



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

All prices exclude sales tax

Price: Canada: \$13.00 per issue, \$83.00 annually
Outside Canada: US \$13.00 per issue, US \$83.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Prix: Canada: 13,00 \$ l'exemplaire, 83 \$ par année
À l'extérieur du Canada: 13,00 \$ US l'exemplaire, 83 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 13 No 6

Highlights :

Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-hire Carriers and Owner-Operators: Financial and Operating Statistics, 1995

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1995 reached almost 8,000 small for-hire carriers and 40,000 owner operators. This represents respectively a 1% increase in the estimated number of small for-hire carriers and a 2% increase in the number of owner operators from 1994.
- The total estimated operating revenues amounted to \$2.1 billion for small for-hire carriers (up 10% over 1994), while the total estimated operating revenues for owner operators reached \$5.3 billion, also an increase of 10% over 1994.
- Average distance traveled by straight trucks and road tractors declined somewhat (4% and 2% respectively) in 1995 as compared to 1994 for small for-hire carriers, while the average distance traveled by owner operators in 1995 decreased for straight trucks (13% from 1994), but increased for road tractors (10% from 1994).

Vol. 13 N° 6

Faits saillants :

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation, 1995

- Le nombre estimatif d'entreprises dont les recettes ont été inférieures à 1 million de dollars en 1995 s'est établi à environ 8 000 petits transporteurs pour compte d'autrui et 40 000 chauffeurs contractants. Il s'agit d'augmentations respectives de 1 % du nombre estimatif de petits transporteurs pour compte d'autrui et de 2 % du nombre de chauffeurs contractants entre 1994 et 1995.
- Les recettes d'exploitation estimatives totales des petits transporteurs pour compte d'autrui se sont chiffrées à 2,1 milliards de dollars (en hausse de 10 % comparativement à 1994), tandis que les recettes d'exploitation estimatives totales des chauffeurs contractants ont atteint 5,3 milliards de dollars, ce qui représente également une progression de 10 % par rapport à 1994.
- La distance moyenne parcourue par les camions porteurs et les tracteurs routiers a quelque peu diminué (de 4 % et 2 % respectivement) entre 1994 et 1995 pour les petits transporteurs pour compte d'autrui, alors que la distance moyenne parcourue par les chauffeurs contractants en 1995 a diminué pour les camions porteurs (de 13 % par rapport à 1994), mais a augmenté pour les tracteurs routiers (de 10 % comparativement à 1994).

Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-hire Carriers and Owner-Operators: Financial and Operating Statistics, 1995

Introduction

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey is to obtain information on Canada-based small for-hire carriers (those with annual operating revenues between \$25 thousand and \$1 million dollars) in terms of their structure and performance. These 1995 data for small for-hire carriers help in providing a more complete picture of the for-hire trucking industry as a whole. This survey also measures the activity of the owner operators working for private and for-hire carriers.

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

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

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.

Financial estimates (revenue and expense items) for this survey are based on administrative records from the Tax Estimates Program. Other type of data like activity, area of operation, employment, equipment, fuel and distance are collected through a Computer Assisted Telephone Interview (CATI).

This article is divided into three sections. [Section 1](#) describes the results for small for-hire carriers; [section 2](#) contains data for owner operators, and a general description of the Annual Motor Carriers of Freight survey data quality is provided in [section 3](#).

Data Limitations

Users are advised that financial data used in this article were taken from administrative records (tax files), which

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation, 1995

Introduction

L'objectif de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) est d'obtenir des informations sur la structure et le rendement des petits transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ceux dont les recettes d'exploitation annuelles se chiffrent entre 25 000 \$ et 1 million de dollars). Les données de 1995 sur les petits transporteurs pour compte d'autrui aident à présenter une image plus complète du secteur du camionnage pour compte d'autrui dans sa totalité. Cette enquête mesure également l'activité des chauffeurs contractants travaillant pour les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre.

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

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

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

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

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

Limites des données

Nous désirons informer les utilisateurs que les données financières utilisées dans cet article proviennent de dossiers administratifs (dossiers fiscaux) qui n'ont pas

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 salaries and wages do for incorporated companies. Also, fuel costs may have been reported under more than one expense category or, on occasion, unavailable from the tax data source. The result is an underestimation of total expenses, which would distort any calculated operating ratio.

été établis pour des fins statistiques. Les données financières sont compilées par Statistique Canada à partir d'un échantillon d'enregistrements T1 des dossiers fiscaux des entreprises non constituées en sociétés, et d'enregistrements T2 des dossiers fiscaux des entreprises constituées en sociétés de Revenu Canada.

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

Section 1 - For-hire Carriers

There were an estimated 7,985 small for-hire carriers in 1995. These carriers represented more than 80% of all for-hire carriers, which totaled 9,940. Despite their number, revenues of small carriers represented only 15% of the total operating revenues of the for-hire trucking industry and 13% of operating expenses. The Summary Table offers an overview of the for-hire trucking industry in 1995 by combining the data for small for-hire carriers with the data for larger for-hire carriers (those with annual revenues larger than \$1 million), as released in the annual publication *Trucking in Canada, 1995* (catalogue no. 53-222-XPB).

Operating Revenues and Expenses

In 1995, small for-hire carriers earned \$ 2.1 billion in operating revenues, for an average of \$ 264 thousand per carrier. This represents an increase of more than 8% over 1994. Operating expenses amounted to \$ 1.7 billion in 1995, or \$ 212 thousand per carrier. This is an increase of 5% over 1994. (Table 1)

The distribution of expense categories for small for-hire carriers in 1995 were as follows: salaries and wages (including benefits) 33%, miscellaneous expenses 20%, fuel expenses 14%, maintenance expenses and depreciation charges 12% each, pur-

Section 1 - Transporteurs pour compte d'autrui

En 1995, le nombre estimatif de petits transporteurs pour compte d'autrui s'est établi à 7 985. Ces entreprises ont représenté plus de 80 % de l'ensemble des transporteurs pour compte d'autrui dont le nombre total s'est chiffré à 9 940. En dépit de leur nombre, les recettes des petits transporteurs ont figuré pour seulement 15 % des recettes d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui, et 13 % des dépenses d'exploitation. Le tableau sommaire présente un aperçu du secteur du camionnage pour compte d'autrui en 1995 en combinant les données sur les petits transporteurs pour compte d'autrui aux données sur les transporteurs pour compte d'autrui plus importants (ceux dont les recettes annuelles ont été supérieures à 1 million de dollars), telles que diffusées dans la publication annuelle *Le camionnage au Canada, 1995* (n° 53-222-XPB au catalogue).

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1995, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré des recettes d'exploitation de 2,1 milliards de dollars, soit une moyenne de 264 000 \$ par transporteur. Cela représente une augmentation de plus de 8 % par rapport à 1994. En 1995, les dépenses d'exploitation se sont élevées à 1,7 milliard de dollars ou 212 000 \$ par transporteur, soit une hausse de 5 % comparativement à 1994. (tableau 1)

La répartition des catégories de dépenses pour les petits transporteurs pour compte d'autrui en 1995 s'est établie comme suit : salaires et traitements (avantages sociaux compris) 33 %, dépenses diverses 20 %, dépenses de carburant 14 %, dépenses d'entretien et frais

chased transportation 7% and owner operator expenses 2%.

Principal Commodity by Type

Overall, the revenue share of each principal commodity in 1995 remained about the same compared with 1994, with the carriage of general freight, dry bulk materials and "other commodities" accounting for 77% of the total estimated operating revenues. (Table 2)

Movements

In 1995, small carriers limited to intraprovincial movements accounted for 51% (\$ 1,1 billion) of estimated revenues by small carriers. Extraprovincial carriers had revenues totaling \$1,0 billion (49%), of which \$287 million or 28% were generated from international movements. (Table 3) In 1991, the share of operating revenues generated by extraprovincial carriers from international movements stood at 18%.

Employment

The number of employees for small for-hire carriers totaled 32,388; 70% of which were full-time. The rest, made-up of part-time employees, were divided into drivers (62%) and others (38%). (Table 4)

Among the provinces, the largest number of full-time drivers were employed by carriers based in Ontario (4,754) and in Quebec (4,745), in total representing 55% of the national total. Carriers domiciled in the Prairies and in British Columbia followed with the number of full-time drivers at 3,511 (20%) and 2,947 (17%) respectively. In the Atlantic region and in the Territories, full-time drivers accounted for 4% and less than 1% respectively of the total number of full-time drivers in Canada.

Equipment

Small for-hire carriers operated an estimated total of 41,053 units of owned and leased equipment. The fleet can be further subdivided by type: 17,657 semi-trailers (43%), 12,759 road tractors (31%), 8,203 straight trucks (20%), and 2,434 other units (6%). (Table 13)

Revenues of small for-hire carriers represented 15% of the total operating revenues of the whole for-hire trucking industry in 1995. (Summary Table) Compared with the larger for-hire operations (those with annual revenues of \$1 million or more), small firms accounted for 12% of all semi-trailers, 51% of all straight

d'amortissement 12 % respectivement, achats de service de transport 7 % et paiements aux chauffeurs contractants 2 %.

Principaux types de marchandises

Globalement, la part des principaux types de marchandises en 1995 est demeurée à peu près équivalente aux chiffres enregistrés en 1994, le transport des marchandises générales, des produits secs en vrac et des autres marchandises ayant représenté 77 % des recettes d'exploitation estimatives totales (tableau 2).

Mouvements

En 1995, les petits transporteurs ayant exclusivement des activités intraprovinciales ont compté pour 51 % (1,1 milliards de dollars) des recettes estimatives des petits transporteurs. Les transporteurs ayant des activités extraprovinciales ont enregistré des recettes totalisant 1,0 milliards de dollars (49 %), dont 287 millions de dollars ou 28 % ont été tirés des mouvements internationaux (tableau 3). En 1991, la part des recettes d'exploitation des transporteurs extraprovinciaux au titre des mouvements internationaux s'est établie à 18 %.

Emploi

Les effectifs des petits transporteurs pour compte d'autrui ont totalisé 32 388 personnes dont 70 % étaient des employés à temps plein. Les autres effectifs, qui étaient composés d'employés à temps partiel, se sont répartis entre les chauffeurs (62 %) et les autres employés (38 %) (tableau 4).

Au sein des provinces, les chauffeurs à temps plein ont été employés surtout par des transporteurs domiciliés en Ontario (4 754) et au Québec (4 745); ces deux régions représentant 55 % du total national. Les transporteurs domiciliés dans les Prairies et en Colombie-Britannique se sont classés aux troisième et quatrième rangs pour le nombre de chauffeurs à temps plein, soit 3 511 (20 %) et 2 947 (17 %) respectivement. Dans la région de l'Atlantique et les Territoires, les chauffeurs à temps plein ont figuré pour 4 % et moins de 1 % respectivement du nombre total de chauffeurs à temps plein au Canada.

Équipement

On estime que les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité au total 41 053 véhicules possédés et loués. Le parc peut être subdivisé selon le type, soit 17 657 semi-remorques (43 %), 12 759 tracteurs routiers (31 %), 8 203 camions porteurs (20 %) et 2 434 autres véhicules (6 %) (tableau 13).

Les recettes des petits transporteurs pour compte d'autrui ont représenté 15 % des recettes d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui en 1995 (tableau sommaire). Comparativement aux grandes entreprises de transport pour compte d'autrui (dont les recettes annuelles ont atteint 1 million de dol-

trucks, 25% of all road tractors operated, and 47% of all other equipment (excluding owner operators equipment).

Distance

Average distance traveled by straight trucks and road tractors declined somewhat in 1995 as compared to 1994; small carriers traveled, on average, 45,000 km per vehicle using straight trucks in 1995 compared with 47,000 in 1994; and they traveled on average 108,000 km per vehicle using road tractors in 1995 compared with 110,000 in 1994. (Table 14)

Fuel

In 1995, small carriers consumed a total of 864 million litres of fuel, almost identical to the 1994 consumption. The average fuel cost per litre was 47 cents, the same level as 1994. Among the provinces, the cost of fuel varied from a low of 44 cents in Alberta to a high of 53 cents in the Northwest Territories. (Table 6)

Section 2 -Owner Operators

In 1995, the estimated number of owner operators reached 39,530, an increase of 2% over 1994. Owner operators can be subdivided according to the type of carriers that hire them. Thus, of the total, 68% reported working for for-hire carriers, 24% worked for private carriers and 8% worked for both. (Table 7) By comparison, 57% reported working for for-hire carriers in 1994, 33% for private carriers and 10% for both.

Region of Domicile

Owner operators based in Ontario represented 34% (13,289) of all owner operators in 1995. A further 26% were based in the Prairies and 16% operated out of both British Columbia and Québec. The Atlantic share reached 8% and the Territories had less than 1%. (Table 8)

Operating Revenues and Expenses

In 1995, owner operators earned operating revenues of \$ 5.3 billion, an increase of almost 10% when compared to 1994. Revenues for owner operators represent expenditures for the carriers that hire them. The average

lars ou plus), les petites entreprises ont exploité 12 % de l'ensemble des semi-remorques, 51 % de la totalité des camions porteurs, 25 % de l'ensemble des tracteurs routiers, et 47 % de l'ensemble des autres types d'équipement (à l'exception de l'équipement des chauffeurs contractants).

Distance

La distance moyenne parcourue par les camions porteurs et les tracteurs routiers a quelque peu diminué entre 1994 et 1995. Les petits transporteurs ont parcouru en moyenne 45 000 km par camion porteur en 1995, contre 47 000 l'année précédente; ils ont parcouru en moyenne 108 000 km par tracteur routier en 1995 comparativement à 110 000 en 1994 (tableau 14).

Carburant

En 1995, les petits transporteurs ont consommé au total 864 millions de litres de carburant, soit presque l'équivalent de la consommation enregistrée en 1994. Le coût moyen du carburant par litre s'est chiffré à 47 cents, soit le même niveau qu'en 1994. Au sein des provinces, le coût du carburant a varié de 44 cents en Alberta à 53 cents dans les Territoires du Nord-Ouest (tableau 6).

Section 2 - Chauffeurs contractants

En 1995, le nombre estimatif de chauffeurs contractants a atteint 39 530, en hausse de 2 % par rapport à 1994. Les chauffeurs contractants peuvent être subdivisés selon le type de transporteur qui les embauche. Ainsi, 68 % de l'ensemble des chauffeurs contractants ont déclaré avoir travaillé pour des transporteurs pour compte d'autrui, 24 % pour des transporteurs pour compte propre et 8 % pour les deux (tableau 7). À titre de comparaison, 57 % ont déclaré avoir travaillé pour des transporteurs pour compte d'autrui en 1994, 33 % pour des transporteurs pour compte propre et 10 % pour les deux.

Région de domicile

Les chauffeurs contractants domiciliés en Ontario ont représenté 34 % (13 289) de l'ensemble des chauffeurs contractants en 1995. Une proportion additionnelle de 26 % des chauffeurs contractants était domiciliée dans les Prairies, et 16 % ont exercé leur activité à la fois en Colombie-Britannique et au Québec. La part de la région de l'Atlantique s'est établie à 8 % et celle des Territoires, à moins de 1 % (tableau 8).

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1995, les chauffeurs contractants ont enregistré des recettes d'exploitation de 5,3 milliards de dollars, soit une progression de presque 10 % par rapport à 1994. Les recettes des chauffeurs contractants correspondent

revenue per owner operator was \$133 thousand in 1995, an increase of 7% over 1994. Operating expenses amounted to \$4.0 billion in 1995 for an average of \$100 thousand per owner operator. In 1994, operating expenses per owner operator stood at \$86 thousand, a 14% increase in operating expenses per owner operator from 1994 to 1995.

The distribution of major expense items for owner operators is as follows: salaries and wages accounted for 22%, followed by fuel (20%), other expenses (15%), and depreciation (14%). The remaining "other expenses" accounted for 29% of all expense items. These shares, by type of operating expenses, are comparable to those observed in 1994. (Table 8)

Principal Commodity by Type

Carriage of general freight was the most important type of activity for owner operators, representing \$1.5 billion (29%) of total operating revenues. This activity was followed by the carriage of other commodities at \$ 1.2 billion (22%), dry bulk materials at \$ 1.1 billion (22%), forest products at \$ 861 million (16%), and liquid bulk at \$504 million (10%). Household goods accounted for only 1% or \$ 62 million of owner operators revenues. The distribution of expense categories, when compared to 1994, is fairly consistent across the various types of activity. (Table 9)

Equipment

The estimated 39,530 owner operators operated 95,229 units of equipment, an increase of 7.5 % over 1994. Owner operators operated 38,534 road tractors or 40%, while straight trucks accounted for 18,522 units or 19% of equipment in service. The remaining 41% (38,173 units) of equipment included semi-trailers and other equipment. (Table 13)

Distance

The average distance traveled by owner operators in 1995 was 41 thousand kilometers for straight trucks, down 13% from 1994, and 132 thousand kilometers for road tractors, up 10% from 1994. (Table 14) This differs from the trend observed for the small for-hire carriers with the average distance traveled declining in 1995 for both straight trucks and road tractors.

aux dépenses des transporteurs qui les embauchent. Les recettes moyennes par chauffeur contractant se sont établies à 133 000 dollars en 1995, en hausse de 7 % par rapport à 1994. Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 4,0 milliards de dollars en 1995, soit une moyenne de 100 000 dollars par chauffeur contractant. En 1994, les dépenses d'exploitation par chauffeur contractant ont atteint 86 000 dollars, soit une hausse de 14 % des dépenses d'exploitation par chauffeur contractant entre 1994 et 1995.

La répartition des principaux postes de dépenses des chauffeurs contractants s'établit comme suit : rémunération 22 %, carburant 20 %, autres dépenses 15 % et amortissement 14 %. Les « autres dépenses » ont compté pour 29 % de l'ensemble des postes de dépenses. Ces proportions, ventilées selon le type de dépenses d'exploitation, sont comparables à celles qui ont été observées en 1994 (tableau 8).

Principaux types de marchandises

Le transport par camion des marchandises générales a été le principal type d'activité des chauffeurs contractants et a engendré des recettes d'exploitation de 1,5 milliard de dollars (29 % du total). Viennent ensuite le transport par camion des autres marchandises (1,2 milliard de dollars ou 22 %), des produits secs en vrac (1,1 milliard de dollars ou 22 %), des produits forestiers (861 millions de dollars ou 16 %) et des liquides en vrac (504 millions de dollars ou 10 %). Les articles ménagers n'ont compté que pour 1 % des recettes des chauffeurs contractants ou 62 millions de dollars. Comparativement à 1994, la répartition des catégories de dépenses est passablement homogène entre les différents types d'activités (tableau 9).

Équipement

Les 39 530 chauffeurs contractants ont exploité 95 229 véhicules en 1995, soit un accroissement de 7,5 % par rapport à 1994. Les chauffeurs contractants ont exploité 38 534 tracteurs routiers (40 %), alors que les camions porteurs ont représenté 18 522 véhicules ou 19 % de l'équipement en exploitation. Le reste de l'équipement, soit 41 % (38 173 véhicules), était composé de semi-remorques et d'autres types d'équipement (tableau 13).

Distance

La distance moyenne parcourue par les chauffeurs contractants en 1995 s'est établie à 41 000 kilomètres pour les camions porteurs, ce qui représente un recul de 13 % par rapport à 1994, et à 132 000 kilomètres pour les tracteurs routiers, en progression de 10 % comparativement à 1994 (tableau 14). Ces chiffres diffèrent de la tendance observée chez les petits transporteurs pour compte d'autrui : dans leur cas, la distance moyenne parcourue a diminué en 1995 tant pour les camions

Fuel

In 1995, owner operators consumed a total of 2,5 billion litres of fuel, the same consumption as in 1994. The average fuel cost per litre was 46 cents, compared with 45 cents in 1994. Among the provinces, the cost of fuel varied from a low of 43 cents in Alberta to a high of 50 cents per litre in Newfoundland and in Nova Scotia. (Table 12)

porteurs que pour les tracteurs routiers.
Carburant

En 1995, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,5 milliards de litres de carburant, soit la même consommation qu'en 1994. Le coût moyen du carburant par litre s'est chiffré à 46 cents, contre 45 cents en 1994. Au sein des provinces, le coût du carburant a varié de 43 cents en Alberta à 50 cents par litre à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse (tableau 12).

Summary Table: Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Size, For-hire Carriers, 1995
Tableau sommaire : Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires selon la taille, transporteurs pour compte d'autrui, 1995

		Top Carriers ²	Medium & Large Carriers	Small Carriers	TOTAL ¹
		Principaux transporteurs ²	Transporteurs de taille moyenne et grande	Petits transporteurs	
		(>\$25 million)	(\$1 to 25 million)	(\$25,000 - \$1 million)	
		(>25 millions\$)	(1 à 25 millions\$)	(25,000\$ - 1 million\$)	
Estimated number of carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No. - Nbre	58	1,897	7,985	9,940
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$' 000,000	3,945	8,110	2,113	14,168
Operating Expenses: Dépenses d'exploitation:					
Salaries and Wages - Total - Traitements et salaires	\$' 000,000	1,156	2,420	567	4,143
Fuel Expenses - Frais de carburant	"	304	784	234	1,322
Owner Operators Expenses - Dépenses aux chauffeurs contractants	"	925	1,440	26	2,391
Other Purchased Transportation - Autres achats reliés au transport	"	440	668	121	1,229
Miscellaneous Expenses - Dépenses diverses	"	950	2,171	750	3,871
Operating Expenses - Total¹ Dépenses d'exploitation	"	3,778	7,483	1,698	12,959
Operating Ratio - Ratio d'exploitation		0.96	0.92	...	...
Number of employees - Total Nombre d'employés	No.- Nbre	28,976	61,310	22,588	112,874
Equipment operated - Matériel productif en service					
Straight trucks - Camions	No.- Nbre	2,256	5,724	8,203	16,183
Road tractors - tracteurs routiers	"	11,302	27,975	12,759	52,036
Semi-trailers - Semi-remorques	"	37,994	90,455	17,657	146,106
Other - Autres	"	1,262	1,529	2,434	5,225

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

2 Revised data - Données révisées

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

Table 1
Motor Carriers of Freight, 1995: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, Small For-Hire Carriers

No.		Canada	Newfound land-	Prince Edward Island	Nova Scotia	
			Terre- Neuve	Île-du- Prince Édouard	Nouvelle- Écosse	
1	Estimated Number Reporting	No	7,985	121	29	364
2	Total Operating Revenues	\$' 000	2,113,416	23,312	9,831	55,774
3	Transportation Revenues	"	2,093,112	22,261	9,831	55,551
4	Other Revenues	"	20,303	1,052	0	223
5	Total Operating Expenses	"	1,697,501	19,790	6,943	52,240
6	Salaries and Wages	"	525,889	6,854	2,185	16,529
7	Benefits	"	41,396	125	29	667
8	Fuel	"	233,698	2,373	1,187	8,627
9	Owner Operator Expenses	"	25,585	653	104	321
10	Purchased Transport	"	120,521	829	39	998
11	Maintenance	"	203,541	1,518	971	4,710
12	Depreciation	"	162,117	2,239	737	5,880
13	Insurance	"	67,988	836	373	1,722
14	Rent	"	49,262	1,342	248	629
15	Other Expenses	"	267,505	3,021	1,072	12,157
17	Total Number of Full Time Employees	No	22,588	332	81	834
			New Brunswick	Quebec	Ontario	
			Nouveau- Brunswick	Québec		
1	Estimated Number Reporting	No	263	2,792	2,157	
2	Total Operating Revenues	\$' 000	68,778	642,323	616,395	
3	Transportation Revenues	"	68,610	636,352	606,999	
4	Other Revenues	"	168	5,971	9,396	
5	Total Operating Expenses	"	57,002	515,819	484,510	
6	Salaries and Wages	"	16,596	147,041	154,340	
7	Benefits	"	610	7,260	25,963	
8	Fuel	"	10,713	71,697	65,439	
9	Owner Operator Expenses	"	1,342	4,280	8,263	
10	Purchased Transport	"	1,543	32,334	28,226	
11	Maintenance	"	6,394	68,433	55,511	
12	Depreciation	"	7,349	48,958	41,651	
13	Insurance	"	2,657	19,010	17,208	
14	Rent	"	1,528	15,889	9,839	
15	Other Expenses	"	8,269	100,917	78,068	
17	Total Number of Full Time Employees	No	697	6,115	6,086	

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 1
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
214	248	924	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
60,608	71,781	267,426	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
59,762	71,456	266,739	"	Recettes tirées du transport	3
846	325	688	"	Autres recettes	4
48,581	57,327	212,474	"	Total, dépenses d'exploitation	5
14,707	18,511	63,900	"	Traitements et salaires	6
300	582	3,325	"	Avantages sociaux	7
6,791	7,644	32,399	"	Carburant	8
2,851	2,458	4,412	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
4,245	2,787	21,590	"	Achat de service de transport	10
4,100	4,239	21,759	"	Frais d'entretien	11
4,158	6,057	22,432	"	Amortissement	12
1,999	1,943	10,500	"	Frais d'assurances	13
2,052	2,410	7,835	"	Location	14
7,379	10,695	24,323	"	Autres dépenses	15
956	823	2,749	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17
British Columbia	Yukon	Northwest Territories			
Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest			
864	4	5	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
293,846	1,728	1,613	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
292,211	1,728	1,613	"	Recettes tirées du transport	3
1,635	0	0	"	Autres recettes	4
240,027	1,570	1,218	"	Total, dépenses d'exploitation	5
84,233	413	581	"	Traitements et salaires	6
2,488	16	32	"	Avantages sociaux	7
26,633	194	0	"	Carburant	8
892	9	0	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
27,520	355	55	"	Achat de service de transport	10
35,666	195	46	"	Frais d'entretien	11
22,428	118	109	"	Amortissement	12
11,601	56	83	"	Frais d'assurances	13
7,369	107	13	"	Location	14
21,196	107	299	"	Autres dépenses	15
3,879	13	23	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17

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

Table 2
Motor Carriers of Freight, 1995: Summary Statistics by Type of Activity, Small For-Hire Carriers

Tableau 2
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Statistiques sommaires, selon le genre d'activité de transport, petits transporteurs pour compte d'autrui

		Total ¹	General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities
			Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	7,985	1,820	397	365	2,411	978	2,013
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	2,113,416	435,207	93,418	135,177	491,930	266,025	691,659
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	2,093,112	434,242	92,727	135,144	487,767	264,490	678,742
Other Revenues - Autres recettes	"	20,303	965	691	32	4,164	1,535	12,917
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	1,697,501	360,250	77,079	96,549	410,167	225,990	527,466
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	525,889	119,033	33,252	34,704	126,289	60,576	152,035
Benefits - Avantages sociaux	"	41,396	6,285	1,100	2,448	22,121	1,723	7,720
Fuel - Carburant	"	233,698	45,113	3,839	13,678	62,342	47,325	61,399
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	25,585	7,980	1,047	1,091	1,412	1,612	12,443
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	120,521	23,945	6,268	5,691	15,247	16,195	53,174
Maintenance - Frais d'entretien	"	203,541	35,138	3,998	11,816	62,260	30,375	59,954
Depreciation - Amortissement	"	162,117	29,895	4,240	11,800	38,932	24,195	53,056
Insurance - Frais d'assurances	"	67,988	13,377	3,512	2,670	15,423	10,042	22,964
Rent - Location	"	49,262	11,367	4,744	2,703	8,205	9,300	12,943
Other Expenses - Autres dépenses	"	267,505	68,117	15,079	9,948	57,935	24,647	91,778
Number of Full Time Employees ² - Total - Nombre d'employés à plein temps ²	No.-Nbre	22,588	6,273	1,357	1,188	5,578	2,622	5,570
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:	"							
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	41,054	8,838	1,823	2,398	10,441	4,591	12,963
Straight trucks - Camions	"	8,203	2,399	806	381	3,306	267	1,044
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	372,172	102,288	29,111	16,922	155,617	8,554	59,680
Average distance - Distance moyenne	"	45	43	36	44	47	32	57
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	12,759	2,872	381	635	2,675	1,976	4,219
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	1,374,787	321,056	24,877	54,568	289,535	181,407	503,345
Average distance - Distance moyenne	"	108	112	65	86	108	92	119
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	17,657	3,012	318	1,257	3,945	1,938	7,187
Other - Autres	"	2,434	555	318	125	516	409	512
Total distance - Distance totale	' 000 km	1,746,959	423,343	53,987	71,490	445,152	189,961	563,025
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	863,776	174,984	20,512	35,668	199,046	109,529	324,036

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

² Working owner included. - Incluant les propriétaires actifs.

Table 3
Motor Carriers of Freight, 1995: Summary Statistics
by Type of Movement, Canada, Small For-Hire
Carriers

Tableau 3
Transporteurs routiers de marchandises, 1995:
Statistiques sommaires selon le type de mouve-
ment, Canada, petits transporteurs pour compte
d'autrui

		Intra provincial Carriers	Extraprovincial Carriers - Transporteurs extraprovinciaux						
			Transpor- teurs Intra- provinciaux	Total ¹	Intra Provincial	Inter Provincial	International		
							Sub- Total ¹	Into Canada	Out of Canada
						Sous- total ¹	à destina- tion du Canada	en prove- nance du Canada	
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No - Nbre	4,826	3,159						
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ ' 000	1,082,651	1,030,765	518,112	225,404	287,249	117,894	169,355	
Operating Expenses - Total¹ Dépenses d'exploitation	"	898,131	799,370	380,068	181,078	238,224	99,025	139,199	
Transportation Expenses - Frais de transport	"	598,145	518,926	246,337	114,729	157,860	63,400	94,460	
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	116,976	86,565	47,526	16,220	22,819	9,450	13,369	
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	183,010	193,878	86,204	50,128	57,546	26,175	31,371	
Number of employees - Total² - Nombre d'employés	No - Nbre	12,767	9,821	...	...	...	...	...
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$ ' 000	297,149	228,740	...	...	...	...	...
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No - Nbre	21,214	19,840	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	6,639	1,564	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	5,907	6,852	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	7,512	10,146	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	1,157	1,277	...	...	...	...	...

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

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

Table 4
Motor Carriers of Freight, 1995: Number of Employees by Type and by Province and Territory of Domicile, Small For-hire Carriers

Tableau 4
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui

	Canada	Newfound-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Quebec Québec	Ontario
Number - Nombre							
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	7,985	121	29	364	263	2,792	2,157
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps	17,403	274	64	553	532	4,745	4,754
Part Time - Temps partiel	6,104	67	35	120	173	1,956	2,150
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps	5,185	58	17	281	166	1,370	1,331
Part Time - Temps partiel	3,696	43	15	67	128	1,413	739
Total							
Full Time - Plein temps	22,588	332	81	834	697	6,115	6,086
Part Time - Temps partiel	9,800	111	50	187	301	3,369	2,889
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps	1,594	15	14	14	71	149	348
Part Time - Temps partiel	2,586	7	6	19	47	910	464
		Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britan- nique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord- Ouest
Number - Nombre							
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants		214	248	924	864	4	5
Employees - Employés:							
Drivers - Chauffeurs							
Full Time - Plein temps		616	627	2,268	2,947	10	13
Part Time - Temps partiel		307	260	534	495	3	3
Other Employees - Autres employés							
Full Time - Plein temps		340	196	481	932	4	10
Part Time - Temps partiel		195	136	364	594	2	0
Total							
Full Time - Plein temps		956	823	2,749	3,879	13	23
Part Time - Temps partiel		502	396	898	1,089	4	3
Owner Operators - Chauffeurs contractants							
Full Time - Plein temps		93	88	345	452	0	4
Part Time - Temps partiel		70	37	158	867	0	0

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

Table 5
Motor Carriers of Freight, 1995: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Small For-hire Carriers

Tableau 5
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui

	Total	Straight Trucks			Road Tractors		
	Distance	Camions			Tracteurs routiers		
		Distance totale	Owned and Leased	Operated by Owner	Total	Owned and Leased	Operated by Owner
	Possédés et loués		Exploités par les chauffeurs contractants	Possédés et loués		Exploités par les chauffeurs contractants	
('000 km) - (en milliers de km)							
Newfoundland - Terre-Neuve	22,242	6,783	6,783	0	15,459	12,261	3,198
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	10,004	1,116	1,116	0	8,888	5,764	3,125
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	56,875	16,009	15,861	148	40,866	37,670	3,196
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	89,277	7,200	6,980	220	82,077	62,254	19,822
Quebec - Québec	589,254	149,003	139,250	9,753	440,251	413,049	27,202
Ontario	640,727	108,398	107,805	593	532,329	401,248	131,080
Manitoba	70,334	7,538	6,635	902	62,796	54,725	8,072
Saskatchewan	105,045	9,471	9,203	268	95,574	57,902	37,672
Alberta	274,854	27,537	23,368	4,169	247,317	199,143	48,174
British Columbia - Colombie-Britannique	264,416	66,226	54,517	11,709	198,190	130,105	68,085
Yukon	481	122	122	0	359	359	0
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	1,175	532	532	0	642	306	336
CANADA	2,124,683	399,934	372,172	27,762	1,724,750	1,374,787	349,962

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

Table 6
Motor Carriers of Freight, 1995: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, Small For-Hire Carriers

Tableau 6
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: 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	121	7,957,349	3,989,837	0.50
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	29	2,647,106	1,309,887	0.49
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	364	25,166,850	12,617,011	0.50
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	263	32,551,201	16,209,920	0.50
Quebec - Québec	2,792	249,387,280	116,853,115	0.47
Ontario	2,157	293,244,103	140,683,684	0.48
Manitoba	214	24,882,631	11,712,547	0.47
Saskatchewan	248	34,131,460	15,682,568	0.46
Alberta	924	111,082,841	48,584,343	0.44
British Columbia - Colombie-Britannique	864	81,986,470	36,850,653	0.45
Yukon	4	414,291	207,437	0.50
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	5	324,547	171,774	0.53
CANADA	7,985	863,776,129	404,872,776	0.47

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

Table 7
Motor Carriers of Freight, 1995: Type of Carriers by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

Tableau 7
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Genre de transporteurs selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	Owner - Operator Working for		Chauffeur-contractant travaillant pour	Total
	For-hire Carriers	Private Carriers	Both	
	Transporteurs pour compte d'autrui	Trans- porteurs pour compte propre	Les deux comptes	
	Number - Nombre			
Newfoundland - Terre-Neuve	299	119	31	449
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	162	36	42	240
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	697	172	111	980
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,267	251	128	1,646
Quebec - Québec	4,294	1,764	266	6,324
Ontario	8,482	3,754	1,053	13,289
Manitoba	1,619	325	66	2,010
Saskatchewan	1,225	269	160	1,654
Alberta	4,779	1,360	403	6,542
British Columbia - Colombie-Britannique	4,150	1,483	696	6,329
Yukon	31	1	9	41
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	15	4	7	26
CANADA	27,020	9,538	2,972	39,530

Table 8
Motor Carriers of Freight, 1995: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

No.		Canada	Newfound-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	
			Terre-Neuve	Île-du-Prince Édouard	Nouvelle-Écosse	
1	Estimated Number Reporting	No	39,530	449	240	980
2	Total Operating Revenues	\$' 000	5,263,543	63,177	26,645	153,568
3	Transportation Revenues	"	5,239,617	60,349	26,637	152,590
4	Other Revenues	"	23,927	2,827	7	978
5	Total Operating Expenses	"	3,950,416	50,249	18,875	137,900
6	Salaries and Wages	"	871,288	11,916	3,845	36,275
7	Benefits	"	56,778	311	30	593
8	Fuel	"	778,274	5,689	3,026	28,468
9	Owner Operator Expenses	"	35,048	359	0	435
10	Purchased Transport	"	192,036	1,262	469	2,488
11	Maintenance	"	508,004	4,966	2,048	14,579
12	Depreciation	"	565,506	5,734	2,560	17,874
13	Insurance	"	210,380	2,792	936	5,468
14	Rent	"	153,620	1,501	2,452	8,401
15	Other Expenses	"	579,481	15,720	3,509	23,318
17	Total Number of Full Time Employees	No	57,335	661	299	1,553
			New Brunswick	Quebec	Ontario	
			Nouveau-Brunswick	Québec		
1	Estimated Number Reporting	No	1,646	6,324	13,291	
2	Total Operating Revenues	\$' 000	254,015	781,070	1,635,686	
3	Transportation Revenues	"	253,802	777,650	1,630,400	
4	Other Revenues	"	213	3,419	5,286	
5	Total Operating Expenses	"	179,010	635,837	1,158,307	
6	Salaries and Wages	"	40,019	143,562	208,835	
7	Benefits	"	860	16,720	17,335	
8	Fuel	"	36,046	124,146	266,418	
9	Owner Operator Expenses	"	1,557	1,842	26,285	
10	Purchased Transport	"	1,712	22,335	57,351	
11	Maintenance	"	20,733	99,934	135,307	
12	Depreciation	"	28,004	78,335	173,191	
13	Insurance	"	10,183	34,815	60,468	
14	Rent	"	2,925	32,956	36,764	
15	Other Expenses	"	36,971	81,192	176,352	
17	Total Number of Full Time Employees	No	2,497	10,050	17,420	

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 8**Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
2,010	1,654	6,542	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
328,527	243,246	902,952	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
327,176	241,556	898,277	"	Recettes tirées du transport	3
1,352	1,690	4,675	"	Autres recettes	4
236,849	179,332	674,192	"	Total, dépenses d'exploitation	5
63,083	39,573	143,091	"	Traitements et salaires	6
1,439	1,920	6,906	"	Avantages sociaux	7
45,502	36,822	126,591	"	Carburant	8
188	378	1,594	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
3,771	7,929	66,052	"	Achat de service de transport	10
21,858	17,952	90,638	"	Frais d'entretien	11
26,928	28,979	99,283	"	Amortissement	12
10,075	8,012	33,810	"	Frais d'assurances	13
11,221	9,805	28,049	"	Location	14
52,784	27,963	78,179	"	Autres dépenses	15
3,368	2,801	9,679	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17
British Columbia		Northwest Territories			
	Yukon				
Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest			
6,329	41	26	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
863,393	8,302	2,963	\$' 000	Total, recettes d'exploitation	2
860,931	7,415	2,834	"	Recettes tirées du transport	3
2,462	887	129	"	Autres recettes	4
671,255	6,501	2,109	"	Total, dépenses d'exploitation	5
179,531	1,144	413	"	Traitements et salaires	6
10,627	28	9	"	Avantages sociaux	7
104,368	1,058	140	"	Carburant	8
2,410	0	0	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
28,231	337	100	"	Achat de service de transport	10
98,585	1,309	95	"	Frais d'entretien	11
103,493	803	324	"	Amortissement	12
43,356	377	88	"	Frais d'assurances	13
19,256	205	86	"	Location	14
81,397	1,240	856	"	Autres dépenses	15
8,896	69	41	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	17

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

Table 9
Motor Carriers of Freight, 1995: Summary Statistics,
by Type of Activity, Owner Operators

Tableau 9
Transporteurs routiers de marchandises, 1995:
Statistiques sommaires selon le genre d'activité,
chauffeurs contractants

		General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities	
	Total ¹	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises	
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	39,530	11,783	511	2,816	11,237	5,413	7,771
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$ '000	5,263,543	1,542,626	62,296	504,175	1,130,116	861,134	1,163,197
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	5,239,617	1,537,198	61,962	501,731	1,125,435	858,849	1,154,442
Other Revenues - Autres recettes	"	23,927	5,428	334	2,444	4,681	2,285	8,755
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	3,950,416	1,138,353	43,392	383,272	817,801	696,939	870,658
Salaries and Wages - Traitements et salaires	"	871,288	209,313	17,376	104,941	170,496	173,718	195,445
Benefits - Avantages sociaux	"	56,778	12,140	479	4,886	14,652	7,125	17,496
Fuel - Carburant	"	778,274	256,364	4,402	60,683	155,604	116,348	184,873
Owner operator expenses - Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	35,048	23,684	0	1,730	3,532	2,040	4,064
Purchased Transport - Achat de service de transport	"	192,036	43,082	1,494	49,208	34,709	27,290	36,254
Maintenance - Frais d'entretien	"	508,004	136,205	3,069	42,880	119,699	106,024	100,127
Depreciation - Amortissement	"	565,506	156,334	3,563	48,697	118,821	108,544	129,547
Insurance - Frais d'assurances	"	210,380	60,706	2,770	14,446	46,352	34,817	51,289
Rent - Location	"	153,620	38,802	1,503	11,789	36,037	22,033	43,456
Other Expenses - Autres dépenses	"	579,481	201,723	8,735	44,013	117,900	99,001	108,109
Number of Full Time Employees - Total - Nombre d'employés à plein temps²	No.-Nbre	57,335	17,307	858	5,312	12,879	8,793	12,186
OWNER OPERATORS - CHAUFFEURS CONTRACTANTS								
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	91,077	25,365	1,028	5,847	22,708	16,673	19,456
Straight trucks - Camions	"	17,280	2,104	401	1,773	9,396	1,399	2,207
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	732,639	115,449	13,982	81,375	353,312	67,477	101,045
Average distance - Distance moyenne	"	42	55	35	46	38	48	46
Road tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	35,626	13,073	304	2,320	5,158	6,183	8,588
Distance travelled - Distance parcourue	' 000 km	4,737,732	2,086,254	32,042	299,481	505,681	589,736	1,224,539
Average distance - Distance moyenne	"	133	160	105	129	98	95	143
Semi-trailers - Semi-remorques	No. - Nbre	32,319	9,586	312	1,548	6,090	7,099	7,684
Other - Autres	"	5,853	602	11	207	2,065	1,991	977
Total distance - Distance totale	' 000 km	5,470,370	2,201,703	46,024	380,855	858,992	657,213	1,325,584
Fuel consumed - Total - Carburant consommé	' 000 L	2,515,406	973,050	20,546	183,220	397,874	349,539	591,177

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

2 Working owner included. - Incluant les propriétaires actifs.

Table 10
Motor Carriers of Freight, 1995: Summary Statistics
by Type of Movement, Canada, Owner Operators

Tableau 10
Transporteurs routiers de marchandises, 1995:
Statistiques sommaires selon le type de mouve-
ment, Canada, chauffeurs contractants

		Intra provincial Carriers	Extraprovincial Carriers - Transporteurs extraprovinciaux					
			Transporteurs Intraprovinciaux	Total ¹	Intra Provincial	Inter Provincial	International	
						Sub Total ¹	Into Canada	Out of Canada
						sous total ¹	à destina- tion du Canada	en prove- nance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	23,095	16,436					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	\$ ' 000	2,720,577	2,542,966	863,557	681,511	997,898	465,612	532,286
Operating Expenses - Total¹ Dépenses d'exploitation	"	2,028,288	1,922,128	680,927	519,694	721,507	337,573	383,934
Transportation Expenses - Frais de transport	"	1,304,910	1,290,863	470,239	337,878	482,746	227,428	255,318
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	276,035	231,969	82,807	58,382	90,780	42,607	48,173
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	447,344	399,295	127,881	123,433	147,981	67,538	80,443
Number of employees - Total² - Nombre d'employés	No - Nbre	31,023	26,311	...	...	...	...	...
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$ ' 000	491,091	380,197	...	...	...	...	...
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No - Nbre	51,291	39,786	...	...	...	...	...
Straight trucks - Camions	"	15,305	1,974	...	...	...	...	...
Road tractors - Tracteurs routiers	"	15,697	19,928	...	...	...	...	...
Semi-trailers - Semi-remorques	"	16,031	16,288	...	...	...	...	...
Other - Autres	"	4,258	1,595	...	...	...	...	...

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 11
Motor Carriers of Freight, 1995: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

Tableau 11
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et 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 contrac- tants	Exploités par les chauffeurs contrac- tants
	('000 km) - (en milliers de km)		
Newfoundland - Terre-Neuve	66,080	9,377	56,703
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	26,976	6,074	20,902
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	157,571	14,573	142,997
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	294,591	16,882	277,709
Quebec - Québec	877,355	166,881	710,474
Ontario	1,747,757	209,828	1,537,929
Manitoba	419,321	15,094	404,227
Saskatchewan	291,353	19,024	272,330
Alberta	867,591	120,346	747,245
British Columbia - Colombie-Britannique	712,348	153,403	558,945
Yukon	5,668	731	4,936
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3,761	426	3,334
CANADA	5,470,370	732,639	4,737,732

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

Table 12
Motor Carriers of Freight, 1995: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

Tableau 12
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	Estimated Number Re- porting	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	449	31,695,940	15,859,723	0.50
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Édouard	240	12,011,113	5,910,396	0.49
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	980	68,523,452	34,187,353	0.50
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,646	135,068,719	65,977,658	0.49
Quebec - Québec	6,324	384,205,777	185,942,822	0.48
Ontario	13,291	823,490,340	387,715,118	0.47
Manitoba	2,010	189,521,749	80,788,232	0.43
Saskatchewan	1,654	133,661,191	58,871,810	0.44
Alberta	6,542	406,573,145	173,570,307	0.43
British Columbia - Colombie-Britannique	6,329	326,842,219	147,538,196	0.45
Yukon	41	2,657,318	1,211,761	0.46
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	26	1,154,604	526,978	0.46
CANADA	39,530	2,515,405,567	1,158,100,354	0.46

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

Table 13
Motor Carriers of Freight, 1995: Equipment Operated by Province and Territory of Domicile, Small For-Hire Carriers and Owner Operators

Tableau 13
Transporteurs routiers de marchandises, 1995: Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants

	Straight Trucks Camions	Road Tractors Tracteurs routiers	Semi-Trailers Semi-remorques	Other Equipment Autre matériel	Total
	Number - Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve					
Owned and Leased - Possédés et loués	158	162	173	39	532
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	320	409	449	35	1,213
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard					
Owned and Leased - Possédés et loués	27	72	81	17	196
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	159	195	220	24	598
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse					
Owned and Leased - Possédés et loués	338	288	337	55	1,019
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	451	958	1,206	108	2,723
New Brunswick - Nouveau-Brunswick					
Owned and Leased - Possédés et loués	158	487	492	117	1,254
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	549	1,983	1,972	133	4,637
Quebec - Québec					
Owned and Leased - Possédés et loués	3,174	3,537	3,887	298	10,897
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	4,750	4,966	3,997	772	14,485
Ontario					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,916	3,166	4,719	384	10,185
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	4,613	12,793	9,249	642	27,297
Manitoba					
Owned and Leased - Possédés et loués	252	584	776	238	1,850
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	464	2,512	2,064	218	5,258
Saskatchewan					
Owned and Leased - Possédés et loués	231	553	617	130	1,530
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	447	2,251	2,060	184	4,942
Alberta					
Owned and Leased - Possédés et loués	557	1,921	3,870	523	6,871
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	2,846	6,532	5,748	1,260	16,386
British Columbia - Colombie-Britannique					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,378	1,974	2,683	631	6,666
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	3,889	5,857	5,262	2,466	17,474
Yukon					
Owned and Leased - Possédés et loués	4	8	17	0	29
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	21	46	55	7	129
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					
Owned and Leased - Possédés et loués	11	6	5	0	23
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	13	32	38	4	87
CANADA					
Owned and Leased ¹ - Possédés et loués ¹	8,203	12,759	17,657	2,434	41,053
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	18,522	38,534	32,320	5,853	95,229

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

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

Table 14
Motor Carriers of Freight, 1995: Average Distance Travelled
by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile,
Small For-Hire Carriers and Owner Operators

Tableau 14
Transporteurs routiers de marchandises,
1995: Distance moyenne parcourue selon le
type de véhicule et selon la province et le ter-
ritoire de domicile, petits transporteurs pour
compte d'autrui et chauffeurs contractants

	Straight Trucks		Road Tractors	
	Camions		Tracteurs routiers	
	Owned and Leased	Operated by Owner Operators	Owned and Leased	Operated by Owner Operators
	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contrac- tants	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contrac- tants
	('000 km / vehicle) - (en milliers de km par véhicule)			
Newfoundland - Terre-Neuve	43	29	76	146
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	41	38	81	123
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	47	33	131	153
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	44	31	128	150
Quebec - Québec	44	37	117	149
Ontario	56	46	127	130
Manitoba	26	35	94	164
Saskatchewan	40	43	105	138
Alberta	42	44	104	122
British Columbia - Colombie-Britannique	40	42	66	107
Yukon	33	34	44	108
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	47	34	52	112
CANADA	45	41	108	132

Section 3 - Survey Methodology and Data Quality

3.1 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. Also, the quality of the data is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

Several terms used in this section are defined below:

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

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

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

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

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

Section 3 - Méthodologie d'enquête et qualité des données

3.1 Introduction

Cette section décrit la méthodologie utilisée pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. Cette section fournit une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. Elle porte également sur la qualité des données de même que sur les indicateurs de qualité pour certaines caractéristiques d'intérêt.

Plusieurs termes utilisés dans cette section sont définis ci-dessous :

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

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

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

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

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

3.2 Methodology

A. Survey Objectives

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

B. Populations

Target Population

The target population includes all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million. Courier and messenger services are not covered by this survey.

Survey Population

The 1995 survey population consisted of all businesses on an administrative file of tax filers that reported trucking business income greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million for the 1995 tax year.

C. Sample Design

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

The list of tax filers that reported business income in the reference tax year is classified using province/territory of domicile, Standard Industrial Classification (SIC) code and size measured by Gross Business Income (GBI). Tax filers with the same classification form a stratum within which a sample is selected. The sample is selected from strata covering all Canadian provinces and territories, SIC 456 (Truck Transport Industries) and businesses with operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million. The overall size of the sample and its allocation among strata are determined to satisfy precision requirements for provincial estimates of GBI under given cost constraints. The coefficient of variation is used as the measure of precision.

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

3.2 Méthodologie

A. Objectif de l'enquête

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

B. Populations

Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui et tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25 000 dollars et inférieures à 1 million de dollars. Les services de messagerie ne sont pas couverts.

Population observée

Une source administrative de données fiscales sur les entreprises ayant déclaré un revenu brut au titre du camionnage supérieur ou égal à 25 000 dollars, et inférieur à 1 million de dollars pour l'année d'imposition 1995, a servi de base de sondage.

C. Plan d'échantillonnage

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

Les transporteurs ayant déclaré des recettes pour l'année d'imposition de référence sont regroupés selon la province ou le territoire de domicile, selon le type d'activité suivant la Classification type des industries (CTI) et selon la taille, suivant le revenu brut d'entreprise (RBE). Les transporteurs déclarants qui appartiennent au même groupement forment une strate à partir de laquelle un échantillon est sélectionné. L'échantillon de transporteurs est sélectionné à partir de strates englobant toutes les provinces et tous les territoires canadiens, le code de CTI 456 (Industrie du transport, secteur du camionnage) et les compagnies produisant des recettes supérieures ou égales à 25 000 dollars et inférieures à 1 million de dollars. La taille globale de l'échantillon et sa répartition selon les strates sont déterminées de façon à respecter les critères de précision des estimations provinciales du RBE, compte tenu des contraintes de coûts. Le coefficient de variation sert de mesure de précision.

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

Table 1
1995 Annual Motor Carriers of Freight Survey
of Small For-hire Carriers and Owner Operators

Estimated Population Size and Sample Size by
Province or Territory of Domicile

Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Carriers in Survey Population	Number of In-scope Carriers Selected
Province ou territoire de domicile	Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée	Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête
Newfoundland - Terre-Neuve	570	265
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	269	118
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,344	347
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,909	443
Quebec - Québec	9,117	765
Ontario	15,447	1,402
Manitoba	2,223	726
Saskatchewan	1,902	511
Alberta	7,466	1,033
British Columbia - Colombie-Britannique	7,193	1,144
Yukon	46	44
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	30	25
Canada	47,516	6,823

Tableau 1
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
merchandises – Petits transporteurs pour compte
d'autrui et chauffeurs contractants - 1995

Taille estimative de la population observée et taille de
l'échantillon selon la province ou le territoire de domi-
cile

D. Data Collection and Processing

Financial data for the sampled carriers are obtained from the administrative source. Their operational data are collected via computer assisted telephone interview (CATI), usually in November of the year following the survey year. Each interviewed unit is also identified as either a for-hire company or an owner operator. The data collected through the CATI interviews are interactively edited and corrected during the interview. Financial and survey data are then merged and processed through an automated edit and imputation system. The 1995 survey data refer to the businesses' own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1996 and the administrative data pertain to their tax year ending in 1995.

D. Collecte et traitement des données

Les données financières des transporteurs échantillonnés sont obtenues à partir des dossiers administratifs; les données d'exploitation sont recueillies au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO), habituellement au mois de novembre de l'année suivant l'année de référence. Chaque unité interviewée est identifiée comme transporteur pour compte d'autrui ou comme chauffeur contractant. Les données recueillies par ITAO sont vérifiées directement et corrigées pendant l'interview. Les données financières et d'enquête sont ensuite fusionnées et traitées au moyen d'un système automatisé de vérification et d'imputation. Pour l'enquête de 1995, les données d'exploitation correspondent à la période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1996; les données financières provenant des dossiers administratifs correspondent à l'année d'imposition se terminant en 1995.

E. Estimation

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

Note for Historical Comparison

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

3.3 Data Quality

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

A. Sampling Error

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

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

E. Estimation

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

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Avant 1990, l'enquête couvrait les transporteurs pour compte d'autrui qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 100 000 dollars ou plus. Les chauffeurs contractants ne faisaient pas partie des enquêtes de 1989 et des années précédentes.

3.3 Qualité des données

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que des efforts considérables soient déployés 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 dans 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 apparaît lorsqu'une enquête par échantillon est conduite. 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 seules les données des unités échantillonnées sont utilisées.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, une taille d'échantillon plus importante entraîne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables.

B. Non-sampling Errors

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

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

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

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

I. Coverage Errors

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

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Large response errors

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

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

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

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

I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore sont dénombrees plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement). Des erreurs dans le code de Classification type des industries (CTI) présent dans la base de sondage peuvent entraîner des problèmes de surdénombrement ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore, ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas

are likely to be caught during editing. However, others may simply go through undetected.

III. Non-response Errors

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

IV. Processing Errors

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

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

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

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

être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront jamais relevées.

III. 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 qu'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

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

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore, lors d'un mauvais jugement (p. ex.: des erreurs dans le codage du CTI). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore, lors d'une faute de frappe. Pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants, des erreurs dans les données financières peuvent survenir lors de la transcription de celles-ci à partir des déclarations de revenus.

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

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

C. Some Measures of Data Quality

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

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité, présentés au tableau 2, pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions de dollars soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions de dollars proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions de dollars soient imputés. Aussi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions de dollars divisés par 25 millions de dollars) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Table 2
1995 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators

Tableau 2
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants - 1995

Relative Imputation Rates for Selected Operational Variables - Canada Level

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

Variables	Relative Imputation Rates ¹		Variables
	Taux d'imputation relatifs ¹		
	For-hire Carriers Transporteurs compte d'autrui	Owner Operators Chauffeurs contractants	
	%	%	
Principal Type of Transportation Activity	52.7	60.4	Genre de service de transport principal
Total Employment			Total de l'emploi
Full Time	51.1	58.4	Plein temps
Part Time	63.1	59.1	Temps partiel
Fuel Consumed in Litres	59.3	62.7	Carburant consommé en litres

1. Missing operational data are imputed based on financial data available for all in-sample units in such a way that the important correlations between the two types of data are fully exploited. – Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon de manière à mettre à profit les corrélations importantes entre les deux types de données.

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

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

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
Internet laroque@statcan.ca

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

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

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
Internet laroque@statcan.ca

Standards of service to the public

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

Normes de service à la clientèle


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

Note of Appreciation

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

Note de reconnaissance

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

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

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