		1,036	10,487	7,131
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"		4,208	35,280	26,543
11	Maintenance - Frais d'entretien	"		4,239	56,409	15,177
12	Depreciation - Amortissement	"		4,931	51,105	30,437
13	Insurance - Frais d'assurances	"		1,611	13,379	5,143
14	Rent - Location	"		967	14,182	5,245
15	Other Expenses - Autres dépenses	"		3,898	45,824	16,650
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No - Nbre		594	4,729	2,724

Note: Some totals may not add due to rounding

Table 4B: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 4B : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

		Canada	Manitoba	Saskatchewan	Alberta																		
No.																							
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No - Nbre	6,040	400	267	979																	
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000	1,366,267	74,907	87,135	220,400																	
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	1,360,473	74,824	86,411	220,355																	
4	Other Revenues - Autres recettes	"	5,795	83	724	46																	
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"	1,279,147	67,730	84,475	205,410																	
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	340,065	14,907	21,377	48,930																	
7	Benefits - Avantages sociaux	"	7,420	372	327	681																	
8	Fuel - Carburant	"	248,294	21,049	16,248	46,000																	
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	36,490	2,207	1,158	4,025																	
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	129,235	8,229	13,299	17,346																	
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	142,886	4,621	7,997	22,903																	
12	Depreciation - Amortissement	"	158,214	7,704	9,948	23,319																	
13	Insurance - Frais d'assurances	"	44,258	2,105	2,604	7,236																	
14	Rent - Location	"	45,653	1,227	2,541	13,649																	
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	126,633	5,310	8,974	21,322																	
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No - Nbre	17,601	910	869	3,506																	
<table border="0" style="width: 100%; text-align: right;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;">British Columbia</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;">Northwest Territories</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Yukon</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Colombie-Britannique</td> <td></td> <td>Territoires du Nord-Ouest</td> </tr> </table>									British Columbia		Northwest Territories					Yukon					Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest
			British Columbia		Northwest Territories																		
				Yukon																			
			Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest																		
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No - Nbre		1,122	12	7																	
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000		249,663	5,406	2,111																	
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"		248,199	5,406	2,111																	
4	Other Revenues - Autres recettes	"		1,464	0	0																	
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"		233,714	4,785	1,858																	
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"		80,062	1,018	727																	
7	Benefits - Avantages sociaux	"		2,281	0	5																	
8	Fuel - Carburant	"		36,985	755	402																	
9	Owner Operator Expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"		8,281	1,189	142																	
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"		18,118	460	167																	
11	Maintenance - Frais d'entretien	"		26,720	361	77																	
12	Depreciation - Amortissement	"		24,656	201	156																	
13	Insurance - Frais d'assurances	"		10,603	114	22																	
14	Rent - Location	"		5,777	223	21																	
15	Other Expenses - Autres dépenses	"		20,231	464	139																	
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No - Nbre		3,595	38	24																	

Note: Some totals may not add due to rounding

Table 5: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics by type of movement, Canada, Small For-hire Carriers**Tableau 5 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, petits transporteurs**

		Intra-provincial Carriers Transporteurs Intra-provinciaux	Extraprovincial Carriers - Transporteurs extraprovinciaux					
			Total(1)	Intra Provincial	Inter Provincial	Sub Total(1)	International	
							Into Canada	Out of Canada
						Sous Total(1)	À destination du Canada	En provenance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	3,436	2,604					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	\$ ' 000	698,231	668,036	290,592	151,675	225,769	101,017	124,752
Operating Expenses - Total(1) Dépenses d'exploitation	"	644,808	634,339	275,611	146,769	211,959	94,194	117,765
Transportation Expenses - Frais de transport	"	484,966	472,984	207,024	109,650	156,310	68,309	88,001
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	76,845	66,041	29,720	15,871	20,450	10,787	9,663
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	82,997	95,314	38,867	21,248	35,199	15,098	20,101
Number of employees - Total(2) - Nombre d'employés	No - Nbre	8,797	8,804	...	...	...	...	...
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$ ' 000	186,855	153,210	...	...	...	...	...
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No - Nbre	14,381	19,178	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	3,221	1,089	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	4,304	5,613	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	6,273	7,645	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	583	4,832	...	...	...	...	...

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

2 Full time employees only - Employés à temps plein seulement

Table 6: Motor Carriers of Freight, 2000: Number of Employees by Type and by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 6 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Number - Nombre							
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	6,040	62	18	103	153	1,876	1,041
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	13,398	142	56	302	466	3,561	1,923
Part Time - Temps partiel	2,672	51	7	40	250	854	310
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	4,203	35	16	61	128	1,168	801
Part Time - Temps partiel	1,056	9	12	47	45	356	218
Total							
Full Time - Plein temps	17,601	177	72	363	594	4,729	2,724
Part Time - Temps partiel	3,727	60	19	87	295	1,210	528
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps	3,232	1	0	10	6	558	968
Part Time - Temps partiel	913	17	16	3	39	181	226
		Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants		400	267	979	1,122	12	7
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps		690	673	2,836	2,712	22	15
Part Time - Temps partiel		74	184	321	578	3	0
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps		220	196	670	883	16	9
Part Time - Temps partiel		60	89	122	90	7	1
Total							
Full Time - Plein temps		910	869	3,506	3,595	38	24
Part Time - Temps partiel		133	273	443	668	10	1
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps		71	75	1,218	306	8	10
Part Time - Temps partiel		39	25	62	304	1	0

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

Table 7: Motor Carriers of Freight, 2000: Equipment Operated by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 7 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui**

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi-Trailers	Other Equipment	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autre matériel	
Newfoundland - Terre-Neuve					
Owned and Leased - Possédés et loués	54	119	123	24	319
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	5	11	6	0	23
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard					
Owned and Leased - Possédés et loués	8	51	80	0	139
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	3	4	3	0	10
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse					
Owned and Leased - Possédés et loués	160	191	265	11	626
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	1	9	2	0	12
New Brunswick - Nouveau-Brunswick					
Owned and Leased - Possédés et loués	157	422	339	9	927
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	0	78	6	0	85
Québec					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,024	2,622	4,276	120	8,042
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	244	641	462	7	1,353
Ontario					
Owned and Leased - Possédés et loués	387	1,896	2,553	4,575	9,411
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	36	1,461	4,449	6	5,952
Manitoba					
Owned and Leased - Possédés et loués	92	726	2,340	59	3,217
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	2	102	49	0	153
Saskatchewan					
Owned and Leased - Possédés et loués	114	606	601	130	1,451
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	3	128	75	7	213
Alberta					
Owned and Leased - Possédés et loués	876	1,929	1,948	202	4,955
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	100	941	1,231	70	2,341
British Columbia - Colombie-Britannique					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,428	1,316	1,360	286	4,389
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	255	3,407	223	0	3,885
Yukon					
Owned and Leased - Possédés et loués	7	23	19	0	49
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	3	12	3	0	18
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					
Owned and Leased - Possédés et loués	2	18	14	0	34
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	0	17	3	0	20
CANADA					
Owned and Leased - Possédés et loués	4,309	9,917	13,918	5,415	33,560
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	652	6,811	6,512	90	14,065

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

Table 9: Motor Carriers of Freight, 2000: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Small For-hire Carriers**Tableau 9 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: 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	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No. -Nbre	Litre	\$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	62	4,599,179	2,753,517	0.60
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	18	2,348,205	1,589,233	0.68
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	103	13,668,181	8,563,703	0.63
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	153	19,263,320	12,170,175	0.63
Québec	1,876	153,260,963	92,385,490	0.60
Ontario	1,041	103,777,332	59,577,337	0.57
Manitoba	400	40,061,857	23,559,844	0.59
Saskatchewan	267	27,982,678	16,073,745	0.57
Alberta	979	80,612,392	47,752,244	0.59
British Columbia - Colombie-Britannique	1,122	92,411,812	54,113,956	0.59
Yukon	12	981,370	613,942	0.63
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	7	823,588	497,380	0.60
CANADA	6,040	539,790,877	319,650,566	0.59

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

Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators: Financial and Operating Statistics of Owner Operators, 2000.

Introduction

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators is to obtain information on the structure and performance of Canada-based small for-hire carriers (those with annual operating revenues between \$30 thousand and \$1 million) and owner operators. This trucking operation survey helps to provide a more complete picture of the service offered by owner operators. The survey measures the activity of owner operators working for both private and for-hire carriers. This bulletin presents an overview of the owner operator economic conditions in 2000.

Although the survey attempts to measure the estimated population of owner operators, an examination of the data for owner operators reveals that less than 1% of the estimated reporting units had operating revenues greater than \$1 million. These units accounted for 7% of the total operating revenues with an average per carrier revenue of \$2.0 million. These owner operators (with annual revenues greater) than \$1 million depicts more operations similar to small for-hire companies than the generally recognized owner operators. Nevertheless, self-classification of the respondent determines these to be owner operators. The allocation of data into small for-hire or owner operator categories is based on respondent's self-selection during a computer-assisted interview. As a result, units may be inappropriately classified. Because the same respondents often provide contradictory answers, the final estimations for the number in each group may vary. This in itself does not indicate misinterpretation, as the owner operator may have made a business decision to incorporate during the year.

This bulletin contains data for all owner operators included in the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators including some firms whose operating revenues exceeded \$1,000,000.

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation des chauffeurs contractants, 2000.

Introduction

L'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants) nous renseigne sur la structure et le rendement du groupe des petits transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada (il s'agit de ceux dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre des valeurs limites de 30 000 \$ et de 1 million de dollars) et des chauffeurs contractants. Cette enquête sur les entreprises de camionnage aide à dresser une image davantage complète du service offert par les chauffeurs contractants. L'enquête mesure l'activité des chauffeurs contractants qui travaillent pour des transporteurs privés et des transporteurs pour compte d'autrui. Ce bulletin présente une vue d'ensemble de la conjoncture économique des chauffeurs contractants en 2000.

Bien que l'enquête tente de mesurer la population estimative de chauffeurs contractants, un examen des données sur les chauffeurs contractants révèle que moins de 1 % des unités déclarantes estimatives ont fait état de recettes d'exploitation supérieures à 1 million de dollars. Ces grandes unités ont cumulé pour 7 % des recettes d'exploitation totales, avec une moyenne de 2,0 millions de dollars de recettes par transporteur. Ces chauffeurs contractants dont les recettes annuelles dépassent 1 million de dollars gèrent des entreprises de camionnage qui s'apparentent plus à celles des petits transporteurs pour compte d'autrui qu'à celles que l'on associe généralement à des chauffeurs contractants. Néanmoins, les répondants se classent eux-mêmes parmi les chauffeurs contractants. La répartition des données entre les catégories des petits transporteurs pour compte d'autrui et des chauffeurs contractants est fondée sur l'autosélection effectuée dans le cadre d'une interview par téléphone assistée par ordinateur. Par conséquent, des unités peuvent être mal classées. Comme les mêmes répondants donnent souvent des réponses contradictoires, les données définitives des estimations finales du nombre appartenant à chaque groupe peuvent varier d'une année à l'autre. Ce n'est pas en soi une indication d'erreur d'interprétation, puisque le chauffeur contractant a pu prendre une décision d'affaires de se constituer en société pendant l'année.

Ce bulletin contient des données sur tous les chauffeurs contractants compris dans l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, y compris certaines sociétés dont les recettes d'exploitation excèdent 1 000 000 \$.

Data limitations

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

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

Service and Region of Domicile

An estimated number of 36,000 owner operators were in businesses in 2000, down by 3% from the estimated 37,000 in 1999.

Owner operators may be classified by the type of carrier to whom they contract. Specifically, 74% (26,578) of all owner operators reported working for for-hire carriers, 21% (7,485) for private carriers and 5% (1,915) for both. This is consistent with the survey's historical data. (See Figure 1)

By region, owner operators based in Ontario represented 37% (13,307) of all owner operators in 2000. An additional 23% of owner operators were based in the Prairies (8,236), 20% in Quebec (7,018) and 13% in British Columbia (4,506). Owner operators based in the Atlantic Region accounted for about 8% (2,874) of all owner operators. In 2000, the Prairies had the largest decrease of estimated number of owner operators, down 18% compared to the previous year. Ontario was the only region with an increase in the number of estimated owner operators, up 11% compared to 1999. (See Figure 2).

Limites des données

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

Mentionnons en outre que nous ne présenterons pas de ratios d'exploitation, car ceux-ci risquent d'être mal interprétés. Les entreprises non constituées ne déclarent pas leurs coûts de main-d'œuvre au fisc de la même manière que les entreprises constituées parce que les propriétaires-exploitants tirent leur rémunération des marges bénéficiaires, et que celles-ci ne figurent pas comme dépenses au même titre que les salaires versés par les entreprises constituées. Il se peut également que les frais de carburant aient été déclarés à plusieurs postes de dépenses ou inclus dans la catégorie des autres dépenses. Il s'ensuit une sous-estimation des dépenses totales, qui se trouverait à déformer tout ratio d'exploitation dérogé.

Service et région de domicile

Environ 36 000 chauffeurs contractants étaient en affaires en 2000, soit 3 % de moins que le nombre estimatif de 37 000 en 1999.

On peut classer les chauffeurs contractants selon le type de transporteur avec qui ils ont un contrat. Plus précisément, 74 % (26 578) de l'ensemble des chauffeurs contractants ont déclaré qu'ils travaillaient pour des transporteurs pour compte d'autrui, 21 % (7 485) pour des transporteurs privés et 5 % (1 915) pour l'un et l'autre de ces groupes. Ces statistiques cadrent avec les données historiques de l'enquête. (Voir la figure 1)

Sur le plan régional, les chauffeurs contractants établis en Ontario constituaient 37 % (13 307) du total en 2000. Les proportions correspondantes étaient respectivement de 23 % (8 236), de 20 % (7 018) et de 13 % (4 506) pour les régions des Prairies, du Québec et de la Colombie-Britannique. Les chauffeurs contractants établis dans la région de l'Atlantique représentaient environ 8 % (2 874) du groupe. En 2000, c'est dans les Prairies que le nombre estimatif de chauffeurs contractants a le plus baissé, soit de 18 % par rapport à l'année précédente. L'Ontario a été la seule région où le nombre estimatif de chauffeurs contractants a augmenté, soit de 11 % par rapport à 1999. (Voir la figure 2).

Figure 1: Distribution of Owner Operators Working for Types of Carriers, 1991 - 2000

Figure 1 : Répartition des chauffeurs contractants selon la catégorie de transporteurs, 1991-2000

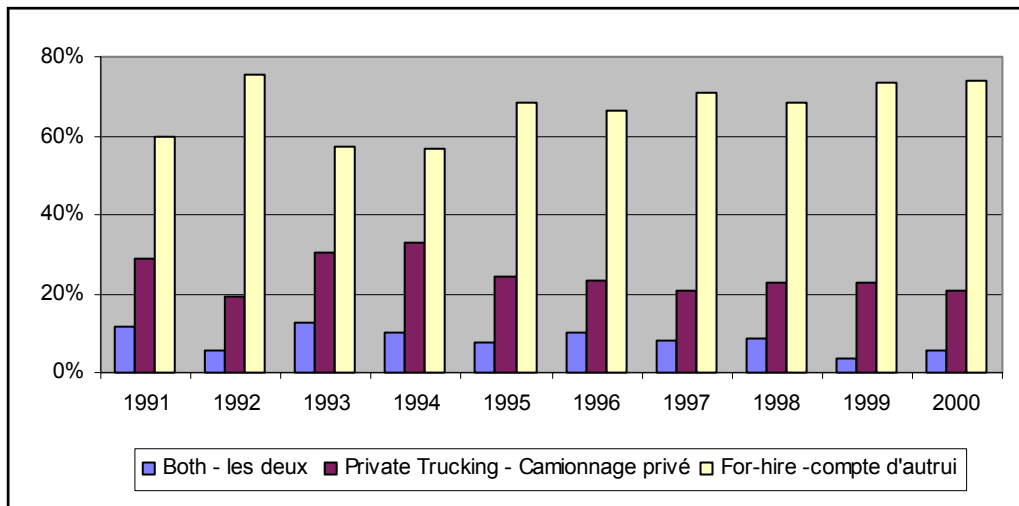
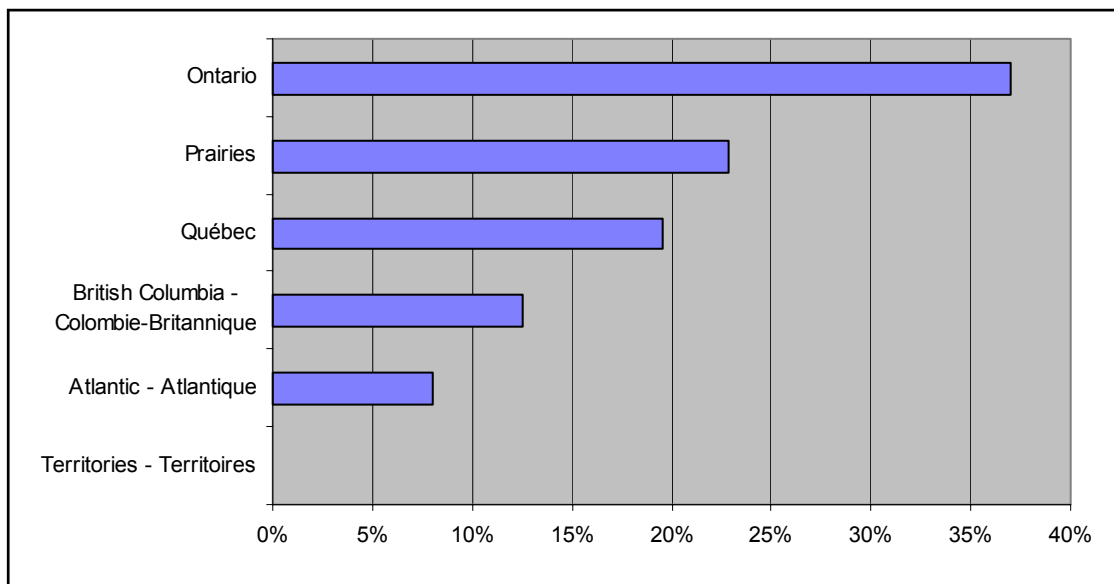


Figure 2: Distribution of All Owner Operators, by Region, 2000

Figure 2 : Répartition de l'ensemble des chauffeurs contractants, selon la région, 2000



Operating Revenues and Expenses

In 2000, owner operators reported total operating revenues of \$6.3 billion, up 7% from 1999. Revenues for owner operators represent payments received from carriers (for-hire or private) that hire them. Average revenue per owner operator was \$176,000, an increase of 11% from 1999. Operating expenses were \$5.7 billion, up substantially (13%) from 1999. Average expenses per owner operator were \$159,000, an increase

Recettes et dépenses d'exploitation

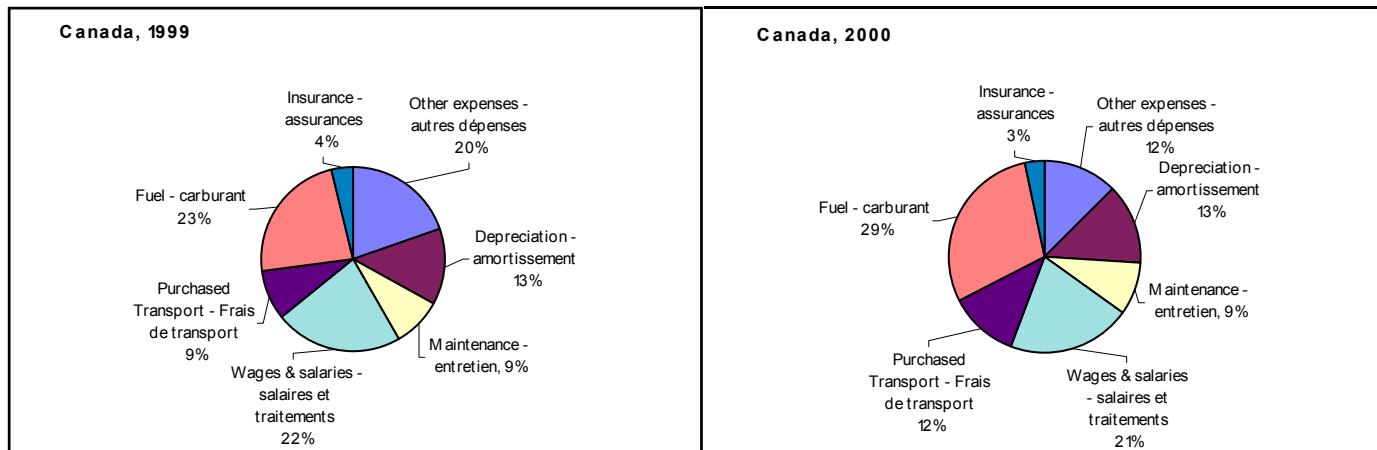
En 2000, les chauffeurs contractants ont déclaré des recettes d'exploitation totales de 6,3 milliards de dollars, soit 7 % de plus qu'en 1999. Les recettes des chauffeurs contractants représentent les paiements reçus des transporteurs (privés ou pour compte d'autrui) qui les embauchent. Les recettes moyennes par chauffeur contractant se sont établies à 176 000 \$, soit 11 % de plus qu'en 1999. Les dépenses d'exploitation

of 16% compared to the previous year. (See Figure 3 and Table 1)

se sont chiffrées à 5,7 milliards de dollars, ce qui représente une hausse considérable (13 %) par rapport à 1999. Les dépenses moyennes par chauffeur contractant se sont élevées à 159 000 \$, soit 16 % de plus que l'année précédente. (Voir la figure 3 et le tableau 1)

Figure 3: Distribution of Expenses, 1999 and 2000

Figure 3 : Répartition des dépenses, 1999 et 2000



Principal Commodity by Type

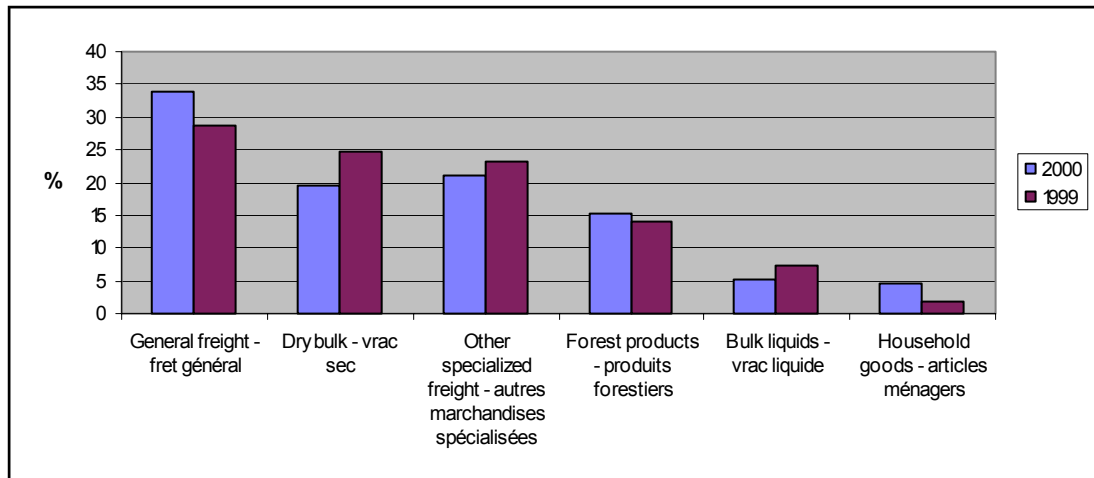
Principaux types de marchandises

Truck transport of general freight was the main activity for owner operators, generating operating revenues of \$2.2 billion (34% of the total). Truck transport of other specialized freight ranked second, with \$1.3 billion or 21% of the total, followed by dry bulk materials (\$1.2 billion or 20%), and forest products (\$970 million or 15%). Bulk liquids (\$336 million) and Household goods (\$295 million) accounted for the remaining 10% of revenues for owner operators. The average revenue per carrier from transporting general freight was \$172,000, up substantially from 1999. The average revenue per carrier associated with forest products, bulk liquids and dry bulk materials were \$221,000 (up 22%), \$215,000 (up 4%) and \$149,000 (up 12%) respectively in 2000. However, the average revenue from transporting other specialized freight (down 5%) and household goods (down 27%) decreased in 2000. (See Figure 4 and Table 2).

Le transport routier de marchandises générales a été la principale activité des chauffeurs contractants, qui en ont tiré des recettes d'exploitation de 2,2 milliards de dollars (34 % du total). Le transport par camion des autres marchandises spécialisées s'est classé au deuxième rang, avec 1,3 milliard de dollars ou 21 % du total. Suivaient les produits secs en vrac (1,2 milliard de dollars, ou 20 %), et les produits forestiers (970 millions de dollars, ou 15 %). Les liquides en vrac (336 millions de dollars) et les articles ménagers (295 millions de dollars) ont constitué le reste, soit 10 %, des recettes des chauffeurs contractants. Les recettes moyennes par transporteur provenant du transport de marchandises générales ont été de 172 000 \$, soit une hausse considérable par rapport à 1999. Les recettes moyennes par transporteur de produits forestiers, de liquides en vrac et de produits secs en vrac ont été de 221 000 \$ (22 % de plus), 215 000 \$ (4 % de plus) et 149 000 \$ (12 % de plus) respectivement en 2000. Toutefois, les recettes moyennes provenant du transport de marchandises spécialisées (5 % de moins) et d'articles ménagers (27 % de moins) ont affiché un recul en 2000. (Voir la figure 4 et le tableau 2)

Figure 4: Distribution of Operating Revenue, 1999 and 2000

Figure 4 : Répartition des recettes d'exploitation, 1999 et 2000



Local and Long Distance

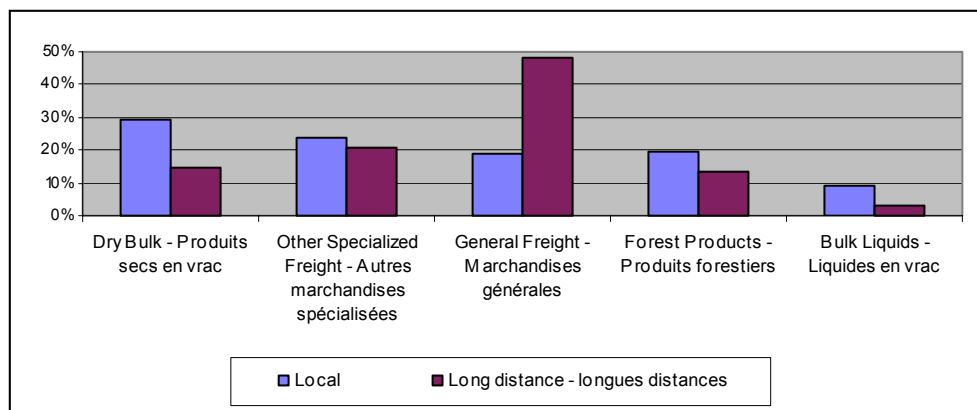
More owner operators were involved in long distance transportation (18,150) than in local transportation (15,654). Total revenue for local owner operators was \$2.5 billion, with more than half of the revenues generated from transporting dry bulk materials (\$739 million) and other specialized freight (\$604 million). Long distance hauls accounted for 58% of the revenue generated by owner operators. Owner operators transporting goods longer distances produced revenues of \$3.5 billion. The type of activity was mostly concentrated with general freight which brought revenues of \$1.7 billion or 48% of the total long distance revenues. (See Figure 5)

Transport local et sur longues distances

Un plus grand nombre de chauffeurs contractants œuvraient dans le secteur du transport sur longues distances (18 150) que dans celui du transport local (15 654). Les recettes totales des chauffeurs contractants locaux se sont élevées à 2,5 milliards de dollars, dont plus de la moitié provenaient du transport de produits secs et en vrac (739 millions de dollars) et d'autres marchandises spécialisées (604 millions de dollars). Les voyages sur longue distance ont représenté 58 % des recettes générées par les chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants transportant des marchandises sur longue distance ont produit des recettes de 3,5 milliards de dollars. Leurs activités étaient concentrées dans le transport de marchandises générales, qui a généré des recettes de 1,7 milliard de dollars ou 48 % des recettes totales provenant du transport sur longue distance. (Voir la figure 5)

Figure 5: Local and Long Distance Movement Share of Operating Revenue, 2000

Figure 5 : Part des recettes d'exploitation du transport local et sur longues distances, 2000



Movements

An analysis of revenues by type of movement shows that the intra-provincial market continues to be the most predominant for owner operators. In 2000, owner operators limited to only intra-provincial movements accounted for 55% (19,921) of all owner operators, generating \$3.2 billion of total estimated revenues. Owner operators with extra-provincial activities reported total revenues of \$3.1 billion, where a little more than a third of this revenue (\$1.0 billion) was generated from intra-provincial movements. Hence, owner operators obtained most of their operating revenues from intra-provincial movements (\$4.3 billion or 67%), followed by international movements (\$1.3 billion or 21%) and inter-provincial movements (\$729 million or 12%). The owner operators participate to a larger extent in the trucking international markets. The share of operating revenues generated from international movements was 27% for owner operators compare to 21% in the case of for-hire carriers.

The year 2000 saw contrasting results from the trend observed between 1992 and 1999. International movements share in overall revenues decreased in 1999 and again in 2000 (21%) while share of intra-provincial movement reached 67% in 2000 after consecutive decreases from 75% in 1992 to 62% in 1999.

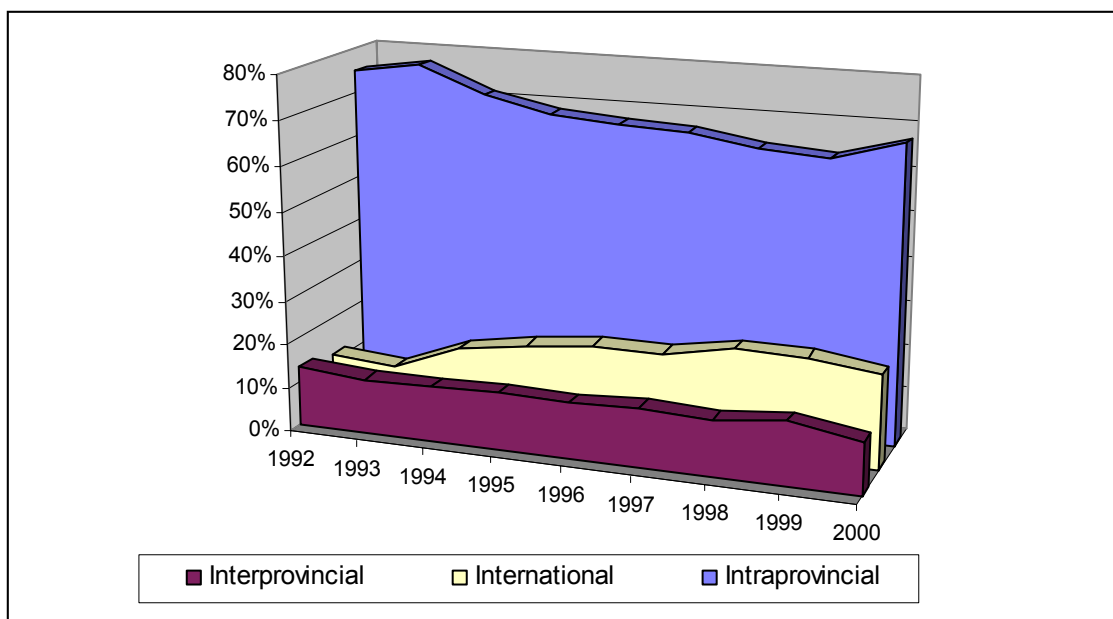
Figure 6: Shares of Revenue by Type of Movement, 1992 - 2000

Mouvements

Une analyse des recettes selon le type de mouvements démontre que le marché intraprovincial demeure prédominant pour les chauffeurs contractants. En 2000, les chauffeurs contractants se limitant à des mouvements intraprovinciaux représentaient 55 % (19 921) de tous les chauffeurs contractants et ils ont produit des recettes estimatives totales de 3,2 milliards de dollars. Les chauffeurs contractants ayant des activités extra-provinciales ont déclaré des recettes totales de 3,1 milliards de dollars, dont un peu plus du tiers (1,0 milliard de dollars) provenaient des mouvements intraprovinciaux. Ainsi, les chauffeurs contractants ont tiré la plus grande partie de leurs recettes d'exploitation des mouvements intraprovinciaux (4,3 milliards de dollars, ou 67 %), suivis des mouvements internationaux (1,3 milliard de dollars, ou 21 %) et des mouvements interprovinciaux (729 millions de dollars, ou 12 %). Les chauffeurs contractants participent dans une plus large mesure aux marchés internationaux du camionnage. La part des recettes d'exploitation réalisées par les mouvements internationaux a été de 27 % pour les chauffeurs contractants, comparativement à 21 % pour le cas des transporteurs pour compte d'autrui.

L'année 2000 a vu des résultats contraires à la tendance observée entre 1992 et 1999. La part des mouvements internationaux des recettes globales a diminué en 1999 et également en 2000 (21 %), tandis que la part des mouvements intraprovinciaux a atteint 67 % en 2000, après des replis consécutifs de 75 % en 1992 à 62 % en 1999.

Figure 6 : Parts des recettes selon le type de mouvements, 1992 - 2000

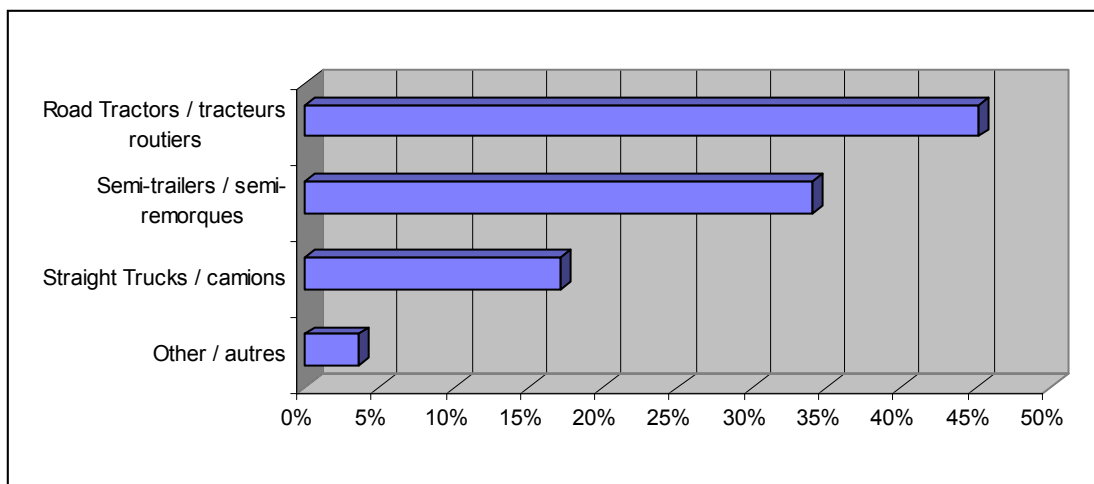


Equipment and Distance

The 35,978 owner operators operated 85,118 pieces of equipment in 2000, down from the 86,508 reported in 1999. Prairies and British Columbia regions contributed the most to the decrease in the total number of equipment operated with more than 3,000 fewer units each in 2000. The average number of equipment operated was 2 pieces per owner operator, which is consistent with the previous year. Road tractors and semi-trailers accounted for 79% of the equipment used by owner operators. Straight trucks and other types of equipment made up the balance of equipment (17,673). (See Figure 7)

Owner operators travelled an average of 48,000 kilometres annually per straight truck in 2000, up 2% from 1999. The average annual distance changes significantly with the type of businesses the owner operators serve ranging from 38,000 kilometres per straight truck for transportation of household goods to 56,000 kilometres per straight truck for transportation of forest products. Moreover, the average distance travelled varies considerably across regions ranging from 18,000 kilometres per straight truck in the Territories to 51,000 kilometres per straight truck in Ontario. Owner operators' road tractors travelled an average of 112,000 kilometres annually in 2000, down almost 10% from 1999. The average distance travelled by road tractors ranges from 101,000 kilometres per road tractor for transporting household goods to 156,000 kilometres per road tractor for transportation of general freight. Owner operators in the Territories travelled an average distance of 70,000 kilometres per road tractor while owner operators in British Columbia averaged 140,000 kilometres per road tractor.

Figure 7: Proportion of Equipment Operated by Type, 2000



Équipement et distance

Les 35 978 chauffeurs contractants ont exploité 85 118 véhicules motorisés en 2000, en baisse par rapport à 86 508 en 1999. Ce sont les régions des Prairies et de la Colombie-Britannique qui ont contribué le plus à la décroissance du nombre total de véhicules motorisés exploités en réduisant leur nombre de 3 000 véhicules chacune en 2000. Le nombre moyen de véhicules motorisés exploités était de deux par chauffeur contractant, conformément à l'année précédente. Les tracteurs routiers et les semi-remorques représentaient 79 % des véhicules utilisés par les chauffeurs contractants. Les camions porteurs et les autres types de véhicules ont formé le reste de l'équipement (17 673). (Voir la figure 7)

Les chauffeurs contractants ont parcouru une distance moyenne de 48 000 kilomètres par camion porteur en 2000, soit 2 % de plus qu'en 1999. La distance annuelle moyenne varie considérablement selon le type d'entreprises que les chauffeurs contractants desservent, soit entre 38 000 kilomètres par camion porteur pour le transport d'articles ménagers et 56 000 kilomètres par camion porteur pour le transport de produits forestiers. En outre, la distance moyenne parcourue varie de beaucoup entre les régions, soit entre 18 000 kilomètres par camion porteur dans les Territoires et 51 000 kilomètres par camion porteur en Ontario. Les tracteurs routiers des chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 112 000 kilomètres en 2000, ce qui représente une baisse de près de 10 % par rapport à 1999. La distance moyenne parcourue par tracteur routier varie de 101 000 kilomètres pour le transport d'articles ménagers à 156 000 kilomètres pour le transport de marchandises générales. Les chauffeurs contractants des Territoires ont parcouru une distance moyenne de 70 000 kilomètres par tracteur routier, tandis que ceux de la Colombie-Britannique ont parcouru en moyenne 140 000 kilomètres par tracteur routier.

Figure 7 : Proportion des véhicules exploités selon le type, 2000

Fuel

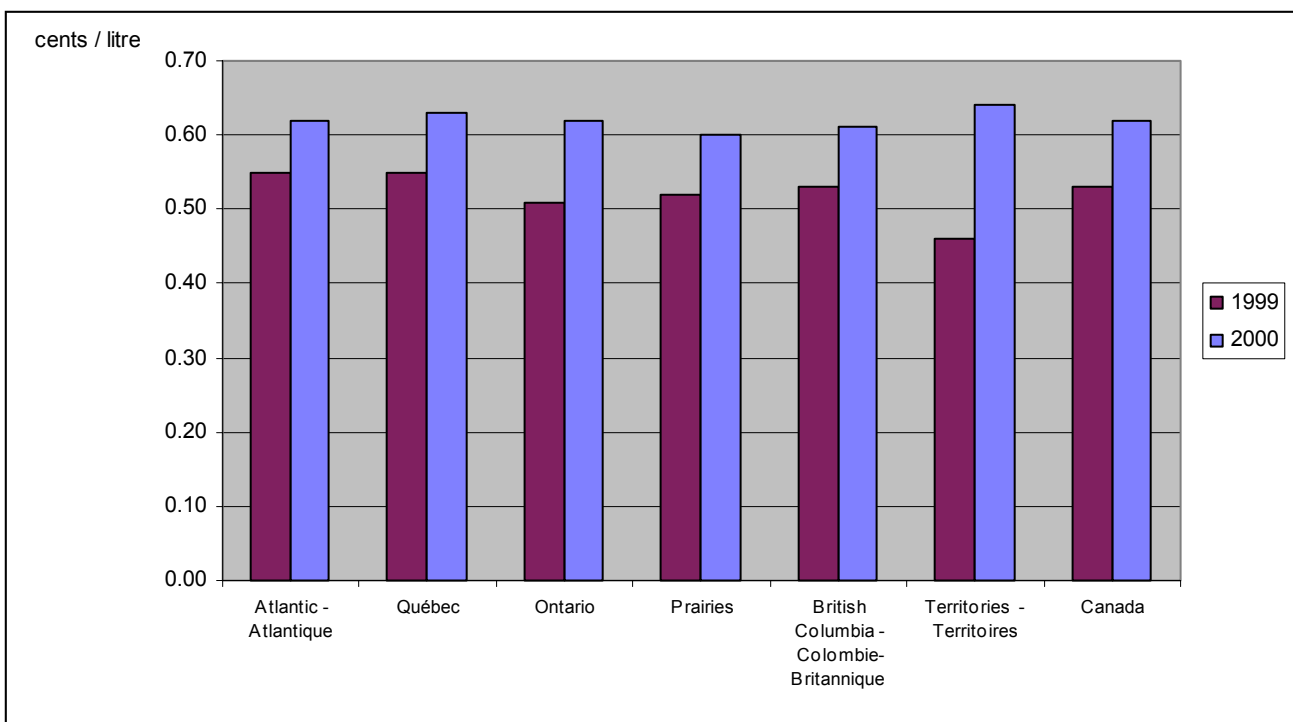
In 2000, owner operators consumed a total of 2.8 billion liters of fuel, down 6% from the preceding year. Owner operators, on average, consumed approximately 77,000 liters of fuel (per owner operator). The Atlantic had the highest average fuel consumption per owner operator for a region. The average per-liter cost of fuel (taxes excluded) was 62 cents, a 17% increase from 1999. Among the provinces, the per-liter cost of fuel varied from 60 cents in Prairies Provinces and Nova-Scotia to 65 cents in Prince Edward Island. Owner operators in Ontario and Quebec reported average fuel costs of 62 and 63 cents respectively. Owner operators experienced substantially higher fuel costs in 2000. On a regional basis, all regions experienced double digit increases in average fuel costs between 1999 and 2000. (See Figure 8)

Carburant

En 2000, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,8 milliards de litres de carburant, soit 6 % de moins que l'année précédente. La consommation moyenne s'est élevée à environ 77 000 litres de carburant par chauffeur contractant. L'Atlantique a eu la plus forte consommation moyenne de carburant par chauffeur contractant pour une région. Le coût moyen du litre de carburant (sans les taxes) a été de 62 cents, soit 17 % de plus qu'en 1999. Sur le plan provincial, le coût du litre de carburant a varié entre 60 cents dans les provinces des Prairies et la Nouvelle-Écosse et 65 cents à l'Île-du-Prince-Édouard. Les chauffeurs contractants de l'Ontario et du Québec ont déclaré des coûts moyens de 62 et 63 cents, respectivement, pour le carburant. Les chauffeurs contractants ont dû faire face à une hausse considérable des coûts du carburant en 2000. Sur le plan régional, toutes les régions ont affiché une hausse d'au moins 10 cents du coût moyen du carburant entre 1999 et 2000. (Voir la figure 8)

Figure 8: Average Per-Litre Cost of Fuel by Region, 1999 - 2000

Figure 8 : Coût moyen du carburant selon la région, 1999 - 2000



Summary Table 1: Motor Carriers of Freight, 2000
Tableau sommaire 1 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000

		Owner Operators Chauffeurs contractants	Owner Operators Chauffeur contractants	TOTAL
		(\$30,000 - \$1 million) ⁵ (30,000 \$ - 1 million \$) ⁵	(\$ 1 million and over) (1 millions \$ et plus)	
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	35,750	229	35,979
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	5,875,330	453,688	6,329,018
Salaries and Wages ¹ Traitements et salaires ¹	"	1,084,707	86,602	1,171,309
Benefits - Avantages sociaux	"	18,566	1,960	20,526
Fuel - Carburant	"	1,605,573	55,798	1,661,371
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	0	0	0
Purchased Transport ² - Achat de service de transport ²	"	329,937	169,472	499,409
Maintenance - Frais d'entretien	"	497,639	24,410	522,049
Depreciation - Amortissement	"	736,999	41,630	778,629
Insurance - Frais d'assurances	"	177,979	8,471	186,450
Rent - Location	"	156,361	14,724	171,085
Other Expenses - Autres dépenses ³	"	673,835	34,861	708,696
Operating Expenses - Total⁴ - Dépenses d'exploitation	"	5,271,596	437,928	5,709,524
Number of Full Time Employees - Total -	No.-Nbre	56,416	2,574	58,990
Nombre d'employés à plein temps (2)				
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	81,224	3,984	85,208
Straight trucks - Camions	"	14,350	236	14,586
Road tractors - Tracteurs routiers	"	36,964	1,486	38,450
Semi-trailers - Semi-remorques	"	26,918	2,077	28,995
Other - Autres	"	2,993	95	3,088

¹ Includes employee benefits - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

⁵ See methodology for 2000 - Voir la méthodologie pour 2000.

Summary Table 2: Revenues and Expenses, Owner Operators, 1991-2000
Tableau sommaire 2 : Recettes et dépenses, chauffeurs contractants, 1991-2000

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Estimated number of carriers -	No.										
Nombre estimatif de transpor-	Nbre	34,712	37,658	37,568	38,826	39,530	40,090	40,221	41,061	37,196	35,979
Operating Revenues - Total -											
Recettes d'exploitation	\$' 000	4,213,024	4,486,110	4,680,934	4,798,361	5,263,543	5,228,344	5,822,897	6,061,117	5,896,757	6,329,018
Operating Expenses:											
Dépenses d'exploitation:											
Salaries and Wages ¹ - Total -											
Traitements et salaires ¹	\$' 000	688,208	732,880	780,904	801,435	928,066	819,424	983,802	976,750	1,138,870	1,191,835
Fuel Expenses -											
Frais de carburant	"	554,694	589,128	595,631	646,691	778,274	599,015	643,450	518,055	1,188,111	1,661,371
Owner Operators Expenses -											
Dépenses aux chauffeurs contractants	"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Purchased Transportation ² -											
Achats reliés au transport ²	"	283,697	282,354	278,273	272,883	345,656	295,209	405,648	368,098	439,610	670,493
Maintenance -											
Frais d'entretien	"	366,832	385,800	393,822	407,557	508,004	458,562	541,436	466,764	436,904	522,049
Depreciation -											
Amortissement	"	439,958	441,729	434,072	457,698	565,506	604,052	789,255	709,814	671,622	768,629
Other Expenses ³ -											
Autres dépenses ³	"	666,377	212,598	721,776	752,016	824,909	1,077,218	1,749,607	2,064,777	1,199,221	895,147
Operating Expenses - Total⁴											
Dépenses d'exploitation	"	2,999,766	2,644,489	3,204,478	3,338,280	3,950,415	3,853,480	5,113,198	5,104,258	5,074,337	5,709,523
Number of employees - Total	No.										
Nombre d'employés	Nbre		51,813	57,867	59,993	60,351	57,335	61,377	64,242	63,304	58,990

¹ Includes employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

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

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

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

Table 1: Revenues and Expenses, Owner Operators, 1991-2000
Tableau 1: Recettes et dépenses des chauffeurs contractants, 1991-2000

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. Nbre	34,712	37,658	37,568	38,826	39,530	40,090	40,221	41,061	37,196	35,979
Operating Revenues ¹ - Total - Recettes d'exploitation ¹	\$'000	4,213,024	4,486,110	4,680,934	4,798,361	5,263,543	5,228,344	5,822,897	6,061,117	5,896,757	6,329,018
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	4,187,722	4,454,985	4,650,148	4,780,012	5,239,617	5,174,426	5,791,758	5,932,570	5,802,070	6,311,902
Other Revenues - Autres recettes	"	25,302	31,125	30,916	18,349	23,927	53,919	31,140	128,547	94,686	17,116
Average Revenues - Recettes moyennes	"	121.4	119.1	124.6	123.6	133.2	130.4	144.8	147.6	158.5	175.9
% Annual Average - % De variation annuelle			(1.85)	4.59	(0.81)	7.74	(2.06)	11.01	1.96	7.40	10.96
Operating Expenses ¹ - Total - Dépenses d'exploitation ¹	"	2,999,767	3,214,490	3,204,478	3,338,280	3,950,416	3,853,481	5,113,198	5,104,257	5,074,338	5,709,523
Salaries, Wages and Benefits Traitements, salaires et avantages	"	688,208	732,880	780,904	801,435	928,066	819,424	983,802	976,750	1,138,870	1,191,835
Fuel - Carburant	"	554,694	589,128	595,631	646,691	778,274	599,015	643,450	518,055	1,188,111	1,661,371
Other Expenses - Autres dépenses	"	553,535	84,165	559,853	583,094	614,529	888,732	1,583,739	1,862,463	1,002,916	708,696
Purchased Transport and Rent - Achat de service et location	"	283,697	282,354	278,273	272,883	345,656	295,209	405,648	368,098	439,610	670,493
Maintenance - Frais d'entretien	"	366,832	385,800	393,822	407,557	508,004	458,562	541,436	466,764	436,904	522,049
Depreciation - Amortissement	"	439,958	441,729	434,072	457,698	565,506	604,052	789,255	709,814	671,622	768,629
Insurance - Frais d'assurances	"	12,842	128,433	161,923	168,922	210,380	188,486	165,868	202,314	196,305	186,451
Average Expenses - Dépense moyenne	"	86.4	85.4	85.3	86.0	99.9	96.1	127.1	124.3	136.4	158.7
% Annual Average - % De variation annuelle			(1.23)	(0.07)	0.80	16.23	(3.82)	32.26	(2.22)	9.74	16.32
Number of Full Time Employees ² - Total - Nombre d'employés à plein temps ²	No. Nbre	51,813	57,867	59,993	60,351	57,335	61,377	64,242	63,304	60,488	58,990
Average Number of Employees - Nombre moyen d'employés		1.5	1.5	1.6	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6

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

² Worker owner included. - Incluant les propriétaires actifs.

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

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

Table 2: Average Revenues by Type of Activity, Owner Operators, 1991-2000
Tableau 2 : Recettes moyennes selon le genre d'activité, chauffeurs contractants, 1991-2000

	General freight	Household goods	Bulk liquid	Dry bulk liquids	Forest products	Other commodities
	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac \$ '000	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
1991	119.19	150.49	149.70	96.14	160.61	129.56
1992	118.60	113.98	159.03	93.01	158.04	141.87
1993	111.73	156.49	160.36	97.64	185.25	140.23
1994	117.52	116.70	165.18	93.88	163.39	128.48
1995	130.92	121.91	179.04	100.57	159.09	149.68
1996	126.46	181.07	156.43	97.64	192.91	132.17
1997	133.12	160.49	152.42	119.75	190.67	161.35
1998	135.97	203.89	188.90	129.06	171.34	167.08
1999	139.48	182.12	206.13	133.53	181.33	200.61
2000	172.48	133.75	215.32	149.36	220.92	189.95

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

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

Table 3a: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics, by Type of Activity, Local Owner Operators (1)
Tableau 3a : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires selon le genre d'activité, chauffeurs contractants, local (1)

		Total (2)	Local				
			General freight	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities
			Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	15,624	3,577	1,023	5,331	2,319	3,374
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	2,537,674	474,687	228,905	739,004	490,843	604,235
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	2,527,997	471,009	226,045	737,978	489,136	603,829
Other Revenues - Autres recettes	"	9,677	3,678	2,860	1,026	1,707	406
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	2,321,408	431,597	216,860	666,526	440,285	566,140
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	579,420	125,398	68,706	159,133	90,618	135,565
Benefits - Avantages sociaux	"	10,042	2,762	1,235	2,829	1,721	1,495
Fuel - Carburant	"	615,949	78,840	34,291	173,786	113,588	215,444
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	221,985	56,423	28,976	52,613	38,710	45,263
Maintenance - Frais d'entretien	"	215,288	39,788	20,795	65,644	58,992	30,069
Depreciation - Amortissement	"	275,581	42,011	26,974	94,433	68,054	44,109
Insurance - Frais d'assurances	"	66,764	16,863	6,076	18,920	14,383	10,522
Rent - Location	"	59,110	13,774	9,097	11,980	12,231	12,028
Other Expenses - Autres dépenses	"	277,270	55,738	20,711	87,188	41,988	71,645
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps (3)	No.-Nbre	24,169	6,346	2,293	7,241	3,410	4,879
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:							
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	35,971	7,372	2,345	12,664	6,145	7,445
Straight trucks - Camions	"	10,523	3,049	755	5,701	382	636
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	503,970	136,522	35,465	277,130	25,014	29,839
Average distance - Distance moyenne	"	48	45	47	49	65	47
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	13,294	2,415	1,032	2,899	2,900	4,048
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	1,138,271	181,056	93,186	209,916	227,200	426,913
Average distance - Distance moyenne	"	38	57	34	96	9	7
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	10,383	1,708	477	3,013	2,669	2,516
Other - Autres	"	1,770	199	81	1,052	193	245
Total distance - Distance totale	' 000 km	1,642,241	317,578	128,651	487,046	252,214	456,752
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	779,107	117,226	65,160	221,821	160,320	214,580

(1) Excludes household goods movers - Exclue les transporteurs d'articles ménagers

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

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

Table 3b: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics, by Type of Activity, Long distance Owner Operators (1)**Tableau 3b : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires selon le genre d'activité, chauffeurs contractants, longues distances (1)**

		Total (2)	Long Distance - Longues distances				
			General freight	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities
			Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	18,150	8,912	537	3,013	2,072	3,616
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	3,496,693	1,679,394	107,208	507,403	479,198	723,490
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	3,489,334	1,678,719	103,524	506,912	478,848	721,331
Other Revenues - Autres recettes	"	7,359	675	3,684	491	350	2,159
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	3,135,196	1,543,350	101,071	434,340	445,292	611,143
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	521,316	270,063	22,543	45,808	105,148	77,754
Benefits - Avantages sociaux	"	10,106	4,091	717	845	2,791	1,662
Fuel - Carburant	"	940,356	455,219	24,512	164,967	114,096	181,562
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	269,842	141,812	8,152	21,453	39,829	58,596
Maintenance - Frais d'entretien	"	300,436	126,900	12,453	65,895	50,710	44,478
Depreciation - Amortissement	"	473,811	199,765	12,772	58,398	67,885	134,991
Insurance - Frais d'assurances	"	113,728	51,813	4,219	16,801	16,000	24,895
Rent - Location	"	106,686	68,575	4,583	14,570	7,702	11,256
Other Expenses - Autres dépenses	"	398,915	225,113	11,120	45,600	41,132	75,950
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps (3)	No.-Nbre	31,537	14,761	921	3,928	5,018	6,909
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:							
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	45,928	18,707	1,146	7,384	6,699	11,992
Straight trucks - Camions	"	1,964	834	142	451	253	284
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	111,318	49,488	12,181	17,594	10,629	21,426
Average distance - Distance moyenne	"	57	59	86	39	42	75
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	24,174	10,778	576	3,517	3,068	6,235
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	3,583,962	1,877,637	94,043	476,418	409,664	726,200
Average distance - Distance moyenne	"	5	5	21	5	3	3
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	18,479	6,639	337	3,253	3,061	5,189
Other - Autres	"	1,311	456	91	163	318	283
Total distance - Distance totale	' 000 km	3,695,280	1,927,125	106,224	494,013	420,292	747,626
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	1,922,979	1,005,948	48,455	281,893	196,975	389,708

(1) Excludes household goods movers - Exclue les transporteurs d'articles ménagers

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

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

Table 4a: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Owner Operators
Tableau 4a : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

No.		Canada	New- foundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	
			Terre- Neuve	Île-du-Prince Édouard	Nouvelle- Écosse	
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	35,979	352	159	898
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000	6,329,018	58,944	34,041	178,116
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	6,311,902	57,386	34,005	177,691
4	Other Revenues - Autres recettes	"	17,116	1,558	36	425
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"	5,709,523	57,319	33,269	166,993
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	1,171,309	13,277	7,975	34,218
7	Benefits - Avantages sociaux	"	20,526	482	86	552
8	Fuel - Carburant	"	1,661,371	16,686	8,141	50,292
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	499,409	3,130	2,609	18,003
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	522,049	4,407	3,370	10,486
12	Depreciation - Amortissement	"	768,629	9,002	3,817	21,766
13	Insurance - Frais d'assurances	"	186,451	1,892	966	5,090
14	Rent - Location	"	171,084	1,464	1,386	4,701
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	708,696	6,979	4,921	21,885
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No. - Nbre	58,990	648	308	1,824
				New Brunswick	Québec	Ontario
				Nouveau- Brunswick		
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre		1,467	7,018	13,307
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000		277,572	1,290,829	2,189,845
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"		277,112	1,282,316	2,189,388
4	Other Revenues - Autres recettes	"		460	8,512	457
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"		251,468	1,196,560	1,916,955
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"		54,456	235,339	362,814
7	Benefits - Avantages sociaux	"		185	7,892	3,953
8	Fuel - Carburant	"		78,687	246,344	683,791
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"		16,039	151,365	120,717
11	Maintenance - Frais d'entretien	"		24,189	126,828	167,000
12	Depreciation - Amortissement	"		33,202	171,067	268,969
13	Insurance - Frais d'assurances	"		8,575	36,810	47,153
14	Rent - Location	"		4,282	45,274	56,208
15	Other Expenses - Autres dépenses	"		31,852	175,640	206,350
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No. - Nbre		2,988	11,835	20,453

Note: Some totals may not add due to rounding.

Table 4b: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**Tableau 4b : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

		Canada	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	
No.						
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	35,979	1,732	1,479	5,024
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000	6,329,018	287,183	283,970	932,582
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	6,311,902	286,844	282,764	932,182
4	Other Revenues - Autres recettes	"	17,116	339	1,206	400
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"	5,709,523	250,187	254,686	849,417
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	1,171,309	40,131	48,971	204,362
7	Benefits - Avantages sociaux	"	20,526	440	654	2,835
8	Fuel - Carburant	"	1,661,371	100,869	71,568	213,017
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"	499,409	14,008	18,474	88,503
11	Maintenance - Frais d'entretien	"	522,049	16,847	22,972	79,997
12	Depreciation - Amortissement	"	768,629	26,984	33,328	101,927
13	Insurance - Frais d'assurances	"	186,451	10,104	7,894	28,826
14	Rent - Location	"	171,084	5,399	8,790	29,140
15	Other Expenses - Autres dépenses	"	708,696	35,405	42,036	100,811
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No. - Nbre	58,990	2,904	2,541	9,243
			British Columbia	Yukon	Northwest Territories	
			Colombie- Britannique		Territoires du Nord-Ouest	
1	Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre		4,505	27	10
2	Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$' 000		789,592	5,005	1,339
3	Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"		785,875	5,000	1,339
4	Other Revenues - Autres recettes	"		3,717	5	0
5	Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	"		726,955	4,687	1,027
6	Salaries and Wages - Traitements et salaires	"		168,245	1,321	201
7	Benefits - Avantages sociaux	"		3,431	12	5
8	Fuel - Carburant	"		190,838	1,028	110
10	Purchased Transport - Achat de service de transport	"		65,895	473	193
11	Maintenance - Frais d'entretien	"		65,334	587	33
12	Depreciation - Amortissement	"		97,793	552	222
13	Insurance - Frais d'assurances	"		38,895	159	87
14	Rent - Location	"		14,265	153	23
15	Other Expenses - Autres dépenses	"		82,260	402	154
17	Total Number of Full Time Employees Total, nombre d'employés à plein temps	No. - Nbre		6,185	45	16

Note: Some totals may not add due to rounding.

Table 5: Motor Carriers of Freight, 2000: Summary Statistics by type of movement, Canada, Owner Operators-
Tableau 5 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000 : Statistiques sommaires selon le type de mouve-
ment, Canada, chauffeurs contractants

		Intra-provincial Carriers	Extra-provincial Carriers - Transporteurs extra-provinciaux						
			Transpor-teurs Intra-provinciaux	Total(1)	Intra Provincial	Inter Provincial	International		
							Sub Total(1)	Into Canada	Out of Canada
						Sous à destination en provenance			
						Total(1) du Canada		du Canada	
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	19,921	16,058						
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	\$ ' 000	3,228,706	3,100,311	1,034,732	728,703	1,336,876	501,466	835,410	
Operating Expenses - Total(1) Dépenses d'exploitation	"	2,878,975	2,830,548	964,737	639,375	1,226,436	478,926	747,510	
Transportation Expenses - Frais de transport	"	2,207,926	2,063,877	692,843	466,407	904,627	360,166	544,461	
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	264,454	257,594	100,280	52,535	104,779	42,538	62,241	
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	406,596	509,076	171,614	120,433	217,029	76,221	140,808	
Number of employees - Total(2) - Nombre d'employés	No - Nbre	29,854	29,136	...	...	...	...	...	...
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$ ' 000	701,805	469,505	...	...	...	...	...	...
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No - Nbre	43,719	41,399	...	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	12,205	2,380	...	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	16,714	21,736	...	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	13,023	15,972	...	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	1,777	1,311	...	...	...	...	...	...

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

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

Table 6: Motor Carriers of Freight, 2000: Number of Employees by Type and by Region, Owner Operators
Tableau 6 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000: Nombre d'employés selon le type et la région, chauffeurs contractants

	Canada	Atlantic Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie- Britannique	Territories Territoires
	Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	35,979	2,876	7,018	13,307	8,235	4,505	37
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	48,815	4,577	10,378	16,966	11,918	4,920	55
Part Time - Temps partiel	10,923	1,076	1,140	3,703	2,722	2,261	22
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	10,174	1,191	1,457	3,486	2,770	1,264	6
Part Time - Temps partiel	7,983	779	1,188	2,185	2,254	1,562	17
Total							
Full Time - Plein temps	58,990	5,768	11,835	20,453	14,688	6,185	61
Part Time - Temps partiel	18,906	1,854	2,328	5,888	4,975	3,823	38
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps	2	0	0	0	2	0	0
Part Time - Temps partiel	0	0	0	0	0	0	0

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

Table 7: Motor Carriers of Freight, 2000: Equipment Operated by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**Tableau 7 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000 : Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile des chauffeurs contractants**

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi-Trailers	Other Equipment	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autre matériel	
	Number- Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve	220	422	301	34	976
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	99	209	220	9	537
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	352	1,180	835	63	2,429
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	468	1,935	1,148	125	3,677
Québec	2,615	7,117	6,192	467	16,391
Ontario	5,078	13,474	9,626	593	28,771
Manitoba	333	2,037	1,295	151	3,816
Saskatchewan	429	2,076	1,537	194	4,236
Alberta	2,274	6,113	4,115	834	13,337
British Columbia - Colombie-Britannique	2,701	3,837	3,688	614	10,840
Yukon	9	36	28	4	77
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	7	15	10	0	32
CANADA	14,585	38,450	28,995	3,088	85,118

Table 8: Motor Carriers of Freight, 2000: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province or Territory of Domicile, Owner Operators
Tableau 8: Transporteurs routiers de marchandises, 2000: 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	60,842	9,211	51,632
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	29,853	3,403	26,450
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	187,546	12,127	175,420
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	264,573	19,696	244,877
Québec	1,144,064	128,199	1,015,864
Ontario	1,710,732	254,138	1,456,595
Manitoba	346,959	14,044	332,914
Saskatchewan	309,006	22,006	287,000
Alberta	871,864	105,163	766,700
British Columbia - Colombie-Britannique	586,911	127,042	459,870
Yukon	2,925	117	2,808
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	1,112	175	936
CANADA	5,516,387	695,320	4,821,067

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

Table 9: Motor Carriers of Freight, 2000: Fuel Consumption and Cost by Province or Territory of Domicile, Owner Operators**Tableau 9 : Transporteurs routiers de marchandises, 2000 : 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	352	24,061,305	15,164,027	0.63
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	159	12,491,734	8,105,122	0.65
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	898	82,785,796	49,652,242	0.60
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,467	146,880,251	89,975,912	0.61
Québec	7,018	538,654,409	339,693,039	0.63
Ontario	13,307	968,730,178	604,711,501	0.62
Manitoba	1,732	153,473,205	92,631,652	0.60
Saskatchewan	1,479	153,089,236	92,302,350	0.60
Alberta	5,024	433,164,103	260,643,094	0.60
British Columbia - Colombie-Britannique	4,505	260,522,104	159,065,649	0.61
Yukon	27	1,653,457	1,057,460	0.64
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	10	720,508	451,704	0.63
CANADA	35,979	2,776,226,286	1,713,453,752	0.62

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

SECTION 2

Survey Methodology and Data Quality

Introduction

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

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

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request (Telephone: 1-866-500-8400, Fax: 613-951-0009).

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

Section 2

Méthodologie d'enquête et qualité des données

Introduction

Cette section décrit la méthodologie de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC). Il fournit une description des populations cible et observée, du plan d'échantillonnage et des méthodes de traitement des données et d'estimation. Il y sera aussi question de la qualité des données présentées et des indicateurs de cette qualité pour certaines caractéristiques d'intérêt.

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

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires peuvent s'adresser à la Division des transports de Statistique Canada (téléphone : 1-866-500-8400 ; télécopieur : 613 951-0009).

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

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

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

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

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

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

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.

2. Data Sources and Methodology

A. Survey Objectives

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

B. Populations

Target Population

The target population includes all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million, as well as all Canadian-domiciled owner operators with annual operating revenues of \$30 thousand and more. Courier and messenger services are not covered by this survey, nor are the private carriers.

Survey Population

The 2000 survey population consists of all companies on Statistics Canada's Business Register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as trucking companies with annual gross business income greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million, or with annual gross business income of \$1M and more if these companies are known as owner operators. In addition, the survey population includes some companies from an administrative file of 2000 tax filers, classified as trucking companies with annual operating revenues greater than or equal to \$30 thousand and less than \$1 million that are not yet found on the Business Register.

C. Sample Design

The number of trucking companies on the survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the population. The survey uses a two-phase sample design, where a large first-phase sample is selected and the second-phase sample is drawn as a sub-sample from these companies. The design of each phase of sampling is described below.

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

2. Sources de données et méthodologie

A. Objectif de l'enquête

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

B. Populations

Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre 30 000 \$ et 1 million \$ ainsi que tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont supérieures ou égales à 30 000 \$. Les messageries sont exclues, ainsi que les transporteurs privés.

Population observée

En 2000, la population observée comprenait toutes les compagnies apparaissant sur le Registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC), étant classées comme compagnie de camionnage ayant des recettes annuelles d'exploitation se situant entre 30 000 \$ et 1 million \$, ou ayant des recettes annuelles d'exploitation supérieures ou égales à 1 million \$ si ces compagnies sont connues comme étant des chauffeurs contractants. De plus, la population observée inclut des compagnies de camionnage n'apparaissant pas encore sur le Registre des entreprises de Statistique Canada mais se trouvant sur le fichier administratif de déclarants fiscaux avec des revenus déclarés se situant entre 30 000 \$ et 1 million \$ pour l'année de référence.

C. Plan d'échantillonnage

Le nombre de compagnies de camionnage étant très élevé, un échantillon a été prélevé à partir de la base de sondage afin de représenter la population. L'enquête utilise un plan d'échantillonnage double, où un vaste échantillon de compagnies est tiré à la première phase et un sous-échantillon de ces compagnies est sélectionné à la deuxième phase. La méthode d'échantillonnage utilisée à chacune des phases est décrite ci-dessous.

First-Phase

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

Second-Phase

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

The overall size of the second phase sample and its allocation among strata are determined to satisfy precision requirements for provincial estimates 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 Table 1.

D Data Collection and Processing

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

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

E Estimation

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

Première phase

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

Deuxième phase

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

La taille de l'échantillon et sa répartition entre les strates sont déterminées pour satisfaire les exigences de précision pour les estimations provinciales en tenant compte de certaines contraintes. Le coefficient de variation est la mesure de précision utilisée. Le Tableau 1 indique la taille de l'échantillon et la taille estimative de la population selon les provinces ou les territoires de domicile.

D. Collecte et traitement des données

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

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

E. Estimation

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

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

F Reference Period

The reference period for collection purposes is the firm's own 12-month accounting period whose year-end occurred on any date from April 1, 2000 to March 31, 2001, inclusive.

3. Data Quality

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

A. Sampling Error

The Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators is subject to sampling error. When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

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

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

F. Période de référence

La période de référence utilisée pour les besoins de la collecte auprès d'une compagnie est la période comptable propre à la compagnie. Cette période est d'une durée de 12 mois et doit se terminer à n'importe quelle date entre le 1er avril 2000 et le 31 mars 2001 inclusivement.

3. Qualité des données

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

A. Erreur d'échantillonnage

L'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants est sujette à l'erreur d'échantillonnage. Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui seraient obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, plus la taille de l'échantillon augmente, plus l'erreur d'échantillonnage diminue. Dans le cas d'une population très hétérogène comme celle de l'industrie du transport routier, on a besoin d'une grande taille d'échantillon pour dégager des estimations fiables.

B. Non-sampling Errors

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

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

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

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

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (under coverage), or counted more than once (over coverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (over coverage). Errors in the North American Industrial Classification Standard (NAICS) code on the survey frame may also result in either over or under coverage of the trucking industry.

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the sur-

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

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

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

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

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

I. Erreurs de couverture

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

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse se produisent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés, ayant

vey questions or lack of correct information, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Large response errors are likely to be caught during editing, however, others may simply go through undetected.

III. Non-response Errors

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

IV. Processing Errors

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

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

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

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

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

III. Erreurs de non-réponse

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

IV. Erreurs de traitement

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

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (erreurs de codage SCIAN, par exemple). Une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe. Dans la présente enquête, des erreurs sont susceptibles de se glisser dans les données financières lorsque celles-ci sont transcrites à partir des déclarations de revenus.

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

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

C. Some Measures of Data Quality

This section presents some indicators of the data quality of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators as shown in Table 2. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics (number of employees, fuel consumed, operating revenues) are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is 0.2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

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

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

Comparability of Data

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

Effective for the 1998 reference year, the survey underwent a major redesign. The redesign involved major changes to the frame creation process, the sample design and the estimation strategy. The frame for 1998 was created from Statistics Canada's Business Register. The sample design at the second-phase has been optimized, and the estimation strategy now uses a calibration approach to make use of information that became available after the sample had been drawn (e.g. an up-

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. Ceux-ci sont présentés au Tableau 2. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet possible de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt (le nombre d'employés, le carburant consommé, les recettes d'exploitation). Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion de l'estimation publiée pour une certaine variable d'intérêt (revenus ou dépenses, par exemple) qui est attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'une estimation soit de 25 millions; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ proviennent de valeurs imputées. Ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

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

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

Comparaison des données dans le temps

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

Une importante restructuration de l'enquête a été effectuée à compter de l'année de référence 1998. Cette restructuration a introduit des changements importants dans le processus de création de la base de sondage, dans le plan d'échantillonnage et dans la stratégie d'estimation. À compter de 1998, la base de sondage est créée à partir du Registre des entreprises de Statistique Canada. Le plan d'échantillonnage pour sélectionner l'échantillon de deuxième phase a été opti-

dated frame is used in calculating the estimation weights to make use of updates to the Business Register since the sample was drawn). The overall effect of these changes is an improved reliability in the survey estimates. In particular, this improved reliability comes from i) an improved coverage of the target population (which results in an increase in the estimated number of in-scope companies), and ii) an improved precision in the survey estimates (i.e. lower coefficients of variation).

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

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

misé et la stratégie d'estimation utilise maintenant une approche par calage de façon à incorporer de l'information auxiliaire qui n'était pas disponible lorsque l'échantillon a été tiré (par ex. : au moment de l'estimation, une version plus à jour de la base de sondage est utilisée dans le calcul des poids d'estimation afin de tenir compte des mises à jour ayant eu lieu sur le Registre des entreprises depuis la sélection de l'échantillon). Ces changements résultent en une amélioration de la qualité des estimations de l'enquête. Plus précisément, l'amélioration de la qualité provient de i) une amélioration de la couverture de la population cible (ce qui résulte en une augmentation de l'estimation du nombre de compagnies faisant partie du champ de l'enquête), et ii) une amélioration de la précision des estimations (c'est-à-dire des coefficients de variation plus petits).

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

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

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.

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

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

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

Jean-Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Transportation Division

Tel 1-866-500-8400
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

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

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

Tel 1-866-500-8400
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

For **Definitions, data sources and methods: survey number [2748](#)**

Pour **Définitions, source de données et méthodes : enquête numéro [2748](#)**.

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.