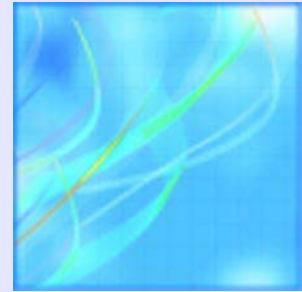


Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

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



2004

Faits saillants

Les petits transporteurs pour compte d'autrui :

- En 2004, on retrouvait 6 708 transporteurs dont les recettes étaient inférieures à 1 million de dollars. Par ailleurs, ils représentaient 62 % des transporteurs compris dans le segment du camionnage pour compte d'autrui.
- Ils ont généré 2,0 milliard de dollars en recettes d'exploitations, soit environ 300 000 \$ par transporteur. Dans l'ensemble, les petits transporteurs représentaient 7 % des revenus totaux du secteur.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 1,9 milliard de dollars, soit 282 000 \$ par transporteur. Les principales charges d'exploitation ont été les traitements, salaires et avantages sociaux avec 24 % des dépenses totales, suivis des frais de carburant (20 %) et des autres dépenses (17 %).
- Lorsque comparées à l'année précédente, les recettes d'exploitation totales ont connu une hausse de 10 %, alors que les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 11 %.
- Les mouvements intraprovinciaux étaient responsables de 66 % des recettes d'exploitation du transport des marchandises (1,33 milliard de dollars). Ils étaient suivis des mouvements internationaux qui représentaient 21 % des recettes (420 millions de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 13 % des recettes (258 millions de dollars).
- Un peu plus de la moitié des transporteurs (52 %) se spécialisaient dans le transport de marchandises sur de longues distances. De même, ce type de transport a généré 51 % des recettes d'exploitation.
- L'Ontario comptait le plus grand nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui avec 37 % des entreprises canadiennes. Le Québec suivait avec 24 % des entreprises puis l'Alberta avec 11 %.
- 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 2004, 35 609 entreprises de camionnage s'étaient identifiées comme chauffeur contractant. De ce nombre, plus de 99 % des transporteurs avaient des revenus inférieurs à 1 million de dollars.
- Les chauffeurs contractants ont généré 7,44 milliards de dollars en recettes d'exploitation, soit environ 209 000 \$ par transporteur.
- Lorsque comparées à l'année précédente, les recettes d'exploitation totales ont connu une hausse de 1 %, alors que les dépenses d'exploitation totales sont demeurées virtuellement inchangées.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 6,77 milliards de dollars, soit 190 000 \$ par transporteur. Les principales charges d'exploitation ont été les frais en carburant (25 %) suivis des traitements, les salaires et les avantages sociaux avec 22 % des dépenses d'exploitation et des autres dépenses (20 %).
- Près de trois chauffeurs contractants sur quatre offraient uniquement ses services aux transporteurs routiers de marchandise pour compte d'autrui, alors que 22 % d'entre eux travaillaient exclusivement pour des transporteurs pour compte propre.
- Les mouvements intraprovinciaux ont représenté 65 % des recettes d'exploitation du transport des marchandises (4,82 milliards de dollars). Ils ont été suivis des mouvements internationaux qui représentaient 22 % des recettes (1,62 milliard de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 13 % des recettes totales (998 millions de dollars).
- Une majorité de chauffeurs contractants (53 %) se spécialisaient dans le transport de marchandises sur de longues distances. De même, ce type de transport a généré 56 % des recettes d'exploitation.
- L'Ontario comptait le plus grand nombre de chauffeurs contractants avec 34 % des transporteurs canadiens. Suivait ensuite le Québec avec 23 %, 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, 2004

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 petite taille, les résultats présentés dans cette publication couvrent tous ceux ayant généré des recettes supérieures à 30 000 de dollars en 2004. Il est donc vraisemblable de retrouver parmi les estimations la présence de chauffeurs contractants ayant généré au cours de l'année 2004 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 privé » 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, 2004

	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 °)	6 708	4 040	81	10 829
	millions de dollars			
Recettes d'exploitation	2 013	19 760	7 391	29 163
Dépenses d'exploitation	1 894	18 367	6 918	27 178
Traitements et salaires ¹	459	4 739	1 716	6 914
Frais de carburant	373	2 188	559	3 121
Dépenses aux chauffeurs contractants	86	3 916	1 853	5 854
Achats reliés au transport ²	258	2 184	1 181	3 624
Frais d'entretien	205	1 340	378	1 923
Amortissement	189	950	301	1 440
Autres dépenses ³	324	3 049	930	4 302
Ratio d'exploitation (%)	...	0,93	0,94	...
Nombre d'employés (n °)	25 100	107 458	37 012	169 570
Matériel productif en service (n °)				
Camions	3 928	12 361	1 268	17 557
Tracteurs routiers	12 224	54 994	17 230	84 448

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, 2004

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	6 708	2 922	597	325	1 128	622	1 114
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	2 012 578	739 719	84 609	170 955	337 961	226 906	452 428
Dépenses d'exploitation	1 893 766	671 571	82 679	161 822	316 223	227 233	434 238
Traitements et salaires	450 279	147 833	15 475	48 042	76 607	57 206	105 116
Avantages sociaux	8 912	1 651	27	1 522	1 203	2 137	2 372
Frais de carburant	372 734	147 699	10 904	17 993	74 618	51 433	70 087
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	85 571	41 430	501	1 283	12 468	4 086	25 803
Achat de service de transport	258 406	74 578	13 517	36 690	44 130	14 847	74 644
Frais d'entretien	204 683	73 279	4 619	17 368	32 061	39 499	37 857
Amortissement	189 036	72 314	2 968	14 677	27 004	23 468	48 605
Frais d'assurance	63 766	19 893	2 293	5 741	10 547	10 050	15 242
Location	77 597	29 614	16 347	3 697	11 703	4 582	11 654
Autres dépenses	182 782	63 281	16 028	14 810	25 880	19 926	42 857
Nombre d'employés à plein temps (n °)	19 300	8 451	1 491	1 146	2 966	1 658	3 588
Matériel productif en service (n °)	32 395	14 431	1 004	1 803	4 307	3 292	7 558
Camions (n °)	3 928	1 091	683	260	1 364	74	456
Distance parcourue ('000 km)	204 799	60 545	34 976	20 953	66 292	2 650	19 383
Distance moyenne ('000 km)	52	55	51	81	49	36	43
Tracteurs routiers (n °)	12 225	6 260	91	790	1 160	1 336	2 588
Distance parcourue ('000 km)	1 722 887	929 495	12 857	96 859	175 731	157 247	350 698
Distance moyenne ('000 km)	141	148	141	123	151	118	136
Semi-remorques (n °)	14 283	6 263	169	656	1 482	1 578	4 135
Autres (n °)	1 958	817	61	97	300	304	379
Distance Totale ('000 km)	1 927 687	990 041	47 833	117 813	242 023	159 896	370 081
Carburant consommé ('000 L)	728 106	332 188	13 478	54 542	102 501	73 880	151 517

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, 2004

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	2 617	745	177	881	363	451
	milliers de dollars					
Recettes d'exploitation	909 306	273 043	76 944	280 423	120 921	157 975
Dépenses d'exploitation	861 937	261 899	73 115	259 862	117 349	149 712
Traitements et salaires	239 983	76 466	21 845	67 842	26 916	46 914
Avantages sociaux	5 826	563	1 493	849	1 409	1 512
Frais de carburant	160 007	34 087	9 578	63 155	29 938	23 249
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	44 655	25 238	306	11 390	116	7 605
Achat de service de transport	97 340	37 690	8 535	28 220	5 230	17 665
Frais d'entretien	92 063	22 711	9 745	25 779	21 477	12 351
Amortissement	78 165	19 015	9 187	24 386	11 159	14 418
Frais d'assurance	32 188	8 864	3 401	8 013	6 097	5 813
Location	33 318	14 114	1 414	10 072	2 372	5 346
Autres dépenses	78 392	23 151	7 612	20 156	12 635	14 838
Nombre d'employés à plein temps (n °)	7 843	2 601	547	2 460	769	1 466
Matériel productif en service (n °)	13 944	5 001	728	3 504	1 733	2 978
Camions (n °)	2 697	783	231	1 345	33	305
Distance parcourue ('000 km)	135 112	36 780	17 908	65 514	1 291	13 619
Distance moyenne ('000 km)	50	47	78	49	39	45
Tracteurs routiers (n °)	4 267	1 572	211	822	676	986
Distance parcourue ('000 km)	395 899	135 051	21 720	77 557	77 671	83 900
Distance moyenne ('000 km)	93	86	103	94	115	85
Semi-remorques (n °)	6 000	2 232	240	1 045	891	1 592
Autres (n °)	984	415	47	293	133	96
Distance Totale ('000 km)	531 012	171 832	39 628	143 070	78 962	97 520
Carburant consommé ('000 L)	241 982	71 447	17 053	70 309	38 066	45 107

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 de longues distances¹, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2004

Transporteurs sur de longues distances	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	3 492	2 177	148	247	258	662
	milliers de dollars					
Recettes d'exploitation	1 018 664	466 676	94 012	57 538	105 985	294 453
Dépenses d'exploitation	949 151	409 672	88 708	56 361	109 884	284 526
Traitements et salaires	194 821	71 367	26 197	8 765	30 290	58 202
Avantages sociaux	3 059	1 088	30	354	727	860
Frais de carburant	201 824	113 613	8 415	11 463	21 495	46 838
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	40 416	16 192	977	1 078	3 970	18 199
Achat de service de transport	147 550	36 888	28 155	15 911	9 617	56 979
Frais d'entretien	108 000	50 567	7 623	6 282	18 022	25 506
Amortissement	107 903	53 300	5 490	2 618	12 308	34 187
Frais d'assurance	29 286	11 029	2 340	2 535	3 953	9 429
Location	27 933	15 499	2 283	1 632	2 211	6 308
Autres dépenses	88 362	40 130	7 198	5 724	7 291	28 019
Nombre d'employés à plein temps (n °)	9 966	5 850	599	505	890	2 122
Matériel productif en service (n °)	17 444	9 429	1 074	803	1 559	4 579
Camions (n °)	549	309	29	19	41	151
Distance parcourue ('000 km)	34 711	23 765	3 045	778	1 359	5 764
Distance moyenne ('000 km)	63	77	105	41	33	38
Tracteurs Routiers (n °)	7 867	4 688	579	338	660	1 602
Distance parcourue ('000 km)	1 314 132	794 444	75 140	98 175	79 575	266 798
Distance moyenne ('000 km)	167	169	130	290	121	167
Semi-remorques (n °)	8 114	4 031	416	437	687	2 543
Autres (n °)	913	402	50	7	171	283
Distance Totale ('000 km)	1 348 842	818 209	78 185	98 953	80 934	272 561
Carburant consommé ('000 L)	472 647	260 741	37 489	32 192	35 814	106 411

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, 2004

	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)	3 376	3 332	...	...	...	...	...
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	970 343	1 042 235	364 239	258 188	419 808	193 858	225 950
Dépenses d'exploitation	930 600	963 168	342 194	244 320	376 654	173 921	202 733
Frais de transport	699 238	734 387	261 429	189 702	283 256	130 807	152 449
Dépenses d'entretien et frais de garage	103 319	101 363	32 276	24 373	44 714	20 823	23 891
Frais d'administration et frais généraux	128 042	127 417	48 489	30 245	48 683	22 291	26 392
Nombre d'employés à plein temps (n^o)	9 046	10 254	...	...	...	...	...
Traitements et salaires (\$'000)	241 902	208 376	...	...	...	...	...
	nombre						
Matériel productif en service	13 931	18 463	...	...	...	...	...
Camions	3 218	710	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	4 002	8 222	...	...	...	...	...
Semi-remorques	5 340	8 943	...	...	...	...	...
Autres	1 371	588	...	...	...	...	...

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, 2004

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n °)	6 708	61	x	117	183	1 587	2 496
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	2 012 578	16 821	x	45 715	39 943	496 256	666 893
Dépenses d'exploitation	1 893 767	17 540	x	44 030	35 965	454 610	609 713
Traitements et salaires	450 279	4 696	x	11 811	8 714	117 394	121 903
Avantages sociaux	8 912	x	x	167	212	2 704	1 827
Frais de carburant	372 736	5 895	x	11 211	8 851	72 959	140 738
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	85 572	x	x	828	366	19 606	35 935
Achat de service de transport	258 405	851	x	4 463	4 044	48 800	106 636
Frais d'entretien	204 682	1 725	x	5 311	3 959	64 182	56 878
Amortissement	189 036	1 661	x	4 173	4 135	49 776	55 764
Frais d'assurance	63 766	838	x	1 776	1 164	13 693	17 105
Location	77 597	313	x	688	1 914	19 065	18 129
Autres dépenses	182 782	1 328	x	3 603	2 607	46 431	54 799
Nombre d'employés à plein temps (n °)	19 300	x	x	421	832	5 386	5 456
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n °)	137	254	712	1 129	x	x	0
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	50 879	81 514	284 127	316 085	x	x	0
Dépenses d'exploitation	49 970	78 232	276 720	312 690	x	x	0
Traitements et salaires	13 879	16 880	65 669	84 984	x	x	0
Avantages sociaux	99	392	1 745	1 725	x	x	0
Frais de carburant	13 919	14 813	43 837	57 172	x	x	0
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	1 695	2 016	16 049	8 771	x	x	0
Achat de service de transport	4 123	12 185	40 847	35 229	x	x	0
Frais d'entretien	3 579	10 939	25 550	31 130	x	x	0
Amortissement	4 134	6 861	38 763	22 785	x	x	0
Frais d'assurance	1 700	3 503	9 774	13 527	x	x	0
Location	1 859	3 034	11 698	20 542	x	x	0
Autres dépenses	4 982	7 609	22 788	36 826	x	x	0
Nombre d'employés à plein temps (n °)	520	567	2 532	3 284	x	x	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, 2004

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	6 708	61	x	117	183	1 587	2 496
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	15 355	x	x	329	603	4 145	4 530
Temps partiel	3 123	x	x	73	473	655	821
Autres employés							
Plein temps	3 944	x	x	92	229	1 242	926
Temps partiel	2 677	x	x	60	308	415	1 065
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	19 300	x	x	421	832	5 386	5 456
Temps partiel	5 800	x	x	133	781	1 070	1 886
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	137	254	712	1 129	x	x	0
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	402	457	1 955	2 672	x	x	0
Temps partiel	72	149	447	398	x	x	0
Autres employés							
Plein temps	118	110	578	611	x	x	0
Temps partiel	43	105	478	187	x	x	0
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	520	567	2 532	3 284	x	x	0
Temps partiel	115	254	925	585	x	x	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, 2004

	Possédés et loués				Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	59	119	187	24	389
Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x
Nouvelle-Écosse	64	318	499	42	922
Nouveau-Brunswick	49	590	800	20	1 458
Québec	863	3 055	3 411	386	7 715
Ontario	1 071	3 905	3 839	439	9 254
Manitoba	x	x	x	x	957
Saskatchewan	71	431	687	46	1 235
Alberta	803	1 948	2 267	586	5 604
Colombie-Britannique	878	1 426	1 962	373	4 639
Yukon	x	x	x	x	x
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x
Nunavut	0	0	0	0	0
Canada					
Possédés et loués	3 928	12 224	14 282	1 959	32 394
Exploités par les chauffeurs contractants	876	4 285	2 456	72	7 689

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, 2004

	Total	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	13 230	2 069	11 161
Île-du-Prince-Édouard	8 306	x	x
Nouvelle-Écosse	40 159	3 703	36 456
Nouveau-Brunswick	171 255	3 970	167 285
Québec	471 623	39 800	431 823
Ontario	597 880	59 500	538 380
Manitoba	43 949	x	x
Saskatchewan	60 367	3 972	56 395
Alberta	301 415	43 419	257 996
Colombie-Britannique	217 461	45 433	172 028
Yukon	666	x	x
Territoires du Nord-Ouest	1 378	x	x
Nunavut	0	0	0
Canada	1 927 688	204 800	1 722 888

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

Tableau 10
Statistiques sommaires, chauffeurs contractants, 2000 à 2004

	2004	2003	2002	2001	2000
Nombre estimatif de chauffeurs contractants (n ^o)	35 609	36 281	35 085	35 931	35 979
	milliers de dollars				
Recettes d'exploitation	7 443 278	7 397 099	7 023 352	6 598 667	6 329 018
Dépenses d'exploitation	6 771 732	6 761 844	6 566 395	5 935 630	5 709 523
Traitements et salaires	1 465 703	1 539 416	1 511 473	1 339 347	1 171 309
Avantages sociaux	27 790	25 105	32 455	22 420	20 526
Frais de carburant	1 719 729	1 460 718	1 595 854	1 539 092	1 661 371
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	721 180	845 089	744 175	571 852	499 409
Frais d'entretien	774 732	740 397	618 103	601 029	522 049
Amortissement	676 058	716 735	789 964	769 132	768 629
Frais d'assurance	296 424	252 684	248 801	217 338	186 451
Location	240 164	223 703	246 777	172 929	171 084
Autres dépenses	849 953	957 998	778 792	702 491	708 696
Nombre d'employés à plein temps 1(n^o)	58 604	62 518	62 400	60 799	58 990
Matériel productif en service (n^o)	84 125	87 925	90 048	83 744	85 118

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, 2004

	Chauffeur contractant travaillant pour			Total
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux comptes	
	nombre			
Atlantique	1 854	325	173	2 352
Québec	6 104	1 473	670	8 247
Ontario	9 238	2 769	203	12 210
Prairies	6 470	1 531	475	8 476
Colombie-Britannique	2 438	1 693	149	4 280
Territoires	32	6	5	43
Canada	26 136	7 797	1 675	35 608

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, 2004

	Total	Petites entreprises	Enterprises moyennes et grandes
		(30 000 \$ à 999 999 \$)	(1 million \$ et plus)
Nombre estimatif de déclarants (n °)	35 609	35 213	396
	milliers de dollars		
Recettes d'exploitation	7 443 278	6 635 218	808 060
Dépenses d'exploitation	6 771 732	5 984 531	787 201
Traitements et salaires ¹	1 493 493	1 279 650	213 842
Frais de carburant	1 719 729	1 618 642	101 087
Achats reliés au transport ²	721 180	469 998	251 181
Frais d'entretien	774 732	725 290	49 442
Amortissement	676 058	609 777	66 281
Autres dépenses ³	1 386 541	1 281 174	105 367
Nombre d'employés ⁴(n °)	74 221	70 610	3 610
Matériel productif en service (n °)			
Camions	11 911	11 454	457
Tracteurs routiers	39 739	38 002	1 737

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, 2004

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	16 110	4 927	1 313	5 970	1 522	2 378
	milliers de dollars					
Recettes d'exploitation	3 114 693	965 308	405 000	829 155	393 166	522 064
Dépenses d'exploitation	2 784 226	857 674	364 640	726 505	367 305	468 102
Traitements et salaires	664 473	203 771	117 050	157 799	74 795	111 058
Avantages sociaux	12 374	2 587	2 427	4 481	703	2 176
Frais de carburant	610 067	196 106	54 971	166 219	84 669	108 102
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	311 583	104 038	38 835	84 095	30 527	54 088
Frais d'entretien	320 510	90 685	42 302	89 492	51 083	46 948
Amortissement	289 677	76 588	46 956	75 666	44 912	45 555
Frais d'assurance	120 196	37 899	14 923	27 817	21 186	18 371
Location	93 049	24 430	10 768	38 579	5 673	13 599
Autres dépenses	362 296	121 568	36 407	82 358	53 758	68 205
Nombre d'employés à plein temps²(n °)	26 578	8 199	2 794	8 337	2 831	4 417
Matériel productif en service (n °)	35 589	9 047	3 350	12 426	4 663	6 103
Camions (n °)	9 837	2 810	944	5 042	160	881
Distance parcourue ('000 km)	511 577	150 889	45 973	251 940	8 418	54 357
Distance moyenne ('000 km)	52	54	49	50	53	62
Tracteurs routiers (n °)	13 327	4 416	1 299	2 785	2 190	2 637
Distance parcourue ('000 km)	1 220 049	339 052	119 577	246 243	208 806	306 371
Distance moyenne ('000 km)	92	77	92	88	95	116
Semi-remorques (n °)	9 972	1 661	896	3241	2 098	2 076
Autres (n °)	2 454	160	211	1359	216	508
Distance Totale ('000 km)	1 731 627	489 941	165 550	498 183	217 225	360 728
Carburant consommé ('000 L)	755 574	191 067	78 809	221 111	110 748	153 839

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 de longues distances¹, chauffeurs contractants, 2004

Transporteurs sur de longues distances	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	18 869	9 757	911	2 021	1 712	4 468
milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	4 164 027	1 958 264	279 994	503 200	407 992	1 014 577
Dépenses d'exploitation	3 827 102	1 833 437	258 429	458 439	372 711	904 086
Traitements et salaires	768 786	365 942	57 293	87 431	83 785	174 335
Avantages sociaux	13 993	5 930	1 259	1 666	2 493	2 645
Frais de carburant	1 081 797	529 104	64 989	119 277	99 817	268 610
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	373 451	166 036	33 190	88 649	20 280	65 296
Frais d'entretien	440 830	192 473	32 274	43 118	60 162	112 803
Amortissement	379 801	172 597	23 562	44 028	41 464	98 150
Frais d'assurance	169 376	82 108	11 692	17 704	17 026	40 846
Location	134 203	81 359	7 423	11 138	8 865	25 418
Autres dépenses	464 865	237 888	26 747	45 428	38 818	115 984
Nombre d'employés à plein temps²(n °)	30 067	16 090	1 583	3 374	2 830	6 190
Matériel productif en service (n °)	46 983	23 111	1 883	4 822	5 083	12 084
Camions (n °)	1 533	1 040	21	241	94	137
Distance parcourue ('000 km)	112 709	84 315	1 058	17 941	2 849	6 546
Distance moyenne ('000 km)	74	81	50	74	30	48
Tracteurs routiers (n °)	25 834	13 105	1 450	2 615	2 396	6 268
Distance parcourue ('000 km)	4 349 915	2 128 854	295 598	388 865	345 247	1 191 351
Distance moyenne ('000 km)	168	162	204	149	144	190
Semi-remorques (n °)	17 474	7 522	389	1 688	2 414	5 461
Autres (n °)	2 146	1 445	23	279	180	219
Distance Totale ('000 km)	4 462 624	2 213 169	296 656	406 806	348 096	1 197 897
Carburant consommé ('000 L)	1 902 815	812 248	150 489	174 668	180 185	585 225

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, 2004

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	35 610	14 685	630	2 224	7 991	3 235	6 845
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	7 443 279	2 923 572	164 559	684 994	1 332 355	801 158	1 536 641
Dépenses d'exploitation	6 771 732	2 691 109	160 404	623 069	1 184 945	740 016	1 372 189
Traitements et salaires	1 465 703	569 713	32 444	174 343	245 230	158 580	285 393
Avantages sociaux	27 789	8 518	1 421	3 686	6 148	3 195	4 821
Frais de carburant	1 719 729	725 210	27 864	119 960	285 496	184 487	376 712
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	721 181	270 075	36 146	72 025	172 744	50 807	119 384
Frais d'entretien	774 731	283 157	13 392	74 577	132 610	111 244	159 751
Amortissement	676 057	249 185	6 579	70 518	119 694	86 376	143 705
Frais d'assurance	296 424	120 007	6 852	26 615	45 521	38 212	59 217
Location	240 163	105 789	12 913	18 191	49 716	14 538	39 016
Autres dépenses	849 952	359 456	22 791	63 154	127 786	92 576	184 189
Nombre d'employés à plein temps 1(n °)	58 605	24 289	1 959	4 378	11 711	5 661	10 607
Matériel productif en service (n °)	84 125	32 159	1 552	5 233	17 248	9 746	18 187
Camions (n °)	11 912	3 850	543	965	5 282	254	1 018
Distance parcourue ('000 km)	660 730	235 203	36 444	47 031	269 882	11 267	60 903
Distance moyenne ('000 km)	55	61	67	49	51	44	60
Tracteurs routiers (n °)	39 739	17 521	579	2 749	5 400	4 585	8 905
Distance parcourue ('000 km)	5 634 546	2 467 906	64 583	415 174	635 108	554 053	1 497 722
Distance moyenne ('000 km)	142	141	112	151	118	121	168
Semi-remorques (n °)	27 876	9 183	430	1 285	4 929	4 512	7 537
Autres (n °)	4 599	1 605	0	234	1 637	396	727
Distance Totale ('000 km)	6 295 277	2 703 110	101 027	462 205	904 989	565 321	1 558 625
Carburant consommé ('000 L)	2 703 062	1 003 315	44 673	229 298	395 779	290 933	739 064

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, 2004

	Transporteurs intraprovinciaux	Transporteurs extraprovinciaux						
		Total	Intraprovincial	Interprovincial	International			
					Sous total	À destination du Canada	En provenance du Canada	
Nombre estimatif de déclarants (n°)	20 589	15 020	...	...	...	...	...
			milliers de dollars					
Recettes d'exploitation	3 543 982	3 899 296	1 276 277	998 242	1 624 777	754 680	870 097	
Dépenses d'exploitation	3 166 578	3 605 155	1 183 798	915 207	1 506 150	698 355	807 795	
Frais de transport	2 238 535	2 584 298	866 224	649 077	1 068 997	492 114	576 883	
Dépenses d'entretien et frais de garage	375 182	399 551	127 689	104 544	167 318	78 479	88 839	
Frais d'administration et frais généraux	552 861	621 306	189 885	161 586	269 835	127 762	142 073	
Nombre d'employés à plein temps (n°)	29 767	28 836	...	...	...	...	...
Traitements et salaires (\$'000)	732 922	732 781	...	...	...	...	...
			nombre					
Matériel productif en service	42 673	41 452	...	...	...	...	...
Camions	9 581	2 330	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	17 490	22 248	...	...	...	...	...
Semi-remorques	12 490	15 386	...	...	...	...	...
Autres	3 112	1 488	...	...	...	...	...

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, 2004

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n °)	35 609	354	125	690	1 184	8 247	12 211
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	7 443 278	92 557	27 215	149 041	280 300	1 701 744	2 353 496
Dépenses d'exploitation	6 771 732	88 416	26 176	136 127	259 764	1 547 550	2 139 853
Traitements et salaires	1 465 703	19 395	6 193	29 921	57 271	349 487	366 902
Avantages sociaux	27 790	407	0	507	577	6 906	7 381
Frais de carburant	1 719 729	23 397	9 384	44 683	79 839	321 426	629 954
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	721 180	17 980	755	15 094	23 065	157 482	269 182
Frais d'entretien	774 732	6 451	2 712	11 935	27 517	235 168	199 295
Amortissement	676 058	6 926	3 279	14 015	28 599	146 222	198 510
Frais d'assurance	296 424	3 206	808	4 918	11 222	60 180	89 758
Location	240 164	2 206	321	2 742	3 435	69 034	69 739
Autres dépenses	849 953	8 448	2 724	12 311	28 238	201 645	309 132
Employés à plein temps (n °)	58 604	760	229	1 164	2 123	14 203	19 645
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n °)	1 473	1 418	5 585	4 279	25	18	0
	milliers de dollars						
Recettes d'exploitation	295 831	342 184	1 336 079	845 752	4036	15044	0
Dépenses d'exploitation	267 077	311 755	1 239 762	737 817	3668	13768	0
Traitements et salaires	54 152	66 508	327 178	179 059	780	8857	0
Avantages sociaux	660	1 786	6 966	2 593	5	0	0
Frais de carburant	92 461	80 616	259 144	177 153	1199	473	0
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	24 840	29 991	118 085	64 164	61	481	0
Frais d'entretien	22 428	37 810	153 669	76 620	719	410	0
Amortissement	26 806	36 917	130 652	82 521	239	1372	0
Frais d'assurance	7 560	14 489	61 802	42 116	165	200	0
Location	8 525	7 043	51 290	25 075	70	683	0
Autres dépenses	29 644	36 596	130 975	88 516	431	1292	0
Employés à plein temps (n °)	2 422	2 399	9 375	6 204	39	42	0

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, 2004

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	35 609	354	125	690	1 184	8 247	12 211
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	50 797	624	207	1 014	1 852	12 348	17 282
Temps partiel	8 037	187	42	122	177	1 542	1 758
Autres employés							
Plein temps	7 806	136	22	150	270	1 854	2 362
Temps partiel	7 580	107	48	124	155	1 160	2 767
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	58 604	760	229	1 164	2 123	14 203	19 645
Temps partiel	15 617	294	90	245	332	2 701	4 524
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	1 473	1 418	5 585	4 279	25	18	0
Employés							
Chauffeurs							
Plein temps	2 187	2 144	8 091	4 976	x	x	0
Temps partiel	302	634	1 787	1 471	x	x	0
Autres employés							
Plein temps	235	255	1 284	1 228	x	x	0
Temps partiel	477	530	1 653	549	x	x	0
Total - chauffeurs et autres employés							
Plein temps	2 422	2 399	9 375	6 204	x	x	0
Temps partiel	779	1 164	3 440	2 020	x	x	0

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, 2004

	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	Total
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	152	547	557	30	1 285
Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	605
Nouvelle-Écosse	276	762	573	150	1 762
Nouveau-Brunswick	107	1 714	1 129	76	3 026
Québec	2 553	9 464	8 500	1 348	21 865
Ontario	4 561	12 901	7 047	1 541	26 050
Manitoba	356	1 852	987	54	3 251
Saskatchewan	223	1 787	1 362	73	3 445
Alberta	2 216	6 177	4 122	670	13 184
Colombie-Britannique	1 349	4 329	3 211	652	9 540
Yukon	x	x	x	x	57
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	57
Nunavut	0	0	0	0	0
Canada	11 911	39 739	27 876	4 600	84 125

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, 2004

	Distance totale	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	66 401	6 435	59 966
Île-du-Prince-Édouard	23 959	x	x
Nouvelle-Écosse	115 024	11 469	103 555
Nouveau-Brunswick	244 827	4 591	240 237
Québec	1 379 010	130 147	1 248 863
Ontario	2 079 252	286 389	1 792 863
Manitoba	342 610	22 203	320 406
Saskatchewan	254 257	10 639	243 619
Alberta	987 814	110 425	877 389
Colombie-Britannique	792 759	75 493	717 267
Yukon	3481	x	x
Territoires du Nord-Ouest	5884	x	x
Nunavut	0	0	0
Canada	6 295 277	660 731	5 634 546

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

A. Objectif de l'enquête

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

B. Populations

Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation se situent entre 30 000 \$ et 1 million 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 2004, 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 2004 avec des revenus déclarés se situant entre 30 000 \$ et 1 million de dollars pour l'année de référence.

C. 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, 2004

	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	428	343	117
Île-du-Prince-Édouard	153	131	51
Nouvelle-Écosse	812	542	195
Nouveau-Brunswick	1 385	851	254
Québec	10 056	7 547	526
Ontario	14 993	7 301	732
Manitoba	1 656	819	242
Saskatchewan	1 703	1 146	268
Alberta	6 440	5 337	515
Colombie-Britannique	5 564	3 042	430
Yukon	30	30	21
Territoires du Nord-Ouest	22	29	18
Nunavut	0	0	0
Canada	43 242	27 118	3 369

D. Collecte et traitement des données

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

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

E. Estimation

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

F. Période de référence

La période de référence utilisée pour les besoins de la collecte auprès d'une compagnie est la période comptable propre à la compagnie. Cette période est d'une durée de 12 mois et doit se terminer à n'importe quelle date entre le 1^{er} avril 2004 et le 31 mars 2005 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.

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.

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

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des 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.

I. Erreurs de couverture

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

base de sondage peuvent également causer des problèmes de surdénombrement ou de sous-dénombrement de l'industrie du camionnage.

II. Erreurs de réponse

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

III. Erreurs de non-réponse

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

IV. Erreurs de traitement

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

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

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

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

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. Ceux-ci sont présentés au Tableau 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.

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, 2004

	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	69,0	...	...	70,5	...	...
Emploi total	...	27,5	13,4	...	41,1	11,5
Carburant consommé ¹	...	50,0	21,2	...	49,8	8,8
Revenu total	...	0,0	16,9	...	0,0	10,3
Île-du-Prince-Édouard	83,3	...	...	60,6	...	...
Emploi total	...	17,9	18,2	...	40,8	15,8
Carburant consommé ¹	...	51,7	24,0	...	63,9	14,0
Revenu total	...	0,0	18,5	...	6,5	15,5
Nouvelle-Écosse	85,2	...	...	79,4	...	...
Emploi total	...	14,8	13,8	...	19,7	8,2
Carburant consommé ¹	...	38,6	12,7	...	30,9	10,5
Revenu total	...	0,0	11,0	...	0,0	6,3
Nouveau-Brunswick	85,2	...	...	79,0	...	...
Emploi total	...	51,1	55,3	...	27,1	9,0
Carburant consommé ¹	...	46,3	42,1	...	25,5	11,1
Revenu total	...	0,0	13,7	...	0,0	8,4
Québec	88,2	...	...	77,1	...	...
Emploi total	...	9,0	14,2	...	23,4	5,4
Carburant consommé ¹	...	37,6	11,9	...	37,4	5,6
Revenu total	...	0,5	6,5	...	0,0	3,9
Ontario	72,2	...	...	62,5	...	...
Emploi total	...	44,6	13,0	...	44,0	10,0
Carburant consommé ¹	...	50,4	16,5	...	52,7	8,5
Revenu total	...	0,0	11,5	...	0,0	8,3
Manitoba	79,8	...	...	75,0	...	...
Emploi total	...	20,1	11,3	...	15,0	9,9
Carburant consommé ¹	...	29,3	12,5	...	31,2	9,1
Revenu total	...	0,0	10,1	...	0,0	6,2
Saskatchewan	70,5	...	...	64,7	...	...
Emploi total	...	31,4	8,4	...	30,8	9,0
Carburant consommé ¹	...	31,1	9,5	...	48,7	10,1
Revenu total	...	0,0	8,5	...	0,0	5,8
Alberta	77,0	...	...	72,8	...	...
Emploi total	...	20,7	15,7	...	27,2	13,2
Carburant consommé ¹	...	25,8	22,6	...	42,2	12,6
Revenu total	...	0,0	10,4	...	0,6	5,6
Colombie-Britannique	79,6	...	...	69,7	...	...
Emploi total	...	25,0	12,7	...	40,6	12,1
Carburant consommé ¹	...	29,9	12,9	...	67,8	19,0
Revenu total	...	0,0	8,8	...	0,0	7,8
Yukon	66,7	...	...	44,4	...	...
Emploi total	...	43,1	1,6	...	32,4	0,0
Carburant consommé ¹	...	28,7	1,1	...	53,6	0,0
Revenu total	...	0,0	2,6	...	0,0	0,0
Territoires du Nord-Ouest	66,7	...	...	46,7	...	...
Emploi total	...	68,6	8,9	...	37,0	2,7
Carburant consommé ¹	...	37,2	20,3	...	39,1	3,0
Revenu total	...	0,0	7,5	...	0,0	2,0
Nunavut	...	...	...	100,0	...	...
Emploi total	...	...	...	...	0,0	0,0
Carburant consommé ¹	...	...	...	...	100,0	0,0
Revenu total	...	...	...	...	0,0	0,0
Canada	78,8	...	...	70,7	...	...
Emploi total	...	27,4	6,5	...	32,4	4,3
Carburant consommé ¹	...	38,7	7,3	...	46,8	4,7
Revenu total	...	0,1	4,4	...	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.

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.

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.