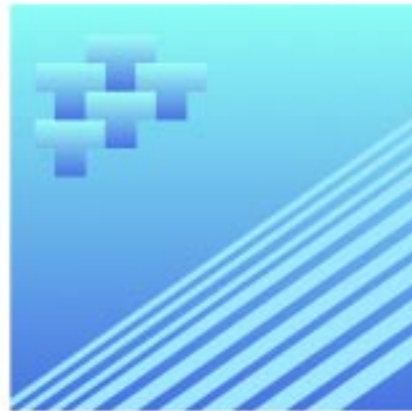




**Passenger
Bus and
Urban
Transit
Statistics**

1996



**Statistique
du transport
des voyageurs
par autobus et
du transport
urbain**

1996

Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Surface and Marine Transport Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

You can also visit our World Wide Web site:
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided **for all users who reside outside the local dialling area** of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Order-only line (Canada and United States)	1 800 267-6677

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no. 53-215-XPB, is published annually in a **paper version** for \$40.00 in Canada. Outside Canada the cost is US\$40.00.

Please send orders to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or by dialling **(613) 951-7277** or **1 800 700-1033**, by fax **(613) 951-1584** or **1 800 889-9734** or by Internet: order@statcan.ca. For change of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada publications may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

Standards of service to the public

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

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Section des transports de surface et maritime, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à **tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1 800 267-6677

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

Le produit n° 53-215-XPB au catalogue est publié annuellement sur **version papier** au coût de 40 \$ au Canada. À l'extérieur du Canada, le coût est de 40 \$.

Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou commandez par téléphone au **(613) 951-7277** ou au **1 800 700-1033**, par télécopieur au **(613) 951-1584** ou au **1 800 889-9734** ou par Internet : order@statcan.ca. Pour tout changement d'adresse, veuillez fournir votre ancienne et votre nouvelle adresse. Vous pouvez aussi vous procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

Normes de service à la clientèle

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



Statistics Canada
Transportation Division
Multimodal Transport Section

Passenger Bus and Urban Transit Statistics

1996

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports multimodaux

Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain

1996

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1998

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

February 1998

Catalogue no. 53-215-XPB

Frequency: Annual

ISSN 0383-5766

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1998

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Février 1998

N° 53-215-XPB au catalogue

Périodicité : annuelle

ISSN 0383-5766

Ottawa

Note of Appreciation

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

Note de reconnaissance

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

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- ^p preliminary figures.
- ^r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Acknowledgement

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **Tricia Trépanier**, Director, **Ruth Martin**, Chief, Multimodal Transport Section and **Louis Pierre**, Unit Head.

The following persons contributed directly to the preparation of this publication: Dorinda Lee, Angus MacLean, Réjean L'Heureux, and John Nicoletta.

Signes conventionnels

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

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- ^p nombres provisoires.
- ^r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des Transports sous la direction générale de **Tricia Trépanier**, Directrice, **Ruth Martin**, Chef de la section des transports multimodaux et **Louis Pierre**, Chef de sous-section.

Les personnes suivantes ont également contribué directement à la préparation de cette publication: Dorinda Lee, Angus MacLean, Réjean L'Heureux et John Nicoletta.

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



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



Table of Contents

	Page
Introduction and Overview	5
Part I - Scheduled Intercity Bus Industry	
Tables 1 to 6	12
Part II - Urban Transit Industry	
Tables 7 to 11	16
Part III - School Bus Industry	
Tables 12 to 16	28
Part IV - Charter and Other Passenger Bus Service Industry	
Tables 17 to 21	34
Methods and Data Quality	38
Glossary	43

Table des matières

	Page
Introduction et vue d'ensemble	5
Partie I - Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier	
Tableaux 1 à 6	12
Partie II - Industrie du transport urbain	
Tableaux 7 à 11	16
Partie III - Industrie du transport scolaire	
Tableaux 12 à 16	28
Partie IV - Industrie du transport par autobus nolisés et autres services de transport de voyageurs	
Tableaux 17 à 21	34
Méthodes et qualité des données	38
Glossaire	43

For Further Reading

Selected Publications
with Passenger Data

Lectures suggérées

Choisies parmi les publications
comportant des données sur les voyageurs

	Catalogue
Surface and Marine Transport – <i>Service Bulletin</i> – Eight issues a year. Bilingual.	Transports terrestre et maritime – <i>Bulletin de Service</i> – Huit numéros par année. Bilingue 50-002
Aviation – <i>Service Bulletin</i> – Bilingual. Eight issues a year.	Aviation – <i>Bulletin de service</i> – Bilingue. Huit numéros par année. 51-004
Air Carrier Traffic At Canadian Airports – <i>Annual</i> . Bilingual.	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-203
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report – <i>Annual</i> . Bilingual.	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/ United States Report – <i>Annual</i> . Bilingual.	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada/ État-Unis – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-205
Canadian Civil Aviation – <i>Annual</i> . Bilingual.	Aviation civile canadienne – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-206
Air Charter Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual.	Statistique des affrètement aériens – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-207
Rail In Canada – <i>Annual</i> . Bilingual.	Le transport ferroviaire au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue. 52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – <i>Annuel</i> . Bilingue. 53-215
Shipping In Canada – <i>Annual</i> . Bilingual.	Le transport maritime au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue. 54-205
International Travel – <i>Advance Information</i> – <i>Monthly</i> . Bilingual	Voyages internationaux, renseignements provisoires – <i>Mensuel</i> . Bilingue. (Touriscope) 66-001P
International Travel – <i>Quarterly</i> . Bilingual.	Voyages internationaux – <i>Trimestriel</i> . Bilingue. 66-001
International Travel – <i>Annual</i> . Bilingual.	Voyages internationaux – <i>Annuel</i> . Bilingue. 66-201
Travel Log – <i>Quarterly</i> . Bilingual.	Info-voyages – <i>Trimestriel</i> . Bilingue. 87-003

To order a publication you may telephone 1 613-951-7277 or use facsimile number 1 613 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Introduction and Overview

The passenger bus and urban transit industry is an integral part of transportation in Canada as thousands of people are dependent upon this industry for their daily commute to work, school or other activities and for their recreational travel. To reflect this importance, Statistics Canada has modified and improved its surveys of the bus industry beginning with the 1994 survey year. With the endorsement of the industry, government departments and other data users, improvements have been made to industry coverage, data elements collected and the frequency of reporting.

This publication contains survey information on the size and structure of the passenger bus and urban transit industry for the reference year 1996. It is organised into a number of sections beginning with an introduction to the survey program and a brief overview of the industry. Following this section are four parts containing the tabulations corresponding to each of the passenger bus and urban transit industry segments: I – Scheduled Intercity Bus Service; II – Urban Transit; III – School Bus Operations; and IV – Charter and Other Bus Services. The final section of the publication describes the survey methodology, data quality, and includes a glossary.

Industry Coverage

The Passenger Bus and Urban Transit industry is surveyed on a quarterly basis with an annual supplement. The survey program covers companies having annual gross revenues of \$200,000 or more and the program is comprised of seven survey instruments reflecting both type of industry and company size. Large companies, those with annual revenues exceeding \$2 million, are given a more detailed, quarterly questionnaire than those with annual revenues lower than \$2 million. Small school bus companies (annual revenues < \$2 million), only participate to an annual survey. Annual data for the urban transit industry come from an independent source. The tables contained in this annual publication are an integration of these survey instruments.

Figure 1 presents the 1996 survey population by industry segment and by company size. For urban transit, the Statistics Canada quarterly survey is quite separate from the annual survey conducted by the Canadian Urban Transit Association (CUTA). The results are used for Part II of this publication. Although differences in the survey population are quite obvious, they are inconsequential in terms of aggregate industry data. For the remaining industry segments, variations in the number of reporting companies over the reference year is, in most cases, due to a change in the nature of business (e.g. out of business

Introduction et vue d'ensemble

L'industrie du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain fait partie intégrante du transport au Canada, car des milliers de gens en dépendent pour leurs déplacements quotidiens entre leur domicile et leur lieu de travail ou leur école, leurs autres activités et leurs voyages d'agrément. Vu l'importance de ce secteur, Statistique Canada a modifié et amélioré ses enquêtes auprès des transporteurs par autobus à partir de l'année d'enquête 1994. Avec l'accord de l'industrie, des ministères et des autres utilisateurs de données, des améliorations ont été apportées au champ d'observation, aux données recueillies et à la fréquence de déclaration.

Cette publication présente des données d'enquête sur la taille et la structure de l'industrie du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain pour l'année de référence 1996. Elle comporte un certain nombre de sections en débutant par une introduction au programme d'enquête et par un bref aperçu de l'industrie. Viennent ensuite quatre parties contenant des totalisations pour chacun des segments de l'industrie du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain, soit : I – Transport interurbain de voyageurs par autobus à service régulier; II – Transport urbain; III – Transport scolaire; et IV – Transport par autobus nolisés et autres services d'autobus. La dernière section traite de la méthodologie d'enquête et de la qualité des données, et elle présente un glossaire.

Champ d'observation du secteur

L'enquête sur le transport des voyageurs par autobus et le transport urbain est effectuée sur une base trimestrielle et est accompagnée d'un supplément annuel. Le programme d'enquête couvre les entreprises ayant des recettes brutes annuelles de 200 000 \$ ou plus, et il compte sept instruments d'enquête qui reflètent tant le type d'activité que la taille de l'entreprise. Les grandes entreprises, soit celles dont les recettes annuelles dépassent deux millions de dollars, répondent à un questionnaire trimestriel plus détaillé que les entreprises ayant des recettes annuelles inférieures à deux millions de dollars. Les petites entreprises de transport scolaire (dont les recettes annuelles sont inférieures à deux millions de dollars) ne participent à l'enquête que sur une base annuelle. Les données annuelles sur le transport urbain proviennent d'une source indépendante. Les tableaux de la présente publication annuelle sont le résultat de l'intégration de ces instruments d'enquête.

La Figure 1 indique la population observée en 1996 selon le segment de l'industrie et la taille de l'entreprise. Pour le transport urbain, l'enquête trimestrielle de Statistique Canada diffère passablement de l'enquête annuelle effectuée par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU); les résultats sont utilisés dans la Partie II de cette publication. Bien que les différences relatives à la population observée soient assez manifestes, elles n'ont pas d'impact sur les données sectorielles d'ensemble. Pour les autres segments de l'industrie, les variations du nombre d'entreprises déclarantes pendant l'année de référence sont, dans la plupart des cas, attribuables

Figure 1
Survey Population, Reporting Carriers 1996

Industry Segment – Segment de l'industrie	Figure 1 Population observée, transporteurs déclarants en 1996 (Quarter – Trimestre)					
	SIC	First	Second	Third	Fourth	Annual
	CTI	Premier	Deuxième	Troisième	Quatrième	Annuel
Small Companies – Petites entreprises						
Scheduled Intercity – Transport interurbain régulier	4572	29	29	29	29	26
School Bus Operations – Transport scolaire	4573	...	...	...	...	593
Charter Bus Service – Transport par autobus nolisés	4574	66	66	64	65	59
Other Bus Service – Autres services par autobus	4575	8	8	8	8	8
Large Companies – Grandes entreprises						
Scheduled Intercity – Transport interurbain régulier	4572	13	13	14	14	14
School Bus Operations – Transport scolaire	4573	84	84	84	82	83
Charter Bus Service – Transport par autobus nolisés	4574	24	24	24	24	25
Other Bus Service – Autres services par autobus	4575	6	6	6	6	6
Urban Transit – Transport urbain	4571	96	95	95	95	77
Total Industry – Total pour l'industrie	457	...	...	...	...	891

or type of activity). It is important to note that new companies are only added to the survey on an annual basis. More detail regarding the survey instruments is contained in the Methods and Data Quality section.

Users are cautioned that prior to the 1994, the survey program was restricted to those companies earning \$500,000 or more. Beginning in 1994, the survey was expanded to include companies earning \$200,000 or more. As a consequence there were over 300 additional companies surveyed for the 1994 reference year; however, these additional companies represented only 2% of total industry revenues. It should be noted that these smaller companies tend to be more volatile in terms of nature of business and market entry and exit. This makes it somewhat difficult to determine the number of companies reporting without reference to a specific survey instrument and reference period.

Industry Overview

Figure 2 compares the revenue generated by the Passenger Bus and Urban Transit industry for the period 1990 to 1996. The Passenger Bus segments of the industry (scheduled intercity, school bus operations, charter and other passenger bus service) have been grouped and separated from the Urban Transit segment. Although it appears that the industry size as measured by revenue has reached a stable level, several considerations are important when comparing data over this period.

Firstly, the industry coverage has expanded with the survey redesign commencing in 1994. While the aggregate revenue presented in Figure 2 will not significantly change with the addition of a large number of small companies, this change is likely to affect more precise comparisons. For example, in 1996 the 285 school bus companies with annual revenues less than \$500,000 generated \$90 million.

au changement de vocation des entreprises (par ex., fermeture ou réorientation). Il est important de noter que les nouvelles entreprises ne sont ajoutées à l'enquête que sur une base annuelle. Des détails sur les instruments d'enquête sont présentés dans la section Méthodes et qualité des données.

Signalons aux utilisateurs de données qu'avant 1994, le programme d'enquête se limitait aux entreprises dont les recettes se chiffraient à 500 000 \$ ou plus. À compter de 1994, l'enquête a été étendue aux entreprises dont les recettes s'élèvent à 200 000 \$ ou plus. Par conséquent, plus de 300 entreprises additionnelles ont participé à l'enquête pour l'année de référence 1994. Cependant, ces entreprises n'ont compté que pour 2 % des recettes totales de l'industrie. Il convient de noter que les petites entreprises ont tendance à être plus instables en ce qui a trait à la nature de leurs activités, à leur entrée sur le marché et à la cessation de leurs activités. Cette instabilité complique quelque peu la détermination du nombre d'entreprises déclarantes, en dehors de toute référence à un instrument d'enquête et à une période de référence donnée.

Aperçu sectoriel

La Figure 2 compare les recettes enregistrées entre 1990 et 1996 par l'industrie du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain. Les segments du transport des voyageurs par autobus (transport interurbain régulier, transport scolaire, transport par autobus nolisés et autres services de transport de voyageurs) ont été regroupés et dissociés du segment du transport urbain. Quoique la taille de l'industrie, mesurée en fonction des recettes, se soit apparemment stabilisée, plusieurs éléments importants entrent en considération dans la comparaison des données de cette période.

Premièrement, le champ d'observation de l'industrie a été étendu en raison du remaniement de l'enquête à partir de 1994. Bien que les recettes globales indiquées à la Figure 2 ne soient pas appelées à changer considérablement à cause de l'inclusion d'un nombre élevé de petites entreprises, cet ajout influera probablement sur les comparaisons plus précises. Par exemple, en 1996 les 285 entreprises de transport scolaire dont les recettes annuelles ont été inférieures à 500 000 \$ ont dégagé des recettes de 90 millions \$.

Figure 2

Figure 2

Industry Revenue (\$'000), 1990-1996

Recettes sectorielles (\$'000), 1990-1996

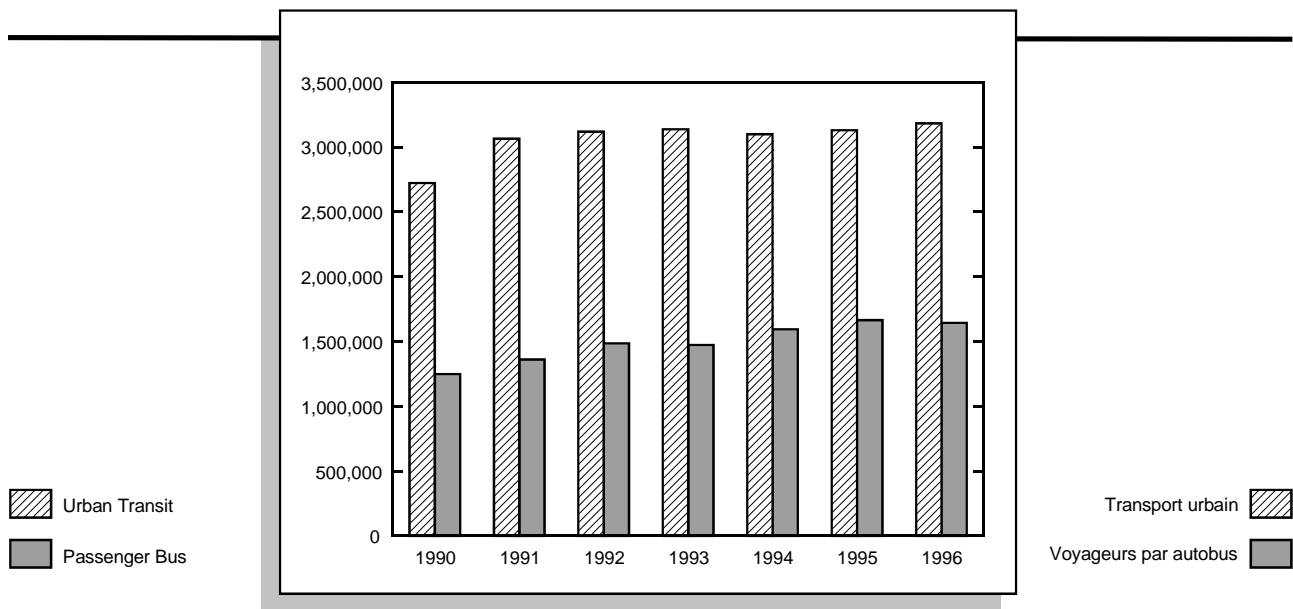


Figure 3 gives an insight of the revenues by type of service and by industry. Detailed information on revenues by type of service for each industry segment are provided in the respective tabulations (Tables 1, 7, 12, 17).

La figure 3 donne une vue d'ensemble des recettes par type de service et selon l'industrie. Des données plus détaillées sur les recettes par type de service pour chaque segment de l'industrie sont fournies dans les totalisations correspondantes (tableaux 1, 7, 12 et 17).

Figure 3

Passenger Bus and Urban Transit Industry – Types of Revenues by Industry, 1996

Figure 3

Industrie du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – Types de recettes selon l'industrie, 1996

	Intercity bus industry	Urban transit industry	School bus industry	Charter/ other bus industry	Total
	Industrie du transport interurbain	Industrie du transport urbain	Industrie du transport scolaire	Industrie du transport par autobus nolisés/autres	
Reporting companies – Entreprises déclarantes	43	77	675	103	898
	\$'000				
Scheduled intercity service – Service interurbain régulier	207,367	–	–	19,317	226,684
Urban transit – Transport urbain	–	1,531,458	–	–	1,531,458
School bus service – Transport scolaire	7,848	3,725	805,651	15,475	832,699
Charter service – Transport par autobus nolisés	30,890	3,203	94,991	154,072	283,156
Other passenger bus service – Autres services de transport de voyageurs	6,995	5,816	107,822	67,617	188,250
Other revenues (ex: parcels) – Autres recettes (ex: colis)	87,947	77,206	23,185	12,803	201,141
Operating subsidies – Subventions d'exploitation	635	1,560,717	483	375	1,562,209
Operating revenues – Recettes d'exploitation	341,682	3,182,124	1,032,132	269,659	4,825,597
Capital subsidies – Subventions en capital	–	494,037	–	–	494,037
Total revenues – Recettes totales	341,682	3,676,161	1,032,132	269,659	5,319,634

Secondly, the redesign has modified the survey frequency (e.g. quarterly) and the actual survey questions (e.g. employment categories). Again, while these changes are minor, they will affect certain data elements more than others.

Thirdly, the evolving nature of the industry itself is an important consideration. For example, school bus operations has experienced a significant increase in revenues over this period; however, this growth is partly the result of school boards which have contracted out their bus operations to for-hire bus companies. If a school board elects to provide this bus service itself, the activity is considered private bus and excluded from the survey. And finally, the extent to which each province is prepared to deregulate the passenger bus industry is likely to be an important consideration in the evolution of the industry.

While caution should be exercised when comparing data across reference years, the survey redesign significantly bolstered the ability to provide sub-annual data. Figure 4 indicates the seasonal nature of each industry segment by presenting the proportion of revenues generated in each quarter during 1996. Proportions are used given the difference in magnitude among the various industry segments. More detailed and timely quarterly data from the passenger bus and urban transit survey program are released in Statistics Canada's Surface and Marine Transport Service Bulletin (Catalogue 50-002-XPB).

Deuxièmement, la refonte de l'enquête s'est traduite par un changement de fréquence (par ex., périodicité trimestrielle) et la modification des questions d'enquête proprement dites (par ex., les catégories d'emploi). Là encore, quoique ces changements soient mineurs, ils se répercuteront sur certains éléments d'information plus que sur d'autres.

Troisièmement, la nature évolutive de l'industrie elle-même est un facteur important à considérer. Ainsi, les entreprises de transport scolaire ont connu une croissance marquée de leurs recettes pendant cette période, mais cet accroissement a été partiellement attribuable au fait que les conseils scolaires ont confié le transport des écoliers à des transporteurs scolaires pour compte d'autrui. Si un conseil scolaire choisit d'assurer lui-même le transport des écoliers, cette activité est considérée comme un service de transport par autobus pour compte propre et est exclue de l'enquête. Enfin, la mesure dans laquelle chaque province est prête à déréglementer le transport des voyageurs par autobus est probablement un aspect important de l'évolution de l'industrie.

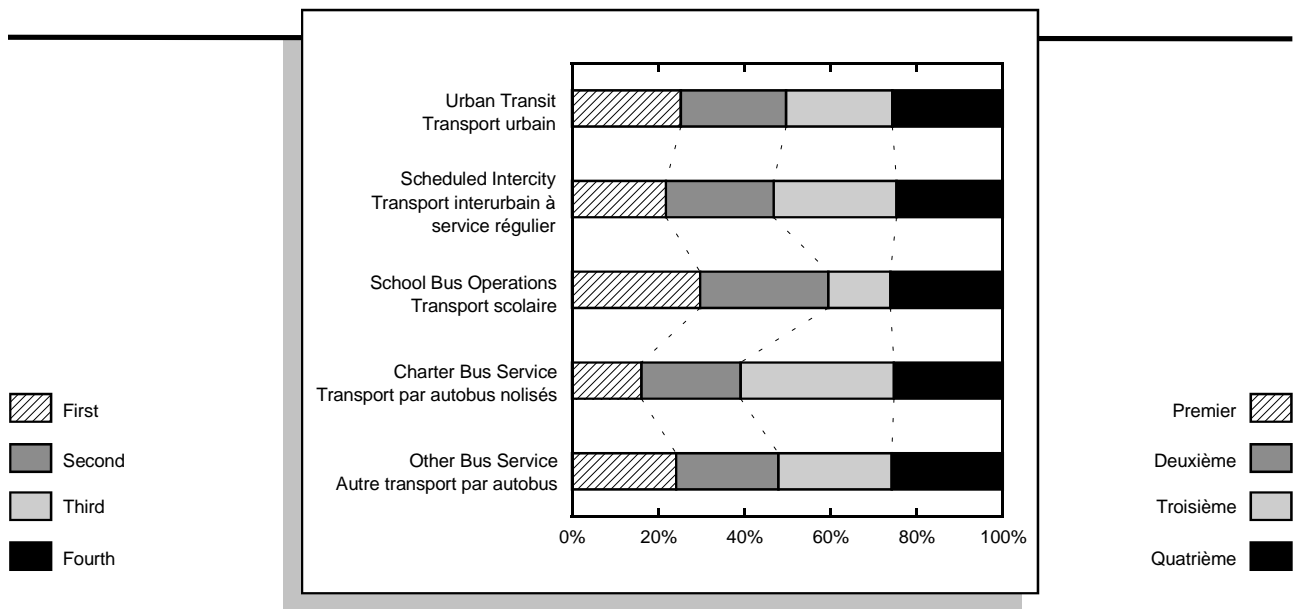
Quoique la comparaison des données entre les années de référence requière de la prudence, le remaniement de l'enquête a nettement facilité la production des données infra-annuelles. La Figure 4 montre la nature saisonnière de chaque segment de l'industrie en indiquant la proportion des recettes enregistrée pour chaque trimestre de 1996. Des proportions sont utilisées en raison des disparités de taille entre les divers segments de l'industrie. Des données trimestrielles plus détaillées et plus à jour, tirées du programme d'enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain, sont diffusées dans le bulletin de service de Statistique Canada intitulé Transports terrestre et maritime (n° 50-002-XPB au catalogue).

Figure 4

Figure 4

Industry Revenue by Quarter, 1996

Recettes sectorielles par trimestre 1996



Summary aggregate measures for the Passenger Bus and Urban Transit industry (SIC Industry Group 457) are presented in Figure 5. Basically, these aggregate measures have been obtained by adding together the data contained in the respective tabulations for each of the five industry segments. It is important to note that employment data are only collected from the large companies and, as such, an estimate for all companies has been provided from Statistics Canada's Survey of Employment, Payrolls and Hours (SEPH). It should also be noted that passengers carried is only collected for urban transit and scheduled intercity.

Des données globales sommaires sur l'industrie du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain (groupe 457 de la CTI) sont présentées à la Figure 5. Pour l'essentiel, ces mesures globales ont été obtenues en faisant la somme des données contenues dans les totalisations pertinentes de chacun des cinq segments de l'industrie. Il est important de noter que les données sur l'emploi ne sont recueillies qu'auprès des grandes entreprises et que des données estimées portant sur toutes les entreprises ont, de ce fait, été tirées de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERHT) de Statistique Canada. Soulignons également que les chiffres sur le nombre de voyageurs transportés ne sont recueillis que pour le transport urbain et le transport interurbain à service régulier.

Figure 5 Aggregate Industry Measures, 1996		Figure 5 Mesures sectorielles globales, 1996	
Companies Reporting	891	Entreprises déclarantes	
Total Operating Revenues	\$4,825.6 millions	Recettes d'exploitation totales	
Total Operating Expenses	\$4,725.6 millions	Dépenses d'exploitation totales	
Operating Ratio	.979	Ratio d'exploitation	
Employees (Large Companies)	60,389	Employés (grandes entreprises)	
Employees (All Companies)	77,518	Employés (toutes les entreprises)	
Vehicles Operated	45,541	Matériel productif en service	
Passengers Carried	1,363.1 millions	Nombre de voyageurs transportés	
Kilometres Travelled	1,603.7 millions	Nombre de kilomètres parcourus	

Interpretation Notes

The tabulations in this publication have been modified to reflect the new survey instruments. In particular, a complete integration of the data is not always possible since more detailed data elements are collected from larger companies (e.g. employment). Affected tables will include a note to indicate if the estimate is restricted to either large or small companies and users can refer to Figure 1 for the corresponding survey population. The absence of such a note indicates the data are based on all companies from the respective industry segment.

Part of the employment information in this publication (Tables 3, 14, 19), due to technical difficulties with a processing system, is based on the fourth quarter rather than on annual averages. Data elements affected are the number of employees and the number of hours which are based on an extrapolation of the fourth quarter to the entire survey year. This does not apply to urban transit. Users are cautioned that the seasonal nature of the various industry segments is therefore not reflected in these data elements. Also, the number of employees includes both part-time and full-time workers.

Notes d'interprétation

Les totalisations de cette publication ont été modifiées pour refléter l'utilisation des nouveaux instruments d'enquête. En particulier, l'intégration complète des données n'est pas toujours possible puisque des éléments d'information plus détaillés sont recueillis auprès des grandes entreprises (par ex., sur l'emploi). Les tableaux en cause contiendront une note indiquant si l'estimation se limite aux grandes ou aux petites entreprises, et les utilisateurs peuvent se reporter à la Figure 1 qui présente des chiffres sur la population observée correspondante. S'il n'y a pas de note, c'est que les données portent sur toutes les entreprises du segment de l'industrie pertinente.

Compte tenu des difficultés techniques associées à un système de traitement, une partie des données sur l'emploi de cette publication (tableaux 3, 14 et 19) est fondée sur les chiffres du quatrième trimestre plutôt que sur des moyennes annuelles. Les éléments d'information en question sont le nombre de salariés et le nombre d'heures qui ont été obtenus par extrapolation. Les statistiques sur le transport urbain ne sont pas visées. Signalons aux utilisateurs que la saisonnalité des différents segments de l'industrie ne se reflète donc pas dans ces éléments d'information. Enfin, le nombre de salariés comprend les travailleurs à temps partiel aussi bien qu'à temps plein.



**Scheduled Intercity
Bus Industry**

**Industrie du transport
interurbain par autobus à
service régulier**

Part I

Tables 1 to 6

Partie I

Tableaux 1 à 6

Table 1

Scheduled Intercity Bus Industry – Operating Revenues and Expenses, 1996

Tableau 1

Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier – Recettes et frais d'exploitation, 1996

	Canada
	\$'000
Reporting companies – Entreprises déclarantes	43
Operating Revenues – Recettes d'exploitation:	
1 Scheduled intercity service – Service interurbain régulier	207,367
2 Charter service – Transport par autobus nolisés	30,890
3 School bus service – Transport scolaire	7,848
4 Other passenger bus service – Autres services de transport de voyageurs	6,995
5 Baggage, parcel express – Livraison express, bagages et colis	73,665
6 Other operating revenues (including subsidies) – Autres recettes d'exploitation (subventions incluses)	14,917
7 TOTAL OPERATING REVENUES – TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION	341,682
Operating expenses – Frais d'exploitation:	
8 Drivers' wages & salaries (excl. benefits) – Traitements et salaires des chauffeurs (excl. avantages sociaux)	71,795
9 Other employees' wages & salaries (excl. benefits.) – Traitements et salaires des autres salariés (excl. avantages sociaux)	46,336
10 All employee benefits – Avantages sociaux de tous les employés	10,954
11 Repairs and maintenance expenses – Dépenses de réparations et d'entretien	30,974
12 Fuel (including taxes) – Carburant (incluant les taxes)	22,747
13 Other operating expenses – Autres frais d'exploitation	122,799
14 TOTAL OPERATING EXPENSES – TOTAL, FRAIS D'EXPLOITATION	305,605
15 Interest and other non-operating expenses – Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation	23,912
16 TOTAL EXPENSES – TOTAL DES DÉPENSES	329,517

Table 2a

Scheduled Intercity Bus Industry – Balance Sheet, 1996; Large Companies¹

Tableau 2a

Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier – Bilan, 1996; Grandes entreprises¹

	Canada
	\$'000
Assets – Actif	
1 Net book value of revenue equipment (buses) – Valeur comptable nette du matériel productif (autobus)	84,686
2 Net book value of buildings, land, and other fixed assets – Valeur comptable nette des bâtiments, des terrains et des autres immobilisations	65,867
3 Current assets – Actif à court terme	39,146
4 Other assets – Autres éléments d'actif	36,181
5 Total assets – Total de l'actif	225,880
Liabilities – Passif	
6 Current liabilities – Passif à court terme	83,066
7 Long term debt – Dette à long terme	67,594
8 Other liabilities – Autres éléments de passif	6,487
9 Total liabilities – Total des éléments de passif	157,151
10 Owners' equity – Avoir des propriétaires	73,130
11 Total liabilities/owners' equity – Total du passif et de l'avoir des propriétaires	225,880

¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$

Table 2b Scheduled Intercity Bus Industry – Statement of Assets, 1996; Small Companies ²	Tableau 2b Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier – État annuel de l'actif, 1996; Petites entreprises ²
	Canada
	\$'000
Assets – Actif	
1 Land – Terrains	3,485
2 Fixed assets excluding land – Immobilisations excluant les terrains	18,520
3 Current assets – Actif à court terme	7,609
4 Other assets – Autres éléments d'actif	5,099
5 Total assets – Total de l'actif	34,713
² Companies with annual revenues < \$2,000,000	
² Entreprises avec des revenus < 2 000 000 \$	

Table 3 Scheduled Intercity Bus Industry – Employees and their Compensation, 1996; Large Companies ¹	Tableau 3 Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier – Effectif et leur rémunération 1996; Grandes entreprises ¹
	Canada
	number – nombre
Employees – Salariés	
1 Drivers – Chauffeurs	1,419
2 Mechanics – Mécaniciens	149
3 Other employees – Autres salariés	1,571
4 Total employees – Total, Salariés	3,139
Hours worked – Nombre d'heures travaillées	'000
5 Drivers – Chauffeurs	3,184
6 Mechanics – Mécaniciens	317
7 Other employees – Autres salariés	2,591
8 Total hours worked – Total, nombre d'heures travaillées	6,092
	\$'000
9 Employee benefits – Avantages sociaux	9,756
10 Total compensation – Rémunération totale	107,852
11 Average compensation – Salaire moyen	\$34,359
¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000	
¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$	

Table 4 Scheduled Intercity Bus Industry – Passengers Carried and Kilometres Travelled, 1996	Tableau 4 Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier – Nombre de voyageurs transportés et de kilomètres parcourus, 1996
	Canada
	'000
Fare passengers carried – Voyageurs payants transportés	
1 Scheduled intercity service – Service interurbain régulier	9,506
2 Other – Autres	763
3 Total	10,270
	'000 km
Distance run – Distance parcourue	
4 Scheduled intercity service – Service interurbain régulier	106,825
5 Other – Autres	23,534
6 Total distance run – Distance totale parcourue	130,359

Table 5 Scheduled Intercity Bus Industry – Revenue Equipment, 1996	Tableau 5 Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier – Matériel productif en service, 1996
	Canada
1 Motor coach – Autocars	832
2 School bus – Autobus scolaires	161
3 Other vehicles – Autres véhicules	59
4 Total number of vehicles – Nombre total de véhicules	1,052

Table 6 Scheduled Intercity Bus Industry – Fuel Consumption, 1996; Large Companies ¹	Tableau 6 Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier – Consommation de carburant, 1996; Grandes entreprises ¹
	Canada
	'000 L
Fuel consumed – Consommation de carburant	
1 Diesel	47 397
2 Gasoline – Essence	–
3 Natural Gas – Gaz naturel/Propane	–
¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000	
¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$	



**Urban Transit
Industry**

**Industrie du
transport urbain**

Part II

Tables 7 to 11

Partie II

Tableaux 7 à 11

Table 7

Urban Transit Industry – Operating Revenues and Expenses by Province of Domicile, 1996

No.	Canada	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	
		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick			
1	Reporting companies	77	1	–	2	3	6	50
	Operating Revenues	\$'000						
2	Total, regular service revenues	1,531,458	3,578	–	14,966	4,157	362,103	818,971
	Auxiliary Service Revenues:							
3	School contracts	3,725	–	–	82	372	1,674	197
4	Local charters	3,098	49	–	95	89	427	1,143
5	Intercity charters	105	–	–	–	–	105	0
6	Other	5,816	–	–	64	–	1,471	3,977
7	Total Auxiliary Service Revenues	12,744	49	–	240	461	3,677	5,317
8	Total, other revenues	77,206	447	–	239	245	33,666	31,856
	Subsidies (operating):							
9	Municipal operating contribution	910,341	4,177	–	9,079	6,293	389,747	203,343
10	Provincial operating contribution	573,293	–	–	–	–	58,097	247,130
11	Other operating contribution	77,083	–	–	–	(169)	74,579	841
12	Total operating subsidies	1,560,717	4,177	–	9,079	6,124	522,423	451,315
13	Total Operating Revenues	3,182,124	8,250	–	24,525	10,987	921,868	1,307,458
14	Total capital subsidies ¹	494,037	406	–	2,553	342	7,172	457,378
15	Total Revenues	3,676,161	8,657	–	27,078	11,330	929,040	1,764,836
	Operating Expenses							
	Direct regular passenger services operating costs							
	Transportation operations:							
16	Salaries and wages, including fringe benefits	1,222,760	3,482	–	12,703	4,830	365,669	502,469
17	Services	79,843	–	–	–	–	1,772	62,566
18	Fuel	196,755	703	–	1,670	1,134	54,757	90,152
19	Other materials	–	–	–	–	–	–	–
20	Utilities	–	–	–	–	–	–	–
21	Licences and liability costs	26,443	202	–	12	192	4,146	9,716
22	Taxes	–	–	–	–	–	–	–
23	Miscellaneous	15,722	187	–	1	132	3,538	8,065
24	Recoveries (if not deducted from preceding entries)	2,982	–	–	–	–	9	1,256
25	Total	1,538,540	4,574	–	14,386	6,288	429,873	671,711
	Revenue vehicle maintenance and servicing:							
26	Salaries and wages, including fringe benefits	386,502	1,337	–	2,429	1,081	108,005	183,157
27	Services	51,773	–	–	43	5	1,664	37,528
28	Materials (excluding fuel)	159,130	494	–	2,681	1,095	43,554	73,820
29	Utilities, liability costs and miscellaneous	3,437	27	–	–	42	1,156	870
30	Recoveries (if not deducted from preceding entries)	14,488	–	–	–	80	–	2,921
31	Total	586,354	1,859	–	5,154	2,144	154,379	292,453

See footnotes at end of table.

Tableau 7

Industrie du transport urbain – Recettes et frais d'exploitation selon la province de domicile, 1996

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N ^o
2	2	8	2	1	–		
						Entreprises déclarantes	1
\$'000						Recettes d'exploitation	
41,240	14,186	95,045	176,700	513	–	Total des recettes provenant du service régulier	2
						Recettes provenant des services auxiliaires:	
–	304	1,096	–	–	–	Service de transport d'écoliers à contrat	3
227	543	328	198	–	–	Service local de véhicules nolisés	4
–	–	–	–	–	–	Service interurbain de véhicules nolisés	5
–	64	203	37	–	–	Autres	6
227	911	1,627	235	–	–	Total des recettes provenant des services auxiliaires	7
1,879	306	3,823	4,745	–	–	Total des autres recettes	8
						Subventions (exploitation):	
21,740	12,577	140,845	122,212	327	–	Subventions d'exploitation municipales	9
14,387	–	5,367	247,950	362	–	Subventions d'exploitation provinciale	10
1,100	611	–	120	–	–	Autres subvention d'exploitation	11
37,228	13,188	146,212	370,282	689	–	Subventions totales d'exploitation	12
80,573	28,591	246,707	551,962	1,202	–	Recettes totales d'exploitation	13
115	2,189	23,883	–	–	–	Subventions totales en capital ¹	14
80,688	30,780	270,589	551,962	1,202	–	Revenu total	15
						Frais d'exploitation	
						Frais directs d'exploitation – Service régulier pour voyageurs	
						Transport:	
41,562	15,956	102,571	172,928	589	–	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	16
293	200	3,465	11,547	–	–	Services	17
6,656	2,674	16,386	22,501	122	–	Carburant	18
–	–	–	–	–	–	Autres matériel	19
–	–	–	–	–	–	Services publics	20
744	218	3,608	7,605	–	–	Responsabilité civile et permis	21
–	–	–	–	–	–	Taxes	22
282	144	1,851	1,523	–	–	Divers	23
950	–	12	755	–	–	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	24
48,586	19,192	127,868	215,349	712	–	Total	25
						Entretien et réparation – véhicules productifs:	
10,437	2,904	22,351	54,621	180	–	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	26
630	72	1,268	10,564	–	–	Services	27
5,171	1,336	9,054	21,764	160	–	Matériel (excluant carburant)	28
222	–	637	482	–	–	Service publics, responsabilité civile et divers	29
1,948	75	1,276	8,188	–	–	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	30
14,512	4,237	32,034	79,243	340	–	Total	31

Voir les notes à la fin du tableau.

Table 7

Urban Transit Industry – Operating Revenues and Expenses by Province of Domicile, 1996 – Concluded

No.	Canada	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	
		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick			
	\$'000							
	Non-revenue vehicle maintenance and other maintenance:							
32	Salaries and wages, including fringe benefits	173,474	-	-	244	82	68,244	84,183
33	Services	23,159	-	-	-	86	4,839	7,638
34	Materials (excluding fuel)	37,316	158	-	290	50	11,641	19,982
35	Utilities, liability costs and miscellaneous	66,250	202	-	589	356	9,708	36,430
36	Recoveries (if not deducted from preceding entries)	309	-	-	-	-	-	78
37	Total	299,889	360	-	1,123	573	94,432	148,155
	General and administrative:							
38	Salaries and wages, including fringe benefits	225,945	523	-	1,395	633	85,038	90,349
39	Services	-	-	-	-	-	-	-
40	Materials (excluding fuel)	7,212	69	-	4	25	829	1,619
41	Utilities, liability costs and miscellaneous	102,662	492	-	17	253	37,362	48,002
42	Recoveries (if not deducted from preceding entries)	7,621	-	-	-	-	3,922	923
43	Total	328,198	1,083	-	1,416	911	119,307	139,047
44	Total direct regular passenger services operating costs	2,752,981	7,876	-	22,079	9,916	797,991	1,251,367
45	Total direct auxiliary passenger services operating costs	4,659	-	-	-	-	2,353	1,742
46	Total rental/lease charges	32,480	237	-	-	-	9,113	13,839
47	Total debt service charges	321,319	137	-	2,446	584	93,838	25,009
48	Total depreciation	136,236	-	-	-	509	19,309	79,569
49	Total Expenses	3,247,675	8,250	-	24,525	11,010	922,605	1,371,527

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: ¹Capital subsidies breakdown – See table 11

Source: Canadian Urban Transit Association (CUTA)

Tableau 7

Industrie du transport urbain – Recettes et frais d'exploitation selon la province de domicile, 1996 – fin

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
\$'000							
						Entretien et réparation – véhicules de service:	
1,215	250	11,686	7,540	30	–	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	32
140	550	6,751	3,155	–	–	Services	33
289	100	3,169	1,637	–	–	Matériel (excluant carburant)	34
2,045	559	9,227	7,132	–	–	Service publics, responsabilité civile et divers	35
125	16	89	–	–	–	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	36
3,565	1,443	30,743	19,464	30	–	Total	37
						Autres activités et administration:	
3,641	1,173	14,079	28,993	121	–	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	38
–	–	–	–	–	–	Services	39
595	107	857	3,107	–	–	Matériel (excluant carburant)	40
3,717	921	4,146	7,752	–	–	Service publics, responsabilité civile et divers	41
558	–	–	2,219	–	–	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	42
7,395	2,202	19,083	37,633	121	–	Total	43
74,058	27,074	209,728	351,689	1,203	–	Total des frais directs d'exploitation – Service régulier pour voyageurs	44
–	–	553	–	–	–	Total des frais directs d'exploitation – Services auxiliaires pour voyageurs	45
189	–	1,623	7,479	–	–	Total des frais de location	46
4,424	601	35,012	159,268	–	–	Total du service de la dette	47
2,092	916	314	33,526	–	–	Total, amortissement	48
80,772	28,591	247,231	551,962	1,203	–	Total des dépenses	49

Note : Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Note : ¹ Voir le tableau 11 pour la liste des subventions en capital.

Source : Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Table 8

Urban Transit Industry – Employment and Compensation Statistics by Province of Domicile, 1996

No.		Canada	Newfound-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	
			Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Transportation operations:									
1	Full-time employees (including management)	No.	22,807	75	–	325	119	6,543	9,006
2	Other part-time employees	"	787	19	–	–	14	11	370
3	Total annual paid hours	'000	47,052	179	–	706	280	12,691	19,698
4	Total compensation	\$'000	1,222,760	3,482	–	12,703	4,830	365,669	502,469
Revenue vehicle maintenance and servicing:									
5	Full-time employees (including management)	No.	6,795	26	–	82	31	1,613	3,417
6	Other part-time employees	"	193	–	–	5	3	99	48
7	Total annual paid hours	'000	12,964	54	–	157	63	3,256	6,276
8	Total compensation	\$'000	386,502	1,337	–	2,429	1,081	108,005	183,157
Non revenue vehicle maintenance and other maintenance:									
9	Full-time employees (including management)	No.	3,136	3	–	7	1	1,045	1,861
10	Other part-time employees	"	150	–	–	–	–	131	11
11	Total annual paid hours	'000	6,574	8	–	15	3	2,271	3,547
12	Total compensation	\$'000	173,474	–	–	244	82	68,244	84,183
General and administration:									
13	Full-time employees (including management)	No.	4,114	9	–	15	11	1,609	1,696
14	Other part-time employees	"	442	–	–	12	2	115	204
15	Total annual paid hours	'000	7,122	19	–	29	25	3,035	2,321
16	Total compensation	\$'000	225,945	523	–	1,395	633	85,038	90,349
TOTAL:									
17	Full-time employees (including management)	No.	36,852	113	–	429	162	10,810	15,980
18	Other part-time employees	"	1,573	19	–	19	20	356	634
19	Total annual paid hours	'000	73,713	260	–	908	372	21,253	31,841
20	Total compensation	\$'000	2,008,681	5,342	–	16,771	6,626	626,957	860,157

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Source: Canadian Urban Transit Association (CUTA)

Tableau 8

Industrie du transport urbain – Statistiques sur l'emploi et la rémunération selon la province de domicile, 1996

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest			N°
Transport:								
983	355	2,278	3,101	22	–	Nbre	Employés à temps plein (incluant les administrateurs)	1
30	–	274	64	5	–	"	Autres employés à temps partiel	2
2,032	775	4,434	6,232	25	–	'000	Total annuel d'heures payées	3
41,562	15,956	102,571	172,928	589	–	\$'000	Rémunération totale	4
Entretien et réparation des véhicules productifs:								
219	68	576	759	4	–	Nbre	Employés à temps plein (incluant les administrateurs)	5
18	–	6	14	–	–	"	Autres employés à temps partiel	6
454	172	925	1,601	6	–	'000	Total annuel d'heures payées	7
10,437	2,904	22,351	54,621	180	–	\$'000	Rémunération totale	8
Entretien et réparation des véhicules de service:								
29	6	98	86	–	–	Nbre	Employés à temps plein (incluant les administrateurs)	9
5	–	–	–	–	–	"	Autres employés à temps partiel	10
54	13	487	176	–	–	'000	Total annuel d'heures payées	11
1,215	250	11,686	7,540	30	–	\$'000	Rémunération totale	12
Autres activités et administration:								
64	36	244	428	2	–	Nbre	Employés à temps plein (incluant les administrateurs)	13
30	–	13	66	–	–	"	Autres employés à temps partiel	14
175	68	580	871	–	–	'000	Total annuel d'heures payées	15
3,641	1,173	14,079	28,993	121	–	\$'000	Rémunération totale	16
TOTAL:								
1,295	465	3,196	4,374	28	–	Nbre	Employés à temps plein (incluant les administrateurs)	17
83	–	293	144	–	–	"	Autres employés à temps partiel	18
2,715	1,028	6,425	8,880	31	–	'000	Total annuel d'heures payées	19
56,855	20,283	150,688	264,082	920	–	\$'000	Rémunération totale	20

Note: Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Source: Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Table 9
Urban Transit Industry – Energy Statistics by Province of Domicile, 1996

No.		Canada	Newfound-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
			Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
1	Gasoline consumption	000 L	368	-	-	-	-	224
2	Diesel fuel consumption	000 L	327 714	1 505	-	5 827	2 512	83 395
3	Propane consumption	000 L	8	-	-	-	-	8
4	Natural gas	000 m ³	5 519	-	-	-	-	3 873
5	Electric power consumption	000 k W.h	570 361	-	-	-	-	159 345

Note: Components may not add up to totals due to rounding.
Source: Canadian Urban Transit Association (CUTA)

Table 10
Urban Transit Industry – Vehicle & Passenger Statistics by Province of Domicile, 1996

No.		Canada	Newfound-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
			Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
		number						
Revenue vehicles operated (owned and leased):								
1	Standard motor bus	9,622	56	-	165	90	2,771	3,942
2	Low floor motor bus	499	-	-	-	-	22	92
3	Trolley coach	319	-	-	-	-	-	-
4	Articulated bus	287	-	-	14	-	24	220
5	Light rail vehicle	520	-	-	-	-	-	248
6	Heavy rail vehicle	1,373	-	-	-	-	759	614
7	Commuter rail vehicle	359	-	-	-	-	-	331
8	Other	70	-	-	-	-	-	68
9	Total	13,049	56	-	179	90	3,576	5,515
Total vehicle kilometres travelled:		'000 km						
10	Regular passenger service	676,689	2,215	-	7,776	3,153	160,398	301,189
11	Auxiliary service	5,082	-	-	-	53	1,032	2,573
12	Other	34,597	188	-	1,307	55	15,040	13,163
13	Total	716,369	2,403	-	9,083	3,260	176,469	316,924
		'000						
14	Total passengers carried:	1,352,870	3,014	-	13,194	4,918	433,552	594,445

Note: Components may not add up to totals due to rounding.
Source: Canadian Urban Transit Association (CUTA)

Tableau 9

Industrie du transport urbain – Statistiques sur l'énergie selon la province de domicile, 1996

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	000 L		N°
			Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest			
-	-	144	-	-	-	000 L	Consommation d'essence	1
16 218	6 001	35 090	36 676	276	-	000 L	Consommation de carburant diesel	2
-	-	-	-	-	-	000 L	Consommation de propane	3
-	-	397	1 248	-	-	000 m ³	Consommation de gaz naturel	4
-	-	31 028	94 988	-	-	000 k W.h	Consommation d'électricité	5

Note : Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Source : Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Tableau 10

Industrie du transport urbain – Statistiques sur les véhicules et les passagers selon la province de domicile, 1996

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories		N°
			Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest		
nombre						Véhicules en service (possédés et loués):	
542	196	1,157	693	10	-	Autobus standard	1
4	10	166	205	-	-	Autobus à plancher surbaissé	2
-	-	75	244	-	-	Trolleybus	3
-	-	8	21	-	-	Autobus articulés	4
-	-	122	150	-	-	Véhicule léger sur rail	5
-	-	-	-	-	-	Véhicule lourd sur rail	6
-	-	-	28	-	-	Train de banlieu	7
-	-	-	2	-	-	Autres	8
546	206	1,528	1,343	10	-	Total	9
'000 km						Véhicules-kilomètres totaux parcourus:	
25,482	9,377	69,176	97,368	555	-	Service régulier	10
4	506	914	-	-	-	Service auxiliaire	11
363	341	3,441	622	77	-	Autres	12
25,849	10,224	73,531	97,990	633	-	Total	13
'000						Nombre total de passagers transportés:	
40,244	16,876	106,375	139,821	432	-		14

Note : Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Source : Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Tableau 11

Industrie du transport urbain – Statistiques sur les dépenses en capital et aliénation selon la province de domicile, 1996

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°	
							\$'000	
							Dépenses en capital	
							Service régulier:	
–	1,373	17,732	45,639	–	–	Achat de véhicules	1	
159	698	2,344	5,002	–	–	Terrains et immeubles	2	
90	–	2,922	17,379	–	–	Emprises et voies ferrées	3	
375	52	410	1,604	–	–	Équipement informatique	4	
91	66	470	2,422	–	–	Autres	5	
715	2,189	23,877	72,046	–	–	Total	6	
							Services auxiliaires:	
–	–	–	–	–	–	Total	7	
715	2,189	23,877	72,046	–	–	Total des dépenses en capital	8	
							Aliénation	
–	–	14	4,833	–	–	Véhicules	9	
–	–	–	423	–	–	Terrains et immeubles	10	
–	–	–	–	–	–	Matériel	11	
–	–	–	275	–	–	Autres	12	
–	–	15	5,531	–	–	Total, aliénation	13	
							Subventions en capital	
7	1,100	10,851	–	–	–	Subventions municipales en capital	14	
15	–	12,669	–	–	–	Subventions provinciales en capital	15	
93	1,089	363	–	–	–	Autres subventions en capital	16	
115	2,189	23,883	–	–	–	Total, subventions en capital	17	

Note : Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Source : Association canadienne du transport urbain (ACTU)



**School Bus
Industry**

**Industrie du
transport scolaire**

Part III

Tables 12 to 16

Partie III

Tableaux 12 à 16

Table 12
School Bus Industry – Operating Revenues and Expenses,
1996

Tableau 12
Industrie du transport scolaire – Recettes et frais d'exploitation,
1996

	Canada	Atlantic Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western prov. & Territoires de l'Ouest & Territoires
Reporting companies – Entreprises déclarantes	675	13	382	232	48
	\$'000				
Operating revenues – Recettes d'exploitation:					
1 School bus service – Transport scolaire	805,651	8,757	288,883	438,162	69,849
2 Charter service – Transport par autobus nolisés	94,991	1,125	28,959	52,524	12,383
3 Other passenger bus service – Autres services de transport de voyageurs	107,822	38	36,556	64,008	7,220
4 Other operating revenues (including subsidies) – Autres recettes d'exploitation (subventions incluses)	23,668	359	3,757	13,895	5,656
5 TOTAL OPERATING REVENUES – TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	1,032,132	10,279	358,156	568,589	95,108
Operating expenses – Frais d'exploitation:					
6 Drivers' wages & salaries (excl. benefits) – Traitements et salaires des chauffeurs (excl. avantages sociaux)	304,100	3,867	111,110	161,030	28,092
7 Other employees' wages & salaries (excl. benefits) – Traitements et salaires des autres salariés (excl. avantages sociaux)	105,551	607	30,322	64,051	10,571
8 All employee benefits – Tous les avantages sociaux des employés	59,683	532	22,061	32,741	4,349
9 Repairs and maintenance expenses – Dépenses de réparations et d'entretien	89,870	926	32,777	45,317	10,849
10 Fuel (including taxes) – Carburant (taxes comprises)	101,391	1,331	34,812	54,317	10,931
11 Other operating expenses – Autres frais d'exploitation	218,716	2,081	73,884	122,123	20,627
12 TOTAL OPERATING EXPENSES – TOTAL, FRAIS D'EXPLOITATION	879,311	9,345	304,967	479,580	85,419
13 Interest and other non-operating expenses – Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation	144,141	318	29,645	108,054	6,124
14 TOTAL EXPENSES – TOTAL DES DÉPENSES	1,023,452	9,663	334,612	587,634	91,543

Table 13a
School Bus Industry – Balance Sheet, 1996; Large Companies¹

Tableau 13a
Industrie du transport scolaire – Bilan, 1996; Grandes entreprises¹

	Canada	Atlantic Provinces Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western prov. & Territories Provinces de l'Ouest & Territoires
	\$'000				
Assets – Actif					
1 Net book value of revenue equipment (buses) – Valeur comptable nette du matériel productif (autobus)	363,039	–	68,904	260,797	33,338
2 Net book value of buildings, land, and other fixed assets – Valeur comptable nette des bâtiments, des terrains et des autres immobilisations	66,112	–	13,229	43,965	8,918
3 Current assets – Actif à court terme	106,735	–	23,049	68,427	15,259
4 Other assets – Autres éléments d'actif	1,476,077	–	19,638	1,440,612	15,827
5 Total assets – Total de l'actif	2,011,963	–	124,820	1,813,801	73,342
Liabilities – Passif					
6 Current liabilities – Passif à court terme	357,183	–	29,286	309,990	17,906
7 Long term debt – Dette à long terme	1,071,718	–	31,281	1,016,216	24,221
8 Other liabilities – Autres éléments du passif	69,321	–	9,741	49,884	9,697
9 Total liabilities – Total des éléments du passif	1,498,222	–	70,308	1,376,090	51,825
10 Owners' equity – Avoir des propriétaires	513,741	–	54,513	437,710	21,518
11 Total liabilities/owners' equity – Total du passif et de l'avoir des propriétaires	2,011,963	–	124,820	1,813,801	73,342

¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000

¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$

Table 13b
School Bus Industry – Statement of Assets, 1996; Small Companies²

Tableau 13b
Industrie du transport scolaire – État annuel de l'actif, 1996;
Petites entreprises²

	Canada	Atlantic Provinces Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western prov. & Territories Provinces de l'Ouest & Territoires
	\$'000				
Assets – Actif					
1 Land – Terrains	12,139	205	4,449	6,576	910
2 Fixed assets excluding land – Immobilisations excluant les terrains	247,599	6,801	137,158	87,510	16,130
3 Current assets – Actif à court terme	92,617	4,416	52,328	29,004	6,869
4 Other assets – Autres éléments d'actif	58,677	407	33,041	22,766	2,464
5 Total assets – Total de l'actif	411,033	11,829	226,976	145,855	26,373

² Companies with annual revenues < \$2,000,000

² Entreprises avec des revenus < 2 000 000 \$

Table 14

School Bus Industry – Employees and their Compensation, 1996; Large Companies¹

Tableau 14

Industrie du transport scolaire – Effectif et leur rémunération 1996; Grandes entreprises¹

	Canada	Atlantic Provinces Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western prov. & Territories Provinces de l'Ouest & Territoires
	number – nombre				
Employees – Salariés					
1 Drivers – Chauffeurs	13,638	–	2,278	9,420	1,940
2 Mechanics – Mécaniciens	780	–	134	551	95
3 Other – Autres	1,398	–	254	917	227
4 Total employees – Total salariés	15,816	–	2,666	10,888	2,262
Hours worked – Nombre d'heures travaillées					
	'000				
5 Drivers – Chauffeurs	16,010	–	3,046	11,318	1,646
6 Mechanics – Mécaniciens	1,683	–	333	1,134	216
7 Other employees – Autres salariés	2,538	–	452	1,828	257
8 Total hours worked – Total, nombre d'heures travaillées	20,231	–	3,830	14,280	2,120
	\$'000				
9 Employee benefits – Avantages sociaux	38,241	–	9,170	26,246	2,826
10 Total compensation – Rémunération totale	244,731	–	51,111	169,012	24,608
11 Average compensation – Salaire moyen	\$15,474	–	\$19,172	\$15,523	\$10,879

¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$

Table 15
School Bus Industry – Revenue Equipment Operated and
Kilometres Travelled, 1996

Tableau 15
Industrie du transport scolaire – Matériel productif en service et
nombre de kilomètres parcourue, 1996

	Canada	Atlantic Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western prov. & Territoires de l'Ouest & Territoires
	number – nombre				
Equipment operated – Matériel productif					
1 Motor coach – Autocar	507	4	275	184	44
2 School bus – Autobus scolaire	20,671	318	6,286	11,263	2,804
3 Other vehicles – Autres véhicules	6,955	30	1,688	4,404	833
4 Total number of vehicles – Nombre total de véhicules	28,133	352	8,249	15,851	3,681
	'000 km				
Distance run – Distance parcourue					
5 School bus service – Service de transport d'écoliers	476,273	3,905	157,850	262,800	51,718
6 Other – Autres	124,035	689	46,189	63,938	13,218
7 Total distance run – Distance totale parcourue	600,309	4,594	204,040	326,739	64,936

Table 16
School Bus Industry – Fuel Consumption, 1996; Large
Companies¹

Tableau 16
Industrie du transport scolaire – Consommation de carburant,
1996; Grandes entreprises¹

	Canada	Atlantic Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western prov. & Territoires de l'Ouest & Territoires	
Fuel consumed – Consommation de carburant						
1 Diesel	'000 L	74 638	–	19 058	49 167	6 413
2 Gasoline – Essence	'000 L	19 006	–	2 865	14 260	1 881
3 Natural gas – Gaz naturel/Propane	'000 m ³	9 693	–	2 510	3 057	4 126

¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000

¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$

**Charter and Other
Passenger Bus
Service Industry**

**Industrie du transport par
autobus nolisés et autres
services de transport de
voyageurs**

Part IV

Partie IV

Tables 17 to 21

Tableaux 17 à 21

Table 17
Charter and Other Passenger Bus Industry – Operating Revenues and Expenses, 1996

Tableau 17
Industrie du transport par autobus nolisés et autres services de transport de voyageurs – Recettes et frais d'exploitation, 1996

	Canada	Atlantic Provinces Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western provinces & Territories Provinces de l'Ouest et Territoires
Reporting companies – Entreprises déclarantes	103	7	23	28	45
	\$'000				
Operating revenues – Recettes d'exploitation:					
1 Charter service – Transport par autobus nolisés	154,072	1,851	35,644	48,625	67,952
2 Scheduled intercity service – Service interurbain régulier	19,317	333	2,127	13,312	3,544
3 School bus service – Transport scolaire	15,475	105	4,072	7,027	4,270
4 Other passenger bus service – Autres services de transport de voyageurs	67,617	3,948	9,804	26,057	27,808
5 Other operating revenues (including subsidies) – Autres recettes d'exploitation (subventions incluses)	13,178	219	1,242	9,020	2,698
6 TOTAL OPERATING REVENUES – TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION	269,659	6,457	52,890	104,041	106,272
Operating expenses – Frais d'exploitation:					
7 Drivers' wages & salaries (excl. benefits) – Traitements et salaires des chauffeurs (excl. avantages sociaux)	55,164	1,435	10,364	22,473	20,892
8 Other employees' wages & salaries (excl. benefits) – Traitements et salaires des autres salariés (excl. avantages sociaux)	31,962	834	4,586	12,491	14,052
9 All employee benefits – Tous les avantages sociaux des employés	15,314	372	2,742	6,703	5,497
10 Repairs and maintenance expenses – Dépenses de réparations et d'entretien	28,240	601	6,804	8,834	12,001
11 Fuel (including taxes) – Carburant (incluant les taxes)	28,227	628	5,128	13,866	8,606
12 Other operating expenses – Autres frais d'exploitation	89,440	2,157	14,726	33,036	39,520
13 TOTAL OPERATING EXPENSES – TOTAL, FRAIS D'EXPLOITATION	248,347	6,027	44,349	97,402	100,569
14 Interest and other non-operating expenses – Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation	12,808	357	2,563	4,719	5,169
15 TOTAL EXPENSES – TOTAL DES DÉPENSES	261,155	6,384	46,912	102,121	105,739

Table 18a

Charter and Other Passenger Bus Industry – Balance Sheet, 1996; Large companies¹

Tableau 18a

Industrie du transport par autobus nolisés et autres services de transport de voyageurs – Bilan, 1996; Grandes entreprises¹

	Canada	Atlantic ³ Provinces de l'Atlantique ³	Québec ³	Ontario	Western provinces & Territoires Provinces de l'Ouest et Territoires
	\$'000				
Assets – Actif					
1 Net book value of revenue equipment (buses) – Valeur comptable nette du matériel productif (autobus)	103,675	x	22,395	19,479	61,801
2 Net book value of buildings, land, and other fixed assets – Valeur comptable nette des bâtiments, des terrains et des autres immobilisations	50,894	x	4,850	9,840	36,204
3 Current assets – Actif à court terme	39,198	x	10,729	13,281	15,188
4 Other assets – Autres éléments d'actif	32,376	x	2,568	12,934	16,875
5 Total Assets – Total de l'actif	226,143	x	40,542	55,534	130,068
Liabilities – Passif					
6 Current liabilities – Passif à court terme	68,228	x	14,852	12,938	40,438
7 Long term debt – Dette à long terme	59,627	x	9,683	23,917	26,027
8 Other liabilities – Autres éléments de passif	25,153	x	3,699	7,701	13,754
9 Total liabilities – Total des éléments de passif	153,008	x	28,233	44,556	80,219
10 Owners' equity – Avoir des propriétaires	73,135	x	12,308	10,978	49,849
11 Total liabilities/owners' equity – Total du passif et de l'avoir des propriétaires	226,143	x	40,542	55,534	130,068

¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$³ Atlantic provinces combined with Quebec for confidentiality³ Les provinces de l'Atlantique sont regroupées avec Québec pour des raisons de confidentialité

Table 18b
Charter and Other Passenger Bus Industry – Statement of Assets, 1996; Small Companies²

Tableau 18b
Industrie du transport par autobus nolisés et autres services de transport de voyageurs – État annuel de l'actif, 1996; Petites entreprises²

	Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & Territories
		Provinces de l'Atlantique			Provinces de l'Ouest et Territoires
\$'000					
Assets – Actif					
1 Land – Terrains	1,975	129	628	763	455
2 Fixed assets excluding land – Immobilisations excluant les terrains	31,708	1,294	11,373	8,373	10,669
3 Current assets – Actif à court terme	13,239	586	2,647	3,243	6,762
4 Other assets – Autres éléments d'actif	3,016	144	667	831	1,375
5 Total assets – Total de l'actif	49,810	2,153	15,314	13,209	19,133

² Companies with annual revenues < \$2,000,000

² Entreprises avec des revenus < 2 000 000 \$

Table 19
Charter and Other Passenger Bus Industry – Employees and their Compensation, 1996; Large companies¹

Tableau 19
Industrie du transport par autobus nolisés et autres services de transport de voyageurs – Effectif et leur rémunération, 1996; Grandes entreprises¹

	Canada	Atlantic ³ Provinces	Québec ³	Ontario	Western provinces & Territories
		Provinces de l'Atlantique ³			Provinces de l'Ouest et Territoires
number – nombre					
Employees – Salariés					
1 Drivers – Chauffeurs	2,431	x	466	1,335	630
2 Mechanics – Mécaniciens	219	x	52	93	74
3 Other employees – Autres salariés	740	x	137	330	273
4 Total employees – Total, salariés	3,390	x	655	1,758	977
'000					
Hours worked – Nombre d'heures travaillées					
5 Drivers – Chauffeurs	3,610	x	664	1,836	1,110
6 Mechanics – Mécaniciens	489	x	113	206	170
7 Other employees – Autres salariés	1,177	x	188	528	461
8 Total hours worked – Total, nombre d'heures travaillées	5,276	x	965	2,571	1,741
\$'000					
9 Employee benefits – Avantages sociaux	12,845	x	2,398	6,064	4,383
10 Total compensation – Rémunération totale	66,621	x	12,156	29,138	25,326
11 Average compensation – Salaire moyen	\$19,652	x	\$18,559	\$16,575	\$25,923

¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000

¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$

³ Atlantic provinces combined with Quebec for confidentiality

³ Les provinces de l'Atlantique sont regroupées avec le Québec pour des raisons de confidentialité

Table 20
Charter and Other Passenger Bus Industry – Revenue
Equipment Operated and Kilometres Travelled, 1996

Tableau 20
Industrie du transport par autobus nolisés et autres services de
transport de voyageurs – Matériel productif en service et nombre
de kilomètres parcourus, 1996

	Canada	Atlantic Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western provinces & Territoires Provinces de l'Ouest et Territoires
	number – nombre				
Equipment operated – Matériel productif					
1 Motor coach – Autocar	986	25	278	196	487
2 School bus – Autobus scolaire	1,732	28	144	1,113	447
3 Other vehicles – Autres véhicules	587	16	63	353	155
4 Total number of vehicles – Nombre total de véhicules	3,305	69	485	1,662	1,089
	'000 km				
Distance run – Distance parcourue					
5 Charter service – Service de transport par autobus nolisés	87,970	1,042	21,650	29,511	35,766
6 Other – Autres	68,680	3,946	9,756	37,595	17,384
7 Total distance run – Distance totale parcourue	156,650	4,988	31,406	67,106	53,150

Table 21
Charter and Other Passenger Bus Industry -- Fuel
Consumption, 1996; Large companies¹

Tableau 21
Industrie du transport par autobus nolisés et autres services de
transport de voyageurs – Consommation de carburant, 1996;
Grandes entreprises¹

	Canada	Atlantic Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western provinces & Territoires Provinces de l'Ouest et Territoires
Fuel consumed – Consommation de carburant					
1 Diesel '000 L	35 606	338	5 799	13 572	15 896
2 Gasoline – Essence '000 L	1 922	x	x	x	x
3 Natural gas – Gaz naturel/Propane '000 m ³	2 502	x	x	x	x

¹ Large companies with annual revenues > \$2,000,000

¹ Grandes entreprises avec des revenus > 2 000 000 \$

Methods and Data Quality

A. Methods

The Passenger Bus and Urban Transit Statistics Program is designed to measure the size and structure of the industry in Canada. The data are used by transportation carriers, industry associations, academic researchers, federal and provincial governments and in Statistics Canada's System of National Accounts. The program is comprised of six separate survey instruments - three quarterly and three annual - which reflect industry type and company size. Some information (e.g. revenues) is collected on a quarterly basis while other information (e.g. equipment) is collected once a year. The annual data in this publication are based on an integration of the quarterly and annual survey instruments. For example, annual revenue is the summation of the four quarterly values. This section describes the sources and methods used to construct the data presented in this publication. The following terms are used throughout this section.

Target Population: The collection of all units for which information is desired.

Survey Population: The collection of all units for which the survey can actually provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population. The survey population is the population to which the survey results apply.

Survey Frame: The list of all units in the survey population. It contains the contact (e.g. name and address) and classification (e.g. industry) information for each unit.

Editing: The process of checking the data for inconsistencies or missing values.

Imputation: The process of replacing missing or inconsistent data with data which will pass the editing process.

I. Population

The target population consists of Canadian domiciled companies belonging to Standard Industrial Classification (SIC) Industry Group 457 with annual gross operating revenues (including subsidies) of \$200,000 or more. The industries covered are urban transit (SIC 4571), scheduled intercity bus service (SIC 4572), school bus operations (SIC 4573), charter bus services (SIC 4574) and other passenger bus service (SIC 4575). Private bus service, for example school board owned and operated busing for school children, is not covered in this survey.

Users should note that prior to 1994, surveys covered companies and urban transit systems with annual gross operating revenues of \$500,000 or more.

Méthodes et qualité des données

A. Méthodes

Le Programme de statistique sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain est destiné à mesurer la taille et la structure de cette industrie au Canada. Ces données sont utilisées par les entreprises de transport, les associations de l'industrie, les chercheurs du milieu universitaire, les administrations fédérale et provinciales, ainsi que par le Système de comptabilité nationale de Statistique Canada. Le programme comprend six instruments d'enquête distincts, soit trois enquêtes trimestrielles et trois enquêtes annuelles, qui reflètent le type d'activité et la taille de l'entreprise. Certains éléments d'information (par exemple, les recettes) sont recueillis sur une base trimestrielle, alors que d'autres (par exemple, l'équipement) sont recueillis une fois par an. Les données annuelles de cette publication reposent sur l'intégration des instruments d'enquête trimestriels et annuels. Ainsi, les recettes annuelles représentent la somme des chiffres des quatre trimestres. Cette section décrit les sources et méthodes utilisées pour réunir les données de cette publication. Les termes ci-dessous sont utilisés dans toute la section.

Population cible : L'ensemble des unités visées par la collecte d'informations.

Population observée : L'ensemble des unités pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des données. La population observée peut différer de la population cible en raison des difficultés opérationnelles associées à l'identification de toutes les unités appartenant à la population cible. La population observée est la population à laquelle s'appliquent les résultats d'enquête.

Base de sondage : Liste de toutes les unités de la population observée. Ce document contient les coordonnées (par exemple, le nom et l'adresse) du contact, et des données relatives à la classification (par exemple, l'industrie) de chaque unité.

Vérification : Processus consistant à vérifier les données pour déceler les incohérences ou les données manquantes.

Imputation : Processus consistant à remplacer les données manquantes ou incohérentes par des données qui seront soumises à une vérification.

I. Population

La population cible se compose des entreprises domiciliées au Canada appartenant au groupe 457 de la Classification type des industries (CTI) et ayant des recettes d'exploitation brutes annuelles (subventions comprises) de 200 000 \$ ou plus. Les industries visées sont le transport urbain (code 4571 de la CTI), le transport interurbain de voyageurs à service régulier (code 4572), le transport scolaire (code 4573), les services de transport par autobus nolisés (code 4574) et les autres services de transport par autobus (code 4575). Le transport par autobus privés comme par exemple, le transport des écoliers au moyen d'autobus possédés et exploités par les conseils scolaires, est exclu de cette enquête.

Les utilisateurs noteront que les enquêtes antérieures à 1994 portaient sur les entreprises et les réseaux de transport urbain dont les recettes d'exploitation annuelles brutes se chiffraient à 500 000 \$ ou plus.

II. Sources

The data in this publication come from two sources. The Transportation Division of Statistics Canada conducts surveys of the urban transit, scheduled intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries. The urban transit systems are also surveyed annually by the Canadian Urban Transit Association (CUTA) and, to avoid duplication and to reduce response burden, CUTA provides their survey results to the Transportation Division for use in this publication.

III. Coverage

The frame for the survey of the intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries comes from multiple sources. Administrative files from the Business Register Division at Statistics Canada supplement historical records to identify units belonging to these industries.

For these industries, the survey units are bus companies. The survey is done at the company level, as opposed to the establishment level, for two reasons. Some expense items are very difficult to split at the activity level, e.g. repair and maintenance expenses between charter and intercity activities. Because of the response burden this would impose, most respondents would not give the requested detail. Secondly, company level data permit analysts to look at structural change within companies, e.g. school bus operators becoming more dependent upon charters.

The survey population for these industries is divided into two groups - large companies (those with annual operating revenues of \$2 million or more) and small companies (those with annual operating revenues of less than \$2 million). The small companies are further subdivided between school bus carriers and others. This breakdown results from the different data demands for each industry and the respondents' varying resources.

With in-house accounting departments, office automation, etc., large firms are usually better equipped to handle surveys. Asking for the same detail of small firms is placing a disproportionate response burden on them. For this reason, the large companies receive a more detailed questionnaire than the small companies (excluding school bus carriers). The small school bus carriers receive a somewhat different questionnaire than the other small companies.

The frame for the survey of the urban transit industry is created by CUTA from their own administrative files.

II. Sources

Les données de cette publication proviennent de deux sources. La Division des transports de Statistique Canada effectue des enquêtes sur le transport urbain, le transport interurbain à service régulier, le transport scolaire, le transport par autobus nolisés et les autres services de transport des voyageurs par autobus. Les réseaux de transport urbain font également l'objet d'une enquête annuelle effectuée par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). Pour éviter le double emploi et minimiser le fardeau de la réponse, l'ACTU met ses résultats d'enquête à la disposition de la Division des transports pour que ceux-ci soient présentés dans cette publication.

III. Champ d'observation

La base de sondage des entreprises de transport interurbain, de transport scolaire, de transport par autobus nolisés et d'autres services de transport des voyageurs par autobus provient de multiples sources. Les fichiers administratifs de la Division du registre des entreprises de Statistique Canada complètent les enregistrements chronologiques afin de permettre l'identification des unités appartenant à ces industries.

Pour ces industries, l'unité d'enquête est l'entreprise de transport par autobus. L'enquête est effectuée au niveau des entreprises, par opposition aux établissements, pour deux raisons. Premièrement, certains postes de dépenses sont très difficiles à ventiler par activité (par exemple, la répartition des frais de réparations et d'entretien entre le transport par autobus nolisés et le transport interurbain). Vu le fardeau de réponse qui y serait associé, la plupart des répondants ne fourniraient pas les détails requis. Deuxièmement, la production des données au niveau des entreprises permet d'analyser les changements structuraux qui s'opèrent au sein des entreprises, par exemple les exploitants d'autobus scolaires dont la dépendance à l'égard des services d'autobus nolisés augmente.

La population observée dans ces industries se répartit en deux groupes, soit les grandes entreprises (ayant des recettes d'exploitation annuelles de deux millions de dollars ou plus) et les petites entreprises (ayant des recettes d'exploitation annuelles de moins de deux millions de dollars). Les petites entreprises se subdivisent en services de transport scolaire et en transporteurs des autres catégories. Cette ventilation est effectuée en raison des exigences différentes en matière d'information de chaque industrie et des ressources variables des répondants.

Les grandes entreprises, qui sont dotées de services de comptabilité internes et de systèmes informatisés, sont généralement mieux équipées pour participer aux enquêtes. Exiger le même niveau de détail des petites entreprises représenterait pour celles-ci un fardeau de réponse démesuré. C'est pourquoi les grandes entreprises reçoivent un questionnaire plus détaillé que celui qui s'adresse aux petits transporteurs (à l'exception des transporteurs scolaires). Les petites entreprises de transport des écoliers reçoivent un questionnaire un peu différent de celui des autres petits transporteurs.

La base de sondage pour l'industrie de transport urbain est créée par l'ACTU à partir de ses fichiers administratifs.

IV. Data Processing

The data for the survey of the intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries are collected by mail back questionnaire supplemented with telephone follow-up. Once collected, the survey data are captured and checked for errors and inconsistencies (arising either from capture or respondent error). Inconsistent, questionable and missing data are referred back to the carrier for clarification or revision. For some of the survey instruments, incomplete data are imputed using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System (GEIS). The system imputes data by using representative data from another carrier with similar characteristics (this is called "donor" imputation). For the remaining survey instruments, and for those cases in which GEIS cannot make an imputation because it cannot find a suitable donor, manual imputations are made. Information provided to other Statistics Canada surveys are the primary sources for data. Finally, all the data are verified by subject matter specialists.

The data for the survey of the urban transit industry are collected by CUTA and given to the Transportation Division, which checks it for errors, inconsistencies and missing values. Problem data are imputed manually. Data for a small number of carriers missing from the CUTA survey are added and data for them are imputed.

B. Data Quality

While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined to be the difference between the survey estimate and the true population value. Since the estimates presented in this publication come from censuses of bus companies and urban transit systems with operating revenues above \$200,000, any such differences will arise from non-sampling error. The most prevalent types of non-sampling errors are discussed below and some measures of data quality are given.

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (undercoverage) or counted more than once (overcoverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (overcoverage).

Two of the possible sources of coverage errors for the survey of the intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries are:

- The survey frame was created by updating historical records using an administrative file of tax filers reporting business income from busing in 1995. Thus busing companies which began operations in 1996 would not be included.

IV. Traitement des données

Les données de l'enquête sur le transport interurbain, le transport scolaire, le transport par autobus nolisés et les autres services de transport des voyageurs sont recueillies à l'aide d'un questionnaire envoyé par la poste, complété par un suivi téléphonique. Une fois recueillies, les données d'enquête sont saisies et vérifiées pour que les erreurs et les incohérences (attribuables à la saisie ou aux répondants) soient décelées. Lorsque des données sont incohérentes, douteuses ou manquantes, des éclaircissements ou des corrections sont demandés au transporteur. Pour certains instruments d'enquête, les données incomplètes sont imputées au moyen du Système généralisé de vérification et d'imputation (SGVI) de Statistique Canada. Ce système impute les données en utilisant des données représentatives d'un autre transporteur ayant des caractéristiques similaires (ou «donneur»). Pour les autres instruments d'enquête, et dans les cas où le SGVI ne peut imputer les données faute d'un donneur adéquat, des imputations manuelles sont effectuées. Les données fournies dans le cadre d'autres enquêtes de Statistique Canada sont les principales sources d'information. Enfin, toutes les données sont révisées par des spécialistes.

Les données de l'enquête sur le transport urbain sont recueillies par l'ACTU et remises à la Division des transports qui les vérifie pour relever les erreurs, les incohérences et les données manquantes. Les données problématiques sont imputées manuellement. Des données sur un petit nombre de transporteurs non fournies par l'ACTU sont ajoutées, et des données sont imputées pour ce groupe.

B. Qualité des données

Des efforts considérables sont déployés pour assurer le respect de normes de qualité élevées tout au long des opérations d'enquête, mais il est inévitable que les estimations produites soient, jusqu'à un certain point, entachées d'erreur. On entend par erreur d'enquête globale la différence entre les estimations et les données réelles sur la population. Comme les estimations de cette publication proviennent de recensements des entreprises de transport par autobus et des réseaux de transport urbain dont les recettes d'exploitation sont supérieures à 200 000 \$, tout écart sera attribuable à des erreurs non dues à l'échantillonnage. Il sera question ci-après des types d'erreurs non liés à l'échantillonnage les plus courants et de leur incidence.

I. Erreurs de couverture

Les erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage ne couvre pas adéquatement la population cible. Par conséquent, certaines unités faisant partie de la population cible sont soit exclues (sous-dénombrement) ou dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, des unités non admissibles peuvent être présentes dans la base de sondage (surdénombrement).

Voici deux sources possibles d'erreurs de couverture pour l'enquête sur le transport urbain, le transport scolaire, le transport par autobus nolisés et les autres services de transport :

- La base de sondage provient de la mise à jour des enregistrements chronologiques à l'aide d'un fichier administratif des entreprises ayant déclaré des revenus d'entreprise au titre du transport par autobus en 1995. De ce fait, les entreprises de transport par autobus qui ont démarré leurs activités en 1996 ne sont pas incluses.

- Errors in the Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frame may result in either over- or undercoverage of the busing industry.

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Some are apparent and are caught during editing, e.g. misplaced decimal points or inordinate amounts reported in one area. However, some errors are small and go by undetected.

III. Non-response Errors

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

IV. Processing Errors

Processing errors can arise in data capture, coding, editing, imputation, and other types of data handling. Only by following strict quality controls can these errors be minimized. Examples of steps taken to minimize these errors are: a well-planned edit system that checks for things such as entered totals equaling the sum of components; persistent follow-up of non-respondents to reduce the need for imputation; and fully descriptive procedures manuals to ensure consistency in manual operations.

V. Measures of Data Quality

Figure 6 presents two basic indicators of data quality. First, a total response rate is calculated for each industry type (SIC) by firm size based on the annual survey instrument (separate rates can be calculated for each quarter). This rate is the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the survey population.

Second, relative imputation rates are calculated to assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, a relative imputation rate of 0.2 indicates that \$5 million of a \$25 million result was imputed.

- Les erreurs de code de Classification type des industries (CTI) contenues dans la base de sondage peuvent se traduire soit par le surdénombrement ou le sous-dénombrement du secteur du transport par autobus.

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements inexacts parce qu'il a mal interprété les questions, a répondu incorrectement ou était réticent à divulguer les informations exactes. Certaines erreurs sont apparentes et peuvent être décelées à l'étape de la vérification, par exemple des virgules décimales mal placées ou des chiffres exorbitants déclarés dans un domaine. Cependant, certaines erreurs sont imperceptibles et passent inaperçues.

III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse peuvent se produire lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou répond seulement à certaines questions (non-réponse partielle). Dans le contexte de l'imputation en fonction de donneurs, ces erreurs peuvent être graves si les non-répondants présentent systématiquement des caractéristiques d'enquête différentes de celles des répondants, ou si le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitement

Des erreurs de traitement peuvent être commises aux étapes de la saisie, du codage, de la vérification, de l'imputation et des autres types de manipulation des données. Ces erreurs ne peuvent être réduites qu'à l'aide de mécanismes de contrôle qualitatif rigoureux. Voici des exemples de mesures prises pour réduire ces erreurs : un système de validation soigneusement conçu qui vérifie, par exemple, la concordance entre les totaux et la somme des éléments; un suivi répété auprès des non-répondants pour réduire le recours à l'imputation; la production de manuels de procédures explicatifs pour assurer la cohérence des opérations manuelles.

V. Indicateurs de la qualité des données

La Figure 6 présente deux indicateurs de base de la qualité des données. Premièrement, un taux de réponse global est calculé pour chaque type de secteur de l'industrie (code CTI) selon la taille de l'entreprise, d'après l'instrument d'enquête annuel (des taux distincts peuvent être calculés pour chaque trimestre). Ce taux correspond au nombre de transporteurs qui ont répondu à l'enquête en entier ou en partie, divisé par la population observée.

Deuxièmement, des coefficients d'imputation relatifs sont calculés afin d'aider les utilisateurs à évaluer l'effet possible de la non-réponse et de l'imputation. On entend par « coefficient d'imputation relatif » la proportion des estimations publiées correspondantes qui est attribuable à l'imputation. Par exemple, un coefficient d'imputation relatif de 0,2 signifie que 5 millions de dollars sur un total de 25 millions de dollars ont été imputés.

Figure 6
Response Rates by Industry and Company Size, 1996¹

Figure 6
Taux de réponse selon l'industrie et la taille de l'entreprise, 1996¹

	SIC	Small	Large	Total
	CTI	Petites	Grandes	
		%		
Quarterly – Trimestriel				
Urban Transit – Transport urbain	4571	...	...	100.0
Scheduled Intercity – Transport interurbain	4572	62.1	55.6	60.0
School Bus Operations – Transport scolaire	4573	...	58.7	58.7
Charter Bus Service – Transport par autobus nolisés	4574	62.5	55.2	60.5
Other Bus Service – Autre service d'autobus	4575	84.4	50.0	69.6
Industry – Industrie	457	64.1	57.3	69.8
Annual – Annuel				
Urban Transit – Transport urbain	4571	...	...	...
Scheduled Intercity – Transport interurbain	4572	88.5	91.7	89.5
School Bus Operations – Transport scolaire	4573	98.3	97.2	98.2
Charter Bus Service – Transport par autobus nolisés	4574	88.1	65.0	82.3
Other Bus Service – Autre service d'autobus	4575	100.0	60.0	84.6
Industry – Industrie	457	89.2	82.2	94.8
Total		84.5	62.0	79.3

¹ Relative imputation rates for 1996 are not available.

¹ Les coefficients d'imputation relatifs pour 1996 sont indisponibles.

Glossary

SIC. Standard Industrial Classification 1980.

Scheduled Intercity Bus Industry. This industry comprises companies primarily engaged in providing passenger transportation principally outside a single municipality and its suburban areas. These companies operate over fixed routes and schedules, and charge a per-trip fee (SIC 4572).

Urban Transit Industry. This industry comprises companies primarily engaged in operating local and suburban mass passenger transit systems. Such transportation may involve the use of one or more modes of transport including light rail, subways and street cars, as well as buses. These companies operate over fixed routes and schedules, and allow passengers to pay on a per-trip basis, including monthly passes (SIC 4571).

School Bus Industry. This industry comprises companies primarily engaged in operating buses and other motor vehicles to transport pupils to and from school. These companies operate over fixed routes and schedules, but do not charge a per-trip fee. Bus services supplied by school boards with their own fleet of vehicles are excluded (SIC 4573).

Charter Bus Services Industry. This industry comprises companies primarily engaged in providing charter bus services as well as companies engaged in operating sightseeing buses. The charter bus companies normally do not operate over fixed routes and schedules, and rent the entire vehicle, with driver. The sightseeing bus companies operate over fixed routes and schedules, and sell individual seats (SIC 4574).

Other Passenger Bus Service Industry. This industry comprises companies primarily engaged in furnishing passenger transportation by automobile or bus to or from hotels and airports or rail terminals. Special needs transportation is not included (SIC 4575).

Private Carriers. Carriers, for which transportation is an incidental part of their operations, which use their own or leased vehicles to transport passengers, but which do not offer services to the public for compensation.

Large Companies. Companies with at least \$2 million in annual operating revenues.

Small Companies. Companies with less than \$2 million in annual operating revenues.

Glossaire

CTI. Classification type des industries de 1980.

Industrie du transport interurbain par autobus à service régulier. Cette industrie comprend les compagnies dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de voyageur à l'extérieur d'une municipalité donnée et de sa banlieue. Ces compagnies fournissent des services de transport suivant des lignes régulières et des horaires établis et exigent un tarif au déplacement (CTI 4572).

Industrie du transport urbain. Cette industrie comprend les compagnies dont l'activité principale est l'exploitation de services locaux et suburbains de transport en commun. Ces services peuvent nécessiter l'utilisation d'un ou de plusieurs modes de transport, y compris le métro léger, le métro, le tramway et l'autobus. Ces compagnies fournissent des services de transport suivant des itinéraires et des horaires établis et permettent aux voyageurs de payer un tarif au déplacement, incluant les cartes d'abonnement mensuelles (CTI 4571).

Industrie du transport scolaire. Cette industrie comprend les compagnies dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport d'élèves par autobus ou autres véhicules à moteur. Ces compagnies fournissent des services de transport suivant des lignes régulières et des horaires établis mais n'exigent pas un tarif au déplacement. Le transport fourni par les conseils scolaires au moyen de leur propre autobus sont exclus (CTI 4573).

Industrie du transport par autobus nolisés. Cette industrie comprend les compagnies dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par autobus nolisés ainsi que les compagnies qui se consacrent à l'exploitation d'autobus d'excursion. Les compagnies de transport par autobus nolisés ne suivent généralement pas des lignes régulières et des horaires établis et louent des véhicules entiers avec chauffeur. Les compagnies d'autobus d'excursion fournissent des services de transport suivant des lignes régulières et des horaires établis et vendent des sièges (CTI 4574).

Industrie des autres services de transport de voyageurs par autobus. Cette industrie comprend les compagnies dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par automobile ou par autobus entre les hôtels et les aéroports ou les gares. Le transport pour besoins spéciaux n'est pas inclus (CTI 4575).

Transporteurs privés. Transporteurs pour lesquels le transport n'est qu'une activité accessoire, qui utilisent leurs propres véhicules ou qui en louent pour transporter des voyageurs, mais qui n'offrent aucun service de transport public contre rémunération.

Grandes entreprises. Entreprises ayant des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 2 millions de dollars.

Petites entreprises. Entreprises ayant des recettes d'exploitation annuelles inférieures à 2 millions de dollars.

Operating Revenues. Gross annual operating revenues include revenues pertaining to motor carrier passenger operations, including operating subsidies.

Operating Expenses. (a) Real estate and property taxes for the purpose of this publication are considered to be part of administration and general office expenses, even when directly related to terminal operations. (b) Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits are, for the purpose of this publication, considered to be part of administration and general office expenses and tabulated accordingly.

Operating Ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. It is calculated by dividing the total operating expenses by the total operating revenues.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the registered head office of the carrier is located.

Employees and Their Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned by employees before deductions, including bonuses. Total compensation paid may not be equal to the total amount shown as wages and salaries under "operating expenses" due to factors such as profit sharing.

Reference Year. The fiscal year of the carriers ending any time between April 1, 1996 to March 31, 1997.

Response Rate. The number of carriers that provided complete or partial answers to the survey divided by the survey population.

Relative Imputation Rate. The proportion of the published estimate that is accounted for by imputed data.

Recettes d'exploitation. Les recettes d'exploitation annuelles brutes comprennent les recettes tirées du transport routier des voyageurs, y compris les subventions d'exploitation.

Frais d'exploitation. (a) L'impôt foncier et les taxes sur la propriété aux fins de cette publication sont considérés comme faisant partie des dépenses d'administration et des dépenses générales de bureau, même s'ils sont directement liés à l'exploitation de terminus. (b) L'assurance-chômage, les régimes de pensions et les autres avantages sociaux des salariés sont, aux fins de cette publication, considérés comme faisant partie des dépenses d'administration et des dépenses générales de bureau et sont totalisés en conséquence.

Ratio d'exploitation. Proportion des recettes d'exploitation totales absorbée par les frais d'exploitation totaux. On obtient ce ratio en divisant les frais d'exploitation totaux par les recettes d'exploitation totales.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Effectif et rémunération. La rémunération totale correspond aux gains bruts des salariés avant les retenues, y compris les primes. La rémunération totale versée peut ne pas être égale au montant total indiqué au poste des traitements et salaires, sous la rubrique "frais d'exploitation", en raison de facteurs tels que la participation aux bénéfices.

Année de référence. Exercice financier des transporteurs ayant pris fin à une date quelconque entre le 1^{er} avril 1996 et le 31 mars 1997.

Taux de réponse. Nombre de transporteurs ayant rempli le questionnaire en entier ou en partie, divisé par la population observée.

Coefficient d'imputation relatif. Proportion de l'estimation publiée attribuable à des données imputées.

How to get the economic facts and analysis you need on transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, room 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: trepri@statcan.ca

Jim Cain, Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: cainjim@statcan.ca

Ruth Martin, Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-5700
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: martrut@statcan.ca

Helen McDonald, Acting Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-8779
Facsimile: (819) 953-0010
Internet: mcdohel@statcan.ca

Robert Larocque, Head
Dissemination Unit
Trucking and Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-2486
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: laroque@statcan.ca

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement de frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
Pièce 1506, Immeuble Principal
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: trepri@statcan.ca

Jim Cain, Chef
Section du camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579
Internet: cainjim@statcan.ca

Ruth Martin, Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-5700
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: martrut@statcan.ca

Helen McDonald, Chef intérimaire
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-8779
Télécopieur: (819) 953-0010
Internet: mcdohel@statcan.ca

Robert Larocque, Chef
Unité de la diffusion
Section des transports multimodaux et du camionnage

Téléphone: (613) 951-2486
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: laroque@statcan.ca