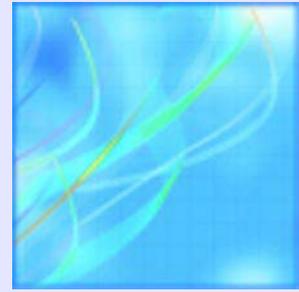


# Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

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



2005

### Faits saillants

#### Les petits transporteurs pour compte d'autrui :

- En 2005, on retrouvait 7 067 transporteurs dont les recettes étaient inférieures à 1 million de dollars. Par ailleurs, ils représentaient 63 % des transporteurs compris dans le segment du camionnage pour compte d'autrui.
- Ils ont généré 2,1 milliards de dollars en recettes d'exploitations, soit environ 300 800 \$ par transporteur. Dans l'ensemble, les petits transporteurs représentaient 7 % des revenus totaux du secteur.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 2,0 milliards de dollars, soit 286 000 \$ 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 (20 %).
- Lorsque comparées à l'année précédente, les recettes d'exploitation totales ont connu une hausse de 6 %, alors que les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 7 %.
- Les mouvements intraprovinciaux étaient responsables de 69 % des recettes d'exploitation du transport des marchandises (1,46 milliard de dollars). Ils étaient suivis des mouvements internationaux qui représentaient 22 % des recettes (477 millions de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 9 % des recettes (186 millions de dollars).
- Un peu plus de la moitié des transporteurs (59 %) se spécialisaient dans le transport de marchandises sur de longues distances. De même, ce type de transport a généré 54 % des recettes d'exploitation.
- L'Ontario comptait le plus grand nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui avec 39 % des entreprises canadiennes. Le Québec suivait avec 23 % des entreprises puis l'Alberta avec 12 %.
- 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 2005, 37 591 entreprises de camionnage s'étaient identifiées comme chauffeur contractant. De ce nombre, 99 % des transporteurs avaient des revenus inférieurs à 1 million de dollars.
- Les chauffeurs contractants ont généré 7,77 milliards de dollars en recettes d'exploitation, soit environ 207 000 \$ par transporteur.
- Lorsque comparées à l'année précédente, les recettes d'exploitation totales ont connu une hausse de 4 %, alors que les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 5 %.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 7,1 milliards de dollars, soit 189 000 \$ par transporteur. Les principales charges d'exploitation ont été les frais en carburant (25 %) suivis des traitements, les salaires et les avantages sociaux avec 23 % 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 23 % d'entre eux travaillaient exclusivement pour des transporteurs pour compte propre.
- Les mouvements intraprovinciaux ont représenté 67 % des recettes d'exploitation du transport des marchandises (5,19 milliards de dollars). Ils ont été suivis des mouvements internationaux qui représentaient 23 % des recettes (1,75 milliard de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 11 % des recettes totales (833 millions de dollars).
- Une majorité de chauffeurs contractants (52 %) se spécialisaient dans le transport de marchandises sur de longues distances. De même, ce type de transport a généré 54 % des recettes d'exploitation.
- L'Ontario comptait le plus grand nombre de chauffeurs contractants avec 35 % des transporteurs canadiens. Suivait ensuite le Québec avec 21 %, 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, 2005

#### 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 propre<sup>1</sup>. 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 2005. Il est donc vraisemblable de retrouver parmi les estimations la présence de chauffeurs contractants ayant généré au cours de l'année 2005 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, 2005

	Petits transporteurs	Transporteurs de taille moyenne et grande	Principaux transporteurs	Total
	30 000 \$ <sup>4</sup> à 999 999 \$	1 million \$ <sup>5</sup> à 24,9 millions \$	25 millions \$ et plus	
Nombre estimatif de déclarants (n °)	7 067	4 079	91	11 237
	millions de dollars			
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>2 126</b>	<b>20 280</b>	<b>8 384</b>	<b>30 790</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>2 020</b>	<b>18 719</b>	<b>7 765</b>	<b>28 504</b>
Traitements et salaires <sup>1</sup>	487	5 202	1 911	7 600
Frais de carburant	413	2 461	646	3 520
Dépenses aux chauffeurs contractants	92	3 650	2 098	5 840
Achats reliés au transport <sup>2</sup>	231	1 798	1 317	3 346
Frais d'entretien	193	1 500	389	2 083
Amortissement	190	1 106	318	1 614
Autres dépenses <sup>3</sup>	413	3 002	1 086	4 501
<b>Ratio d'exploitation (%)</b>	...	<b>0,92</b>	<b>0,93</b>	...
<b>Nombre d'employés (n °)</b>	<b>24 769</b>	<b>123 929</b>	<b>40 082</b>	<b>188 780</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>				
Camions	3 697	13 150	1 549	18 396
Tracteurs routiers	12 470	64 466	16 403	93 339

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, 2005**

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	7 068	3 066	155	491	1 419	582	1 355
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>2 126 366</b>	<b>721 948</b>	<b>51 352</b>	<b>180 178</b>	<b>364 109</b>	<b>194 707</b>	<b>614 072</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>2 020 071</b>	<b>677 832</b>	<b>50 308</b>	<b>171 446</b>	<b>347 893</b>	<b>190 309</b>	<b>582 283</b>
Traitements et salaires	481 971	161 380	13 535	54 564	77 153	50 257	125 082
Avantages sociaux	5 448	2 145	162	334	698	670	1 439
Frais de carburant	412 991	136 231	7 352	32 450	70 511	39 167	127 280
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	91 833	49 960	125	155	12 392	404	28 797
Achat de service de transport	231 212	64 316	7 378	25 926	43 498	17 585	72 509
Frais d'entretien	193 269	66 194	2 990	11 339	39 705	33 697	39 344
Amortissement	190 409	63 211	3 866	18 131	40 708	20 880	43 613
Frais d'assurance	72 180	19 922	1 434	5 525	11 821	9 253	24 225
Location	72 972	24 663	2 672	5 183	9 110	4 020	27 324
Autres dépenses	267 786	89 809	10 794	17 840	42 297	14 375	92 671
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>19 192</b>	<b>8 060</b>	<b>1 177</b>	<b>1 432</b>	<b>3 431</b>	<b>1 190</b>	<b>3 902</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>31 416</b>	<b>12 665</b>	<b>1 220</b>	<b>2 258</b>	<b>5 749</b>	<b>2 492</b>	<b>7 032</b>
Camions (n °)	3 698	819	333	452	1 488	76	530
Distance parcourue ('000 km)	189 084	52 463	15 955	21 363	68 549	5 068	25 686
Distance moyenne ('000 km)	51	64	48	47	46	67	48
Tracteurs routiers (n °)	12 470	5 889	334	729	1 658	1 016	2 844
Distance parcourue ('000 km)	1 319 485	548 451	22 042	82 065	177 599	122 035	367 293
Distance moyenne ('000 km)	106	93	66	113	107	120	129
Semi-remorques (n °)	13 180	5 103	538	1 004	2 076	1 216	3 243
Autres (n °)	2 070	856	15	73	527	184	415
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>1 508 570</b>	<b>600 914</b>	<b>37 998</b>	<b>103 427</b>	<b>246 148</b>	<b>127 103</b>	<b>392 980</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>629 740</b>	<b>228 240</b>	<b>15 672</b>	<b>45 000</b>	<b>113 018</b>	<b>58 900</b>	<b>168 910</b>

**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 marchandises<sup>1</sup>, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2005**

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	2 749	716	305	958	301	469
	milliers de dollars					
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>934 610</b>	<b>299 562</b>	<b>105 205</b>	<b>243 703</b>	<b>103 822</b>	<b>182 318</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>896 399</b>	<b>291 614</b>	<b>102 385</b>	<b>232 522</b>	<b>101 658</b>	<b>168 220</b>
Traitements et salaires	234 949	77 878	38 073	54 655	27 087	37 256
Avantages sociaux	3 694	1 796	125	447	425	901
Frais de carburant	160 690	56 402	16 061	47 174	18 729	22 324
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	42 991	27 505	155	9 329	404	5 598
Achat de service de transport	133 268	38 827	14 161	24 059	11 347	44 874
Frais d'entretien	80 765	19 557	5 067	27 242	17 364	11 535
Amortissement	89 124	18 822	11 735	30 112	10 670	17 785
Frais d'assurance	30 606	10 848	2 167	7 848	4 548	5 195
Location	28 102	9 512	4 340	6 750	2 901	4 599
Autres dépenses	92 207	30 468	10 501	24 905	8 183	18 150
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>7 727</b>	<b>2 643</b>	<b>893</b>	<b>2 209</b>	<b>616</b>	<b>1 366</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>12 430</b>	<b>4 068</b>	<b>1 479</b>	<b>3 545</b>	<b>1 064</b>	<b>2 274</b>
Camions (n °)	2 781	739	398	1 181	63	400
Distance parcourue ('000 km)	147 087	46 955	19 230	60 454	3 335	17 113
Distance moyenne ('000 km)	53	64	48	51	53	43
Tracteurs routiers (n °)	3 786	1 290	354	906	444	792
Distance parcourue ('000 km)	366 467	112 893	32 176	73 722	54 297	93 379
Distance moyenne ('000 km)	97	88	91	81	122	118
Semi-remorques (n °)	5 108	1 861	705	1 031	491	1 020
Autres (n °)	757	177	23	428	67	62
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>513 556</b>	<b>159 848</b>	<b>51 406</b>	<b>134 177</b>	<b>57 632</b>	<b>110 493</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>232 038</b>	<b>64 433</b>	<b>22 208</b>	<b>61 043</b>	<b>28 508</b>	<b>55 846</b>

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 longues distances<sup>1</sup>, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2005**

Transporteurs sur de longues distances	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	4 163	2 349	186	461	281	886
	milliers de dollars					
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>1 140 402</b>	<b>422 385</b>	<b>74 973</b>	<b>120 406</b>	<b>90 885</b>	<b>431 753</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>1 073 364</b>	<b>386 217</b>	<b>69 061</b>	<b>115 371</b>	<b>88 652</b>	<b>414 063</b>
Traitements et salaires	233 487	83 502	16 491	22 497	23 171	87 826
Avantages sociaux	1 594	349	210	251	246	538
Frais de carburant	244 948	79 829	16 388	23 337	20 438	104 956
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	48 716	22 455	0	3 063	0	23 198
Achat de service de transport	90 567	25 489	11 765	19 439	6 239	27 635
Frais d'entretien	109 515	46 637	6 272	12 464	16 333	27 809
Amortissement	97 416	44 388	6 395	10 596	10 210	25 827
Frais d'assurance	40 140	9 074	3 358	3 973	4 705	19 030
Location	42 198	15 152	843	2 360	1 119	22 724
Autres dépenses	164 786	59 342	7 339	17 392	6 192	74 521
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>10 287</b>	<b>5 417</b>	<b>539</b>	<b>1 222</b>	<b>573</b>	<b>2 536</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>17 767</b>	<b>8 598</b>	<b>779</b>	<b>2 204</b>	<b>1 428</b>	<b>4 758</b>
Camions (n °)	584	79	55	307	13	130
Distance parcourue ('000 km)	26 042	5 508	2 133	8 095	1 733	8 573
Distance moyenne ('000 km)	45	70	39	26	133	66
Tracteurs Routiers (n °)	8 351	4 598	376	753	572	2 052
Distance parcourue ('000 km)	930 974	435 558	49 888	103 877	67 737	273 914
Distance moyenne ('000 km)	111	95	133	138	118	133
Semi-remorques (n °)	7 534	3 242	299	1 045	725	2 223
Autres (n °)	1 297	678	50	99	117	353
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>957 017</b>	<b>441 066</b>	<b>52 021</b>	<b>111 972</b>	<b>69 471</b>	<b>282 487</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>382 031</b>	<b>163 807</b>	<b>22 792</b>	<b>51 975</b>	<b>30 392</b>	<b>113 065</b>

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, 2005**

	Transporteurs intraprovinciaux		Transporteurs extraprovinciaux				
	Total	Intraprovincial	Interprovincial	International			
				Sous total	À destination du Canada	À provenance du Canada	En provenance du Canada
Nombre estimatif de déclarants (n <sup>o</sup> )	3 843	3 224	...	...	...	...	...
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>1 030 092</b>	<b>1 096 273</b>	<b>432 644</b>	<b>186 212</b>	<b>477 417</b>	<b>283 313</b>	<b>194 104</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>972 480</b>	<b>1 047 591</b>	<b>416 901</b>	<b>179 764</b>	<b>450 926</b>	<b>267 525</b>	<b>183 401</b>
Frais de transport	720 325	761 061	318 179	135 463	307 419	182 462	124 957
Dépenses d'entretien et frais de garage	112 536	80 733	31 185	16 390	33 158	17 677	15 481
Frais d'administration et frais généraux	139 619	205 797	67 536	27 911	110 350	67 387	42 963
<b>Nombre d'employés à plein temps (n<sup>o</sup>)</b>	<b>8 638</b>	<b>10 555</b>	...	...	...	...	...
<b>Traitements et salaires (\$'000)</b>	<b>239 731</b>	<b>242 239</b>	...	...	...	...	...
	nombre						
<b>Matériel productif en service</b>	<b>15 127</b>	<b>16 290</b>	...	...	...	...	...
Camions	2 983	714	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	5 373	7 098	...	...	...	...	...
Semi-remorques	5 267	7 913	...	...	...	...	...
Autres	1 505	564	...	...	...	...	...

**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, 2005**

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n °)	7 067	49	x	129	126	1 592	2 728
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>2 126 365</b>	<b>13 919</b>	<b>x</b>	<b>46 121</b>	<b>34 559</b>	<b>522 504</b>	<b>643 464</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>2 020 071</b>	<b>13 083</b>	<b>x</b>	<b>44 582</b>	<b>35 608</b>	<b>485 117</b>	<b>627 542</b>
Traitements et salaires	481 970	3 593	x	9 734	8 883	123 720	122 405
Avantages sociaux	5 449	x	x	125	135	2 560	652
Frais de carburant	412 991	4 181	x	12 471	8 166	87 989	130 637
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	91 833	x	x	1 770	131	30 056	29 782
Achat de service de transport	231 213	450	x	4 844	3 059	31 680	102 950
Frais d'entretien	193 269	1 285	x	4 712	4 845	65 147	61 721
Amortissement	190 408	1 263	x	3 753	5 789	45 408	61 297
Frais d'assurance	72 180	587	x	1 884	1 279	15 154	17 756
Location	72 972	439	x	570	490	14 828	20 022
Autres dépenses	267 786	x	x	4 719	2 832	68 575	80 322
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>19 193</b>	<b>121</b>	<b>x</b>	<b>368</b>	<b>615</b>	<b>5 572</b>	<b>5 851</b>
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n °)	119	301	856	1 142	x	x	0
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>52 339</b>	<b>75 173</b>	<b>317 219</b>	<b>413 914</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>49 375</b>	<b>74 781</b>	<b>301 894</b>	<b>381 106</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>
Traitements et salaires	11 914	19 486	80 906	99 302	x	x	0
Avantages sociaux	164	198	976	635	x	x	0
Frais de carburant	16 132	16 852	52 750	82 179	x	x	0
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	828	2 869	13 489	12 657	x	x	0
Achat de service de transport	2 329	10 204	40 433	35 112	x	x	0
Frais d'entretien	4 685	6 992	21 601	21 737	x	x	0
Amortissement	4 117	6 064	35 376	26 971	x	x	0
Frais d'assurance	2 015	3 513	12 429	17 185	x	x	0
Location	2 031	2 094	8 160	24 194	x	x	0
Autres dépenses	5 160	6 510	35 773	61 133	x	x	0
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>393</b>	<b>532</b>	<b>3 113</b>	<b>2 595</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>

**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, 2005

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	7 067	x	x	129	126	1 592	2 728
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	14 662	x	x	316	462	3 780	4 727
Temps partiel	2 987	x	x	69	87	910	641
Autres employés							
Plein temps	4 531	x	x	52	152	1 792	1 123
Temps partiel	2 588	x	x	27	26	907	659
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>19 193</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>368</b>	<b>615</b>	<b>5 572</b>	<b>5 851</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>5 576</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>96</b>	<b>112</b>	<b>1 817</b>	<b>1 300</b>
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	119	301	856	1 142	x	x	0
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	301	464	2 378	2 099	x	x	0
Temps partiel	26	86	641	498	x	x	0
Autres employés							
Plein temps	92	68	735	496	x	x	0
Temps partiel	64	261	274	331	x	x	0
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>393</b>	<b>532</b>	<b>3 113</b>	<b>2 595</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>90</b>	<b>346</b>	<b>915</b>	<b>829</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>

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, 2005**

	Possédés et loués				Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	x	x	x	x	x
Île-du-Prince-Édouard	5	26	35	0	66
Nouvelle-Écosse	67	273	334	13	687
Nouveau-Brunswick	14	476	883	27	1 400
Québec	1 199	2 607	3 236	344	7 387
Ontario	966	4 415	3 438	773	9 592
Manitoba	47	268	422	22	760
Saskatchewan	51	478	523	17	1 069
Alberta	826	2 012	2 367	392	5 598
Colombie-Britannique	510	1 778	1 798	478	4 564
Yukon	x	x	x	x	x
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x
Nunavut	0	0	0	0	0
<b>Canada</b>					
Possédés et loués	3 697	12 470	13 180	2 069	31 416
Exploités par les chauffeurs contractants	498	4 065	2 024	25	6 611

**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, 2005**

	Total	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	12 797	x	x
Île-du-Prince-Édouard	3 280	91	3 189
Nouvelle-Écosse	35 285	3 026	32 259
Nouveau-Brunswick	60 279	780	59 499
Québec	323 783	47 749	276 034
Ontario	460 759	59 791	400 968
Manitoba	39 628	2 465	37 163
Saskatchewan	57 327	2 561	54 766
Alberta	241 687	38 583	203 104
Colombie-Britannique	272 213	33 422	238 791
Yukon	1 332	x	x
Territoires du Nord-Ouest	200	x	x
Nunavut	0	0	0
<b>Canada</b>	<b>1 508 570</b>	<b>189 085</b>	<b>1 319 485</b>

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

**Tableau 10**  
**Statistiques sommaires, chauffeurs contractants, 2001 à 2005**

	2005	2004	2003	2002	2001
Nombre estimatif de chauffeurs contractants (n <sup>o</sup> )	37 591	35 609	36 281	35 085	35 931
	milliers de dollars				
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>7 769 747</b>	<b>7 443 278</b>	<b>7 397 099</b>	<b>7 023 352</b>	<b>6 598 667</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>7 122 068</b>	<b>6 771 732</b>	<b>6 761 844</b>	<b>6 566 395</b>	<b>5 935 630</b>
Traitements et salaires	1 568 729	1 465 703	1 539 416	1 511 473	1 339 347
Avantages sociaux	35 379	27 790	25 105	32 455	22 420
Frais de carburant	1 750 750	1 719 729	1 460 718	1 595 854	1 539 092
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	848 650	721 180	845 089	744 175	571 852
Frais d'entretien	768 567	774 732	740 397	618 103	601 029
Amortissement	737 157	676 058	716 735	789 964	769 132
Frais d'assurance	291 962	296 424	252 684	248 801	217 338
Location	236 837	240 164	223 703	246 777	172 929
Autres dépenses	884 038	849 953	957 998	778 792	702 491
<b>Nombre d'employés à plein temps 1(n<sup>o</sup>)</b>	<b>60 765</b>	<b>58 604</b>	<b>62 518</b>	<b>62 400</b>	<b>60 799</b>
<b>Matériel productif en service (n<sup>o</sup>)</b>	<b>86 949</b>	<b>84 125</b>	<b>87 925</b>	<b>90 048</b>	<b>83 744</b>

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, 2005**

	Chauffeur contractant travaillant pour			Total
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux comptes	
	nombre			
Atlantique	x	x	x	2 290
Québec	6 018	1 799	254	8 071
Ontario	8 670	3 921	626	13 217
Prairies	6 701	1 642	832	9 175
Colombie-Britannique	3 419	731	642	4 792
Territoires	x	x	x	45
<b>Canada</b>	<b>26 497</b>	<b>8 574</b>	<b>2 519</b>	<b>37 590</b>

**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, 2005**

	Total	Petites entreprises	Entreprises moyennes et grandes
		(30 000 \$ à 999 999 \$)	(1 million \$ et plus)
Nombre estimatif de déclarants (n °)	37 591	37 092	499
	milliers de dollars		
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>7 769 747</b>	<b>6 911 682</b>	<b>858 065</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>7 122 068</b>	<b>6 307 037</b>	<b>815 032</b>
Traitements et salaires <sup>1</sup>	1 604 108	1 403 076	201 032
Frais de carburant	1 750 750	1 638 853	111 897
Achats reliés au transport <sup>2</sup>	848 650	596 983	251 666
Frais d'entretien	768 567	710 257	58 309
Amortissement	737 157	659 810	77 348
Autres dépenses <sup>3</sup>	1 412 837	1 298 056	114 779
<b>Nombre d'employés <sup>4</sup>(n °)</b>	<b>78 033</b>	<b>73 540</b>	<b>4 492</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>			
Camions	16 218	15 338	880
Tracteurs routiers	37 542	35 216	2 326

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 marchandises<sup>1</sup>, chauffeurs contractants, 2005**

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	17 079	5 167	1 299	6 317	1 649	2 647
	milliers de dollars					
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>3 443 230</b>	<b>785 397</b>	<b>423 564</b>	<b>1 213 649</b>	<b>500 356</b>	<b>520 264</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>3 190 794</b>	<b>739 171</b>	<b>388 244</b>	<b>1 140 982</b>	<b>468 616</b>	<b>453 781</b>
Traitements et salaires	802 492	197 670	112 371	269 435	125 397	97 619
Avantages sociaux	22 295	3 429	2 884	11 243	2 803	1 936
Frais de carburant	681 870	168 418	53 615	249 639	104 690	105 508
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	387 205	90 027	64 961	136 550	43 352	52 315
Frais d'entretien	335 030	61 081	44 723	115 435	67 787	46 004
Amortissement	369 830	78 620	48 161	130 946	52 172	59 931
Frais d'assurance	133 696	27 639	13 394	47 384	20 215	25 064
Location	117 108	28 138	9 675	55 100	11 662	12 533
Autres dépenses	341 263	84 146	38 459	125 249	40 537	52 872
<b>Nombre d'employés à plein temps<sup>2</sup>(n °)</b>	<b>29 898</b>	<b>7 988</b>	<b>2 777</b>	<b>12 314</b>	<b>2 938</b>	<b>3 881</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>41 690</b>	<b>9 256</b>	<b>4 049</b>	<b>15 395</b>	<b>5 497</b>	<b>7 493</b>
Camions (n °)	14 062	3 665	1 027	7 522	224	1 624
Distance parcourue ('000 km)	710 300	197 777	56 587	399 096	8 976	47 864
Distance moyenne ('000 km)	51	54	55	53	40	29
Tracteurs routiers (n °)	13 362	3 461	1 288	3 922	2 373	2 318
Distance parcourue ('000 km)	1 130 111	306 202	123 264	290 969	218 439	191 237
Distance moyenne ('000 km)	85	88	96	74	92	83
Semi-remorques (n °)	11 061	2 037	1560	2698	2 325	2 441
Autres (n °)	3 205	93	175	1254	575	1 108
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>1 840 411</b>	<b>503 979</b>	<b>179 851</b>	<b>690 065</b>	<b>227 415</b>	<b>239 101</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>945 947</b>	<b>220 268</b>	<b>86 375</b>	<b>387 926</b>	<b>124 786</b>	<b>126 592</b>

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 distances<sup>1</sup>, chauffeurs contractants, 2005**

Transporteurs sur de longues distances	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	19 700	8 879	1 159	2 847	1 814	5 001
milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>4 157 086</b>	<b>1 611 604</b>	<b>328 619</b>	<b>572 187</b>	<b>542 839</b>	<b>1 101 837</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>3 775 721</b>	<b>1 482 110</b>	<b>298 252</b>	<b>508 870</b>	<b>502 908</b>	<b>983 581</b>
Traitements et salaires	718 596	290 322	82 982	98 019	95 059	152 214
Avantages sociaux	12 324	5 373	1 695	1 601	1 174	2 481
Frais de carburant	1 040 196	362 594	65 109	135 501	166 780	310 212
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	442 317	252 234	20 656	52 149	42 714	74 564
Frais d'entretien	424 667	150 082	38 714	59 461	72 029	104 381
Amortissement	356 402	128 071	32 838	50 415	51 246	93 832
Frais d'assurance	150 886	58 416	13 254	19 086	22 447	37 683
Location	111 844	50 554	12 370	18 258	8 548	22 114
Autres dépenses	518 485	184 465	30 632	74 379	42 910	186 099
<b>Nombre d'employés à plein temps <sup>2</sup>(n °)</b>	<b>29 211</b>	<b>13 029</b>	<b>2 164</b>	<b>3 879</b>	<b>3 006</b>	<b>7 133</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>43 729</b>	<b>18 702</b>	<b>2 351</b>	<b>5 534</b>	<b>5 127</b>	<b>12 015</b>
Camions (n °)	1 584	958	132	323	57	114
Distance parcourue ('000 km)	98 938	64 920	8 091	14 634	4 633	6 660
Distance moyenne ('000 km)	62	68	61	45	81	58
Tracteurs routiers (n °)	23 647	10 474	1 550	2 763	2 569	6 291
Distance parcourue ('000 km)	3 718 815	1 700 217	229 667	398 091	374 344	1 016 496
Distance moyenne ('000 km)	157	162	148	144	146	162
Semi-remorques (n °)	15 727	7 063	631	1 417	2 258	4 358
Autres (n °)	2 771	207	37	1 031	244	1 252
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>3 817 755</b>	<b>1 765 137</b>	<b>237 759</b>	<b>412 726</b>	<b>378 977</b>	<b>1 023 156</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>1 840 525</b>	<b>884 222</b>	<b>110 204</b>	<b>219 349</b>	<b>161 327</b>	<b>465 423</b>

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, 2005**

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	37 591	14 045	812	2 458	9 164	3 463	7 649
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>7 769 746</b>	<b>2 397 001</b>	<b>169 429</b>	<b>752 183</b>	<b>1 785 837</b>	<b>1 043 195</b>	<b>1 622 101</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>7 122 068</b>	<b>2 221 280</b>	<b>155 556</b>	<b>686 496</b>	<b>1 649 851</b>	<b>971 523</b>	<b>1 437 362</b>
Traitements et salaires	1 568 730	487 993	47 640	195 353	367 454	220 457	249 833
Avantages sociaux	35 379	8 802	759	4 579	12 845	3 977	4 417
Frais de carburant	1 750 752	531 012	28 683	118 725	385 141	271 471	415 720
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	848 650	342 261	19 128	85 617	188 699	86 066	126 879
Frais d'entretien	768 568	211 164	8 868	83 437	174 897	139 816	150 386
Amortissement	737 157	206 691	10 924	81 000	181 361	103 418	153 763
Frais d'assurance	291 961	86 055	7 379	26 649	66 470	42 661	62 747
Location	236 837	78 692	7 885	22 045	73 358	20 210	34 647
Autres dépenses	884 038	268 611	24 290	69 091	199 628	83 447	238 971
<b>Nombre d'employés à plein temps 1(n °)</b>	<b>60 764</b>	<b>21 017</b>	<b>1 656</b>	<b>4 941</b>	<b>16 193</b>	<b>5 943</b>	<b>11 014</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>86 949</b>	<b>27 959</b>	<b>1 530</b>	<b>6 400</b>	<b>20 929</b>	<b>10 624</b>	<b>19 507</b>
Camions (n °)	16 218	4 623	574	1 159	7 844	280	1 738
Distance parcourue ('000 km)	832 715	262 698	23 476	64 678	413 731	13 609	54 523
Distance moyenne ('000 km)	51	57	41	56	53	49	31
Tracteurs routiers (n °)	37 541	13 935	532	2 838	6 685	4 942	8 609
Distance parcourue ('000 km)	4 903 906	2 006 418	54 980	352 931	689 060	592 784	1 207 733
Distance moyenne ('000 km)	131	144	103	124	103	120	140
Semi-remorques (n °)	27 140	9 100	351	2191	4 115	4 583	6 800
Autres (n °)	6 048	300	73	212	2 284	819	2 360
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>5 736 622</b>	<b>2 269 116</b>	<b>78 456</b>	<b>417 610</b>	<b>1 102 791</b>	<b>606 392</b>	<b>1 262 257</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>2 820 187</b>	<b>1 104 489</b>	<b>33 716</b>	<b>196 579</b>	<b>607 275</b>	<b>286 113</b>	<b>592 015</b>

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, 2005**

	Transporteurs intraprovinciaux		Transporteurs extraprovinciaux				
	Total	Intraprovincial	Interprovincial	International			En provenance du Canada
				Sous total	À destination du Canada		
Nombre estimatif de déclarants (n°)	20 544	17 048	...	...	...	...	...
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>3 952 839</b>	<b>3 817 017</b>	<b>1 233 580</b>	<b>833 103</b>	<b>1 750 334</b>	<b>808 915</b>	<b>941 419</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>3 603 982</b>	<b>3 518 199</b>	<b>1 144 992</b>	<b>774 792</b>	<b>1 598 415</b>	<b>752 439</b>	<b>845 976</b>
Frais de transport	2 631 268	2 510 959	839 150	567 150	1 104 659	524 300	580 359
Dépenses d'entretien et frais de garage	402 529	366 038	120 908	81 971	163 159	78 463	84 696
Frais d'administration et frais généraux	570 186	641 200	184 934	125 670	330 596	149 675	180 921
<b>Nombre d'employés à plein temps (n°)</b>	<b>32 845</b>	<b>27 920</b>	...	...	...	...	...
<b>Traitements et salaires (\$'000)</b>	<b>860 227</b>	<b>708 502</b>	...	...	...	...	...
	nombre						
<b>Matériel productif en service</b>	<b>45 372</b>	<b>41 577</b>	...	...	...	...	...
Camions	12 645	3 573	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	16 159	21 383	...	...	...	...	...
Semi-remorques	12 981	14 160	...	...	...	...	...
Autres	3 587	2 461	...	...	...	...	...

**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, 2005**

	Canada	Terre-Neuve- et-Labrador	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n <sup>o</sup> )	37 591	336	162	772	1 020	8 071	13 218
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>7 769 747</b>	<b>76 103</b>	<b>32 388</b>	<b>144 442</b>	<b>220 509</b>	<b>1 926 177</b>	<b>2 289 964</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>7 122 068</b>	<b>74 200</b>	<b>31 522</b>	<b>136 705</b>	<b>200 047</b>	<b>1 792 919</b>	<b>2 127 699</b>
Traitements et salaires	1 568 729	18 374	5 999	27 934	39 125	404 954	414 162
Avantages sociaux	35 379	282	33	314	591	7 278	9 268
Frais de carburant	1 750 750	22 015	10 634	44 568	70 421	344 423	581 138
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	848 650	8 587	2 722	17 747	6 913	250 882	271 455
Frais d'entretien	768 567	5 677	3 334	10 299	26 474	252 556	182 019
Amortissement	737 157	7 800	2 187	16 307	21 964	179 063	227 804
Frais d'assurance	291 962	3 449	1 328	4 856	9 044	69 670	67 531
Location	236 837	1 473	369	1 625	3 793	76 780	54 073
Autres dépenses	884 038	6 543	4 917	13 055	21 722	207 312	320 249
<b>Employés à plein temps (n<sup>o</sup>)</b>	<b>60 765</b>	<b>622</b>	<b>267</b>	<b>1 070</b>	<b>1 665</b>	<b>13 810</b>	<b>19 685</b>
	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	Colombie- Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n <sup>o</sup> )	1 536	1 495	6 144	4 792	31	14	0
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>306 817</b>	<b>365 073</b>	<b>1 447 115</b>	<b>953 021</b>	<b>6 451</b>	<b>1 685</b>	<b>0</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>274 130</b>	<b>331 801</b>	<b>1 284 336</b>	<b>861 462</b>	<b>6 062</b>	<b>1 186</b>	<b>0</b>
Traitements et salaires	51 188	76 206	301 755	227 465	x	x	0
Avantages sociaux	382	2 034	8 544	6 621	x	x	0
Frais de carburant	100 259	104 644	284 567	186 138	x	x	0
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	x	x	0
Achat de service de transport	28 394	27 416	153 804	80 560	x	x	0
Frais d'entretien	20 615	36 622	138 197	91 345	x	x	0
Amortissement	24 789	32 791	135 163	88 635	x	x	0
Frais d'assurance	7 843	16 122	70 133	41 679	x	x	0
Location	7 700	8 265	58 655	23 878	x	x	0
Autres dépenses	32 959	27 701	133 520	115 140	x	x	0
<b>Employés à plein temps (n<sup>o</sup>)</b>	<b>2 540</b>	<b>2 481</b>	<b>10 320</b>	<b>8 235</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>0</b>

**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, 2005**

	Canada	Terre-Neuve- et-Labrador	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	37 591	336	162	772	1 020	8 071	13 218
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	52 680	x	x	1 002	1 338	11 971	17 226
Temps partiel	9 313	x	x	110	446	2 072	2 209
Autres employés							
Plein temps	8 085	x	x	67	327	1 839	2 459
Temps partiel	7 955	x	x	181	432	1 403	3 028
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>60 765</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>1 070</b>	<b>1 665</b>	<b>13 810</b>	<b>19 685</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>17 268</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>290</b>	<b>878</b>	<b>3 475</b>	<b>5 238</b>
	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	Colombie- Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	1 536	1 495	6 144	4 792	31	14	0
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	2 231	2 063	9 005	7 008	x	x	0
Temps partiel	486	557	2 097	1 117	x	x	0
Autres employés							
Plein temps	309	418	1 316	1 227	x	x	0
Temps partiel	514	317	1 200	751	x	x	0
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>2 540</b>	<b>2 481</b>	<b>10 320</b>	<b>8 235</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>1 000</b>	<b>875</b>	<b>3 296</b>	<b>1 868</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>

**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 domicile<sup>1</sup>, chauffeurs contractants, 2005**

	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	Total
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	178	426	306	35	946
Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	514
Nouvelle-Écosse	x	x	x	x	1 506
Nouveau-Brunswick	184	1 349	1 047	78	2 658
Québec	3 873	8 586	7 158	1 362	20 978
Ontario	5 975	12 172	6 874	1 770	26 792
Manitoba	386	2 427	1 105	48	3 967
Saskatchewan	269	1 953	1 879	196	4 298
Alberta	2 599	6 139	5 391	563	14 693
Colombie-Britannique	2 416	3 439	2 691	1 938	10 486
Yukon	x	x	x	x	87
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	25
Nunavut	0	0	0	0	0
<b>Canada</b>	<b>16 218</b>	<b>37 542</b>	<b>27 141</b>	<b>6 048</b>	<b>86 949</b>

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, 2005**

	Distance totale	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	52 376	6 577	45 799
Île-du-Prince-Édouard	31 347	x	x
Nouvelle-Écosse	123 132	x	x
Nouveau-Brunswick	212 174	8 472	203 702
Québec	1 325 486	179 232	1 146 255
Ontario	2 047 034	356 111	1 690 923
Manitoba	289 285	21 955	267 331
Saskatchewan	221 390	7 570	213 820
Alberta	855 964	90 052	765 912
Colombie-Britannique	569 824	148 242	421 582
Yukon	7 144	x	x
Territoires du Nord-Ouest	1 466	x	x
Nunavut	0	0	0
<b>Canada</b>	<b>5 736 622</b>	<b>832 715</b>	<b>4 903 907</b>

**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 2005, 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 2005 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, 2005**

	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	397	292	172
Île-du-Prince-Édouard	179	106	56
Nouvelle-Écosse	906	476	185
Nouveau-Brunswick	1 155	758	244
Québec	9 855	6 688	524
Ontario	16 232	6 586	659
Manitoba	1 686	733	237
Saskatchewan	1 829	1 031	269
Alberta	7 132	4 694	668
Colombie-Britannique	6 038	2 719	416
Yukon	41	29	22
Territoires du Nord-Ouest	16	19	10
Nunavut	0	0	1
<b>Canada</b>	<b>45 466</b>	<b>24 131</b>	<b>3 462</b>

#### 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 1er avril 2005 et le 31 mars 2006 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, 2005**

	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					
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	45,2	...	...	72,3	...	...
Emploi total	...	50,9	11,6	...	22,0	6,2
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	66,6	12,7	...	54,8	8,4
Revenu total	...	0,0	12,0	...	0,0	4,6
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>	100,0	...	...	67,3	...	...
Emploi total	...	0,0	18,9	...	17,7	17,4
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	37,7	27,1	...	56,9	11,3
Revenu total	...	0,0	20,8	...	0,0	8,7
<b>Nouvelle-Écosse</b>	56,1	...	...	85,9	...	...
Emploi total	...	35,1	14,1	...	12,0	5,0
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	74,7	13,4	...	56,0	10,5
Revenu total	...	0,1	11,1	...	0,0	6,0
<b>Nouveau-Brunswick</b>	80,9	...	...	73,1	...	...
Emploi total	...	7,3	47,7	...	21,5	17,2
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	21,8	90,8	...	53,4	14,9
Revenu total	...	0,0	26,1	...	0,0	11,2
<b>Québec</b>	80,0	...	...	76,6	...	...
Emploi total	...	11,2	13,8	...	22,7	5,1
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	42,6	11,0	...	49,1	5,3
Revenu total	...	0,0	8,1	...	0,0	3,8
<b>Ontario</b>	77,0	...	...	64,4	...	...
Emploi total	...	42,3	21,0	...	43,5	12,3
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	63,6	27,0	...	61,3	13,1
Revenu total	...	0,0	16,7	...	0,5	10,2
<b>Manitoba</b>	85,1	...	...	70,6	...	...
Emploi total	...	11,2	11,9	...	22,2	9,3
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	45,9	16,2	...	52,9	8,5
Revenu total	...	0,0	11,1	...	1,0	5,3
<b>Saskatchewan</b>	80,0	...	...	71,6	...	...
Emploi total	...	39,1	19,2	...	22,8	9,1
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	67,4	19,1	...	52,4	12,1
Revenu total	...	0,0	12,9	...	0,0	8,4
<b>Alberta</b>	71,1	...	...	71,7	...	...
Emploi total	...	44,5	16,7	...	16,4	11,1
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	64,5	14,0	...	46,7	9,8
Revenu total	...	0,0	11,5	...	0,1	5,8
<b>Colombie-Britannique</b>	65,0	...	...	81,0	...	...
Emploi total	...	40,5	14,5	...	8,8	12,4
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	63,6	22,9	...	71,9	26,3
Revenu total	...	0,0	19,1	...	1,6	9,3
<b>Yukon</b>	50,0	...	...	43,8	...	...
Emploi total	...	53,4	12,0	...	29,7	27,1
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	89,9	20,0	...	35,2	13,1
Revenu total	...	0,0	6,1	...	0,0	12,0
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>	50,0	...	...	100,0	...	...
Emploi total	...	28,1	15,9	...	0,0	0,0
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	57,1	32,0	...	60,5	26,8
Revenu total	...	0,0	6,6	...	0,0	4,2
<b>Nunavut</b>	...	...	...	...	...	...
Emploi total	...	...	...	...	...	...
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	...	...	...	...	...
Revenu total	...	...	...	...	...	...
<b>Canada</b>	73,3	...	...	72,6	...	...
Emploi total	...	32,0	8,4	...	26,0	4,6
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	57,5	10,3	...	55,8	5,5
Revenu total	...	0,0	6,9	...	0,4	3,3

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 : Juillet 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 <sup>s</sup>	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](http://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](http://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.