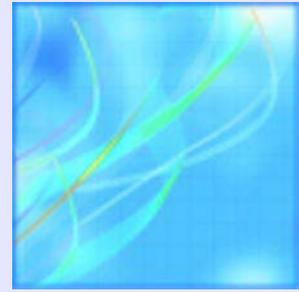


## Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

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



2007

### Faits saillants

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

- En 2007, on retrouvait 7 324 transporteurs dont les revenus étaient inférieurs 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 revenus d'exploitation, soit environ 283 000 \$ par transporteur. Dans l'ensemble, les petits transporteurs représentaient 6 % des revenus totaux du secteur.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 1,9 milliard de dollars, soit 265 000 \$ par transporteur. Les principales charges d'exploitation ont été les traitements, salaires et avantages sociaux et les frais de carburant avec chacun 24 % des dépenses totales, suivis des autres dépenses (18 %).
- Lorsque comparés à l'année précédente, les revenus et les dépenses d'exploitation ont tous deux connu une hausse de 4 %.
- Les mouvements intraprovinciaux étaient responsables de 66 % des revenus d'exploitation (1,4 milliard de dollars). Ils étaient suivis des mouvements internationaux qui représentaient 23 % des revenus (472 millions de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 11 % des revenus (225 millions de dollars).
- Un peu plus de la moitié des transporteurs (51 %) se spécialisaient dans le transport de marchandises sur de longues distances. De même, ce type de transport a généré 53 % des revenus d'exploitation.
- Le Québec comptait le plus grand nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui avec 32 % des entreprises canadiennes. L'Ontario suivait avec 25 % des entreprises, puis l'Alberta avec 19 %.



- En moyenne, on retrouvait trois employés par transporteur, dont 78 % étaient à temps plein. De même, chaque transporteur opérait en moyenne un camion, deux tracteurs routiers et deux semi-remorques.

#### **Les chauffeurs contractants :**

- En 2007, 52 582 entreprises de camionnage s'étaient identifiées comme chauffeur contractant. De ce nombre, 98 % des transporteurs avaient des revenus inférieurs à 1 million de dollars.
- Les chauffeurs contractants ont généré 10,6 milliards de dollars en revenus d'exploitation, soit environ 201 900 \$ par transporteur.
- Lorsque comparés à l'année précédente, les revenus d'exploitation ont connu une hausse de 12 %, alors que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 14 %.
- Leurs dépenses d'exploitation ont totalisé 9,5 milliards de dollars, soit 180 000 \$ par transporteur. Les principales charges d'exploitation ont été les frais en carburant (29 %), suivis des autres dépenses d'exploitation (20 %) et des traitements, salaires et les avantages sociaux (19 %).
- Plus de trois chauffeurs contractants sur quatre offraient uniquement ses services aux transporteurs routiers de marchandise pour compte d'autrui, alors que 15 % d'entre eux travaillaient exclusivement pour des transporteurs pour compte propre.
- Les mouvements intraprovinciaux ont représenté 65 % des revenus d'exploitation du transport des marchandises (6,9 milliards de dollars). Ils ont été suivis des mouvements internationaux qui représentaient 23 % des revenus (2,5 milliards de dollars), puis des mouvements interprovinciaux qui étaient la source de 12 % des revenus totaux (1,3 milliard de dollars).
- Une majorité de chauffeurs contractants (58 %) se spécialisaient dans le transport de marchandises sur de longues distances. De même, ce type de transport a généré 63 % des revenus d'exploitation.
- L'Ontario comptait le plus grand nombre de chauffeurs contractants avec 41 % des transporteurs canadiens. Suivait ensuite le Québec avec 16 %, puis l'Alberta avec 15 % 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, 2006**

#### **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 revenus annuels 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 revenus 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 revenus supérieurs à 30 000 de dollars en 2007. Il est donc vraisemblable de retrouver parmi les estimations la présence de chauffeurs contractants ayant généré au cours de l'année 2007 des revenus de 1 million de dollars et plus.

Les estimations financières (postes de revenus et 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, 2007

	Petits transporteurs 30 000 \$ <sup>4</sup> à 999 999 \$	Transporteurs de taille moyenne et grande 1 million \$ <sup>5</sup> à 24,9 millions \$	Principaux transporteurs 25 millions \$ et plus	Total
Nombre estimatif de déclarants (n °)	7 324	4 277	97	11 698
	millions de dollars			
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>2 073</b>	<b>21 551</b>	<b>8 478</b>	<b>32 102</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>1 941</b>	<b>20 344</b>	<b>8 079</b>	<b>30 364</b>
Traitements et salaires <sup>1</sup>	463	5 765	1 932	8 160
Frais de carburant	459	2 760	706	3 925
Dépenses aux chauffeurs contractants	57	3 519	2 172	5 748
Achats reliés au transport <sup>2</sup>	255	2 194	1 429	3 878
Frais d'entretien	192	1 601	424	2 217
Amortissement	174	1 175	392	1 741
Autres dépenses <sup>3</sup>	341	3 331	1 024	4 696
<b>Ratio d'exploitation (%)</b>	...	<b>0,94</b>	<b>0,95</b>	...
<b>Nombre d'employés (n °)</b>	<b>25 079</b>	<b>121 387</b>	<b>38 544</b>	<b>185 010</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>				
Camions	5 108	14 733	1 703	21 544
Tracteurs routiers	11 214	61 440	17 044	89 698

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, 2007**

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	7 323	2 641	224	393	1 647	833	1 585
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>2 073 016</b>	<b>880 814</b>	<b>44 764</b>	<b>135 563</b>	<b>316 350</b>	<b>260 599</b>	<b>434 926</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>1 941 489</b>	<b>816 884</b>	<b>39 113</b>	<b>130 273</b>	<b>299 843</b>	<b>246 634</b>	<b>408 742</b>
Traitements et salaires	456 404	176 494	14 787	28 697	66 316	63 318	106 792
Avantages sociaux	6 737	3 021	178	315	973	969	1 281
Frais de carburant	458 902	200 013	11 837	22 481	52 050	58 450	114 071
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	56 929	28 848	111	15 761	4 053	752	7 404
Achat de service de transport	255 239	148 204	1 143	14 947	30 130	21 663	39 152
Frais d'entretien	192 334	68 633	1 247	11 839	47 544	29 541	33 530
Amortissement	173 904	54 893	774	14 043	43 717	20 940	39 537
Frais d'assurance	70 671	30 628	1 086	3 067	9 381	8 498	18 011
Location	63 856	36 565	1 222	5 126	9 063	5 300	6 580
Autres dépenses	206 516	69 586	6 729	13 997	36 616	37 203	42 385
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>19 481</b>	<b>8 399</b>	<b>719</b>	<b>1 589</b>	<b>3 368</b>	<b>1 601</b>	<b>3 805</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>34 410</b>	<b>16 342</b>	<b>297</b>	<b>1 999</b>	<b>5 047</b>	<b>3 194</b>	<b>7 531</b>
Camions (n °)	5 108	1 693	147	661	2 213	90	304
Distance parcourue ('000 km)	270 476	102 690	7 809	29 222	107 759	7 608	15 388
Distance moyenne ('000 km)	53	61	53	44	49	85	51
Tracteurs routiers (n °)	11 215	5 241	83	646	874	1 242	3 129
Distance parcourue ('000 km)	1 373 355	612 150	10 410	107 255	100 809	172 229	370 502
Distance moyenne ('000 km)	122	117	125	166	115	139	118
Semi-remorques (n °)	15 996	8 865	62	482	1 054	1 665	3 868
Autres (n °)	2 093	544	5	210	907	197	230
<b>Distance Totale ('000 km)</b>		<b>714 840</b>	<b>18 219</b>	<b>136 477</b>	<b>208 567</b>	<b>179 837</b>	<b>385 890</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>749 209</b>	<b>307 676</b>	<b>7 131</b>	<b>37 664</b>	<b>121 065</b>	<b>101 845</b>	<b>173 828</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, 2007**

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	3 394	903	208	1 395	256	632
milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>934 198</b>	<b>258 986</b>	<b>106 456</b>	<b>283 323</b>	<b>106 381</b>	<b>179 052</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>871 636</b>	<b>231 492</b>	<b>102 264</b>	<b>268 726</b>	<b>98 946</b>	<b>170 208</b>
Traitements et salaires	218 736	66 360	20 710	58 669	23 637	49 360
Avantages sociaux	2 601	781	199	941	578	102
Frais de carburant	173 898	46 388	16 641	47 601	26 383	36 885
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	25 095	2 127	15 761	4 040	483	2 684
Achat de service de transport	104 113	34 061	14 790	26 816	10 630	17 816
Frais d'entretien	109 049	25 225	9 923	42 891	16 141	14 869
Amortissement	86 081	12 694	10 047	39 412	7 714	16 214
Frais d'assurance	28 192	8 195	1 878	7 601	3 696	6 822
Location	31 287	13 418	3 636	8 495	2 987	2 751
Autres dépenses	92 860	21 857	8 376	32 640	7 053	22 934
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>9 013</b>	<b>3 268</b>	<b>1 047</b>	<b>2 725</b>	<b>573</b>	<b>1 400</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>13 620</b>	<b>4 758</b>	<b>1 092</b>	<b>3 916</b>	<b>1 022</b>	<b>2 832</b>
Camions (n °)	3 673	742	661	2 008	49	213
Distance parcourue ('000 km)	192 844	51 660	29 222	98 179	4 587	9 196
Distance moyenne ('000 km)	53	70	44	49	94	43
Tracteurs routiers (n °)	3 511	1 321	190	524	421	1 055
Distance parcourue ('000 km)	377 082	135 416	28 960	68 825	44 423	99 458
Distance moyenne ('000 km)	107	103	152	131	106	94
Semi-remorques (n °)	5 348	2 460	117	784	502	1 485
Autres (n °)	1 086	234	125	598	50	79
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>569 925</b>	<b>187 076</b>	<b>58 181</b>	<b>167 004</b>	<b>49 010</b>	<b>108 654</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>308 834</b>	<b>93 204</b>	<b>22 924</b>	<b>94 348</b>	<b>37 322</b>	<b>61 036</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 de longues distances<sup>1</sup>, petits transporteurs pour compte d'autrui, 2007**

Transporteurs sur de longues distances	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	3 706	1 738	185	253	576	954
milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>1 094 054</b>	<b>621 828</b>	<b>29 107</b>	<b>33 028</b>	<b>154 218</b>	<b>255 873</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>1 030 772</b>	<b>585 988</b>	<b>28 315</b>	<b>30 931</b>	<b>147 124</b>	<b>238 414</b>
Traitements et salaires	222 879	110 134	7 986	7 647	39 680	57 432
Avantages sociaux	3 959	2 240	116	33	391	1 179
Frais de carburant	273 166	153 625	5 840	4 449	32 067	77 185
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	31 723	26 721	0	13	269	4 720
Achat de service de transport	149 981	114 143	157	3 314	11 032	21 335
Frais d'entretien	82 038	43 408	1 916	4 653	13 400	18 661
Amortissement	87 048	42 199	3 996	4 304	13 226	23 323
Frais d'assurance	41 391	22 433	1 189	1 779	4 802	11 188
Location	31 346	23 147	1 490	568	2 313	3 828
Autres dépenses	106 928	47 730	5 621	3 976	30 150	19 451
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>9 748</b>	<b>5 131</b>	<b>541</b>	<b>644</b>	<b>1 028</b>	<b>2 404</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>20 493</b>	<b>11 584</b>	<b>907</b>	<b>1 131</b>	<b>2 172</b>	<b>4 699</b>
Camions (n °)	1 287	951	0	204	41	91
Distance parcourue ('000 km)	69 824	51 030	0	9 580	3 022	6 192
Distance moyenne ('000 km)	54	54	0	47	74	68
Tracteurs Routiers (n °)	7 619	3 919	456	349	821	2 074
Distance parcourue ('000 km)	985 863	476 734	78 296	31 984	127 805	271 044
Distance moyenne ('000 km)	129	122	172	92	156	131
Semi-remorques (n °)	10 584	6 404	365	269	1 163	2 383
Autres (n °)	1 003	310	86	308	148	151
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>1 055 686</b>	<b>527 763</b>	<b>78 296</b>	<b>41 564</b>	<b>130 827</b>	<b>277 236</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>433 244</b>	<b>214 472</b>	<b>14 741</b>	<b>26 717</b>	<b>64 523</b>	<b>112 791</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, 2007**

	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> )	3 689	3 635	...	...	...	...	...
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>956 945</b>	<b>1 116 070</b>	<b>419 470</b>	<b>224 700</b>	<b>471 900</b>	<b>222 022</b>	<b>249 878</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>907 352</b>	<b>1 034 136</b>	<b>392 739</b>	<b>203 916</b>	<b>437 481</b>	<b>204 495</b>	<b>232 986</b>
Frais de transport	672 294	792 936	306 525	149 516	336 895	155 872	181 023
Dépenses d'entretien et frais de garage	103 773	88 562	31 058	23 063	34 441	16 283	18 158
Frais d'administration et frais généraux	131 285	152 639	55 157	31 337	66 145	32 341	33 804
<b>Nombre d'employés à plein temps (n<sup>o</sup>)</b>	<b>9 059</b>	<b>10 422</b>	...	...	...	...	...
<b>Traitements et salaires (\$'000)</b>	<b>245 571</b>	<b>210 832</b>	...	...	...	...	...
	nombre						
<b>Matériel productif en service</b>	<b>14 272</b>	<b>20 137</b>	...	...	...	...	...
Camions	3 236	1 871	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	4 130	7 083	...	...	...	...	...
Semi-remorques	5 430	10 566	...	...	...	...	...
Autres	1 476	617	...	...	...	...	...

**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, 2007**

	Canada	Terre-Neuve- et-Labrador	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n °)	7 324	53	28	151	244	2 348	1 854
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>2 073 015</b>	<b>16 652</b>	<b>12 010</b>	<b>41 425</b>	<b>43 124</b>	<b>598 448</b>	<b>593 898</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>1 941 489</b>	<b>15 849</b>	<b>11 816</b>	<b>38 318</b>	<b>39 363</b>	<b>556 229</b>	<b>566 780</b>
Traitements et salaires	456 403	4 120	3131	8 313	6 568	124 041	127 272
Avantages sociaux	6 738	x	0	118	95	2 366	2 116
Frais de carburant	458 901	4 819	3802	9 461	12 082	129 587	130 938
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	56 928	0	0	1 167	300	15 526	20 404
Achat de service de transport	255 238	2 087	569	7 225	2 408	44 889	119 716
Frais d'entretien	192 334	1 415	916	3 478	4 727	75 565	38 970
Amortissement	173 904	899	1031	2 837	6 704	58 740	39 924
Frais d'assurance	70 671	538	568	1 101	1 843	14 041	22 476
Location	63 856	x	192	326	919	22 406	19 759
Autres dépenses	206 516	1 279	1607	4 290	3 718	69 067	45 203
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>19 481</b>	<b>264</b>	<b>110</b>	<b>385</b>	<b>644</b>	<b>5 271</b>	<b>5 561</b>
	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	Colombie- Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n °)	205	209	1 395	828	6	3	0
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>88 514</b>	<b>83 464</b>	<b>323 824</b>	<b>267 578</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>80 613</b>	<b>77 180</b>	<b>301 777</b>	<b>249 982</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>0</b>
Traitements et salaires	16 129	17 496	79 663	68 564	x	x	0
Avantages sociaux	338	383	498	794	x	x	0
Frais de carburant	26 668	21 054	65 183	54 507	x	x	0
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	3 871	1 285	6 766	7 558	x	x	0
Achat de service de transport	8 485	8 799	30 535	30 170	x	x	0
Frais d'entretien	4 138	9 440	26 014	27 334	x	x	0
Amortissement	5 460	5 003	32 041	20 824	x	x	0
Frais d'assurance	2 480	3 023	12 467	12 049	x	x	0
Location	2 614	3 156	8 365	5 304	x	x	0
Autres dépenses	10 429	7 540	40 245	22 878	x	x	0
<b>Nombre d'employés à plein temps (n °)</b>	<b>535</b>	<b>564</b>	<b>3 732</b>	<b>2 383</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, 2007

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	7 324	53	28	151	244	2 348	1 854
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	15 158	F	F	260	460	3 901	4 362
Temps partiel	2 775	F	F	112	146	740	785
Autres employés							
Plein temps	4 323	F	F	125	184	1 370	1 199
Temps partiel	2 823	F	F	52	56	741	719
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>19 481</b>	<b>264</b>	<b>110</b>	<b>385</b>	<b>644</b>	<b>5 271</b>	<b>5 561</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>5 598</b>	<b>62</b>	<b>22</b>	<b>165</b>	<b>201</b>	<b>1 481</b>	<b>1 504</b>
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	205	209	1 395	828	6	3	0
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	434	473	3 068	1 876	F	x	0
Temps partiel	138	140	312	321	x	x	0
Autres employés							
Plein temps	101	91	664	507	F	x	0
Temps partiel	97	98	567	467	x	x	0
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>535</b>	<b>564</b>	<b>3 732</b>	<b>2 383</b>	<b>F</b>	<b>x</b>	<b>0</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>234</b>	<b>237</b>	<b>878</b>	<b>788</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, 2007**

	Possédés et loués				Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	92	159	243	148	641
Île-du-Prince-Édouard	F	67	344	F	449
Nouvelle-Écosse	103	252	304	33	692
Nouveau-Brunswick	141	369	778	193	1 480
Québec	1 509	2 603	3 543	467	8 123
Ontario	1 254	3 601	5 261	571	10 687
Manitoba	F	481	532	F	1 133
Saskatchewan	F	369	463	F	967
Alberta	1 252	1 826	2 372	303	5 753
Colombie-Britannique	F	F	2 135	349	4 432
Yukon	x	F	F	x	F
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x
Nunavut	0	0	0	0	0
<b>Canada</b>					
Possédés et loués	5 108	11 214	15 995	2 093	34 410
Exploités par les chauffeurs contractants	435	2 754	1 496	60	4 745

**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, 2007**

	Total	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	19 920	5 458	14 462
Île-du-Prince-Édouard	8 878	x	x
Nouvelle-Écosse	30 312	6 117	24 195
Nouveau-Brunswick	46 903	9 541	37 362
Québec	513 085	85 383	427 702
Ontario	411 225	65 135	346 090
Manitoba	52 608	F	F
Saskatchewan	68 435	F	F
Alberta	309 620	52 498	257 122
Colombie-Britannique	180 705	F	F
Yukon	1 620	x	x
Territoires du Nord-Ouest	520	x	x
Nunavut	0	0	0
<b>Canada</b>	<b>1 643 830</b>	<b>270 476</b>	<b>1 373 354</b>

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

**Tableau 10**  
**Statistiques sommaires, chauffeurs contractants, 2003 à 2007**

	2007	2006	2005	2004	2003
Nombre estimatif de chauffeurs contractants (n <sup>o</sup> )	52 583	43 951	37 591	35 609	36 281
	milliers de dollars				
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>10 616 282</b>	<b>9 451 122</b>	<b>7 769 747</b>	<b>7 443 278</b>	<b>7 397 099</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>9 486 265</b>	<b>8 339 087</b>	<b>7 122 068</b>	<b>6 771 732</b>	<b>6 761 844</b>
Traitements et salaires	1 779 032	1 634 378	1 568 729	1 465 703	1 539 416
Avantages sociaux	31 697	25 874	35 379	27 790	25 105
Frais de carburant	2 718 311	2 462 384	1 750 750	1 719 729	1 460 718
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	1 232 489	948 448	848 650	721 180	845 089
Frais d'entretien	898 445	806 748	768 567	774 732	740 397
Amortissement	927 853	874 196	737 157	676 058	716 735
Frais d'assurance	371 844	311 365	291 962	296 424	252 684
Location	276 493	240 918	236 837	240 164	223 703
Autres dépenses	1 250 101	1 034 776	884 038	849 953	957 998
<b>Nombre d'employés à plein temps 1(n<sup>o</sup>)</b>	<b>80 507</b>	<b>67 723</b>	<b>60 765</b>	<b>58 604</b>	<b>62 518</b>
<b>Matériel productif en service (n<sup>o</sup>)</b>	<b>109 463</b>	<b>96 577</b>	<b>86 949</b>	<b>84 125</b>	<b>87 925</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, 2007**

	Chauffeur contractant travaillant pour			Total
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux comptes	
	nombre			
Atlantique	2 413	405	79	2 897
Québec	6 902	1 144	290	8 336
Ontario	17 605	2 945	1 084	21 634
Prairies	9 144	2 556	612	12 312
Colombie-Britannique	6 053	723	595	7 371
Territoires	23	5	4	32
<b>Canada</b>	<b>42 140</b>	<b>7 778</b>	<b>2 664</b>	<b>52 582</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, 2007**

	Total	Petites entreprises	Enterprises moyennes et grandes
		(30 000 \$ à 999 999 \$)	(1 million \$ et plus)
Nombre estimatif de déclarants (n °)	52 582	51 700	882
	milliers de dollars		
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>10 616 283</b>	<b>9 063 576</b>	<b>1 552 707</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>9 486 263</b>	<b>7 999 490</b>	<b>1 486 773</b>
Traitements et salaires <sup>1</sup>	1 810 729	1 456 909	353 820
Frais de carburant	2 718 312	2 481 019	237 293
Achats reliés au transport <sup>2</sup>	1 232 489	830 340	402 149
Frais d'entretien	898 444	787 031	111 414
Amortissement	927 853	797 287	130 566
Autres dépenses <sup>3</sup>	1 898 436	1 646 906	251 531
<b>Nombre d'employés <sup>4</sup>(n °)</b>	<b>80 509</b>	<b>74 439</b>	<b>6 069</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>			
Camions	17 256	16 787	469
Tracteurs routiers	52 111	48 870	3 241

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, 2007**

Transporteurs locaux	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	21 337	6 993	1 051	8 465	1 489	3 339
	milliers de dollars					
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>3 866 533</b>	<b>1 044 919</b>	<b>370 245</b>	<b>1 405 195</b>	<b>399 353</b>	<b>646 821</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>3 416 417</b>	<b>921 143</b>	<b>329 462</b>	<b>1 226 522</b>	<b>373 227</b>	<b>566 063</b>
Traitements et salaires	694 967	208 809	85 972	230 463	75 741	93 982
Avantages sociaux	9 871	3 035	1 035	3 335	1 077	1 389
Frais de carburant	869 976	233 886	67 532	309 084	115 412	144 062
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	449 347	119 004	35 889	157 504	31 091	105 859
Frais d'entretien	362 276	89 967	43 102	132 802	53 690	42 715
Amortissement	354 418	72 668	38 537	147 147	37 997	58 069
Frais d'assurance	135 505	37 585	12 753	46 242	16 226	22 699
Location	110 078	26 962	12 556	43 344	7 758	19 458
Autres dépenses	429 979	129 227	32 086	156 601	34 234	77 831
<b>Nombre d'employés à plein temps<sup>2</sup>(n °)</b>	<b>30 157</b>	<b>9 718</b>	<b>2 264</b>	<b>11 127</b>	<b>2 334</b>	<b>4 714</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>40 424</b>	<b>11 087</b>	<b>2 055</b>	<b>16 993</b>	<b>4 141</b>	<b>6 148</b>
Camions (n °)	11 823	2 142	588	7 056	681	1 356
Distance parcourue ('000 km)	627 736	125 147	40 488	333 225	51 718	77 158
Distance moyenne ('000 km)	53	58	69	47	76	57
Tracteurs routiers (n °)	15 485	6 291	966	3 801	1 682	2 745
Distance parcourue ('000 km)	1 433 356	476 672	137 509	303 071	189 512	326 592
Distance moyenne ('000 km)	93	76	142	80	113	119
Semi-remorques (n °)	10 629	2 112	458	4881	1 417	1 761
Autres (n °)	2 488	542	43	1254	362	287
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>2 061 089</b>	<b>601 818</b>	<b>177 997</b>	<b>636 295</b>	<b>241 230</b>	<b>403 749</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>1 189 978</b>	<b>346 793</b>	<b>72 721</b>	<b>420 631</b>	<b>149 056</b>	<b>200 777</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, 2007**

Transporteurs sur de longues distances	Total	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	30 614	15 259	1 982	2 636	1 813	8 924
milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>6 640 973</b>	<b>2 992 939</b>	<b>496 254</b>	<b>407 330</b>	<b>590 443</b>	<b>2 154 007</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>5 970 644</b>	<b>2 688 189</b>	<b>442 092</b>	<b>342 528</b>	<b>560 711</b>	<b>1 937 124</b>
Traitements et salaires	1 050 124	424 496	95 493	51 200	111 519	367 416
Avantages sociaux	21 102	8 861	1 005	2 764	2 858	5 614
Frais de carburant	1 829 562	824 720	116 885	141 675	158 814	587 468
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	769 784	357 735	54 125	21 544	71 609	264 771
Frais d'entretien	531 240	238 497	43 160	32 014	59 088	158 481
Amortissement	566 782	252 976	34 200	33 070	63 250	183 286
Frais d'assurance	233 608	101 515	23 833	12 745	22 006	73 509
Location	161 597	82 226	11 620	7 072	13 160	47 519
Autres dépenses	806 844	397 162	61 770	40 446	58 406	249 060
<b>Nombre d'employés à plein temps<sup>2</sup>(n °)</b>	<b>48 999</b>	<b>24 580</b>	<b>3 029</b>	<b>3 501</b>	<b>4 397</b>	<b>13 492</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>68 016</b>	<b>30 306</b>	<b>4 235</b>	<b>4 615</b>	<b>7 168</b>	<b>21 692</b>
Camions (n °)	5 026	2 173	685	1 274	48	846
Distance parcourue ('000 km)	349 659	184 878	49 489	59 705	2 294	53 293
Distance moyenne ('000 km)	70	85	72	47	48	63
Tracteurs routiers (n °)	36 222	18 107	2 298	1 872	2 934	11 011
Distance parcourue ('000 km)	5 456 431	2 627 883	397 861	288 913	425 915	1 715 859
Distance moyenne ('000 km)	151	145	173	154	145	156
Semi-remorques (n °)	23 139	8 113	1138	1288	3 950	8 650
Autres (n °)	3 629	1 913	114	180	236	1 186
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>5 806 091</b>	<b>2 812 761</b>	<b>447 351</b>	<b>348 618</b>	<b>428 209</b>	<b>1 769 152</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>3 037 956</b>	<b>1 478 615</b>	<b>190 528</b>	<b>231 699</b>	<b>248 989</b>	<b>888 125</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, 2007**

	Total	Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre estimatif de déclarants (n °)	52 583	22 252	632	3 033	11 101	3 302	12 263
milliers de dollars							
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>10 616 282</b>	<b>4 037 857</b>	<b>108 775</b>	<b>866 500</b>	<b>1 812 526</b>	<b>989 796</b>	<b>2 800 828</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>9 486 265</b>	<b>3 609 332</b>	<b>99 202</b>	<b>771 554</b>	<b>1 569 051</b>	<b>933 938</b>	<b>2 503 188</b>
Traitements et salaires	1 779 032	633 305	33 940	181 465	281 663	187 260	461 399
Avantages sociaux	31 697	11 896	722	2 041	6 099	3 935	7 004
Frais de carburant	2 718 311	1 058 606	18 776	184 416	450 758	274 226	731 529
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	1 232 489	476 739	13 358	90 014	179 048	102 700	370 630
Frais d'entretien	898 445	328 465	4 928	86 262	164 816	112 779	201 195
Amortissement	927 853	325 644	6 652	72 738	180 217	101 247	241 355
Frais d'assurance	371 844	139 100	2 731	36 586	58 987	38 232	96 208
Location	276 493	109 188	4 819	24 175	50 416	20 918	66 977
Autres dépenses	1 250 101	526 389	13 277	93 856	197 047	92 641	326 891
<b>Nombre d'employés à plein temps 1(n °)</b>	<b>80 507</b>	<b>34 297</b>	<b>1 353</b>	<b>5 293</b>	<b>14 628</b>	<b>6 730</b>	<b>18 206</b>
<b>Matériel productif en service (n °)</b>	<b>109 463</b>	<b>41 393</b>	<b>1 022</b>	<b>6 291</b>	<b>21 607</b>	<b>11 309</b>	<b>27 841</b>
Camions (n °)	17 257	4 315	407	1 273	8 331	729	2 202
Distance parcourue ('000 km)	996 808	310 025	19 412	89 977	392 930	54 013	130 451
Distance moyenne ('000 km)	58	72	48	71	47	74	59
Tracteurs routiers (n °)	52 110	24 398	404	3 264	5 673	4 615	13 756
Distance parcourue ('000 km)	6 926 265	3 104 555	36 479	535 371	591 983	615 427	2 042 450
Distance moyenne ('000 km)	133	127	90	164	104	133	148
Semi-remorques (n °)	33 966	10 225	198	1596	6169	5 367	10 411
Autres (n °)	6 131	2 455	14	158	1434	598	1 472
<b>Distance Totale ('000 km)</b>	<b>7 923 072</b>	<b>3 414 579</b>	<b>55 891</b>	<b>625 348</b>	<b>984 913</b>	<b>669 440</b>	<b>2 172 901</b>
<b>Carburant consommé ('000 L)</b>	<b>4 259 541</b>	<b>1 825 408</b>	<b>31 607</b>	<b>263 249</b>	<b>652 330</b>	<b>398 045</b>	<b>1 088 902</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, 2007**

	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°)	28 031	24 551	...	...	...	...	...
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>4 989 651</b>	<b>5 626 632</b>	<b>1 894 771</b>	<b>1 267 114</b>	<b>2 464 747</b>	<b>1 211 320</b>	<b>1 253 427</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>4 400 482</b>	<b>5 085 781</b>	<b>1 748 415</b>	<b>1 129 389</b>	<b>2 207 977</b>	<b>1 102 486</b>	<b>1 105 491</b>
Frais de transport	3 170 761	3 763 418	1 305 671	816 381	1 641 366	833 706	807 660
Dépenses d'entretien et frais de garage	444 659	453 785	170 848	103 230	179 707	86 282	93 425
Frais d'administration et frais généraux	785 062	868 578	271 896	209 778	386 904	182 497	204 407
<b>Nombre d'employés à plein temps (n°)</b>	<b>40 001</b>	<b>40 507</b>	...	...	...	...	...
<b>Traitements et salaires (\$'000)</b>	<b>876 451</b>	<b>902 581</b>	...	...	...	...	...
	nombre						
<b>Matériel productif en service</b>	<b>53 000</b>	<b>56 463</b>	...	...	...	...	...
Camions	15 008	2 248	...	...	...	...	...
Tracteurs routiers	21 679	30 432	...	...	...	...	...
Semi-remorques	12 786	21 179	...	...	...	...	...
Autres	3 527	2 603	...	...	...	...	...

**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, 2007**

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Nombre estimatif de déclarants (n °)	52 582	365	152	843	1 537	8 336	21 633
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>10 616 283</b>	<b>90 871</b>	<b>31 225</b>	<b>178 030</b>	<b>337 280</b>	<b>2 040 688</b>	<b>3 505 741</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>9 486 263</b>	<b>83 319</b>	<b>29 116</b>	<b>157 429</b>	<b>301 442</b>	<b>1 888 012</b>	<b>3 172 523</b>
Traitements et salaires	1 779 032	18 299	5 773	25 307	49 070	411 808	520 585
Avantages sociaux	31 697	171	x	391	806	7 481	10 007
Frais de carburant	2 718 312	25 350	10 377	58 232	116 671	400 080	993 833
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	0	0
Achat de service de transport	1 232 489	9 081	2 767	12 385	18 467	284 342	511 438
Frais d'entretien	898 444	6 971	2 351	12 617	28 439	222 774	238 415
Amortissement	927 853	7 353	3 104	17 452	31 220	190 204	271 590
Frais d'assurance	371 843	3 120	1 092	4 959	12 641	64 174	117 481
Location	276 493	2 573	x	2 156	6 787	66 325	81 375
Autres dépenses	1 250 100	10 401	3 433	23 929	37 341	240 824	427 799
<b>Employés à plein temps (n °)</b>	<b>80 509</b>	<b>702</b>	<b>250</b>	<b>1 440</b>	<b>2 491</b>	<b>15 616</b>	<b>29 535</b>
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
Nombre estimatif de déclarants (n °)	2 329	2 078	7 904	7 371	16	14	2
	milliers de dollars						
<b>Recettes d'exploitation</b>	<b>470 330</b>	<b>504 195</b>	<b>1 982 632</b>	<b>1 468 459</b>	<b>3 712</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>400 179</b>	<b>438 940</b>	<b>1 747 512</b>	<b>1 261 456</b>	<b>3 453</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Traitements et salaires	65 875	81 569	365 885	233 587	586	x	x
Avantages sociaux	402	2 708	6 183	3 510	x	x	x
Frais de carburant	159 071	134 424	443 977	374 587	1103	x	x
Dépenses au titre des chauffeurs contractants	0	0	0	0	0	x	x
Achat de service de transport	23 960	41 394	176 152	151 863	176	x	x
Frais d'entretien	35 430	56 095	181 381	113 003	667	x	x
Amortissement	34 175	43 698	190 533	138 035	193	x	x
Frais d'assurance	13 557	14 926	84 679	54 888	178	x	x
Location	9 300	13 994	66 994	26 615	x	x	x
Autres dépenses	58 410	50 134	231 729	165 368	395	x	x
<b>Employés à plein temps (n °)</b>	<b>3 409</b>	<b>3 418</b>	<b>12 863</b>	<b>10 729</b>	<b>31</b>	<b>x</b>	<b>x</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, 2007**

	Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	52 582	365	152	843	1 537	8 336	21 633
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	68 469	560	F	1 219	2 067	12 424	26 103
Temps partiel	9 925	146	F	225	433	2 331	2 442
Autres employés							
Plein temps	12 040	142	F	221	424	3 193	3 432
Temps partiel	10 896	118	F	168	549	1 989	3 840
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>80 509</b>	<b>702</b>	<b>250</b>	<b>1 440</b>	<b>2 491</b>	<b>15 616</b>	<b>29 535</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>20 821</b>	<b>263</b>	<b>44</b>	<b>392</b>	<b>982</b>	<b>4 320</b>	<b>6 282</b>
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	nombre						
Nombre estimatif de déclarants	2 329	2 078	7 904	7 371	16	14	2
<b>Employés</b>							
Chauffeurs							
Plein temps	2 855	2 867	10 665	9 444	x	x	x
Temps partiel	750	370	1 819	1 378	x	x	x
Autres employés							
Plein temps	554	551	2 198	1 285	x	x	x
Temps partiel	492	548	1 651	1 520	x	x	x
<b>Total - chauffeurs et autres employés</b>							
<b>Plein temps</b>	<b>3 409</b>	<b>3 418</b>	<b>12 863</b>	<b>10 729</b>	<b>31</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
<b>Temps partiel</b>	<b>1 242</b>	<b>918</b>	<b>3 470</b>	<b>2 898</b>	<b>F</b>	<b>x</b>	<b>x</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, 2007**

	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Autres équipements	Total
	nombre				
Terre-Neuve-et-Labrador	91	477	318	84	970
Île-du-Prince-Édouard	F	F	F	F	473
Nouvelle-Écosse	333	897	561	101	1 891
Nouveau-Brunswick	218	1 879	1 273	205	3 576
Québec	3 795	8 367	8 481	1 205	21 848
Ontario	6 529	20 440	9 706	1 884	38 559
Manitoba	315	2 689	1 653	194	4 851
Saskatchewan	422	2 410	1 594	291	4 716
Alberta	3 029	7 275	5 734	1 198	17 237
Colombie-Britannique	2 457	7 461	4 398	943	15 259
Yukon	x	x	x	x	57
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	F
Nunavut	x	x	x	x	F
<b>Canada</b>	<b>17 256</b>	<b>52 111</b>	<b>33 966</b>	<b>6 131</b>	<b>109 463</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, 2007**

	Distance totale	Camions	Tracteurs routiers
	milliers de kilomètres		
Terre-Neuve-et-Labrador	62 884	3 340	59 543
Île-du-Prince-Édouard	25 266	F	F
Nouvelle-Écosse	135 569	11 474	124 095
Nouveau-Brunswick	276 736	7 603	269 133
Québec	1 284 498	202 797	1 081 701
Ontario	3 069 493	398 846	2 670 646
Manitoba	441 084	17 501	423 583
Saskatchewan	387 873	26 137	361 736
Alberta	1 114 565	180 687	933 879
Colombie-Britannique	1 121 572	145 864	975 708
Yukon	1 855	x	x
Territoires du Nord-Ouest	x	x	x
Nunavut	x	x	x
<b>Canada</b>	<b>7 923 071</b>	<b>996 807</b>	<b>6 926 265</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 revenus annuels d'exploitation se situent entre 30 000 \$ et 1 million de dollars ainsi que tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada dont les revenus annuel d'exploitation sont supérieurs ou égaux à 30 000 \$. Les messageries, les services locaux de livraison et les transporteurs pour compte propre sont exclus.

#### Population observée

En 2007, 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 revenus annuels d'exploitation se situant entre 30 000 \$ et 1 million \$, ou ayant des revenus annuels d'exploitation supérieurs ou égaux 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 2007 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, 2007**

	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	425	399	114
Île-du-Prince-Édouard	182	184	65
Nouvelle-Écosse	1 008	891	196
Nouveau-Brunswick	1 805	1 563	254
Québec	10 795	10 634	613
Ontario	23 790	20 450	769
Manitoba	2 565	2 219	319
Saskatchewan	2 316	2 196	330
Alberta	9 412	8 646	590
Colombie-Britannique	8 383	7 068	550
Yukon	22	25	18
Territoires du Nord-Ouest	17	22	13
Nunavut	2	3	2
<b>Canada</b>	<b>60 722</b>	<b>54 300</b>	<b>3 833</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 2007 et le 31 mars 2008 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 revenus, l'estimation obtenue des revenus totaux 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 revenus 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, 2007

	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>	43,3	...	...	29,8	...	...
Emploi total	...	58,9	18,7	...	71,1	8,5
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	53,2	16,6	...	71,8	7,0
Revenu total	...	0,0	6,8	...	0,0	4,5
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>	61,9	...	...	40,9	...	...
Emploi total	...	40,3	12,6	...	61,2	11,4
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	41,8	11,3	...	80,1	12,3
Revenu total	...	0,0	10,7	...	0,6	10,0
<b>Nouvelle-Écosse</b>	31,0	...	...	37,7	...	...
Emploi total	...	77,3	13,3	...	65,6	5,7
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	75,6	12,5	...	63,4	6,0
Revenu total	...	1,9	11,0	...	0,0	4,1
<b>Nouveau-Brunswick</b>	30,2	...	...	37,8	...	...
Emploi total	...	85,9	11,0	...	59,0	5,1
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	80,8	15,2	...	65,0	4,8
Revenu total	...	0,0	10,2	...	1,6	3,2
<b>Québec</b>	38,7	...	...	55,6	...	...
Emploi total	...	57,4	10,1	...	45,7	6,0
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	64,4	11,7	...	55,0	5,4
Revenu total	...	0,2	8,0	...	1,1	3,8
<b>Ontario</b>	39,7	...	...	31,7	...	...
Emploi total	...	59,0	11,3	...	69,1	3,8
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	74,6	10,8	...	70,0	4,9
Revenu total	...	0,8	7,6	...	0,1	2,8
<b>Manitoba</b>	33,3	...	...	28,3	...	...
Emploi total	...	57,3	12,9	...	72,6	6,2
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	43,2	14,3	...	73,6	5,1
Revenu total	...	0,0	9,6	...	0,8	3,0
<b>Saskatchewan</b>	33,8	...	...	34,0	...	...
Emploi total	...	64,7	18,5	...	63,2	4,8
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	84,7	13,8	...	67,1	6,3
Revenu total	...	0,0	8,8	...	1,1	3,2
<b>Alberta</b>	41,2	...	...	36,2	...	...
Emploi total	...	72,3	15,8	...	67,9	5,3
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	80,0	13,4	...	65,9	4,5
Revenu total	...	1,9	9,3	...	0,4	3,2
<b>Colombie-Britannique</b>	35,2	...	...	29,7	...	...
Emploi total	...	66,4	22,0	...	74,2	5,0
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	76,1	12,8	...	72,7	4,7
Revenu total	...	0,8	5,8	...	0,0	3,0
<b>Yukon</b>	60,0	...	...	30,8	...	...
Emploi total	...	24,4	24,6	...	65,6	4,6
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	68,2	18,0	...	73,6	2,8
Revenu total	...	0,0	23,6	...	0,0	5,2
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>	66,7	...	...	10,0	...	...
Emploi total	...	23,5	11,5	...	96,2	11,4
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	72,2	26,3	...	100,0	13,1
Revenu total	...	0,0	13,1	...	0,0	11,7
<b>Nunavut</b>	...	...	...	50,0	...	...
Emploi total	...	...	...	...	43,5	0,0
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	...	...	...	100,0	0,0
Revenu total	...	...	...	...	0,0	0,0
<b>Canada</b>	37,8	...	...	36,8	...	...
Emploi total	...	63,4	5,9	...	64,5	2,1
Carburant consommé <sup>1</sup>	...	71,7	5,2	...	67,3	2,3
Revenu total	...	0,8	3,4	...	0,5	1,3

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 revenus tirés 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 revenus annuels d'exploitation étaient supérieurs ou égaux à 30 000 \$ et inférieurs à 1 million \$. À compter de 1998, les chauffeurs contractants ayant des revenus annuels d'exploitation supérieurs ou égaux 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 revenus annuels 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 revenus annuels 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.