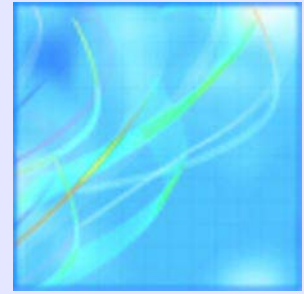


## Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

### Les industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain



2006 (données provisoires) et 2005 (données définitives)

#### Faits saillants

- L'année 2006 a été une bonne période pour les industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, leur performance financière combinée ayant atteint des sommets record.
- Les recettes totales des industries ont augmenté de 11,3 % pour atteindre un chiffre record de 9,6 milliards de dollars. C'est encore une fois l'industrie du transport urbain qui était en tête, ayant enregistré une augmentation de 14,5 % de ses recettes totales, qui se sont établies à 6,6 milliards de dollars. L'industrie du transport scolaire et d'employés a pris le deuxième rang avec un gain de 12,4 %, ce qui a fait monter ses recettes à 1,7 milliard de dollars.
- La forte croissance des recettes est, dans une large mesure, attribuable à la hausse des subventions en capital provenant de chaque ordre de gouvernement, lesquelles ont progressé de 43 % pour se fixer à 1,7 milliard de dollars en 2006. Parmi les autres facteurs qui ont contribué à cette croissance, mentionnons les subventions de fonctionnement, les hausses de tarif et un nombre croissant de déplacements de passagers par autobus urbains, trains de banlieue, tramways et métros.
- Les dépenses totales ont augmenté à un rythme plus lent que les recettes en 2006, s'accroissant de 7,8 % pour s'établir à 7,9 milliards de dollars. Les dépenses en ressources humaines ont encore une fois été la principale dépense, intervenant pour 58,1 % du total des dépenses.
- Étant donné la forte croissance des recettes, le revenu net a progressé de 31,2 % pour se fixer à 1,7 milliard de dollars.
- Il y a eu 1,6 milliard de déplacements de passagers utilisant le transport urbain, une hausse de 2,2 %. Cette hausse s'explique par plusieurs facteurs, notamment une population urbaine croissante, la congestion du trafic attribuable aux véhicules automobiles et enfin l'abordabilité du transport en commun urbain par rapport aux voitures particulières.
- Ces industries ont également réalisé d'importants investissements en capital en 2006, achetant des autobus et d'autres matériels roulants pour une valeur de 1 milliard de dollars, tout en doublant leurs dépenses (1,1 milliard de dollars) au titre des autres immobilisations. L'industrie du transport urbain a été à l'origine les plus forts investissements en capital, dépensant au total 1,9 milliard de dollars, c'est-à-dire une augmentation de 39 % par rapport à 2005.

- L'emploi total a progressé de 5,5 % pour se situer à un peu plus de 94 000 emplois en 2006. L'employé moyen a vu son salaire augmenter légèrement - les dépenses moyennes par employé sont passées de 47 754 \$ en 2005 à 48 601 \$ en 2006, pour les cinq industries du transport par autobus.

### Comment l'information est présentée

Statistique Canada utilise le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) 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 – Services urbains de transport en commun

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

485410 – Transport scolaire et transport d'employés par autobus

485510 – Services d'autobus nolisés

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

Certaines activités de transport urbain et de transport d'écoliers et de passagers génèrent une activité économique, mais ne sont pas incluses dans une des cinq catégories du SCIAN. Afin de fournir aux utilisateurs des données une image plus complète des activités de transport de passagers par autobus et de transport urbain, chaque tableau présente de l'information qui inclut les cinq industries du SCIAN, ainsi que d'autres activités qui ont été identifiées et pour lesquelles des données peuvent être recueillies, mais qui sont hors du champ 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.

Les industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain peuvent être analysées par « secteur » (c.-à-d. selon le type d'activités définies dans le SCIAN) ou selon le type de services offerts.

## Analyse

### Performance financière

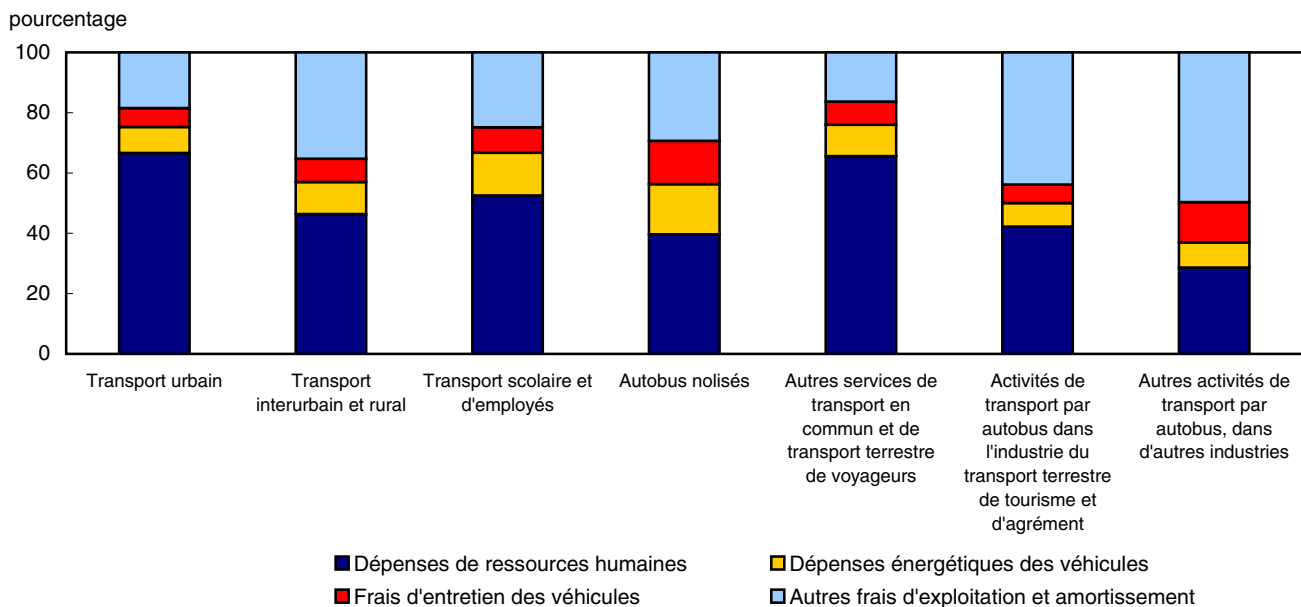
La performance financière des industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain a atteint un sommet record en 2006. C'est encore une fois l'industrie du transport urbain qui était en tête, affichant une augmentation de 14,5 % de ses recettes totales, qui se sont établies à 6,6 milliards de dollars. L'industrie du transport scolaire et d'employés a pris le deuxième rang avec un gain de 12,4 %, ce qui a fait monter ses recettes à 1,7 milliard de dollars. L'incidence combinée de ces deux industries a fait augmenter de 11,3 % les recettes totales, qui sont passées à un montant record de 9,6 milliards de dollars.

La forte croissance des recettes est attribuable à l'augmentation des subventions de fonctionnement et en capital provenant de chaque ordre de gouvernement, à la hausse des tarifs et au nombre croissant de déplacements de passagers par autobus urbains, trains de banlieue, tramways et métros.

Parmi ces facteurs, les subventions en capital provenant des gouvernements fédéral, provinciaux/territoriaux et municipaux ont eu la plus forte incidence sur l'ensemble des recettes, puisque les subventions ont fait un bond de 43 % pour s'établir à 1,7 milliard de dollars. Ce montant représente presque le cinquième des recettes des industries du transport par autobus.

Par comparaison à la forte hausse des recettes, les dépenses totales ont augmenté à un rythme plus lent pendant l'année, s'accroissant de 7,8 % pour s'établir à 7,9 milliards de dollars. Dans les industries du transport par autobus, les dépenses en ressources humaines ont encore une fois été la principale dépense, intervenant pour 58,9 % du total des dépenses, bien que ce chiffre varie d'une industrie à l'autre. La variation peut s'expliquer par l'impartition des services d'emplois de même que par l'intégration de différentes procédures d'exploitation. Le graphique 1 ci-après illustre la variation des principaux types de dépense dans les industries du transport par autobus.

**Graphique 1**  
**Proportion des dépenses d'exploitation selon l'industrie**



Étant donné la forte croissance des recettes par rapport aux dépenses, le revenu net global a fait un bond de 31,2 % pour s'établir à 1,7 milliard de dollars.

On peut aussi examiner la performance financière des industries du transport par autobus et du transport urbain d'après le ratio d'exploitation des industries, lequel est égal au quotient des dépenses d'exploitation par les recettes

d'exploitation moins les subventions de fonctionnement. Ce ratio est aussi couramment utilisé dans les industries qui sont largement tributaires de leurs recettes. Pour l'année, le ratio d'exploitation est passé de 1,35 en 2005 à 1,38. Par conséquent, pour chaque dollar gagné en 2006, les industries ont dépensé 1,38 \$ pour couvrir les frais généraux, pour préserver ou étendre leurs activités et/ou encore pour rembourser leurs dettes. Cette augmentation est la première à se produire depuis 2003.

La hausse du ratio d'exploitation est en grande partie attribuable à l'augmentation des dépenses d'exploitation totales de l'industrie du transport urbain, qui ont progressé de 9,4 % pour s'établir à 4,9 milliards de dollars, alors que les recettes d'exploitation totales, sans les subventions de fonctionnement, ont crû de 6 % pour se chiffrer à 2,7 milliards de dollars. Pour cette raison, le ratio d'exploitation pour l'industrie est passé de 1,77 en 2005 à 1,83 en 2006.

Dans l'industrie du transport urbain, on peut aussi utiliser, quoique de manière indirecte, le nombre de déplacements par les navetteurs pour examiner la performance financière. En effet, ce chiffre fournit une forte indication de l'usage et de la viabilité de l'industrie, ce qui, en fin de compte, se répercute sur la performance financière. Pour l'année, le nombre de déplacements de passagers a connu une augmentation de 2,2 % pour s'établir à 1,6 milliard. Cette hausse s'explique par plusieurs facteurs, notamment une population urbaine croissante, la congestion du trafic attribuable aux véhicules automobiles et enfin l'abordabilité du transport en commun urbain par rapport aux voitures particulières.

Lorsqu'on examine la performance, deux signes encourageants ressortent. D'abord, malgré une hausse des coûts d'exploitation, les recettes d'exploitation, à l'exclusion des subventions de fonctionnement, ont continué d'augmenter. En second lieu, le nombre de déplacements de passagers utilisant les transports urbains a aussi poursuivi sa montée, signalant effectivement l'importance des réseaux de transports urbains à fournir la capacité et les niveaux de service nécessaires pour déplacer les passagers dans les grandes régions urbaines et aux heures de pointe.

### **Investissement en capital**

Les industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain ont fait d'importants investissements en capital en 2006, consacrant tout juste un peu plus d'un milliard de dollars à l'achat d'autobus et d'autres matériels roulants, ce qui est légèrement moins que l'année précédente. Elles ont également dépensé plus du double à d'autres immobilisations, qui se sont chiffrées à 1,1 milliard de dollars. Cette hausse des investissements s'explique principalement par l'augmentation des subventions en capital reçues des divers ordres de gouvernement.

Comme l'indique le tableau 3, l'industrie du transport urbain a continué de faire les plus forts investissements en capital, dépensant au total 1,9 milliard de dollars, c'est-à-dire 39 % de plus qu'en 2005. La majorité des achats ont été des immobilisations, lesquelles se sont établies à 1,1 milliard de dollars, ce qui représente plus de deux fois le niveau des dépenses en 2005.

### **Emploi**

Exprimé en équivalents à plein temps, l'emploi dans les cinq industries du transport par autobus a progressé de 5,6 % pour s'établir à un peu plus de 93 000 emplois en 2006. Comme l'indique le tableau 4, la croissance de l'emploi est uniquement attribuable à l'industrie du transport scolaire et d'employés, puisque les quatre industries restantes ont chacune enregistré de faibles diminutions. Pour l'année, l'emploi dans l'industrie du transport scolaire et d'employés s'est accru de 18,1 % pour se fixer à un peu plus de 37 000 emplois.

Des cinq industries du transport par autobus, l'industrie du transport urbain est demeurée le plus gros employeur en 2006, accaparant presque la moitié de l'effectif. L'industrie du transport scolaire et d'employés suivait de très près avec 39,7 %.

L'employé moyen a vu son salaire augmenter légèrement en 2006, puisque les dépenses moyennes par employé sont passées de 47 754 \$ en 2005 à 48 601 \$ en 2006. À l'exception de l'industrie du transport scolaire et d'employés, qui a connu une diminution de 6,1 %, les quatre autres industries du transport par autobus ont chacune enregistré

une augmentation de leurs dépenses moyennes par employé. L'industrie du transport interurbain et rural a ouvert la voie avec un gain de 20,5 %, suivie par l'industrie du transport urbain avec 7,2 %.

### La flotte

En 2006, le nombre de véhicules payants dans l'ensemble de la flotte des industries du transport par autobus au Canada a augmenté de 5,5 % pour s'établir à 60 900 véhicules. Même si ce chiffre est inférieur au nombre d'autobus enregistrés au pays, il ne comprend pas les autobus appartenant à des organismes privés ou à des entreprises qui les utilisent pour transporter des personnes ou des biens à des fins privées (p. ex., les églises).

Comme l'illustre le tableau 5, la répartition de la flotte est différente entre les cinq industries du transport par autobus. L'industrie du transport scolaire et d'employés utilise la grande majorité des véhicules de la flotte (61,6 %), suivie de l'industrie du transport urbain avec 26,1 %. Ces deux industries ont aussi connu une augmentation du nombre de leurs véhicules pour chacun de leurs secteurs d'activités. Pour l'industrie du transport scolaire et d'employés, le nombre d'autobus scolaires a crû de 9,5 % pour s'établir à un peu plus de 35 000, tandis que le nombre d'autobus urbains a augmenté de 3,3 % pour se fixer à 13 000 dans l'industrie du transport urbain.

### Consommation de carburant pour le matériel roulant

En 2006, les cinq industries du transport par autobus ont consommé une quantité croissante de diesel pour faire fonctionner leur flotte.

Le carburant diesel continue d'être la principale source d'énergie utilisée, ayant augmenté de 4,0 % pour s'établir à 797,7 millions de litres. Les industries du transport urbain et du transport scolaire et d'employés ont été les principaux consommateurs du carburant, étant responsables respectivement pour 53,3 % et 28,6 % de la consommation totale. L'industrie du transport urbain a aussi accaparé presque toute l'électricité consommée pendant l'année, laquelle a progressé de 1,3 % pour se fixer à 805,6 millions de kilowatts. Le tableau 6 ci-après présente une répartition détaillée de la consommation d'énergie par type d'industrie.

La croissance de la consommation d'énergie est sans doute attribuable à une augmentation du nombre de véhicules mis en service par les industries, laquelle s'explique vraisemblablement par une augmentation de la demande de services.

### Recettes et dépenses selon la province et la région géographique

Du point de vue des provinces et des régions géographiques, les recettes et dépenses d'exploitation des industries du transport par autobus et du transport urbain ont considérablement varié en 2006.

Côté recettes d'exploitation, la majorité des recettes sont survenues dans les industries du transport urbain, plus précisément dans les provinces de l'Ontario et du Québec, comme l'indique le tableau 7. L'Ontario a réalisé 46,2 % des recettes d'exploitation et le Québec, 24,9 %. Pour mieux comprendre l'ampleur du pourcentage des recettes de ces deux provinces, disons que leurs recettes d'exploitation combinées dans les industries du transport urbain représentent presque 1,2 fois les recettes d'exploitation totales des autres industries du transport par autobus et du transport urbain.

Sur le plan de l'activité et des régions, comme l'illustre le tableau 8, la majorité des recettes d'exploitation ont été attribuables au transport urbain et aux services du transport scolaire. Dans le cas du transport urbain, l'Ontario a représenté 48,6 % des recettes, tandis que le Québec et la Colombie-Britannique accaparaient respectivement 24,1 % et 13,8 % du total. Pour ce qui est des services du transport scolaire, l'Ontario et le Québec ont à nouveau représenté la plus grande partie des recettes, avec 81,8 %, alors que les Prairies arrivaient en troisième place, avec 13,4 %.

Côté dépenses d'exploitation, les ressources humaines sont demeurées le principal poste de dépense dans les industries, représentant 60,3 % de toutes les dépenses d'exploitation. Comme l'indique le tableau 9, les dépenses

en ressources humaines ont augmenté dans toutes les régions en 2006, les plus fortes augmentations se produisant en Colombie-Britannique et dans les Prairies, où les gains se sont établis respectivement à 13,5 % et à 9,1 %.

### **Coût d'entretien par type de véhicule**

Les dépenses d'entretien des véhicules ont augmenté dans toutes les régions en 2006. Comme l'illustre le tableau 9, la Colombie-Britannique et les Prairies ont connu les hausses les plus marquées à ce titre, avec 16,1 % et 11,8 % respectivement.

Les dépenses d'entretien des autobus, quels que soient le modèle, la taille ou la capacité en passagers, incluent les pièces de véhicule, les fournitures d'atelier, les pneus et chambres à air ainsi que les achats de services de réparation. Les coûts de main-d'oeuvre engagés directement par le répondant sont exclus, contrairement aux coûts de main-d'oeuvre attribuables aux réparations effectuées par un tiers.

On peut aussi examiner les dépenses d'entretien des véhicules au kilomètre pour les trois grands types d'autobus : autocars, autobus de transport scolaire et autobus de transport urbain. Comme l'indique le tableau 10, le coût d'entretien au kilomètre, peu importe les variations de modèles, pour les autocars et les autobus urbains a augmenté de 0,01 \$ en 2006 pour se fixer à 0,26 \$ et à 0,33 \$ respectivement, alors que le coût d'entretien des autobus scolaires a diminué de 0,01 \$ pour s'établir à 0,15 \$. Malgré les variations d'une année à l'autre, la croissance des coûts pour les trois types d'autobus est modérée depuis quatre ans. Pendant cette période, les coûts d'entretien des autocars et des autobus urbains ont progressé de 0,02 \$ le kilomètre, alors que ceux des autobus scolaires n'ont augmenté que de 0,01 \$.

Divers facteurs contribuent à la disparité entre les coûts d'entretien des trois types d'autobus. Pour ce qui est des autobus urbains, le coût plus élevé s'explique principalement par les nombreux arrêts et départs, ce qui s'avère éprouvant pour les pièces consommables telles que les freins. De leur côté, les autocars sont habituellement utilisés sur les autoroutes et leur conduite nécessite moins d'arrêts et de départs. Cependant, ces véhicules contiennent souvent des pièces de technologie avancée, ce qui peut les rendre 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 pendant le ramassage et le débarquement des élèves, mais la conception de ces autobus peut contribuer à faire diminuer leur coût d'entretien.

## Tableaux statistiques

**Tableau 1-1**  
**Bilan financier des industries du transport de passagers par autobus et du transport urbain - Survol selon l'industrie**

	Entreprises	Recettes totales	Dépenses totales	Revenu net
	nombre	milliers de dollars		
<b>2006</b>				
<b>Industrie de l'autobus</b>				
Transport urbain	67	6 637 980	5 109 354	1 528 626
Transport interurbain et rural	19	589 358	569 576	19 781
Transport scolaire et d'employés	955	1 663 149	1 497 922	165 227
Autobus nolisés	136	400 846	360 131	40 714
Autres services de transport en commun et de transport terrestre de voyageurs	194	168 629	160 149	8 479
<b>Total partiel</b>	<b>1 371</b>	<b>9 459 960</b>	<b>7 697 133</b>	<b>1 762 827</b>
<b>Activités de transport par autobus, dans d'autres industries</b>				
Tourisme	34	26 338	x	x
Autres	8	124 205	x	x
<b>Total partiel</b>	<b>42</b>	<b>150 543</b>	<b>204 333</b>	<b>-53 790</b>
<b>Total</b>	<b>1 413</b>	<b>9 610 503</b>	<b>7 901 466</b>	<b>1 709 037</b>
<b>2005</b>				
<b>Industrie de l'autobus</b>				
Transport urbain	71	5 799 023	4 735 848	1 063 175
Transport interurbain et rural	25	595 133	583 651	11 482
Transport scolaire et d'employés	883	1 479 679	1 324 967	154 712
Autobus nolisés	131	378 518	359 785	18 733
Autres services de transport en commun et de transport terrestre de voyageurs	202	171 377	161 420	9 957
<b>Total partiel</b>	<b>1 313</b>	<b>8 423 730</b>	<b>7 165 671</b>	<b>1 258 059</b>
<b>Activités de transport par autobus, dans d'autres industries</b>				
Tourisme	31	26 746	x	x
Autres	11	180 792	x	x
<b>Total partiel</b>	<b>42</b>	<b>207 538</b>	<b>162 926</b>	<b>44 612</b>
<b>Total</b>	<b>1 355</b>	<b>8 631 268</b>	<b>7 328 597</b>	<b>1 302 671</b>
pourcentage				
<b>Variation 2006/2005</b>				
<b>Industrie de l'autobus</b>				
Transport urbain	-5,6	14,5	7,9	43,8
Transport interurbain et rural	-24,0	-1,0	-2,4	72,3
Transport scolaire et d'employés	8,2	12,4	13,1	6,8
Autobus nolisés	3,8	5,9	0,1	117,3
Autres services de transport en commun et de transport terrestre de voyageurs	-4,0	-1,6	-0,8	-14,8
<b>Total partiel</b>	<b>4,4</b>	<b>12,3</b>	<b>7,4</b>	<b>40,1</b>
<b>Activités de transport par autobus, dans d'autres industries</b>				
Tourisme	9,7	-1,5	x	x
Autres	-27,3	-31,3	x	x
<b>Total partiel</b>	<b>0,0</b>	<b>-27,5</b>	<b>25,4</b>	<b>-220,6</b>
<b>Total</b>	<b>4,3</b>	<b>11,3</b>	<b>7,8</b>	<b>31,2</b>

**Note(s)** : Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

**Tableau 1-2**  
**Bilan financier des industries du transport de passagers par autobus et du transport urbain - Selon l'activité**

	2005	2006	Différence	Variation
	milliers de dollars			pourcentage
<b>Recettes</b>				
Services de transport urbain	2 253 426	2 356 270	102 844	4,6
Services de transport de banlieue	282 015	297 594	15 579	5,5
Services pour personnes handicapées ou âgées	82 290	85 752	3 462	4,2
Services interurbains réguliers	393 531	390 712	-2 819	-0,7
Services de transport scolaire	1 326 012	1 427 738	101 726	7,7
Services d'autobus scolaires nolisés	94 574	146 730	52 156	55,1
Services de transport par autocars nolisés	375 649	386 500	10 851	2,9
Services de tourisme local	25 366	34 318	8 952	35,3
Services de navette	62 741	36 904	-25 837	-41,2
Transport de colis par autobus	107 911	113 320	5 409	5,0
Autres services d'autobus pour passagers	58 482	107 625	49 143	84,0
Autres recettes d'exploitation	127 859	137 914	10 055	7,9
Subventions de fonctionnement	2 151 123	2 259 855	108 732	5,1
<b>Total des recettes d'exploitation</b>	<b>7 340 979</b>	<b>7 781 233</b>	<b>440 254</b>	<b>6,0</b>
Subventions en capital	1 217 293	1 743 267	525 974	43,2
Autres recettes hors exploitation	72 996	86 003	13 007	17,8
<b>Total des recettes hors exploitation</b>	<b>1 290 289</b>	<b>1 829 270</b>	<b>538 981</b>	<b>41,8</b>
<b>Recettes totales</b>	<b>8 631 268</b>	<b>9 610 503</b>	<b>979 235</b>	<b>11,3</b>
<b>Dépenses</b>				
Dépenses en ressources humaines	4 265 583	4 593 097	327 514	7,7
Dépenses énergétiques des véhicules	680 138	774 432	94 294	13,9
Frais d'entretien des véhicules	520 352	557 816	37 464	7,2
Autres frais d'exploitation et amortissement	1 545 498	1 686 444	140 946	9,1
<b>Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>7 009 962</b>	<b>7 611 789</b>	<b>601 827</b>	<b>8,6</b>
<b>Dépenses totales</b>	<b>7 328 597</b>	<b>7 901 466</b>	<b>572 869</b>	<b>7,8</b>
<b>Revenu net</b>	<b>1 302 671</b>	<b>1 709 037</b>	<b>406 366</b>	<b>31,2</b>



Tableau 2

## Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, recettes et dépenses, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord

	Industries de l'autobus					Total partiel	Activités de transport par autobus, dans d'autres industries			Total
	Transport urbain	Transport interurbain et rural	Transport scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports-navette		Tourisme	Autres	Total partiel	
	nombre									
Estimé du nombre de compagnie opérant au Canada	67	19	955	136	194	1 371	34	8	42	1 413
	milliers de dollars									
<b>Revenue</b>										
Services de transport urbain	2 306 501	x	14 055	x	0	2 345 926	x	x	10 344	2 356 270
Services de transport de banlieue	250 205	0	F	2 480	0	x	0	x	x	297 594
Services pour personnes handicapées ou âgées	18 666	x	24 453	0	39 412	x	0	x	x	85 752
Services interurbains réguliers	x	355 051	x	28 781	x	390 712	0	0	0	390 712
Services de transport scolaire	x	33 179	1 364 307	19 625	5 577	x	x	0	x	1 427 738
Services d'autobus scolaires nolisés	753	x	130 870	F	x	x	x	0	x	146 730
Services de transport par autocars nolisés	3 362	47 845	37 788	279 048	17 451	385 494	x	x	1 006	386 500
Services de tourisme local	317	x	2 972	3 574	x	13 296	x	x	21 022	34 318
Services de navette	x	x	808	1 539	33 450	36 904	0	0	0	36 904
Transport de colis par autobus	x	110 462	1 537	881	x	113 320	0	0	0	113 320
Autres services d'autobus pour passagers	x	x	46 001 <sup>E</sup>	37 840	13 331	105 013	2 488	125	2 612	107 625
Autres recettes d'exploitation	104 770	5 319	18 943	6 775	706	136 514	722	678	1 400	137 914
Subventions de fonctionnement	2 134 832	x	F	x	50 917	2 190 477	x	x	69 379	2 259 855
<b>Total des recettes d'exploitation</b>	<b>4 832 311</b>	<b>584 951</b>	<b>1 650 177</b>	<b>398 647</b>	<b>165 846</b>	<b>7 631 932</b>	<b>26 317</b>	<b>122 984</b>	<b>149 301</b>	<b>7 781 233</b>
Subventions en capital	1 737 617	x	x	0	2 050	1 742 047	x	x	1 220	1 743 267
Autres recettes hors exploitation	68 051	x	x	2 199	733	85 982	x	x	22	86 003
<b>Total des recettes hors exploitation</b>	<b>1 805 668</b>	<b>4 406</b>	<b>12 972</b>	<b>2 199</b>	<b>2 783</b>	<b>1 828 028</b>	<b>21</b>	<b>1 221</b>	<b>1 242</b>	<b>1 829 270</b>
<b>Recettes totales</b>	<b>6 637 980</b>	<b>589 358</b>	<b>1 663 149</b>	<b>400 846</b>	<b>168 629</b>	<b>9 459 960</b>	<b>26 338</b>	<b>124 205</b>	<b>150 543</b>	<b>9 610 503</b>
<b>Coût</b>										
Dépenses en ressources humaines	3 291 429	259 333	746 471	132 800	103 385	4 533 418	10 102	49 578	59 679	4 593 097
Dépenses énergétiques des véhicules	424 591	59 344	201 888	55 718	16 465	758 006	1 878	14 549	16 426	774 432
Frais d'entretien des véhicules	309 852	43 364	119 807	48 120	12 120	533 263	1 467	23 086	24 553	557 816
Autres frais d'exploitation et amortissement	914 548	197 488	353 484	98 393	25 766	1 589 678	10 505	86 261	96 765	1 686 444
<b>Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>4 940 420</b>	<b>559 528</b>	<b>1 421 649</b>	<b>335 031</b>	<b>157 737</b>	<b>7 414 365</b>	<b>23 951</b>	<b>173 473</b>	<b>197 424</b>	<b>7 611 789</b>
Intérêts et autres	168 934	10 048	76 273	25 100	2 413	282 768	x	x	6 909	289 677
<b>Dépenses totales</b>	<b>5 109 354</b>	<b>569 576</b>	<b>1 497 922</b>	<b>360 131</b>	<b>160 149</b>	<b>7 697 133</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>204 333</b>	<b>7 901 466</b>
<b>Revenu net</b>	<b>1 528 626</b>	<b>19 781</b>	<b>165 227</b>	<b>40 714</b>	<b>8 479</b>	<b>1 762 827</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>-53 790</b>	<b>1 709 037</b>

Tableau 3

## Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, dépenses en capital, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord

	Industries de l'autobus					Total partiel	Activités de transport par autobus, dans d'autres industries			Total
	Transport urbain	Transport interurbain et rural	Transport scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports-navette		Tourisme	Autres	Total partiel	
milliers de dollars										
<b>2006</b>										
Somme versée pour acheter des autobus et d'autre matériel roulant	835 073	22 085	184 685 <sup>E</sup>	15 292	5 436	1 062 571	544	2 735	3 279	1 065 850
Autres dépenses en capital	1 105 312	7 179	3 960	572	525	1 117 548	5	0	5	1 117 553
<b>Total</b>	<b>1 940 385</b>	<b>29 264</b>	<b>188 644</b>	<b>15 864</b>	<b>5 961</b>	<b>2 180 118</b>	<b>549</b>	<b>2 735</b>	<b>3 284</b>	<b>2 183 402</b>
<b>2005</b>										
Somme versée pour acheter des autobus et d'autre matériel roulant	864 529	x	141 778	x	6 622	1 083 569	x	x	53 956	1 137 525
Autres dépenses en capital	528 858	x	6 888	x	822	540 454	x	x	221 188	761 643
<b>Total</b>	<b>1 393 387</b>	<b>13 017</b>	<b>148 665</b>	<b>61 511</b>	<b>7 443</b>	<b>1 624 023</b>	<b>1 654</b>	<b>273 491</b>	<b>275 145</b>	<b>1 899 168</b>
pourcentage										
<b>Variation 2006/2005</b>										
Somme versée pour acheter des autobus et d'autre matériel roulant	-3,4	x	30,3	x	-17,9	-1,9	x	x	-93,9	-6,3
Autres dépenses en capital	109,0	x	-42,5	x	-36,1	106,8	x	x	-100,0	46,7
<b>Total</b>	<b>39,3</b>	<b>124,8</b>	<b>26,9</b>	<b>-74,2</b>	<b>-19,9</b>	<b>34,2</b>	<b>-66,8</b>	<b>-99,0</b>	<b>-98,8</b>	<b>15,0</b>

**Note(s) :** Les données présentées dans ce tableau sont basées seulement sur les réponses des répondants. Puisque les données fournies peuvent varier considérablement d'une année à l'autre, il n'y a pas lieu d'avoir des mesures d'imputation pour ces répondants. En conséquence, la comparaison de changements d'une année à l'autre devrait être faite avec prudence.

**Tableau 4**
**Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, effectif et rémunération, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord**

	Industries de l'autobus					Activités de transport par autobus, dans d'autres industries			Total	
	Transport urbain	Transport interurbain et rural	Transport scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports-navette	Total partiel	Tourisme	Autres		Total partiel
nombre										
<b>Employés équivalents à temps plein 2006</b>										
Chauffeurs	24 379	3 048	32 299	2 715	1 967	64 408	230	542	772	65 180
Mécaniciens	3 382	263	1 962	275	72	5 954	24	67	91	6 044
Autres employés	17 528	1 412	2 793	604	580	22 917	138	125	262	23 180
<b>Total, salariés</b>	<b>45 289</b>	<b>4 722</b>	<b>37 054</b>	<b>3 594</b>	<b>2 619</b>	<b>93 279</b>	<b>391</b>	<b>734</b>	<b>1 125</b>	<b>94 404</b>
milliers de dollars										
<b>Rémunération totale</b>	<b>3 291 429</b>	<b>259 333</b>	<b>746 471</b>	<b>132 800</b>	<b>103 385</b>	<b>4 533 418</b>	<b>10 102</b>	<b>49 578</b>	<b>59 679</b>	<b>4 593 097</b>
dollars										
Dépense moyenne par employé	72 675	54 914	20 145	36 948	39 480	48 601	25 817	67 567	53 047	48 654
nombre										
<b>Employés équivalents à temps plein 2005</b>										
Chauffeurs	24 542	3 443	27 861	2 683	2 099	60 628	293	569	862	61 489
Mécaniciens	3 305	352	1 324	309	55	5 345	30	40	70	5 415
Autres employés	17 486	1 495	2 177	693	478	22 329	116	133	249	22 578
<b>Total, salariés</b>	<b>45 333</b>	<b>5 290</b>	<b>31 362</b>	<b>3 685</b>	<b>2 632</b>	<b>88 302</b>	<b>438</b>	<b>742</b>	<b>1 180</b>	<b>89 482</b>
milliers de dollars										
<b>Rémunération totale</b>	<b>3 073 044</b>	<b>240 984</b>	<b>672 662</b>	<b>128 699</b>	<b>101 410</b>	<b>4 216 799</b>	<b>10 961</b>	<b>37 823</b>	<b>48 784</b>	<b>4 265 583</b>
dollars										
Dépense moyenne par employé	67 789	45 559	21 448	34 922	38 524	47 754	25 010	50 974	41 333	47 670
pourcentage										
<b>Variation 2006/2005</b>										
Chauffeurs	-0,7	-11,5	15,9	1,2	-6,3	6,2	-21,5	-4,7	-10,4	6,0
Mécaniciens	2,3	-25,3	48,2	-11,0	30,9	11,4	-20,0	67,5	30,0	11,6
Autres employés	0,2	-5,6	28,3	-12,8	21,3	2,6	19,0	-6,0	5,2	2,7
<b>Total, salariés</b>	<b>-0,1</b>	<b>-10,7</b>	<b>18,1</b>	<b>-2,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>5,6</b>	<b>-10,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>-4,7</b>	<b>5,5</b>
<b>Rémunération totale</b>	<b>7,1</b>	<b>7,6</b>	<b>11,0</b>	<b>3,2</b>	<b>1,9</b>	<b>7,5</b>	<b>-7,8</b>	<b>31,1</b>	<b>22,3</b>	<b>7,7</b>
Dépense moyenne par employé	7,2	20,5	-6,1	5,8	2,5	1,8	3,2	32,6	28,3	2,1

**Tableau 5**  
**Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, le matériel en service, selon le**  
**Système de classification des industries de l'Amérique du Nord et le type de véhicule**

	Industries de l'autobus					Total partiel	Activités de transport par autobus, dans d'autres industries			Total
	Services de transport urbain	Transport interurbain et rural	Transport scolaire et transport d'employés	Autobus nolisés	Autres transports-navette		Tourisme	Autres	Total partiel	
nombre										
<b>2006</b>										
Autocars	21	2 333	446	1 567	134 <sup>E</sup>	4 501	39	0	39	4 540
Autobus scolaires	x	x	35 092	544 <sup>E</sup>	275	36 560	7	0	7	36 568
Autobus du transport urbain	13 184	149	152	69	317	13 871	x	x	487	14 358
Autre matériel roulant	x	x	1 843	274	1 042	5 967	x	x	441	6 408
<b>Total</b>	<b>15 871</b>	<b>3 274</b>	<b>37 533</b>	<b>2 454</b>	<b>1 768</b>	<b>60 900</b>	<b>235</b>	<b>738</b>	<b>973</b>	<b>61 874</b>
<b>2005</b>										
Autocars	18	2 520	450	1 388	113	4 490	140	0	140	4 629
Autobus scolaires	51	x	32 061	866	x	33 865	x	0	x	33 877
Autobus du transport urbain	12 764	x	169	117	x	13 380	0	x	x	13 709
Autre matériel roulant	3 028	121	1 622	241	972	5 984	x	x	268	6 252
<b>Total</b>	<b>15 861</b>	<b>3 246</b>	<b>34 303</b>	<b>2 613</b>	<b>1 696</b>	<b>57 719</b>	<b>198</b>	<b>551</b>	<b>749</b>	<b>58 468</b>
pourcentage										
<b>Variation 2006/2005</b>										
Autocars	16,7	-7,4	-0,9	12,9	18,6	0,2	-72,1	...	-72,1	-1,9
Autobus scolaires	x	x	9,5	-37,2	x	8,0	x	...	x	7,9
Autobus du transport urbain	3,3	x	-10,1	-41,0	x	3,7	x	x	x	4,7
Autre matériel roulant	x	x	13,6	13,7	7,2	-0,3	x	x	64,6	2,5
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,9</b>	<b>9,4</b>	<b>-6,1</b>	<b>4,2</b>	<b>5,5</b>	<b>18,7</b>	<b>33,9</b>	<b>29,9</b>	<b>5,8</b>

Tableau 6

## Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, consommation de carburant, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord

	Industries de l'autobus					Activités de transport par autobus, dans d'autres industries			Total	
	Transport urbain	Transport interurbain et rural	Transport scolaire et d'employés	Autobus nolisés	Autres transports-navette	Total partiel	Tourisme	Autres		Total partiel
milliers										
<b>2006</b>										
Diesel, litres	425 259	70 488	228 347	59 477	14 155	797 726	859	14 126	14 985	812 711
Essence, litres	424	x	F	925	2 767	F	349	0	349	F
Autres carburants, litres	64 792	0	F	x	3 030	73 157	420	0	420	73 577
Électricité, kilowatts	805 605	0	x	0	0	x	0	x	x	827 894
<b>2005</b>										
Diesel, litres	409 248	75 612	211 258	58 543	12 299	766 960	1 712	15 087	16 800	783 760
Essence, litres	x	x	4 697	827 <sup>E</sup>	3 547 <sup>E</sup>	9 944	109	0	109	10 052
Autres carburants, litres	24 978	0	F	F	4 726	x	x	0	x	32 622
Électricité, kilowatts	795 220	0	0	0	0	795 220	0	x	x	x
pourcentage										
<b>Variation 2006/2005</b>										
Diesel	3,9	-6,8	8,1	1,6	15,1	4,0	-49,8	-6,4	-10,8	3,7
Essence	x	x	F	11,9	-22,0	F	220,2	...	220,2	F
Autres carburants	159,4	...	F	x	-35,9	x	x	...	x	125,5
Électricité	1,3	...	x	...	...	x	...	x	x	x

**Tableau 7**
**Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, recettes d'exploitation, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord**

	Transport urbain	Autres industries du transport par autobus <sup>1</sup>	Activités de transport par autobus, dans d'autres industries
milliers de dollars			
<b>2006</b>			
Terre-Neuve-et-Labrador	12 746	24 925	x
Île-du-Prince-Édouard	0	681	x
Nouvelle-Écosse	47 652	37 278	x
Nouveau-Brunswick	15 708	15 895	0
Québec	1 204 331	740 056	96 871
Ontario	2 230 261	1 174 717	3 838
Manitoba	86 794	57 597	x
Saskatchewan	42 169	63 021	x
Alberta	448 017	458 390	x
Colombie-Britannique	744 634	218 603	33 278
Territoire du Yukon	0	x	x
Territoires du Nord-Ouest	0	2 818	x
Nunavut	0	0	0
États-Unis et Mexique	0	x	0
<b>Total</b>	<b>4 832 311</b>	<b>2 799 621</b>	<b>149 301</b>
<b>2005</b>			
Terre-Neuve-et-Labrador	11 504	22 640	x
Île-du-Prince-Édouard	0	685	x
Nouvelle-Écosse	49 168	33 722	x
Nouveau-Brunswick	14 530	13 874	0
Québec	1 171 379	701 563	120 917
Ontario	2 050 079	1 053 197	5 022
Manitoba	81 167	56 627	0
Saskatchewan	39 692	69 731	x
Alberta	405 430	428 294	2 565
Colombie-Britannique	706 117	215 070	67 864
Territoire du Yukon	0	x	x
Territoires du Nord-Ouest	1 120	3 913	x
Nunavut	0	0	0
États-Unis et Mexique	0	x	0
<b>Total</b>	<b>4 530 185</b>	<b>2 604 494</b>	<b>206 299</b>
pourcentage			
<b>Variation 2006/2005</b>			
Terre-Neuve-et-Labrador	10,8	10,1	x
Île-du-Prince-Édouard	...	-0,6	x
Nouvelle-Écosse	-3,1	10,5	x
Nouveau-Brunswick	8,1	14,6	...
Québec	2,8	5,5	-19,9
Ontario	8,8	11,5	-23,6
Manitoba	6,9	1,7	x
Saskatchewan	6,2	-9,6	x
Alberta	10,5	7,0	x
Colombie-Britannique	5,5	1,6	-51,0
Territoire du Yukon	...	x	x
Territoires du Nord-Ouest	-100,0	-28,0	x
Nunavut	...	...	...
États-Unis et Mexique	...	x	...
<b>Total</b>	<b>6,7</b>	<b>7,5</b>	<b>-27,6</b>

1. Ce groupe représente les quatre autres codes SCIAN faisant partie des industries du transport par autobus.

**Tableau 8**  
**Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, recettes et dépenses,**  
**selon certaines provinces et régions, 2006**

	Canada	Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Provinces des Prairies <sup>1</sup>	Colombie- Britannique
	milliers de dollars					
<b>Revenu</b>						
Services de transport urbain	2 356 270	40 129	566 775	1 146 223	278 542	324 600
Services de transport de banlieue	297 594	621	x	x	2 154	x
Services pour personnes handicapées ou âgées	85 752	2 666	23 025	36 280	16 840	6 941
Services interurbains réguliers	390 712	17 291	63 128	123 827	118 930	67 536
Services de transport scolaire	1 427 738	38 057	457 502	710 514	191 398	30 267
Services d'autobus scolaires nolisés	146 730	1 353	44 087	76 889	21 256	3 144
Services de transport par autocars nolisés	386 500	12 065	75 079	107 866	125 399	66 091
Services de tourisme local	34 318	2 653	5 269	10 861	4 447	11 088
Services de navette	36 904	1 286	x	27 064	x	3 024
Transport de colis par autobus	113 320	3 177	7 355	x	x	x
Autres services d'autobus pour passagers	107 625	4 150	44 020 <sup>E</sup>	39 632	17 905	1 918
Autres recettes d'exploitation et subventions de fonctionnement	2 397 769	41 678	705 082	887 858	326 052	437 100
<b>Total des recettes d'exploitation</b>	<b>7 781 233</b>	<b>165 125</b>	<b>2 041 257</b>	<b>3 410 084</b>	<b>1 168 252</b>	<b>996 515</b>
Subventions en capital	1 743 267	.	.	.	.	.
Autres recettes hors exploitation	86 003	.	.	.	.	.
<b>Total des recettes hors exploitation</b>	<b>1 829 270</b>	.	.	.	.	.
<b>Recettes totales</b>	<b>9 610 503</b>	.	.	.	.	.

1. Le territoire du Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut sont regroupés avec les provinces des Prairies.

**Tableau 9**  
**Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, recettes et dépenses,**  
**selon certaines provinces et régions**

	Canada	Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Provinces des Prairies <sup>1</sup>	Colombie-Britannique
milliers de dollars						
<b>2006</b>						
Dépenses en ressources humaines	4 593 097	85 117	1 168 373	2 097 996	674 239	567 373
Dépenses énergétiques des véhicules	774 432	23 026	190 150	348 998	128 074	84 184
Frais d'entretien des véhicules	557 816	16 454	128 677	255 969	93 005	63 711
Autres frais d'exploitation	1 099 165	17 680	307 557	398 167	199 596	176 165
<b>Total partiel</b>	<b>7 024 510</b>	<b>142 277</b>	<b>1 794 757</b>	<b>3 101 130</b>	<b>1 094 913</b>	<b>891 434</b>
Amortissement	587 279	.	.	.	.	.
<b>Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>7 611 789</b>	.	.	.	.	.
Intérêts et autres	289 677	.	.	.	.	.
<b>Dépenses totales</b>	<b>7 901 466</b>	.	.	.	.	.
<b>2005</b>						
Dépenses en ressources humaines	4 265 583	81 187	1 124 890	1 941 617	617 802	500 087
Dépenses énergétiques des véhicules	680 138	20 970	171 363	301 457	112 438	73 909
Frais d'entretien des véhicules	520 352	15 843	123 212	243 252	83 172	54 873
Autres frais d'exploitation	974 391	21 674	246 462	364 897	205 234	136 124
<b>Total partiel</b>	<b>6 440 464</b>	<b>139 675</b>	<b>1 665 928</b>	<b>2 851 222</b>	<b>1 018 646</b>	<b>764 993</b>
Amortissement	571 106	.	.	.	.	.
<b>Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>7 009 962</b>	.	.	.	.	.
Intérêts et autres	317 026	.	.	.	.	.
<b>Dépenses totales</b>	<b>7 328 597</b>	.	.	.	.	.
pourcentage						
<b>Variation 2006/2005</b>						
Dépenses en ressources humaines	7,7	4,8	3,9	8,1	9,1	13,5
Dépenses énergétiques des véhicules	13,9	9,8	11,0	15,8	13,9	13,9
Frais d'entretien des véhicules	7,2	3,9	4,4	5,2	11,8	16,1
Autres frais d'exploitation	12,8	-18,4	24,8	9,1	-2,7	29,4
<b>Total partiel</b>	<b>9,1</b>	<b>1,9</b>	<b>7,7</b>	<b>8,8</b>	<b>7,5</b>	<b>16,5</b>
Amortissement	2,8	.	.	.	.	.
<b>Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>8,6</b>	.	.	.	.	.
Intérêts et autres	-8,6	.	.	.	.	.
<b>Dépenses totales</b>	<b>7,8</b>	.	.	.	.	.

1. Le territoire du Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut sont regroupés avec les provinces des Prairies.

**Tableau 10**  
**Industries canadiennes du transport de passagers par autobus**  
**et du transport urbain, frais d'entretien, selon le type de véhicule**

	2005	2006
dollars au kilomètre		
Autocars	0,25	0,26
Autobus scolaires	0,16	0,15
Autobus du transport urbain	0,32	0,33



## Annexe

### Mesures de l'exactitude des données d'enquête

Même si l'on déploie d'immenses efforts pour assurer des normes élevées pendant toutes les étapes de la collecte et du traitement, les estimations présentées dans ce bulletin de service comportent inévitablement des erreurs d'échantillonnage et des erreurs non dues à l'échantillonnage. Les erreurs non dues à l'échantillonnage sont, par exemple, l'erreur de couverture, l'erreur de réponse de données, l'erreur de non-réponse et l'erreur de traitement. On tentera le plus possible de réduire au minimum l'incidence de ces erreurs par une conception soignée du questionnaire d'enquête, par une vérification des données d'enquête et par un suivi auprès des non-répondants afin de maximiser les taux de réponse.

On mesure l'erreur d'échantillonnage au moyen de l'erreur type (ou écart type) de l'estimation. Le coefficient de variation (CV) est le pourcentage que représente l'erreur type estimée dans l'estimation de l'enquête. Les estimations associées à un CV moins élevé sont plus fiables que les estimations associées à des CV plus grands. Pour l'année de référence 2006, le CV des recettes totales à l'échelon du Canada s'élève à 0,004. Habituellement, toute estimation dont le CV est inférieur à 1,1 est considérée comme d'excellente qualité. On présente ci-après les coefficients de variation des estimations des recettes totales par code SCIAN.

### Description des codes d'industrie

### Recettes totales (Coefficient de variation)

Services urbains de transport en commun (code 485110 du SCIAN)	A
Transport interurbain et rural par autocar (code 485210 du SCIAN)	A
Transport scolaire et d'employés (code 485410 du SCIAN)	A
Services d'autobus nolisés (code 485510 du SCIAN)	A
Services de navette (code 485990 du SCIAN)	A
Transport terrestre de tourisme et d'agrément (code 487110 du SCIAN)	A
Canada	A

où :

- $0 \leq CV < 0,05$  est considéré comme étant de qualité A;
- $0,05 \leq CV < 0,10$  est considéré comme étant de qualité B;
- $0,10 \leq CV < 0,15$  est considéré comme étant de qualité C;
- $0,15 \leq CV < 0,25$  est considéré comme étant de qualité D;
- $0,25 \leq CV < 0,35$  est considéré comme étant de qualité E;
- $CV \geq 0,35$  est considéré comme étant de qualité F.

Date de parution : Juin 2008

#### Signes conventionnels

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

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0 <sup>s</sup>	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
P	provisoire
r	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la statistique</i>
E	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié

#### Comment accéder à ce produit

Le produit n° 50-002-X au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca) et de choisir la rubrique « Publications » > « Publications Internet gratuites ».

Périodicité : irrégulière / ISSN 1710-9124

Pour obtenir des informations sur l'ensemble des données de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-263-1136.

This publication is available in English upon request (Catalogue no. 50-002-X).

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, 2008. Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) ; Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

#### Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de *normes de service à la clientèle* que les employés observent.

Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca) sous « À propos de nous » > « Offrir des services aux Canadiens ».

#### Note de reconnaissance

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