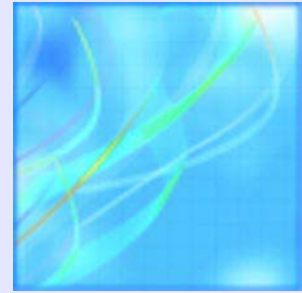


Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

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



2003

Faits saillants

Les petits transporteurs pour compte d'autrui :

- En 2003, on retrouvait 6 496 transporteurs dont les recettes étaient inférieures à 1 million de dollars. Par ailleurs, ils représentaient 65 % des transporteurs compris dans le segment du camionnage pour compte d'autrui.
- Ils ont généré 1,84 milliard de dollars en recettes d'exploitations, soit environ 283 000 \$ par transporteur. Dans l'ensemble, les petits transporteurs représentaient 7 % des revenus totaux du secteur.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 1,7 milliard de dollars, soit 262 000 \$ par transporteur. Les principales charges d'exploitation ont été les traitements, salaires et avantages sociaux avec 26 % des dépenses totales, suivis des frais de carburant (21 %) et des autres dépenses (18 %).
- Lorsque comparé à l'année précédente, les recettes d'exploitation totales ont connu une hausse de 16 %, alors que les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 9 %.
- Les mouvements intraprovinciaux étaient responsables de 76 % des recettes d'exploitation du transport des marchandises (1,39 milliard de dollars). Ils étaient suivis des mouvements internationaux qui représentaient 15 % des recettes (267 millions de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 10 % des recettes (183 millions de dollars).
- Un peu plus de la moitié des transporteurs (51 %) se spécialisent dans le transport local de marchandise. De même, ce type de transport génère 44 % des recettes d'exploitation.
- L'Ontario comptait le plus grand nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui avec le tiers des entreprises canadiennes. Le Québec suivait avec 22 % des entreprises puis l'Alberta avec 16 %.
- En moyenne, on retrouvait quatre employés par transporteur, dont 77 % étaient à temps plein. De même, chaque transporteur opérait en moyenne un camion, deux tracteurs routiers et deux semi-remorques.



Les chauffeurs contractants :

- En 2003, 36 281 entreprises de camionnage s'étaient identifiées comme chauffeur contractant. De ce nombre, plus de 98 % des transporteurs avaient des revenus inférieurs à 1 million de dollars.
- Les chauffeurs contractants ont généré 7,40 milliards de dollars en recettes d'exploitation, soit environ 204 000 \$ par transporteur.
- Lorsque comparé à l'année précédente, les recettes d'exploitation totales ont connu une hausse de 5 %, alors que les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 3 %.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 6,76 milliards de dollars, soit 186 000 \$ par transporteur. Les principales charges d'exploitation ont été les traitements, les salaires et les avantages sociaux avec 23 % des dépenses d'exploitation, suivis des frais en carburant (22 %) et des autres dépenses (21 %).
- Près de trois chauffeurs contractants sur quatre offraient uniquement ses services aux transporteurs routiers de marchandise pour compte d'autrui, alors que 18 % d'entre eux travaillaient exclusivement pour des transporteurs pour compte propre.
- Les mouvements intraprovinciaux ont représenté 68 % des recettes d'exploitation du transport des marchandises (5,00 milliards de dollars). Ils ont été suivis des mouvements internationaux qui représentaient 20 % des recettes (1,46 milliard de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 13 % des recettes totales (937 millions de dollars).
- Une majorité de chauffeurs contractants (54 %) se spécialisaient dans le transport de marchandises sur longue distance. De même, ce type de transport a généré 55 % des recettes d'exploitation.
- L'Ontario comptait le plus grand nombre de chauffeurs contractants avec 33 % des transporteurs canadiens. Suivait ensuite le Québec avec 25 %, puis l'Alberta avec 16 % des entreprises.
- En moyenne, on retrouvait deux employés et un tracteur routier par transporteur.

Analyse

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : données financières et d'exploitation, 2003

Introduction

L'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) nous renseigne sur la structure et le rendement de deux groupes distincts d'entreprises de transport établis au Canada : les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

Les petits transporteurs pour compte d'autrui sont des entreprises de transport dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre des valeurs limites de 30 000 \$ et de 1 million de dollars. Jointes aux données EATRM portant sur les transporteurs moyens et grands (ayant des recettes de 1 million de dollars et plus), ces données nous aident à brosser un tableau complet de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui.

Les chauffeurs contractants sont définis comme des exploitants indépendants qui fournissent des services de transports à contrat à des transporteurs pour compte d'autrui et/ou pour compte propre¹. Bien que la grande majorité des chauffeurs contractants représentent des entreprises de petites tailles, les résultats présentés dans cette publication couvrent tous ceux ayant généré des recettes supérieures à 30 000 de dollars en 2003. Il est donc vraisemblable de retrouver parmi les estimations la présence de chauffeurs contractants ayant généré au cours de l'année 2003 des recettes de 1 million de dollars et plus.

Les estimations financières (postes de recettes et de dépenses) de cette enquête reposent sur les dossiers administratifs du Programme des estimations fiscales. Les autres types de données (sur les activités, les territoires exploités, l'emploi, l'équipement, le carburant et la distance) sont pour leur part recueillis par interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO).

Cette publication se divise en trois parties : la section 1 présente les résultats des petits transporteurs pour compte d'autrui, la section 2 présente les résultats relatifs aux chauffeurs contractants et la section 3 présente un examen général de la qualité des données de 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 l'Agence du revenu du Canada.

Mentionnons en outre que nous ne présentons pas de ratios d'exploitation, car ceux-ci risquent d'être mal interprétés. Les entreprises non constituées ne déclarent pas leurs coûts de main-d'oeuvre au fisc de la même manière que les entreprises constituées parce que les chauffeurs contractants tirent leur rémunération des marges bénéficiaires et que celle-ci ne figure pas comme dépense 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 ne puissent à l'occasion être extraits de la source de données fiscales. Il s'ensuit une sous-estimation des dépenses totales, qui se trouverait à déformer tout ratio d'exploitation calculé.

1. Un transporteur pour compte propre (ou **transporteur privé**) est un exploitant dont le transport routier n'est pas la principale activité, mais qui possède des véhicules (en propriété ou en location) dans le but premier de transporter ses propres marchandises. Le « camionnage privée » n'est donc pas inclus dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Notez que suite à des problèmes persistants affectant la qualité des données, l'Enquête sur le camionnage pour compte propre a été discontinuée après l'année de référence 1998. Par conséquent, il n'est plus possible depuis cette date d'obtenir de données sur ce segment de l'industrie du camionnage.

Tableaux statistiques

Tableau 1

Statistiques sommaires selon la taille, transporteurs pour compte d'autrui, 2003

	Petits transporteurs	Transporteurs de taille moyenne et grande	Principaux transporteurs	Total
	30 000 \$ ⁴ à 999 999 \$	1 million \$ ⁵ à 24,9 millions \$	25 millions \$ et plus	
Nombre estimatif de déclarants (n °)	6 496	3 473	90	10 059
	millions de dollars			
Recettes d'exploitation	1 838	15 819	7 226	24 883
Dépenses d'exploitation	1 705	14 813	6 831	23 349
Traitements et salaires ¹	441	3 975	1 786	6 202
Frais de carburant	350	1 778	568	2 696
Dépenses aux chauffeurs contractants	68	3 023	1 885	4 976
Achats reliés au transport ²	203	1 743	1 017	2 963
Frais d'entretien	149	1 014	358	1 522
Amortissement	180	831	308	1 318
Autres dépenses ³	314	2 449	909	3 672
Ratio d'exploitation (%)	...	0,94	0,95	...
Nombre d'employés (n °)	25 318	86 815	37 160	149 293
Matériel productif en service (n °)				
Camions	4 190	8 528	1 181	13 899
Tracteurs routiers	11 484	48 314	16 734	76 532

1. Comprend les avantages sociaux.

2. Inclus les services de conducteurs, la location, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

3. Inclus les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

4. Voir la méthodologie à la Section 3.

5. 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 dollars.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux. 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.

Tableau 2
Statistiques sommaires selon le type d'activités, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	6 496	2 082	359	531	1 485	471	1 568
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	1 837 654	628 110	75 088	136 765	324 577	171 992	501 122
Dépenses d'exploitation	1 705 325	585 432	69 928	126 614	289 811	162 212	471 328
Traitements et salaires	432 585	149 033	27 592	41 234	73 571	36 334	104 821
Avantages sociaux	8 013	2 438	296	1 047	1 121	1 292	1 819
Frais de carburant	350 015	118 133	13 921	14 335	68 249	39 872	95 505
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	68 206	26 384	2 393	6 077	6 354	8 900	18 098
Achat de service de transport	203 461	65 108	4 363	15 668	26 908	13 838	77 576
Frais d'entretien	149 054	50 445	1 944	12 607	28 965	17 971	37 122
Amortissement	179 825	59 263	2 742	16 571	36 696	19 192	45 361
Frais d'assurance	70 186	24 383	1 970	5 623	9 472	8 207	20 531
Location	63 849	27 841	3 056	4 610	6 128	4 784	17 430
Autres dépenses	180 135	62 404	11 652	8 841	32 348	11 824	53 066
Nombre d'employés à plein temps (n °)	19 561	7 775	1 839	1 843	2 549	1 366	4 189
Matériel productif en service (n °)	32 631	13 092	1 073	1 670	3 999	3 058	9 739
Camions (n °)	4 191	973	713	335	1 100	166	904
Distance parcourue ('000 km)	240 393	64 658	20 892	23 493	81 821	5 987	43 542
Distance moyenne ('000 km)	57	66	29	70	74	36	48
Tracteurs routiers (n °)	11 483	4 846	136	865	1 480	1 051	3 105
Distance parcourue ('000 km)	1 327 973	493 830	6 385	141 799	107 555	113 780	464 624
Distance moyenne ('000 km)	116	102	47	164	73	108	150
Semi-remorques (n °)	14 991	6 499	195	384	1 236	1 669	5 008
Autres (n °)	1 967	775	29	86	183	172	722
Distance Totale ('000 km)	1 568 365	558 488	27 277	165 292	189 375	119 767	508 166
Carburant consommé ('000 L)	635 071	231 092	15 345	59 208	85 911	52 138	191 377

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 3
Statistiques sommaires selon le type d'activités, transport local de marchandises¹, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	3 325	902	198	1 318	285	622
milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	801 819	232 175	71 542	258 873	100 229	139 000
Dépenses d'exploitation	737 495	214 701	65 610	224 491	97 127	135 566
Traitements et salaires	208 792	72 126	16 588	60 977	22 744	36 357
Avantages sociaux	3 886	1 047	579	878	787	595
Frais de carburant	148 760	39 822	5 472	57 513	22 607	23 346
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	25 470	5 745	5 157	3 009	8 045	3 514
Achat de service de transport	73 031	19 441	10 264	17 744	8 928	16 654
Frais d'entretien	56 388	9 990	6 435	22 036	9 141	8 786
Amortissement	79 381	13 609	9 991	29 438	10 436	15 907
Frais d'assurance	29 613	8 465	3 572	7 909	4 373	5 294
Location	32 668	11 378	3 321	4 760	3 242	9 967
Autres dépenses	79 507	33 078	4 231	20 227	6 825	15 146
Nombre d'employés à plein temps (n °)	8 953	3 719	909	2 106	869	1 350
Matériel productif en service (n °)	15 512	5 309	736	3 242	2 171	4 054
Camions (n °)	2 681	693	219	1 075	151	543
Distance parcourue ('000 km)	168 256	38 575	14 377	80 465	4 333	30 506
Distance moyenne ('000 km)	63	56	66	75	29	56
Tracteurs routiers (n °)	4 937	2 036	237	1 053	649	962
Distance parcourue ('000 km)	340 530	97 815	23 989	37 676	52 758	128 292
Distance moyenne ('000 km)	69	48	101	36	81	133
Semi-remorques (n °)	7 153	2 348	269	986	1 281	2 269
Autres (n °)	744	233	11	129	90	281
Distance Totale ('000 km)	508 786	136 390	38 367	118 140	57 091	158 798
Carburant consommé ('000 L)	226 889	61 928	17 025	60 812	23 407	63 717

1. Exclut les transporteurs d'articles ménagers.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 4
Statistiques sommaires selon le type d'activités, transport de marchandises sur longue distance¹, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

Transporteurs sur longue distance	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	2 811	1 180	333	167	186	945
milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	960 747	395 935	65 223	65 704	71 763	362 122
Dépenses d'exploitation	897 903	370 731	61 004	65 321	65 085	335 762
Traitements et salaires	196 201	76 907	24 646	12 594	13 590	68 464
Avantages sociaux	3 829	1 390	468	242	505	1 224
Frais de carburant	187 335	78 311	8 864	10 737	17 265	72 158
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	40 345	20 640	920	3 346	855	14 584
Achat de service de transport	126 067	45 667	5 403	9 164	4 910	60 923
Frais d'entretien	90 723	40 455	6 172	6 930	8 830	28 336
Amortissement	97 701	45 654	6 579	7 258	8 756	29 454
Frais d'assurance	38 603	15 918	2 051	1 563	3 834	15 237
Location	28 123	16 463	1 289	1 367	1 542	7 462
Autres dépenses	88 975	29 326	4 610	12 120	4 999	37 920
Nombre d'employés à plein temps (n °)	8 768	4 056	933	443	497	2 839
Matériel productif en service (n °)	16 047	7 783	934	757	888	5 685
Camions (n °)	797	280	116	25	15	361
Distance parcourue ('000 km)	51 244	26 083	9 115	1 356	1 654	13 036
Distance moyenne ('000 km)	64	93	79	54	110	36
Tracteurs Routiers (n °)	6 413	2 811	628	427	403	2 144
Distance parcourue ('000 km)	981 058	396 015	117 810	69 879	61 022	336 332
Distance moyenne ('000 km)	153	141	188	164	151	157
Semi-remorques (n °)	7 642	4 150	115	250	388	2 739
Autres (n °)	1 195	542	75	55	82	441
Distance Totale ('000 km)	1 032 302	422 098	126 925	71 235	62 676	349 368
Carburant consommé ('000 L)	392 837	169 163	42 183	25 099	28 731	127 661

1. Exclut les transporteurs d'articles ménagers.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 5
Statistiques sommaires selon le type de mouvements, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

	Transporteurs intraprovinciaux		Transporteurs extraprovinciaux				
	Total	Intraprovincial	Interprovincial	International			En provenance du Canada
				Sous total	À destination du Canada	En provenance du Canada	
Nombre estimatif de déclarants (n ^o)	4 153	2 343	...	...	...	...	...
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	1 018 190	819 464	370 119	182 616	266 729	108 922	157 807
Dépenses d'exploitation	933 711	771 615	349 170	167 475	254 970	103 163	151 807
Frais de transport	705 150	592 789	264 719	125 152	202 918	80 822	122 096
Dépenses d'entretien et frais de garage	84 999	64 055	30 383	16 022	17 650	6 912	10 738
Frais d'administration et frais généraux	143 563	114 770	54 068	26 300	34 402	15 429	18 973
Nombre d'employés à plein temps (n^o)	10 151	9 410	...	...	...	...	...
Traitements et salaires (\$'000)	254 584	177 999	...	...	...	...	...
	nombre						
Matériel productif en service	15 337	17 295	...	...	...	...	...
Camions	2 924	1 266	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	5 368	6 116	...	...	...	...	...
Semi-remorques	6 171	8 819	...	...	...	...	...
Autres	873	1 094	...	...	...	...	...

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 6
Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n °)	6 496	91	42	112	187	1 399	2 243
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	1 837 654	29 323	12 548	36 674	57 491	391 749	712 745
Dépenses d'exploitation	1 705 326	28 329	12 406	34 815	54 003	364 091	643 635
Traitements et salaires	432 584	7 710	x	9 459	13 360	100 464	148 922
Avantages sociaux	8 011	142	x	333	129	2 329	2 335
Frais de carburant	350 016	9 176	x	11 522	14 522	74 748	130 593
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	68 207	0	x	407	1 198	8 484	31 204
Achat de service de transport	203 461	2 819	x	1 936	6 702	22 262	104 325
Frais d'entretien	149 054	1 680	x	2 468	4 741	39 169	50 259
Amortissement	179 824	2 225	x	3 841	4 980	50 651	56 037
Frais d'assurance	70 187	1 311	x	1 107	3 028	16 434	25 969
Location	63 848	478	x	627	1 155	14 911	22 853
Autres dépenses	180 134	2 787	x	3 113	4 189	34 640	71 137
Nombre d'employés à plein temps (n °)	19 561	258	83	344	643	4 289	6 948
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n °)	160	297	1 029	925	7	4	0
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	40 249	68 591	284 347	201 938	602	1 398	0
Dépenses d'exploitation	39 525	66 795	275 671	183 771	718	1 566	0
Traitements et salaires	8 427	15 668	74 254	50 359	x	x	0
Avantages sociaux	187	151	1 221	1 154	x	x	0
Frais de carburant	12 546	16 352	42 329	34 263	x	x	0
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	485	258	12 207	13 736	x	x	0
Achat de service de transport	2 002	6 980	35 433	20 133	x	x	0
Frais d'entretien	4 182	6 201	24 508	14 395	x	x	0
Amortissement	3 539	5 862	29 755	21 341	x	x	0
Frais d'assurance	1 769	1 920	10 888	7 250	x	x	0
Location	1 326	2 409	15 069	4 714	x	x	0
Autres dépenses	5 062	10 994	30 007	16 427	x	x	0
Nombre d'employés à plein temps (n °)	407	817	3 359	2 372	7	35	0

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 7
Nombre d'employés selon le type de véhicule possédé et loué et la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	6 496	91	42	112	187	1 399	2 243
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	14 303	192	x	268	525	3 310	4 965
Temps partiel	2 661	96	x	59	89	766	785
Autres employés							
Plein temps	5 258	66	x	77	118	978	1 983
Temps partiel	3 097	43	x	49	74	455	1 394
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	19 561	258	83	344	643	4 289	6 948
Temps partiel	5 757	139	79	108	163	1 221	2 179
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	160	297	1 029	925	7	4	0
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	309	592	2 364	1 675	x	x	0
Temps partiel	109	135	358	202	x	x	0
Autres employés							
Plein temps	98	225	994	697	x	x	0
Temps partiel	44	117	315	576	x	x	0
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	407	817	3 359	2 372	7	35	0
Temps partiel	153	251	673	777	9	5	0

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 8
Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

	Possédés et loués				Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	101	212	190	7	510
Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	217
Nouvelle-Écosse	87	222	491	41	840
Nouveau-Brunswick	120	509	426	56	1 112
Québec	1 154	2 423	4 173	167	7 916
Ontario	1 261	3 704	3 934	618	9 518
Manitoba	44	289	1 025	48	1 406
Saskatchewan	106	580	603	24	1 313
Alberta	826	1 834	2 220	724	5 604
Colombie-Britannique	435	1 593	1 854	251	4 134
Yukon	x	x	x	x	23
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	38
Nunavut	0	0	0	0	0
Canada					
Possédés et loués	4 190	11 484	14 990	1 967	32 631
Exploités par les chauffeurs contractants	481	3 927	2 099	123	6 631

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 9
Distance annuelle estimative parcourue par les véhicules possédés et loués et selon la province ou le territoire de domicile, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2003

	Total	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	28 259	3 715	24 544
Île-du-Prince-Édouard	11 113	x	x
Nouvelle-Écosse	32 566	5 244	27 322
Nouveau-Brunswick	74 768	7 884	66 884
Québec	361 387	58 914	302 473
Ontario	460 358	89 750	370 608
Manitoba	42 076	2 955	39 121
Saskatchewan	76 895	5 097	71 798
Alberta	304 193	42 282	261 911
Colombie-Britannique	171 605	22 867	148 738
Yukon	875	x	x
Territoires du Nord-Ouest	4 270	x	x
Nunavut	0	0	0
Canada	1 568 365	240 392	1 327 973

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 10
Statistiques sommaires, chauffeurs contractants, 1999 à 2003

	2003	2002	2001	2000	1999
Nombre estimatif de chauffeurs contractants (n ^o)	36 281	35 085	35 931	35 979	37 196
	milliers de dollars				
Recettes d'exploitation	7 397 099	7 023 352	6 598 667	6 329 018	5 896 757
Dépenses d'exploitation	6 761 844	6 566 395	5 935 630	5 709 523	5 074 337
Traitements et salaires	1 539 416	1 511 473	1 339 347	1 171 309	1 117 913
Avantages sociaux	25 105	32 455	22 420	20 526	20 957
Frais de carburant	1 460 718	1 595 854	1 539 092	1 661 371	1 188 111
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	845 089	744 175	571 852	499 409	274 178
Frais d'entretien	740 397	618 103	601 029	522 049	436 904
Amortissement	716 735	789 964	769 132	768 629	671 622
Frais d'assurance	252 684	248 801	217 338	186 451	196 305
Location	223 703	246 777	172 929	171 084	165 432
Autres dépenses	957 998	778 792	702 491	708 696	1 002 916
Nombre d'employés à plein temps 1(n^o)	62 518	62 400	60 799	58 990	60 488
Matériel productif en service (n^o)	87 925	90 048	83 744	85 118	89 495

1. Incluant les propriétaires actifs.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 11
Répartition des chauffeurs contractants selon la catégorie de transporteurs et selon la région de domicile, chauffeurs contractants, 2003

	Chauffeur contractant travaillant pour			Total
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux comptes	
	nombre			
Atlantique	1 801	373	213	2 387
Québec	7 569	1 401	236	9 206
Ontario	8 175	3 322	383	11 880
Prairies	7 698	880	404	8 982
Colombie-Britannique	2 856	408	522	3 786
Territoires	29	4	5	38
Canada	28 128	6 388	1 763	36 279

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 12
Statistiques sommaires selon la taille de l'entreprise, chauffeurs contractants, 2003

	Total	Petites entreprises	Enterprises moyennes et grandes
		(30 000 \$ à 999 999 \$)	(1 million \$ et plus)
Nombre estimatif de déclarants (n °)	36 281	35 719	562
	milliers de dollars		
Recettes d'exploitation	7 397 099	6 392 333	1 004 766
Dépenses d'exploitation	6 761 844	5 802 693	959 151
Traitements et salaires ¹	1 564 521	1 347 870	216 651
Frais de carburant	1 460 718	1 341 654	119 063
Achats reliés au transport ²	845 089	541 892	303 197
Frais d'entretien	740 397	679 311	61 086
Amortissement	716 735	620 278	96 457
Autres dépenses ³	1 434 385	1 271 688	162 697
Nombre d'employés ⁴ (n °)	78 633	73 265	5 367
Matériel productif en service (n °)			
Camions	10 471	9 890	581
Tracteurs routiers	42 723	39 633	3 090

1. Comprend les avantages sociaux.

2. Inclus les services de conducteurs, la location, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

3. Inclus les frais de terminus et d'assurances.

4. Incluant les propriétaires actifs, les employés à plein temps et à temps partiel.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 13
Statistiques sommaires selon le type d'activités, transport local de marchandises¹, chauffeurs contractants, 2003

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	16 257	4 487	1 102	6 190	2 081	2 397
	milliers de dollars					
Recettes d'exploitation	3 254 877	787 303	320 549	991 166	562 987	592 872
Dépenses d'exploitation	2 924 735	716 627	294 158	874 325	503 323	536 302
Traitements et salaires	731 661	195 528	92 625	177 895	133 326	132 287
Avantages sociaux	12 206	3 530	2 627	2 375	2 011	1 663
Frais de carburant	548 182	132 520	45 715	186 500	108 916	74 531
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	386 673	84 653	33 528	124 349	50 165	93 978
Frais d'entretien	344 325	66 968	34 856	106 035	73 819	62 647
Amortissement	326 054	68 193	37 692	104 513	60 913	54 743
Frais d'assurance	110 427	25 237	11 078	35 275	16 811	22 026
Location	94 809	36 460	7 595	24 856	8 981	16 917
Autres dépenses	370 396	103 537	28 441	112 527	48 382	77 509
Nombre d'employés à plein temps² (n °)	28 741	7 931	2 906	9 192	4 509	4 203
Matériel productif en service (n °)	43 939	11 836	2 746	17 609	5 013	6 735
Camions (n °)	8 513	1 803	492	5 561	154	503
Distance parcourue ('000 km)	487 970	73 486	37 583	339 785	12 387	24 729
Distance moyenne ('000 km)	57	41	76	61	80	49
Tracteurs routiers (n °)	17 737	5 087	1 522	5 772	2 527	2 829
Distance parcourue ('000 km)	1 655 265	469 684	139 376	482 248	276 477	287 480
Distance moyenne ('000 km)	93	92	92	84	109	102
Semi-remorques (n °)	11 466	4 490	x	x	1 661	2 559
Autres (n °)	6 223	456	x	x	671	844
Distance Totale ('000 km)	2 143 235	543 170	176 959	822 033	288 864	312 209
Carburant consommé ('000 L)	891 737	219 468	83 517	285 868	158 730	144 154

1. Exclut les transporteurs d'articles ménagers.

2. Incluant les propriétaires actifs.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 14
Statistiques sommaires selon le type d'activités, transport de marchandises sur longue distance¹, chauffeurs contractants, 2003

Transporteurs sur longue distance	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	19 514	9 381	1 194	1 542	1 586	5 811
	milliers de dollars					
Recettes d'exploitation	4 035 611	1 961 136	309 269	336 977	406 769	1 021 460
Dépenses d'exploitation	3 736 508	1 773 531	304 498	284 174	393 975	980 330
Traitements et salaires	770 925	358 171	73 728	54 096	92 437	192 493
Avantages sociaux	12 104	5 371	1 842	596	1 492	2 803
Frais de carburant	901 858	430 937	81 618	76 588	94 401	218 314
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	437 416	231 648	20 306	34 251	31 214	119 997
Frais d'entretien	392 421	188 743	29 956	24 097	61 422	88 203
Amortissement	385 386	139 748	34 375	40 100	37 274	133 889
Frais d'assurance	139 753	63 737	13 042	7 744	16 252	38 978
Location	122 408	64 455	6 511	9 106	16 497	25 839
Autres dépenses	574 234	290 721	43 120	37 594	42 985	159 814
Nombre d'employés à plein temps² (n °)	31 318	14 489	2 450	2 097	3 205	9 077
Matériel productif en service (n °)	42 725	19 461	2 276	3 094	4 631	13 263
Camions (n °)	1 395	674	169	204	59	289
Distance parcourue ('000 km)	109 976	54 216	11 490	9 050	3 181	32 039
Distance moyenne ('000 km)	79	80	68	44	54	111
Tracteurs routiers (n °)	24 540	10 997	1 583	1 910	2 499	7 551
Distance parcourue ('000 km)	4 343 995	2 023 358	283 547	227 947	380 241	1 428 902
Distance moyenne ('000 km)	177	184	179	119	152	189
Semi-remorques (n °)	12 258	6 743	x	x	1 627	2 586
Autres (n °)	4 530	1 046	x	x	446	2 838
Distance Totale ('000 km)	4 453 972	2 077 574	295 038	236 997	383 422	1 460 941
Carburant consommé ('000 L)	1 847 596	796 532	119 845	108 778	174 841	647 600

1. Exclut les transporteurs d'articles ménagers.

2. Incluant les propriétaires actifs.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 15
Statistiques sommaires selon le type d'activités, chauffeurs contractants, 2003

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	36 281	13 868	509	2 297	7 732	3 667	8 208
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	7 397 098	2 748 439	106 610	629 818	1 328 143	969 756	1 614 332
Dépenses d'exploitation	6 761 844	2 490 157	100 603	598 656	1 158 498	897 298	1 516 632
Traitements et salaires	1 539 416	553 699	36 829	166 354	231 991	225 763	324 780
Avantages sociaux	25 105	8 901	795	4 469	2 971	3 503	4 466
Frais de carburant	1 460 717	563 456	10 678	127 333	263 088	203 317	292 845
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	845 088	316 301	20 999	53 834	158 600	81 379	213 975
Frais d'entretien	740 396	255 710	3 651	64 812	130 132	135 241	150 850
Amortissement	716 735	207 941	5 294	72 067	144 613	98 188	188 632
Frais d'assurance	252 684	88 975	2 503	24 120	43 019	33 063	61 004
Location	223 703	100 915	6 485	14 106	33 962	25 479	42 756
Autres dépenses	957 999	394 258	13 369	71 561	150 121	91 366	237 324
Nombre d'employés à plein temps¹ (n °)	62 519	22 419	2 460	5 356	11 289	7 714	13 281
Matériel productif en service (n °)	87 924	31 297	1 262	5 022	20 702	9 643	19 998
Camions (n °)	10 471	2 477	563	661	5 765	213	792
Distance parcourue ('000 km)	619 790	127 702	21 845	49 073	348 835	15 567	56 768
Distance moyenne ('000 km)	59	52	39	74	61	73	72
Tracteurs routiers (n °)	42 722	16 084	446	3 105	7 683	5 025	10 379
Distance parcourue ('000 km)	6 022 524	2 493 042	23 263	422 924	710 195	656 718	1 716 382
Distance moyenne ('000 km)	141	155	52	136	92	131	165
Semi-remorques (n °)	23 974	11 234	x	x	2 998	3 287	5 145
Autres (n °)	10 758	1 502	x	x	4 257	1 118	3 682
Distance Totale ('000 km)	6 642 316	2 620 744	45 109	471 997	1 059 030	672 286	1 773 150
Carburant consommé ('000 L)	2 753 752	1 016 001	14 419	203 361	394 646	333 571	791 754

1. Incluant les propriétaires actifs.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 16
Statistiques sommaires selon le type de mouvements, chauffeurs contractants, 2003

	Transporteurs intraprovinciaux		Transporteurs extraprovinciaux				
	Total	Intraprovincial	Interprovincial	International			En provenance du Canada
				Sous total	À destination du Canada	provenance du Canada	
Nombre estimatif de déclarants (n ^o)	19 356	16 925	...	...	...	...	...
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	3 881 183	3 515 833	1 120 115	936 592	1 459 126	644 237	814 889
Dépenses d'exploitation	3 523 376	3 238 390	1 037 321	851 764	1 349 305	602 470	746 835
Frais de transport	2 530 288	2 255 327	736 475	597 298	921 554	396 827	524 727
Dépenses d'entretien et frais de garage	404 072	336 317	114 559	90 459	131 299	56 647	74 652
Frais d'administration et frais généraux	589 016	646 746	186 288	164 007	296 451	148 995	147 456
Nombre d'employés à plein temps (n^o)	33 565	28 952	...	...	...	...	...
Traitements et salaires (\$'000)	872 004	667 391	...	...	...	...	...
	nombre						
Matériel productif en service	47 521	40 404	...	...	...	...	...
Camions	9 263	1 207	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	20 839	21 884	...	...	...	...	...
Semi-remorques	10 638	13 336	...	...	...	...	...
Autres	6 781	3 976	...	...	...	...	...

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 17
Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants, 2003

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n ^o)	36 281	338	123	695	1 232	9 207	11 881
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	7 397 099	69 861	22 808	135 186	281 765	2 083 981	1 852 529
Dépenses d'exploitation	6 761 844	64 853	21 612	121 437	252 272	1 931 149	1 682 074
Traitements et salaires	1 539 416	15 656	4 939	28 582	52 850	430 205	363 868
Avantages sociaux	25 105	148	14	369	419	7 595	6 391
Frais de carburant	1 460 718	17 537	6 672	35 764	80 603	308 139	398 467
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	845 089	7 690	938	12 351	11 747	302 988	235 393
Frais d'entretien	740 397	6 143	1 935	10 789	31 076	270 242	133 831
Amortissement	716 735	6 837	2 255	13 572	26 396	202 804	172 810
Frais d'assurance	252 684	2 783	897	4 066	11 016	67 491	58 107
Location	223 703	1 642	440	2 185	7 738	77 097	50 107
Autres dépenses	957 998	6 416	3 522	13 760	30 428	264 589	263 102
Employés à plein temps (n^o)	62 518	725	214	1 263	2 495	15 924	18 045
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n ^o)	1 621	1 504	5 858	3 785	x	x	x
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	343 161	337 683	1 302 033	962 467	x	x	x
Dépenses d'exploitation	303 268	309 070	1 181 724	889 534	x	x	x
Traitements et salaires	64 236	76 312	274 412	227 249	x	x	x
Avantages sociaux	507	2 018	4 617	3 013	x	x	x
Frais de carburant	91 964	76 298	252 786	191 298	x	x	x
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	x	x	x
Achat de service de transport	37 585	29 026	115 053	91 970	x	x	x
Frais d'entretien	28 242	34 996	125 979	96 566	x	x	x
Amortissement	23 896	26 821	148 083	92 861	x	x	x
Frais d'assurance	9 032	11 404	55 339	32 373	x	x	x
Location	5 949	13 336	41 254	23 819	x	x	x
Autres dépenses	41 857	38 859	164 201	130 386	x	x	x
Employés à plein temps (n^o)	2 740	3 405	9 657	7 991	x	x	x

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 18
Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants, 2003

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	36 281	338	123	695	1 232	9 207	11 881
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	51 152	551	178	1 082	2 184	13 889	14 789
Temps partiel	7 633	83	49	251	283	1 599	2 739
Autres employés							
Plein temps	11 366	175	37	181	311	2 035	3 256
Temps partiel	8 481	174	20	77	354	2 130	2 933
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	62 518	725	214	1 263	2 495	15 924	18 045
Temps partiel	16 115	257	69	328	637	3 729	5 672
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	1 621	1 504	5 858	3 785	x	x	x
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	2 005	2 446	7 896	6 088	x	x	x
Temps partiel	249	430	1 110	821	x	x	x
Autres employés							
Plein temps	735	960	1 761	1 904	x	x	x
Temps partiel	379	284	1 031	1 090	x	x	x
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	2 740	3 405	9 657	7 991	x	x	x
Temps partiel	628	714	2 141	1 911	x	x	x

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 19
Matériel en service selon la province ou le territoire de domicile¹, chauffeurs contractants, 2003

	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	Total
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	90	474	226	48	838
Île-du-Prince-Édouard	81	124	47	12	263
Nouvelle-Écosse	279	823	405	142	1 649
Nouveau-Brunswick	168	2 031	723	174	3 097
Québec	3 195	10 860	7 067	1 984	23 107
Ontario	3 932	12 952	5 968	6 760	29 612
Manitoba	150	1 943	1 148	87	3 329
Saskatchewan	293	1 931	953	152	3 328
Alberta	1 164	6 984	4 548	538	13 235
Colombie-Britannique	1 113	4 547	2 872	838	9 371
Yukon	x	x	x	x	x
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x
Nunavut	x	x	x	x	x
Canada	10 471	42 723	23 975	10 757	87 925

1. Possédés et loués par une entreprise.

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 20
Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants, 2003

	Distance totale	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	64 354	4 724	59 631
Île-du-Prince-Édouard	24 278	5 942	18 336
Nouvelle-Écosse	113 899	9 201	104 698
Nouveau-Brunswick	316 072	8 381	307 691
Québec	1 628 603	179 544	1 449 059
Ontario	2 299 468	240 881	2 058 587
Manitoba	328 154	10 866	317 287
Saskatchewan	285 404	13 739	271 665
Alberta	949 554	85 240	864 314
Colombie-Britannique	626 850	61 153	565 697
Yukon	x	x	x
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x
Nunavut	x	x	x
Canada	6 642 315	619 791	6 022 524

Note(s) : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Méthodologie 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.

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. Cette liste est utilisée lors du plan et de la sélection de l'échantillon.

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

Poids d'échantillonnage : Facteur d'inflation attribué à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon. On peut expliquer le concept du poids d'échantillonnage au moyen d'un taux de représentation. Par exemple, si 2 unités sont sélectionnées à même une population de 10 unités de façon aléatoire, chaque unité 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.

Sources de données et méthodologie

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.

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 de dollars ainsi que tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont supérieures ou égales à 30 000 \$. Les messageries, les services locaux de livraison et les transporteurs pour compte propre sont exclus.

Population observée

En 2003, 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 de 2003 avec des revenus déclarés se situant entre 30 000 \$ et 1 million de dollars pour l'année de référence.

Plan d'échantillonnage

Compte tenu du nombre élevé de compagnies dans la base de sondage, l'enquête utilise un plan d'échantillonnage double, où un vaste échantillon de compagnies est tiré à la première phase et un sous-échantillon de ces compagnies est sélectionné à la deuxième phase. La méthode d'échantillonnage utilisée à chacune des phases est décrite ci-dessous.

Première phase

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

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

Tableau 21

Taille estimative de la population observée et taille de l'échantillon selon la province ou territoire de domicile, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, 2003

	Nombre estimatif de transporteurs dans la population	Transporteurs sélectionnés observés (Phase 1)	Transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête (Phase 2)
	nombre		
Terre-Neuve-et-Labrador	440	320	117
Île-du-Prince-Édouard	168	117	55
Nouvelle-Écosse	815	553	191
Nouveau-Brunswick	1 434	863	275
Québec	10 754	7 316	608
Ontario	14 361	6 029	781
Manitoba	1 824	780	255
Saskatchewan	1 845	1 086	291
Alberta	6 975	5 023	539
Colombie-Britannique	4 831	2 881	457
Yukon	29	25	17
Territoires du Nord-Ouest	19	23	14
Nunavut	1	1	1
Canada	43 496	25 017	3 601

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.

Estimation

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

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 2003 et le 31 mars 2004 inclusivement.

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.

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.

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.

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 telles 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.

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.

Erreurs de réponse

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

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.

Erreurs de traitement

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

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

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

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

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 22. 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 de dollars; supposons également que de ce total, 20 millions de dollars 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 de dollars) 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 22. 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.

Tableau 22
Mesures de qualité selon la province, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, 2003

	Transporteurs pour compte d'autrui			Chauffeurs contractants		
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	Coefficient de variation	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	Coefficient de variation
	pourcent					
Terre-Neuve-et-Labrador	67,4	...	...	68,9	...	...
Emploi total	...	26,6	13,4	...	33,2	9,7
Carburant consommé ¹	...	53,6	15,8	...	49,8	10,0
Revenu total	...	0,0	12,7	...	0,0	6,8
Île-du-Prince-Édouard	100,0	...	...	70,7	...	...
Emploi total	...	0,0	23,0	...	18,4	11,6
Carburant consommé ¹	...	6,5	22,5	...	42,3	14,3
Revenu total	...	0,0	17,8	...	0,0	10,4
Nouvelle-Écosse	68,6	...	...	75,7	...	...
Emploi total	...	26,9	16,1	...	21,4	8,4
Carburant consommé ¹	...	35,5	20,5	...	41,2	7,4
Revenu total	...	0,0	13,2	...	0,4	5,5
Nouveau-Brunswick	84,6	...	...	73,8	...	...
Emploi total	...	23,3	10,7	...	19,0	12,7
Carburant consommé ¹	...	46,6	10,9	...	26,2	9,1
Revenu total	...	0,0	9,5	...	0,0	5,1
Québec	79,3	...	...	74,4	...	...
Emploi total	...	17,0	11,0	...	27,1	5,2
Carburant consommé ¹	...	33,0	10,3	...	37,4	5,9
Revenu total	...	0,1	7,9	...	0,0	4,2
Ontario	72,6	...	...	64,7	...	...
Emploi total	...	17,4	25,8	...	28,1	6,4
Carburant consommé ¹	...	33,8	12,0	...	32,0	9,5
Revenu total	...	0,1	10,4	...	0,1	6,3
Manitoba	72,4	...	...	62,0	...	...
Emploi total	...	26,6	10,6	...	30,3	7,2
Carburant consommé ¹	...	31,5	10,0	...	42,1	7,1
Revenu total	...	0,0	9,2	...	0,1	5,4
Saskatchewan	73,2	...	...	63,2	...	...
Emploi total	...	28,8	23,1	...	26,8	19,1
Carburant consommé ¹	...	30,5	27,8	...	35,8	9,2
Revenu total	...	0,0	25,2	...	0,0	5,9
Alberta	76,9	...	...	74,6	...	...
Emploi total	...	24,2	16,7	...	29,7	7,2
Carburant consommé ¹	...	28,1	16,9	...	39,1	8,4
Revenu total	...	0,2	9,2	...	0,0	8,7
Colombie-Britannique	69,4	...	...	70,5	...	...
Emploi total	...	28,5	17,0	...	27,7	18,0
Carburant consommé ¹	...	44,3	12,3	...	29,7	12,4
Revenu total	...	0,0	10,7	...	0,0	8,5
Yukon	66,7	...	...	42,9	...	...
Emploi total	...	53,6	32,7	...	50,3	14,4
Carburant consommé ¹	...	66,8	30,9	...	75,8	13,6
Revenu total	...	0,0	14,7	...	1,5	16,5
Territoires du Nord-Ouest	100,0	...	...	72,7	...	...
Emploi total	...	0,0	8,4	...	9,9	20,0
Carburant consommé ¹	...	0,2	4,0	...	17,6	23,8
Revenu total	...	0,0	34,7	...	0,0	10,7
Nunavut	...	...	...	100,0	...	...
Emploi total	...	...	...	...	0,0	0,0
Carburant consommé ¹	...	...	...	...	100,0	0,0
Revenu total	...	...	...	...	0,0	0,0
Canada	74,9	...	...	69,5	...	...
Emploi total	...	21,1	9,2	...	27,6	3,6
Carburant consommé ¹	...	34,5	5,5	...	34,9	4,0
Revenu total	...	0,1	4,5	...	0,1	2,9

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

La qualité des estimations finales est classée comme suit :

Excellente :	c.v. entre 0,01 % et 4,99 %
Très bonne :	c.v. entre 5,00 % et 9,99 %
Bonne :	c.v. entre 10,00 % et 14,99 %
Acceptable :	c.v. entre 15,00 % et 24,99 %
Prudence :	c.v. entre 25,00 % et 34,99 %
Non fiable :	c.v. 35,00 % ou plus grande

Comparaison des données dans le temps

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

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

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

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

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

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

Date de parution : Juin 2010

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0 ^s	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
P	provisoire
r	révisé
X	confidentiel en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la statistique</i>
E	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié

Comment accéder à ce produit

Le produit n° 50-002-X au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca et de parcourir par « Ressource clé » > « Publications ».

Périodicité : irrégulière / ISSN 1710-9124

Pour obtenir des informations sur l'ensemble des données de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-263-1136.

This publication is also available in English.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, 2010. Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de *normes de service à la clientèle* que les employés observent.

Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « À propos de nous » > « Offrir des services aux Canadiens ».

Note de reconnaissance

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