



Bulletin de service Transport terrestre et maritime

Division des transports

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Le produit 50-002-XIF au catalogue est publié huit fois/année sur Internet au coût de 11 \$ CAN. Elle peut être commandée via Internet ou en composant le numéro national sans frais 1-800-263-1136.

Vol. 21 n° 1

Les industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, 2003 (données provisoires) et 2002 (finale)

Faits saillants

En 2003, tout près de 1 500 compagnies opéraient au Canada des services rémunérés de transport urbain et de passagers par autobus. Le nombre de compagnies a diminué de 13 % entre 2002 et 2003, poursuivant la tendance de la consolidation de l'industrie.

Les recettes totales des cinq industries du transport de passagers par autobus (transport urbain, transport interurbain et rural, transport scolaire, services nolisés et autres services de transport en commun/navette) étaient de 7,344 milliards de dollars, une hausse de 7,9 % par rapport à 2002. Les dépenses totales étaient de 6,447 milliards de dollars, soit une majoration de 3,8 % par rapport à 2002. Le revenu net en 2003 a été de 897 millions de dollars, soit 51 % plus élevé que celui qui a été réalisé l'année précédente. La majeure partie de l'augmentation du revenu net est attribuable au relèvement des subventions d'exploitation et des subventions en capital, aux diminutions des paiements d'intérêt et à des hausses des marges d'exploitation.

L'industrie du transport urbain a représenté environ deux tiers (4,970 milliards de dollars) des recettes totales. Les autobus scolaires suivaient avec 1,469 milliard de dollars.

Environ 90 000 personnes étaient employées par des compagnies de transport par autobus et urbain au Canada (le personnel à temps partiel a été converti à des équivalents à temps plein). Il s'agit d'une baisse de 0,8 % par rapport à 2002. Le salaire moyen pour tous les employés, indépendamment de leur profession, était d'environ 42 500 \$, en hausse de 6,7 %.

Les dépenses liées aux ressources humaines ont représenté 62 % des dépenses d'exploitation totales, le carburant en a représenté 9 % et l'entretien des véhicules, 8 %. Ces proportions sont demeurées pratiquement inchangées par rapport à 2002. Les 21 % restants ont couvert toutes les autres dépenses d'exploitation, telles que les frais associés aux licences et permis, les paiements de location, les impôts, les services publics et les assurances.

L'investissement en capital a atteint 1,244 milliard de dollars en 2003, soit une progression de 6,3 % par rapport à 2002. Tout près de la moitié (544 millions de dollars) a été dépensée pour l'acquisition d'autobus pour le transport urbain et d'autre matériel roulant. L'industrie du transport scolaire a investi 111 millions de dollars, dont la majorité de ce montant a servi à l'achat d'autobus et d'autres matériels roulant. L'industrie du transport interurbain et rural a investi juste au-dessus de 47 millions de dollars dans les dépenses en capital, une montée par rapport aux 42 millions de dollars investis l'année précédente.

1. Statistique Canada a reçu des renseignements sur l'emploi révisés, ce qui a entraîné une révision des estimations de l'année 2001. Les tableaux de ce bulletin de service contiennent les nouvelles données.

Tous droits réservés. L'utilisation de ce produit est limitée au détenteur de licence et à ses employés. Le produit ne peut être reproduit et transmis à des personnes ou organisations à l'extérieur de l'organisme du détenteur de licence.

Des droits raisonnables d'utilisation du contenu de ce produit sont accordés seulement à des fins de recherche personnelle, organisationnelle ou de politique gouvernementale ou à des fins éducatives. Cette permission comprend l'utilisation du contenu dans des analyses et dans la communication de résultats et conclusions de ces analyses, y compris la citation de quantités limitées de renseignements complémentaires extraits du produit de données dans ces documents. Cette documentation doit servir à des fins non commerciales seulement. Si c'est le cas, la source des données doit être citée comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, les utilisateurs doivent d'abord demander la permission écrite aux Services d'octroi de licences, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0T6.

Mai 2005

Comment l'information est présentée

Statistique Canada utilise le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord² pour classer toutes les entreprises ayant des activités au Canada. Pour les industries du transport de passagers par autobus et du transport urbain, il y a les cinq catégories suivantes :

485110 – Systèmes de transport urbain

485210 – Transport interurbain et rural par autobus (l'activité économique principale est de fournir des services interurbains réguliers)

485410 – Transport scolaire et d'employés

485510 – Service d'autobus nolisés

485990 – Autres services de transport en commun et de transport terrestre de voyageurs (c.-à-d. compagnies dont l'activité économique principale est de fournir des services de navette)

Il y a certaines opérations de transport urbain, d'écoliers et de passagers qui génèrent une activité économique qui ne sont pas incluses dans une des cinq catégories du SCIAN. Afin de fournir aux utilisateurs des données une image plus complète des activités du transport de passagers par autobus et du transport urbain, chaque tableau présente de l'information qui inclut les cinq industries du SCIAN, ainsi que d'autres activités de transport qui ont été identifiées et pour lesquelles des données pourraient être recueillies mais dont les opérations se situent en dehors des cinq industries du SCIAN. On ne peut trouver la même activité dans plusieurs groupes. Par exemple, les opérations concernant le transport urbain dans la catégorie « Autres » ne sont pas reprises dans le code du SCIAN pour le transport urbain.

Compagnies offrant des services de transport par autobus et urbain

En 2003, tout près de 1 500 compagnies opéraient au Canada des services rémunérés de transport de passagers par autobus et urbain. Le nombre de compagnies a diminué de 13 % entre 2002 et 2003, poursuivant la tendance établie par plusieurs années de fusions et d'acquisitions dans toutes les industries de transport par autobus. Entre 2001 et 2002, le nombre de compagnies a diminué d'environ 5 %.

Performance financière

Le tableau 1 présente une vue d'ensemble de 2002 et 2003 et la variation en pourcentage entre ces deux années. Le tableau 2 contient des estimations détaillées selon l'industrie pour 2003.

2. Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est un système de classification des activités économiques qui a été conçu par les organismes statistiques du Canada, du Mexique et des États-Unis. Créé dans la perspective de l'Accord de libre-échange nord-américain, il a été conçu pour fournir des définitions communes à la structure industrielle de ces trois pays et un cadre statistique commun pour faciliter l'analyse des trois économies. Les compagnies sont classées selon un code du SCIAN basé sur la catégorie qui représente leur activité économique principale.

3. Les compagnies ayant des activités de transport par autobus ou urbain ne sont pas classées dans un des cinq codes du SCIAN pour deux raisons de base : 1) Certaines villes ne séparent pas le budget accordé au transport urbain de leur budget. En raison de cela, ces données financières se retrouvent dans divers codes du SCIAN pour les municipalités au lieu d'être dans ceux du transport urbain. 2) Les compagnies dont les recettes proviennent principalement du transport de tourisme sont classées dans une catégorie du SCIAN qui inclut plus que des opérations de transport par autobus (tel que : voitures tirées par des chevaux, transport ferroviaire de tourisme, etc.). Ainsi, les compagnies de transport de tourisme par autobus ne sont pas incluses dans aucun des cinq codes du SCIAN liés au transport par autobus.

Tableau 1 : Aperçu des industries du transport de passagers par autobus et du transport urbain (SCIAN)

Description de l'industrie	Nombre d'entreprises	Recettes totales	Dépenses totales	Revenu net
\$'000				
2003				
Industrie du transport par autobus				
Services de transport urbain	86	4,969,698	4,194,598	775,100
Transport interurbain et rural	31	473,202	469,227	3,974
Transport scolaire et transport d'employés	973	1,468,696	1,356,705	111,991
Services d'autobus nolisés	137	263,350	259,690	3,660
Autres services de transport en commun et de transport terrestre de passagers	230	169,112	167,021	2,090
Total partiel	1,457	7,344,057	6,447,242	896,816
Activités non reliées à l'industrie du transport par autobus				
Tourisme	29	16,292	16,235	57
Autres	11	132,080	154,993	(22,913)
Total partiel	40	148,372	171,229	(22,856)
Total	1,497	7,492,430	6,618,470	873,959
2002				
Industrie du transport par autobus				
Services de transport urbain	96	4,461,864	3,946,912	514,952
Transport interurbain et rural	41	481,229	465,628	15,601
Transport scolaire et transport d'employés	1,151	1,481,669	1,436,857	44,812
Services d'autobus nolisés	137	235,015	216,877	18,138
Autres services de transport en commun et de transport terrestre de passagers	250	149,219	146,554	2,665
Total partiel	1,675	6,808,996	6,212,828	596,168
Activités non reliées à l'industrie du transport par autobus				
Tourisme	24	14,540	14,649	(109)
Autres	16	181,763	151,992	29,771
Total partiel	40	196,303	166,641	29,662
Total	1,715	7,005,299	6,379,469	625,830
Différence en % 2003- 2002				
Services de transport urbain	-10.4%	11.4%	6.3%	50.9%
Transport interurbain et rural	-24.4%	-1.7%	0.8%	-74.5%
Transport scolaire et d'employés	-15.4%	-0.9%	-5.6%	149.9%
Services d'autobus nolisés	-0.2%	12.1%	19.7%	-79.8%
Autres services de transport en commun et de transport terrestre de passagers	-8.1%	13.3%	14.0%	-21.6%
Total partiel	-13.0%	7.9%	3.8%	50.4%
Tourisme	20.8%	12.1%	10.8%	-152.3%
Autres	-31.3%	-27.3%	2.0%	-177.0%
Total partiel	0.0%	-24.4%	2.8%	-177.1%
Total	-12.7%	7.0%	3.7%	39.6%

X = 1) confidentiel en vertu des dispositions de la loi sur la statistique relatives au secret.

2) dissimiler en vertu de la variabilité de l'échantillonnage.

Tableau 2 : Recettes et dépenses d'exploitation par industrie - 2003

	Industrie du transport par autobus						Activités non reliées à l'industrie du transport par autobus			Total
	Transport urbain	Interurbain et rural	Scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports - navette	Total partiel	Tourisme	Autres	Total partiel	
Nombre estimé d'entreprises opérant au Canada	86	31	973	137	230	1,457	29	11	40	1,497
Recettes	\$000						\$000			
Services de transport urbain	1,966,895	x	9,882	x	x	2,003,354	-	26,623	26,623	2,029,977
Services de transport de banlieue	x	x	1,685	-	895	203,862	-	x	x	233,930
Services pour personnes handicapées ou âgées	10,490	x	25,478	-	13,521	51,260	-	x	x	53,181
Services interurbains réguliers	x	285,371	28,708	4,215	x	319,091	-	-	-	319,091
Services de transport scolaire	3,044	1,182	1,217,425	8,184	2,359	1,232,193	524	-	524	1,232,717
Services d'autobus scolaires nolisés	x	1,589	83,127	x	x	88,688	x	-	-	88,699
Services de transport par autocars nolisés	x	40,541	62,458	221,584	x	326,762	1,840	x	x	328,604
Services de tourisme local	68	x	x	x	89	13,293	13,825	x	x	27,126
Services de navette	x	x	6,158	2,476	97,187	107,696	x	-	x	107,706
Transport de colis par autobus	x	98,803	x	x	x	100,762	-	-	-	100,762
Autres services d'autobus pour les passagers	4,797	2,230	12,418	14,792	x	34,913	x	-	x	34,974
Autres recettes d'exploitation	104,450	3,497	4,338	1,978	x	114,711	x	445	x	115,177
Subventions de fonctionnement	1,769,968	x	15	-	44,213	1,815,796	-	x	x	1,879,864
Total des recettes d'exploitation	4,063,688	471,035	1,453,648	260,989	163,019	6,412,379	16,292	123,136	139,428	6,551,807
Subventions en capital	877,834	x	-	-	x	884,935	-	x	x	893,682
Autres recettes hors exploitation	28,176	x	15,048	2,361	x	46,743	-	x	x	46,940
Total des recettes hors d'exploitation	906,010	2,167	15,048	2,361	6,092	931,678	-	8,944	8,944	940,622
Total des recettes	4,969,698	473,202	1,468,696	263,350	169,112	7,344,057	16,292	132,080	148,372	7,492,429
Dépenses										
Dépenses en ressources humaines	2,758,651	201,385	679,458	87,553	115,164	3,842,210	5,322	85,573	90,895	3,933,105
Dépenses énergétiques des véhicules	292,548	37,368	158,028	32,346	12,158	532,449	1,795	12,780	14,576	547,024
Frais d'entretien des véhicules	299,096	38,072	119,249	29,867	10,340	496,624	2,796	17,153	19,949	516,573
Autres frais d'exploitation	697,192	182,641	329,707	94,350	27,061	1,330,951	5,679	36,058	41,737	1,372,688
Total des dépenses d'exploitation	4,047,487	459,465	1,286,442	244,116	164,724	6,202,233	15,593	151,564	167,157	6,369,390
Intérêts et autres	147,111	9,762	70,263	15,574	2,298	245,008	642	3,429	4,072	249,080
Total des dépenses	4,194,598	469,227	1,356,705	259,690	167,021	6,447,242	16,235	154,993	171,229	6,618,470
Revenu net	775,100	3,975	111,991	3,660	2,091	896,816	57(22,913)	(22,857)		873,959

En 2003, les recettes totales incluant les subventions pour les cinq industries de transport de passagers par autobus et de transport urbain ont été de 7,344 milliards de dollars, soit une augmentation de 7,9 % par rapport à 2002. Les dépenses totales étaient supérieures de 3,8 % en 2003 par rapport à 2002, atteignant 6,447 milliards de dollars.

Le revenu net a augmenté de 51 % entre 2002 et 2003, passant de 596,2 millions de dollars à 896,8 millions de dollars. Quatre facteurs ont entraîné cette hausse importante. Presque la moitié (45 %) de l'augmentation est attribuable à une croissance des recettes hors d'exploitation. Il s'agit principalement du résultat d'une augmentation des subventions en capital dans l'industrie du transport urbain, qui sont passées d'environ 700 millions en 2002 à près de 900 millions en 2003. La baisse des paiements d'intérêts constitue un deuxième facteur contributif. Également, on a observé une augmentation des marges d'exploitation. Le revenu d'exploitation net est passé de 132 millions de dollars à 210 millions de dollars en 2003. Finalement, les subventions d'exploitation ont connu une majoration considérable (principalement pour les compagnies de transport urbain), atteignant presque 300 millions de dollars, soit une poussée de 20 %.

En 2003, il y a eu des variations en ce qui concerne les recettes et les dépenses entre les cinq industries de transport par autobus et urbain, ainsi que les deux autres groupes. Ces variations sont attribuables aux fusions, aux acquisitions et au transfert de certaines activités de transport par autobus d'une compagnie à l'autre.

En ce qui concerne les recettes brutes, l'industrie principale a été les services de transport urbain avec des recettes de 4,97 milliards de dollars incluant les subventions, soit une hausse de 11,4 %. Les dépenses dans cette industrie sont passées de 3,95 milliards de dollars à 4,19 milliards de dollars en 2003, une progression de 6 %.

L'industrie du transport urbain a représenté environ deux tiers des recettes totales provenant de toutes les industries du transport par autobus. Elle a également représenté la même proportion des dépenses.

Entre 2002 et 2003, les recettes d'exploitation de l'industrie du transport urbain ont grimpé de 10 %. Presque la moitié des recettes d'exploitation de l'industrie proviennent des services de transport urbain et, entre 2002 et 2003, leurs recettes ont augmenté de 83 millions de dollars. De leur côté, les recettes des compagnies de transport de banlieue ont augmenté de 13 millions de dollars. Toutefois, le plus important changement a été la hausse des subventions d'exploitation et des subventions en capital, qui ont progressé de 300 millions et 188 millions de dollars, respectivement, tandis que les recettes hors d'exploitation ont diminué de 64 millions de dollars.

Dans l'ensemble, les dépenses dans l'industrie du transport urbain ont augmenté de près de 250 millions de dollars (6 %). La majorité de cette hausse était liée aux dépenses en ressources humaines, qui ont grimpé de 192 millions de dollars (7 %). Les dépenses en carburant ont augmenté de 6 % pour s'établir à 293 millions de dollars. Parallèlement, les frais d'entretien ont crû de 15 %, pour se chiffrer à 299 millions de dollars.

Le revenu net de l'industrie du transport scolaire est passé de 45 millions de dollars en 2002 à 112 millions de dollars en 2003. En 2003, les compagnies de cette industrie ont obtenu des recettes brutes inférieures de 13 millions de dollars à celles de 2002, mais elles ont réduit les coûts de plus de 80 millions de dollars, partiellement en raison de la chute des paiements d'intérêts, qui sont passés de 158 millions de dollars en 2002 à 70 millions de dollars en 2003.

Les compagnies de l'industrie du transport interurbain et rural (c.-à-d. les compagnies dont la majorité des recettes proviennent de la prestation de services interurbains réguliers) ont connu une baisse de 5 millions de dollars de leurs recettes brutes, qui s'est traduite par une diminution de 11,6 millions de dollars des revenus nets. Les recettes d'exploitation ont diminué d'un peu plus de 9 millions de dollars alors que les coûts d'exploitation ont augmenté de 17 millions de dollars. Certaines de ces variations sont attribuables aux fusions, aux acquisitions et au transfert de certaines activités d'une compagnie à l'autre. Par exemple, bien que les recettes des compagnies de transport scolaire engendrées par la prestation de services d'autobus nolisés aient diminué de près de 10 millions de dollars, ces recettes ont été enregistrées dans l'industrie des autobus nolisés. Parallèlement, les marges d'exploitation dans l'industrie des autobus nolisés sont passées de 24,6 millions de dollars en 2002 à 16,9 millions de dollars en 2003, limitant les revenus nets à 3,7 millions de dollars.

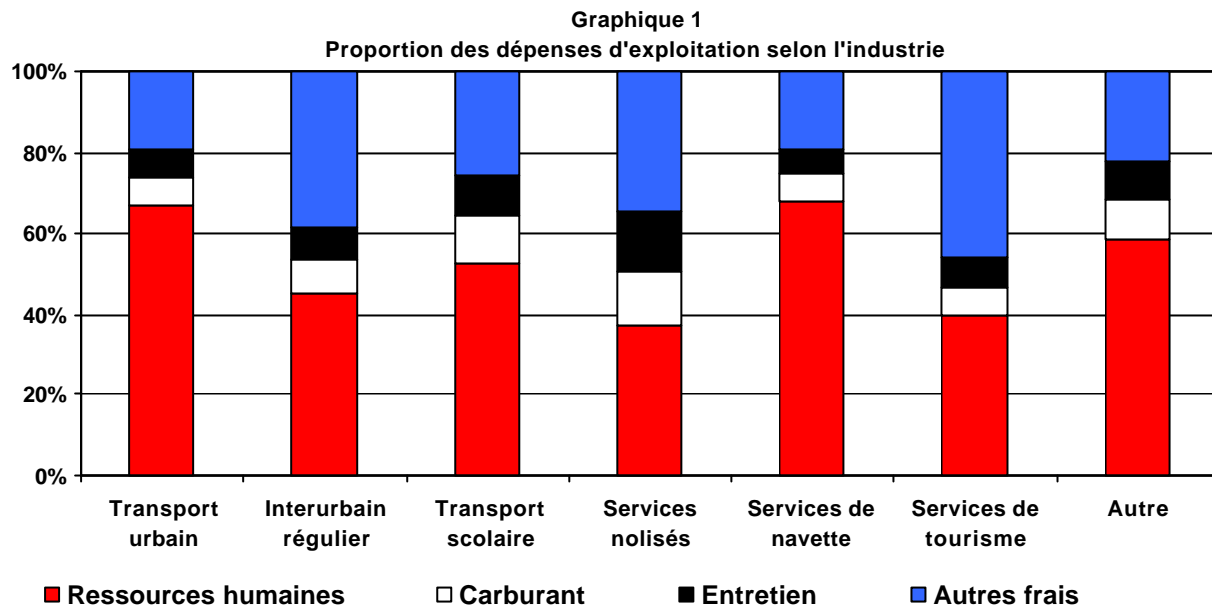
On peut mieux constater l'incidence générale des changements en comparant le tableau explicatif 1 des années 2002 et 2003, qui comprend toutes les activités du Canada.

Comparaison entre les recettes et dépenses de 2002 et 2003 (\$000) basée sur toutes les activités au Canada

Recettes	2002	2003	Différence	Variation
Services de transport urbain	1,935,523	2,029,977	94,454	4.9%
Services de transport de banlieue	227,277	233,930	6,653	2.9%
Services pour personnes handicapées ou âgées	x	x	x	x
Services interurbains réguliers	328,891	319,091	-9,800	-3.0%
Services de transport scolaire	1,220,253	1,232,717	12,463	1.0%
Services d'autobus scolaires nolisés	75,826	88,699	12,873	17.0%
Services de transport par autocars nolisés	321,285	328,605	7,319	2.3%
Services de tourisme local	25,528	27,126	1,598	6.3%
Services de navette	82,996	107,706	24,710	29.8%
Transport express de colis par autobus	100,489	100,762	273	0.3%
Autres services d'autobus pour les passagers	44,702	34,974	-9,729	-21.8%
Autres recettes d'exploitation	133,948	115,177	-18,771	-14.0%
Subventions de fonctionnement	1,582,009	1,879,864	297,855	18.8%
Total des recettes d'exploitation	6,149,883	6,551,808	401,924	6.5%
Subventions en capital	751,304	893,682	142,378	19.0%
Autres recettes hors exploitation	104,072	46,940	-57,132	-54.9%
Total des recettes hors d'exploitation	855,376	940,622	85,246	10.0%
Total des recettes	7,005,260	7,492,429	487,170	7.0%
Dépenses				
Dépenses en ressources humaines	3,712,157	3,933,105	220,948	6.0%
Dépenses énergétiques des véhicules	512,806	547,024	34,219	6.7%
Frais d'entretien des véhicules	479,124	516,573	37,449	7.8%
Autres frais d'exploitation	1,340,593	1,372,688	32,095	2.4%
Total des dépenses d'exploitation	6,044,680	6,369,390	324,711	5.4%
Intérêts et autres	334,790	249,080	-85,710	-25.6%
Total des dépenses	6,379,469	6,618,470	239,001	3.7%
Revenu net	625,830	874,244	248,129	40.2%

Entre 2002 et 2003, les dépenses d'exploitation des compagnies étaient assez semblables. En 2003, les dépenses liées aux ressources humaines ont représenté 62 % des dépenses d'exploitation totales, soit une hausse par rapport à 2002. Le carburant a compté pour 9 % des dépenses, une augmentation d'un point de pourcentage par rapport à 2002. Les dépenses liées à l'entretien et les autres dépenses d'exploitation sont demeurées à 8 % et à 22 %, respectivement, au cours des deux années.

On a toutefois observé des différences entre les industries, bien que les proportions soient demeurées essentiellement inchangées entre 2002 et 2003. Les dépenses d'exploitation, réparties selon les ressources humaines, le carburant, l'entretien et les autres dépenses d'exploitation sont indiquées dans la figure 1. Les ressources humaines représentent environ deux tiers des dépenses d'exploitation des industries du transport urbain et des services de navette, tandis que l'industrie des autobus nolisés réserve moins de 40 % de ses dépenses d'exploitation aux ressources humaines. Les dépenses en carburant ont varié de 7 % pour les industries du transport urbain, les services de navette et les services de tourisme à 12 % et 13 % pour les industries du transport scolaire et des autobus nolisés. L'entretien a représenté 7 % des dépenses pour l'industrie du transport urbain, comparativement à 15 % pour l'industrie des autobus nolisés.



Investissement en capital

Les dépenses en capital ont compté pour 1,24 milliard de dollars en 2003 (voir tableau 3), soit une augmentation de 6,4 % par rapport à 2002. L'industrie des systèmes de transport urbain a compté pour 86 % de ce total, en hausse par rapport à 82 % en 2002. L'industrie du transport urbain a consacré 544 millions de dollars à l'achat d'autobus et d'autre matériel roulant, soit une hausse de 21 % par rapport aux 450 millions de dollars dépensés en 2002. Cela représente l'augmentation des subventions en capital. L'industrie du transport scolaire par autobus a investi 111 millions de dollars en 2003, une baisse par rapport aux 157 millions investis en 2002. La plupart des dépenses en capital dans cette industrie ont servi à l'achat d'autobus et d'autres matériels roulants. Les compagnies offrant des services interurbains réguliers ont investi 47 millions de dollars en 2003, une progression par rapport aux 42 millions de dollars injectés en 2002.

Tableau 3 : Dépenses en capital par industrie

	Industrie du transport par autobus						Activités non reliées à l'industrie du transport par autobus			Total
	Transport urbain	Interurbain et rural	Scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports - navette	Total partiel	Tourisme	Autres	Total partiel	
	\$'000						\$'000			
2003										
Somme versée pour acheter des autobus et d'autres matériels roulants	543,919	38,232	104,575	10,847	3,675	701,247	-	1,315	1,315	702,563
Autres dépenses en capital	523,305	8,957	6,891	186	254	539,594	3	1,405	1,408	541,002
Total	1,067,224	47,189	111,466	11,034	3,929	1,240,842	3	2,720	2,723	1,243,565
2002										
Somme versée pour acheter des autobus et d'autres matériels roulants	449,628	30,837	152,210	6,176	5,373	644,224	154	16,276	16,430	660,653
Autres dépenses en capital	505,172	11,594	4,575	155	127	521,623	49	5	54	521,677
Total	954,800	42,431	156,785	6,331	5,500	1,165,847	203	16,281	16,484	1,182,330
Différence en % 2003- 2002										
Somme versée pour acheter des autobus et d'autres matériels roulants	21.0%	24.0%	-31.3%	75.6%	-31.6%	8.9%	100.0%	-91.9%	-92.0%	6.3%
Autres dépenses en capital	3.6%	-22.7%	50.6%	20.2%	100.6%	3.4%	-94.2%	27646.9%	2500.1%	3.7%
Total	11.8%	11.2%	-28.9%	74.3%	-28.6%	6.4%	-98.6%	-83.3%	-83.5%	5.2%

Emploi

Au Canada, en 2003, l'équivalent de 92 000 personnes étaient employées par les industries du transport de passagers par autobus et du transport urbain. L'industrie du transport urbain a été, de loin, le plus important employeur, fournissant 47 % des emplois du secteur (voir tableau 4).

Tableau 4 : Effectif et leur rémunération par industrie

	Industrie du transport par autobus						Activités non reliées à l'industrie du transport par autobus			Total
	Transport urbain	Interurbain et rural	Scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports - navette	Total partiel	Tourisme	Autres	Total partiel	
Nombre d'employés équivalent à temps plein										
2003										
Chauffeurs	24,513	3,035	31,404	2,514	2,449	63,914	207	1,006	1,213	65,127
Mécaniciens	4,852	439	1,337	143	42	6,813	7	83	90	6,903
Autres salariés	13,033	1,958	3,129	478	579	19,178	65	1,196	1,261	20,438
Total, salariés	42,399	5,432	35,870	3,135	3,070	89,905	279	2,285	2,564	92,469
				\$'000				\$'000		
Rémunération total	2,758,651	201,385	679,458	87,553	115,164	3,842,210	5,322	85,573	90,895	3,933,105
Dépense moyenne par employé	\$65,065	\$37,073	\$18,942	\$27,931	\$37,518	\$42,736	\$19,096	\$37,444	\$35,449	\$42,534
Nombre d'employés équivalent à temps plein										
2002										
Chauffeurs	24,397	2,838	32,244	2,342	2,472	64,293	214	1,003	1,216	65,509
Mécaniciens	4,540	322	1,517	117	69	6,565	7	110	118	6,683
Autres salariés	13,035	1,783	3,843	450	633	19,744	56	1,167	1,223	20,968
Total, salariés	41,972	4,943	37,604	2,909	3,175	90,603	277	2,280	2,557	93,160
Rémunération total	2,566,816	199,928	676,765	78,287	97,750	3,619,545	5,701	86,912	92,612	3,712,157
Dépense moyenne par employé	\$61,155	\$40,446	\$17,997	\$26,913	\$30,792	\$39,950	\$20,561	\$38,118	\$36,215	\$39,847
Différence en % 2003-2002										
Chauffeurs	0.5%	6.9%	-2.6%	7.4%	-1.0%	-0.6%	-3.2%	0.4%	-0.3%	-0.6%
Mécaniciens	6.9%	36.4%	-11.9%	21.9%	-39.3%	3.8%	-4.9%	-24.5%	-23.3%	3.3%
Autres salariés	0.0%	9.8%	-18.6%	6.1%	-8.5%	-2.9%	15.5%	2.5%	3.1%	-2.5%
Total, salariés	1.0%	9.9%	-4.6%	7.8%	-3.3%	-0.8%	0.5%	0.2%	0.3%	-0.7%
Rémunération totale	7.5%	0.7%	0.4%	11.8%	17.8%	6.2%	-6.6%	-1.5%	-1.9%	6.0%
Dépense moyenne par employé	6.4%	-8.3%	5.3%	3.8%	21.8%	7.0%	-7.1%	-1.8%	-2.1%	6.7%

En 2003, le personnel à temps partiel a travaillé environ 5 millions d'heures, la plupart desquelles ont été travaillées dans l'industrie du transport scolaire par autobus, qui a représenté 67 % de toutes les heures à temps partiel. Le deuxième employeur à temps partiel en importance a été l'industrie des systèmes de transport urbain, où on a travaillé 27 % de toutes les heures à temps partiel.

En 2003, les dépenses moyennes pour chaque équivalent à temps plein (c.-à-d. comprenant les traitements, les salaires, les avantages sociaux, les coûts liés aux chauffeurs, la formation, etc.) ont légèrement dépassé 42 000 \$, une hausse par rapport à 40 000 \$ en 2002.

La flotte

Au Canada, la flotte du transport par autobus pour compte d'autrui et du transport urbain, tel que défini par les cinq industries du SCIAN, comprenait presque 57 000 véhicules dont 62 % appartenait à l'industrie du transport scolaire et d'employés. Le tableau 5 montre la distribution par type de véhicule et par industrie.

Comme il a été mentionné précédemment, on a observé des variations de l'activité (et donc du matériel roulant) entre les industries du SCIAN. Cela explique ce qui semble être des changements importants pour ce qui est de la flotte.

Tableau 5 : Matériel productif en service par industrie

	Industrie du transport par autobus					Total partiel	Activités non reliées à l'industrie du transport par autobus			Total
	Transport urbain	Interurbain et rural	Scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports - navette		Tourisme	Autres	Total partiel	
	nombre									
2003										
Autocars	328	1,300	913	1,266	441	4,248	87	4	91	4,339
Autobus scolaires	36	77	32,370	578	414	33,474	21	-	21	33,495
Autobus de transport urbain	12,288	107	104	84	72	12,655	-	423	423	13,078
Autre matériel roulant	3,146	86	2,187	272	870	6,561	64	452	516	7,077
Total	15,798	1,570	35,573	2,200	1,797	56,938	172	879	1,051	57,989
2002										
Autocars	262	1,350	1,047	1,321	370	4,350	59	3	62	4,412
Autobus scolaires	63	100	29,890	743	491	31,288	21	-	21	31,309
Autobus de transport urbain	11,874	52	290	148	205	12,568	-	432	432	13,000
Autre matériel roulant	3,393	219	2,955	217	759	7,543	72	212	284	7,827
Total	15,592	1,721	34,182	2,429	1,825	55,749	152	647	799	56,548
Différence en % 2003- 2002										
Autocars	25.2%	-3.7%	-12.9%	-4.2%	19.3%	-2.4%	47.5%	33.3%	46.8%	-1.7%
Autobus scolaires	-42.9%	-23.0%	8.3%	-22.3%	-15.8%	7.0%	0.0%		0.0%	7.0%
Autobus de transport urbain	3.5%	105.8%	-64.2%	-43.1%	-64.8%	0.7%		-2.1%	-2.1%	0.6%
Autre matériel roulant	-7.3%	-60.7%	-26.0%	25.4%	14.6%	-13.0%	-11.1%	113.2%	81.7%	-9.6%
Total	1.3%	-8.8%	4.1%	-9.4%	-1.5%	2.1%	13.2%	35.9%	31.5%	2.5%

Consommation de carburant

Le tableau 6 présente des données sur la quantité de carburant consommé en 2003 par rapport à 2002. Le carburant diesel est le plus important carburant utilisé par l'industrie. L'électricité est également une composante énergétique importante pour l'industrie du transport urbain (métro, autocar, train, etc.).

La consommation de carburant diesel a augmenté de 6 % par rapport à 2002 et l'électricité de 3,2 %.

Tableau 6 : Consommation de carburant par industrie

		Industrie du transport par autobus					Activités non reliées à l'industrie du transport par autobus			Total	
		Transport urbain	Interurbain et rural	Scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports - navette	Total partiel	Tourisme	Autres		Total partiel
2003											
Consommation de carburant											
Diesel	'000 L	390,919	61,356	247,884	48,208	14,159	762,526	2,501	19,576	22,077	784,603
Essence	'000 L	1,879	41	5,016	110	1,742	8,788	2	-	2	8,790
Propane	'000 L	772	-	1,809	-	3,932	6,514	-	-	-	6,514
Gaz naturel	'000 L	16,579	-	-	-	-	16,579	-	-	-	16,579
Électricité	'000 KW	781,755	-	-	-	-	781,755	-	22,505	22,505	804,260
2002											
Diesel	'000 L	387,135	61,474	217,991	41,770	12,624	720,994	1,417	24,011	25,429	746,423
Essence	'000 L	1,659	142	5,780	722	1,844	10,146	201	-	201	10,347
Propane	'000 L	-	15	5,383	-	4,944	10,343	-	-	-	10,343
Gaz naturel	'000 L	15,826	-	-	-	395	16,221	-	-	-	16,221
Électricité	'000 KW	756,583	-	-	10	-	756,593	-	22,563	22,563	779,156
Différence en % 2003 - 2002											
Diesel		2.2%	-0.2%	13.7%	15.4%	12.2%	6.4%	76.5%	-18.5%	-13.2%	5.8%
Essence		13.3%	-71.3%	-13.2%	-84.7%	-5.5%	-13.4%	-99.0%	...	-99.0%	-15.0%
Propane		...	-100.0%	-66.4%	...	-20.5%	-37.0%	...	...	...	-37.0%
Gaz naturel		-37.3%	...	...	...	-100.0%	-38.9%	...	...	...	-38.9%
Électricité		3.3%	...	...	-100.0%	...	3.3%	...	-0.3%	-0.3%	3.2%

Recettes selon la région géographique

Avant 2001, l'information par province et territoire, publiée dans la publication 53-215 *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain de Statistique Canada*, était basée sur l'endroit du siège social de la compagnie au lieu de l'endroit où les activités avaient lieu. Dans le nouveau questionnaire lancé en 2001, on a demandé aux répondants de fournir une ventilation des recettes et dépenses selon l'endroit où les activités avaient été réalisées. Les tableaux 7, 8 et 9 présentent les données sur les recettes et les dépenses par région.

Dans le tableau 8, les données sont présentées à un niveau détaillé le plus élevé que possible, tout en respectant les règles de confidentialité requises par la *Loi sur la statistique*. Les régions de « l'Atlantique » et des « Prairies » ont été utilisées en raison de la confidentialité des données provinciales. Les données sont des estimations fondées sur les renseignements fournis par les répondants. On n'a pas utilisé la méthode de détermination des coûts de revient (c.-à-d. une analyse de chaque facture par région géographique) pour produire les estimations. Cela peut expliquer une partie de la variation d'une année à l'autre.

L'Ontario a compté pour une portion importante (45 %) de toutes les recettes brutes au Canada avec 3,4 milliards de dollars. Le Québec a suivi avec 1,9 milliard de dollars (25 %).

Les dépenses d'exploitation ont représenté 2,6 milliards de dollars en Ontario (43 % du total canadien), suivi du Québec avec 1,6 milliard de dollars (27 %).

Entre 2002 et 2003, la variation du revenu net a été provoquée par les quatre facteurs décrits plus haut qui ont également entraîné une variation des répartitions provinciales et territoriales des recettes et des dépenses. Il s'agit principalement de recettes hors d'exploitation, mais ils ont modifié la répartition d'une année à l'autre.

Tableau 7 : Total des recettes par provinces et territoires

	Industrie du transport urbain	Industrie du transport par autobus - Autres	Non relié à l'industrie du transport par autobus
	\$'000		
2003			
Terre-Neuve	12,029	23,018	78
Île-du-Prince-Édouard	-	870	2,379
Nouvelle-Écosse	35,936	30,961	1,858
Nouveau-Brunswick	13,298	13,994	-
Québec	1,154,075	673,695	78,726
Ontario	2,445,289	942,296	2,007
Manitoba	119,124	47,692	-
Saskatchewan	x	66,769	-
Alberta	519,731	364,741	428
Colombie-Britannique	634,543	201,302	60,029
Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	x	5,440	-
Total	4,972,613	2,374,045	147,519
2002			
Terre-Neuve	5,489	23,888	72
Île-du-Prince-Édouard	-	663	3,085
Nouvelle-Écosse	30,732	28,724	1,911
Nouveau-Brunswick	12,518	11,961	-
Québec	1,107,042	705,474	111,599
Ontario	2,189,215	938,789	3,275
Manitoba	103,200	47,888	-
Saskatchewan	x	62,638	-
Alberta	400,939	318,200	415
Colombie-Britannique	576,069	202,353	73,401
Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	x	4,402	2,546
Total	4,462,231	2,346,764	196,304
Différence en % 2003- 2002			
Terre-Neuve	119.1%	-3.6%	7.9%
Île-du-Prince-Édouard	...	31.1%	-22.9%
Nouvelle-Écosse	16.9%	7.8%	-2.7%
Nouveau-Brunswick	6.2%	17.0%	...
Québec	4.2%	-4.5%	-29.5%
Ontario	11.7%	0.4%	-38.7%
Manitoba	15.4%	-0.4%	...
Saskatchewan	x	6.6%	...
Alberta	29.6%	14.6%	3.2%
Colombie-Britannique	10.2%	-0.5%	-18.2%
Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	x	23.6%	-100.0%
Total	11.4%	1.2%	-24.9%

Tableau 8 : Recettes par régions - 2003

	Canada	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies ¹	C.-B.
	\$'000					
Recettes						
Services de transport urbain	2,029,977	34,044	503,859	988,651	221,337	282,085
Services de transport de banlieue	233,930	422	36,409	188,101	541	8,457
Services pour personnes handicapées ou âgées	53,181	371	12,989	27,245	6,352	6,224
Services interurbains réguliers	319,091	14,124	54,473	111,425	77,219	61,850
Services de transport scolaire	1,232,717	35,804	428,170	528,740	211,878	28,124
Services d'autobus scolaires nolisés	88,699	419	25,827	50,078	9,746	2,629
Services de transport par autocars nolisés	328,605	12,031	81,372	85,497	95,307	54,398
Services de tourisme local	27,126	2,679	2,102	4,314	330	17,701
Services de navette	107,706	1,128	8,679	82,980	11,658	3,261
Transport de colis par autobus	100,762	3,575	6,322	7,884	54,813	28,168
Autres services d'autobus pour les passagers	34,974	1,121	7,469	18,709	7,130	543
Autres recettes d'exploitation	115,462	3,117	38,102	58,187	8,223	7,832
Subventions de fonctionnement	1,879,864	24,002	616,666	601,473	252,983	384,741
Total des recettes d'exploitation	6,551,808	132,552	1,822,439	2,753,284	957,518	886,014
Subventions en capital	893,682	1,861	63,939	618,124	204,700	5,058
Autres recettes hors exploitation	46,940	8	20,243	14,432	6,948	5,309
Total des recettes hors d'exploitation	940,622	1,869	84,181	632,556	211,648	10,367
Total des recettes	7,492,430	134,421	1,906,620	3,385,841	1,169,166	896,381

1. Le Yukon, T.N.-O. et le Nunavut sont regroupés avec les Prairies.

Tableau 9 : Dépenses par régions

	Canada	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies ¹	C.-B.
	\$'000					
2003						
Dépenses						
Dépenses en ressources humaines	3,933,105	77,210	1,105,192	1,724,506	544,108	482,089
Dépenses énergétiques des véhicules	547,024	13,557	138,539	247,021	88,507	59,401
Frais d'entretien des véhicules	516,573	15,745	111,855	236,221	83,984	68,767
Autres frais d'exploitation	899,628	16,233	230,384	344,913	187,620	120,480
Total partiel	5,896,331	122,744	1,585,970	2,552,661	904,219	730,737
Amortissement	473,060	...	...	...	...	...
Total des dépenses d'exploitation	6,369,390	...	...	...	...	...
Intérêts et autres	249,080	...	...	...	...	...
Total des dépenses	6,618,470	...	...	...	...	...
2002						
Dépenses en ressources humaines	3,712,157	68,631	1,046,283	1,633,814	508,739	454,691
Dépenses énergétiques des véhicules	512,806	12,447	134,675	233,814	77,596	54,273
Frais d'entretien des véhicules	479,124	13,083	119,126	222,266	68,316	56,333
Autres frais d'exploitation	852,099	18,513	232,698	325,907	156,711	118,270
Total partiel	5,556,186	112,674	1,532,782	2,415,801	811,362	683,567
Amortissement	488,494	...	...	...	...	...
Total des dépenses d'exploitation	6,044,680	...	...	...	...	...
Intérêts et autres	334,790	...	...	...	...	...
Total des dépenses	6,379,469	...	...	...	...	...
Différence en % 2003- 2002						
Dépenses en ressources humaines	6.0%	12.5%	5.6%	5.6%	7.0%	6.0%
Dépenses énergétiques des véhicules	6.7%	8.9%	2.9%	5.6%	14.1%	9.4%
Frais d'entretien des véhicules	7.8%	20.4%	-6.1%	6.3%	22.9%	22.1%
Autres frais d'exploitation	5.6%	-12.3%	-1.0%	5.8%	19.7%	1.9%
Total partiel	6.1%	8.9%	3.5%	5.7%	11.4%	6.9%
Amortissement	-3.2%	...	...	...	...	...
Total des dépenses d'exploitation	5.4%	...	...	...	...	...
Intérêts et autres	-25.6%	...	...	...	...	...
Total des dépenses	3.7%	...	...	...	...	...

1. Le Yukon, T.N.-O. et le Nunavut sont regroupés avec les Prairies.

Voyages des passagers

En 2003, le nombre total de voyages des passagers des services interurbains réguliers a totalisé 13,976 millions de dollars, soit une baisse de 7.4 % par rapport au résultat de 15,098 millions enregistré l'année précédente.

En 2003, il y a eu 1,656 milliard de voyages de passagers dans le secteur du transport urbain et du transport de banlieue par autobus, métro, autocar et train de banlieue, soit une hausse de 2 % par rapport au total de 1,626 milliard de voyages effectués en 2002.

Coût d'entretien par type de véhicule

Le tableau 10 présente le coût d'entretien par kilomètre et par type de véhicule. L'information est présentée pour trois types d'autobus: autocar, scolaire et transport urbain. Dans chacun de ces trois types d'autobus, il y a des différences dans la longueur des véhicules, les modèles et la capacité. Toutefois, les données contenues dans ce tableau représentent une moyenne de l'ensemble sans tenir compte des différences des modèles.

Les dépenses d'entretien incluent les pièces pour véhicules, les fournitures d'atelier, les pneus et chambres à air et les achats de services de réparation. Les coûts de main-d'œuvre qui sont engagés directement par le répondant sont exclus, bien que des coûts de main-d'œuvre puissent être inclus quand la compagnie achète des services de réparation d'une autre compagnie.

Les autobus du transport urbain coûtent plus cher par kilomètre à entretenir que ceux des deux autres groupes, et ce, principalement en raison d'une conduite urbaine qui comporte de nombreux arrêts et départs, ce qui est difficile sur les pièces usables tels que les freins. Les autocars sont habituellement utilisés sur les autoroutes avec une conduite nécessitant moins d'arrêts et de départs. Cependant, ces véhicules contiennent souvent des pièces de technologie avancée qui les rendent plus coûteux à entretenir que les autres types d'autobus. Selon les circuits routiers, certains autobus scolaires ont à effectuer des arrêts et départs fréquents, plus particulièrement durant la collecte des étudiants, mais la conception de ces autobus peut contribuer à des coûts d'entretien plus bas lorsque comparé aux autres types d'autobus.

Tableau 10 : Frais d'entretien par Km

Frais d'entretien par km	2001	2002	2003
Autocars	0.22	0.24	0.25
Autobus scolaires	0.13	0.15	0.14
Autobus de transport urbain	0.29	0.30	0.29

Division des transports

Unité de la dissémination

Tel 1-866-500-8400

Fax (613) 951-0009

Statistiquesdutransport@statcan.ca

Pour : **Définitions, source de données et méthodes : enquête numéro 2798**

Légende des signes conventionnels

Les signes dont il est question dans le présent document s'appliquent à toutes les données que Statistique Canada publie, y compris les totalisations simples et les estimations, quelle qu'en soit la source (enquêtes, recensements et fichiers administratifs).

. indisponible pour toute période de référence

.. indisponible pour une période de référence précise

... n'ayant pas lieu de figurer

0 zéro absolu ou valeur arrondie à zéro

0^S valeur arrondie à 0 (zéro) où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie

P préliminaire

r rectifié

X confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique* relatives au secret

E à utiliser avec prudence

F trop peu fiable pour être publié

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 Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136. Les normes de service sont aussi publiées dans le site www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.

Note de reconnaissance

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