Catalogue 50-002 / ISSN 0828-2897

Service Bulletin
Surface and Marine Transport
Transportation Division

Bulletin de service
Transport terrestre et maritime
Division des transports

Price: Canada: $11.00 per issue, $80.00 annually
United States: US $14.00 per issue, US $96.00 annually
Other Countries: US $16.00 per issue, US $112.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677.

Prix: Canada: 11,00 $ l'exemplaire, 80 $ par année
États-Unis: 14,00 $ US l'exemplaire, 96 $ US par année
Autres pays: 16,00 $ US l'exemplaire, 112 $ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 11 No 8

Vol. 11 N° 8

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA
DEC 7 1995
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

Highlight :

The 1995 Bus Industry Survey has been completely redesigned.

Transportation Division, with the support of the industry, federal and provincial government departments and other users, has improved its surveys of the bus industry. There have been changes in reporting frequency, industry coverage and data collected. This release describes the results from the introduction of this improved survey.

Faits saillants :

L'enquête sur l'industrie du transport par autobus de 1995 a été complètement modifié.

La Division des transports, avec l'appui des entreprises, des ministères fédéraux et provinciaux et d'autres intéressés, a amélioré ses méthodes d'enquête en ce qui concerne le secteur du transport par autobus. Des changements ont été apportés à la fréquence des rapports, à la couverture de l'industrie et aux données recueillies. La présente publication décrit les résultats obtenus depuis la mise en application de méthodes d'enquête améliorées.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, 1995. 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.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'Industrie, 1995. 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.

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

The Passenger Bus and Urban Transit Survey, First Quarter 1995

During the first quarter of 1995, passenger bus and urban transit carriers earned $719 million (See Tables 1, 3 and 4 for revenue and expense details). The commercial carriers generated $327 million in revenues while the urban transit systems produced $393 million. Together, they moved their passengers nearly 400 million kilometers (Tables 3 and 5). The larger passenger bus companies employed over 11,000 people full-time and more than 12,000 part-time (Table 7). In 1994, the urban transit systems had 37,826 full-time employees and 1,500 part-time workers (Employee information is not asked for on the quarterly Urban Transit Survey. The 1994 information was supplied by the Canadian Urban Transit Association from an annual survey of their members).

Enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain, premier trimestre de 1995

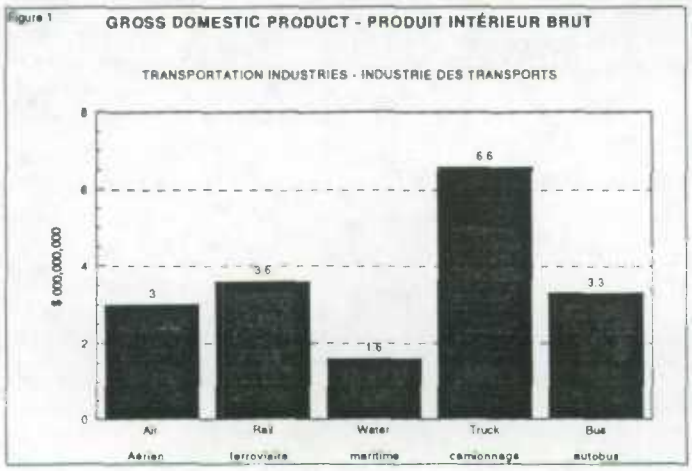
Au cours du premier trimestre de 1995, les recettes des sociétés de transport de voyageurs par autobus et de transport urbain se sont élevées à 719 millions de dollars (voir les données sur les recettes et les dépenses dans les tableaux 1, 3 et 4). Les revenus des transporteurs privés ont été de 327 millions de dollars alors que ceux des sociétés de transport urbain ont été de 393 millions de dollars. Ces deux secteurs de l'industrie ont transporté des passagers sur près de 400 millions de kilomètres (tableaux 3 et 5). Les grandes sociétés de transport de voyageurs par autobus ont employé plus de 11 000 personnes à plein temps et plus de 12 000 personnes à temps partiel (tableau 7). En 1994, les sociétés de transport urbain comptaient 37 826 employés à plein temps et 1 500 employés à temps partiel. [On ne recueille pas de données sur les employés au cours de l'Enquête sur le transport urbain réalisée à chaque trimestre. Les données pour 1994 proviennent de l'Association canadienne du transport urbain; elles découlent d'une enquête annuelle menée auprès des membres de l'Association.]

Table 1: Passenger Bus Survey, First Quarter 1995

	Scheduled Intercity Transport Interurbain		School Bus Transport scolaire	
	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises
Number of Companies Surveyed	15	35	85	n.a./ s.o.
Quarterly Operating Revenues		$000		
Scheduled Intercity Service	43,943	4,166	9,645	n.a./ s.o.
Charter Service	4,376	772	11,592	n.a./ s.o.
School Bus Service (Home to School Contract Service Only)	-	899	163,487	n.a./ s.o.
Other Passenger Bus Service	4,136	306	7,475	n.a./ s.o.
Other Operating Revenues	19,335	195	3,613	n.a./ s.o.
Total Quarterly Operating Revenues	71,790	6,337	195,812	n.a./ s.o.
Quarterly Expenses		$'000		
Drivers' Wages & Salaries	15,213	1,317	55,406	n.a./ s.o.
Other Employees Wages & Salaries	13,392	506	22,048	n.a./ s.o.
All Employees' Benefits	2,982	300	11,227	n.a./ s.o.
Repair & Maintenance Expenses	7,706	690	13,775	n.a./ s.o.
Fuel	5,844	838	18,338	n.a./ s.o.
Other Operating Expenses	26,313	1,854	39,071	n.a./ s.o.
Total Quarterly Operating Expenses	71,450	5,504	159,865	n.a./ s.o.
Interest and Other Non-operating Expenses	4,090	296	25,476	n.a./ s.o.
Total Quarterly Expenses	75,540	5,800	185,341	n.a./ s.o.

Notes
Large companies are those with $2 million or more in annual operating revenues.
Small companies are those with less than $2 million in annual operating revenues.
- Included with other passenger bus service.
n.a. Not applicable

In 1992, the gross domestic product (or value-added) for the bus industry was larger than that for the air and water transport industries (Figure 1). Given the industry's importance, Transportation Division, with the support of the industry, federal and provincial government departments and other users, has improved its surveys of the bus industry. There have been changes in reporting frequency, industry coverage and data collected (See the methodology section for a description of the survey). This release describes the results from the introduction of this improved survey.



En 1992, le secteur du transport par autobus a contribué dans une plus grande mesure au produit intérieur brut (ou à la valeur ajoutée) que les secteurs du transport aérien et du transport maritime (figure 1). Étant donné l'importance de ce secteur, la Division des transports, avec l'appui des entreprises, des ministères fédéraux et provinciaux et d'autres intéressés, a amélioré ses méthodes d'enquête en ce qui concerne le secteur du transport par autobus. Des changements ont été apportés à la fréquence des rapports, à la couverture de l'industrie et aux données recueillies (voir la section qui traite de la méthodologie pour obtenir une description de l'enquête). La présente publication décrit les résultats obtenus depuis la mise en application de méthodes d'enquête améliorées.

Tableau 1 : Enquête sur les établissements de transport des voyageurs par autobus, premier trimestre de 1995

Charter Bus autobus nolisés		Other Bus Autres Services		Total	
Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises		
20	66	5	13	239	Nombre d'entreprises visées par l'enquête
		$'000			Recettes d'exploitation trimestrielles
2,154	607	-	908	61,423	Transport interurbain régulier
13,841	8,454	-	153	39,188	Transport par autobus nolisés
3,872	2,211	-	611	171,080	Transport scolaire (Services à contrat entre le domicile et l'école)
4,776	397	5,293	2,280	24,663	Autres services de transport des voyageurs
443	1,478	-	-	25,064	Autres recettes d'exploitation
30,381	**13,147**	**5,293**	**3,952**	**326,712**	Recettes d'exploitation trimestrielles totales
		$'000			Dépenses trimestrielles
5,998	2,726	1,558	1,109	83,327	Traitements et salaires des chauffeurs
3,972	1,249	786	433	42,386	Traitements et salaires des autres salariés
1,748	454	335	188	17,234	Avantages sociaux de tout le personnel
2,605	1,309	389	529	27,003	Réparations et entretien
2,947	2,568	442	334	31,311	Carburant
8,221	3,788	1,609	739	81,595	Autres dépenses d'exploitation
25,491	**12,094**	**5,119**	**3,332**	**282,855**	Dépenses d'exploitation trimestrielles totales
1,085	1,047	111	214	32,319	Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation
26,576	**13,141**	**5,230**	**3,546**	**315,174**	Dépenses trimestrielles totales

Notes
Les grandes entreprises regroupent les transporteurs ayant des recettes d'exploitation annuelles de 2 millions de dollars ou plus.
Les petites entreprises regroupent les transporteurs ayant des recettes d'exploitation annuelles inférieures à 2 millions de dollars.
- Chiffres compris dans les autres services de transport des voyageurs par autobus.
s.o. Sans objet

Urban Transit

The performance indicators shown in table 2 show the urban transit systems are keeping costs down compared to the average values for the year 1994. In the first quarter, net operating costs (operating costs less depreciation) per passenger are 7% lower, total direct operating costs per passenger trip are 4% less, and total direct operating costs per vehicle hour are down by 13%.

Transport urbain

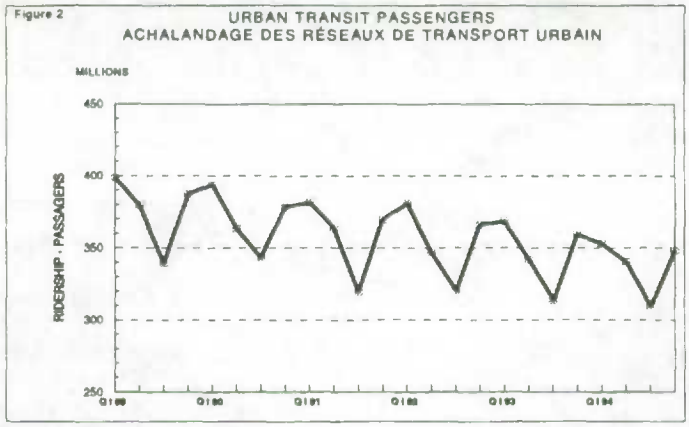
Les indicateurs de rendement du tableau 2 montrent que les réseaux de transport urbain ont réduit leurs coûts comparativement aux valeurs moyennes pour 1994. Au cours du premier trimestre, les coûts nets d'exploitation (coûts d'exploitation moins amortissement) par passager ont subi une diminution de 7 %, le total des coûts directs d'exploitation par passager a diminué de 4 % et le total des coûts directs d'exploitation par heure-véhicule a baissé de 13 %.

Table 2: Urban Transit Performance Indicators
Tableau 2 : Indicateurs de rendement du transport urbain

	Q I 1995 Premier trimestre de 1995	1994 Average 1994 Moyenne	
Operating Ratio	1.85	1.96	Ratio d'exploitation
Net Operating Cost Per Passenger	$ 0.86	$ 0.92	Coûts d'exploitation nets par voyageur
Total Direct Operating Costs Per Passenger	$ 1.93	$ 2.00	Coûts d'exploitation directs totaux par voyageur
Total Direct Operating Costs Per Vehicle Hour	$ 68.56	$ 78.53	Coûts d'exploitation directs totaux par véhicule-heure

And even though average fares are 4% lower, urban transit systems were able to recoup 54% of their operating expenses through their operating revenues this quarter as compared with 51% for the year 1994. Being winter, the first quarter is typically a good one for the urban transit systems.

Et, bien que les tarifs aient diminué de 4 % en moyenne, les recettes d'exploitation ont permis aux sociétés de transport urbain de recouvrer 54 % de leurs coûts d'exploitation au cours du trimestre comparativement à 51 % en 1994. Le premier trimestre correspond à la saison hivernale et, de manière typique, il s'agit d'une bonne période pour les sociétés de transport urbain.



Schoolbus Service

There were 5.3 million full time students enrolled in Canadian elementary and secon-dary schools in 1994. Many of them are bused to school on a daily basis. Busing is supplied by school boards either by contract with a public carrier or with their own buses. In 1992, over three-quarters of student busing was contracted out to public carriers (Figure 3). This is an important area to bus companies since it accounts for more than half of the total operating revenues shown in table 1.

Services de transport scolaire

Il y avait 5,3 millions d'élèves à plein temps dans les écoles élémentaires et secondaires au Canada en 1994. Plusieurs d'entre eux prennent l'autobus chaque jour pour se rendre à l'école. Le transport est assuré par les commissions scolaires qui utilisent leurs propres autobus ou qui ont recours aux services d'un transporteur public. En 1992, plus des trois quarts des élèves qui prenaient l'autobus ont été transportés par des transporteurs publics (figure 3). Il s'agit d'un secteur important pour les sociétés de transport par autobus puisqu'il compte pour plus de la moitié du total des recettes d'exploitation indiqué dans le tableau 1.

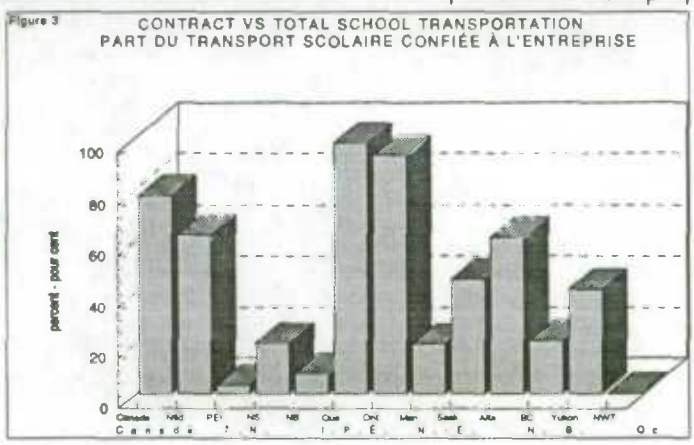


Table 3: Urban Transit - Quarterly Operating Revenues and Traffic Statistics, 1995
Tableau 3 : Transport urbain - Recettes d'exploitation trimestrielles et statistique du transport, 1995

	Vehicle Kilometres Véhicules-kilomètres	Vehicle Hours Véhicules-heures	Passenger Trips Voyages effectués par les voyageurs	Revenue Earned Recettes gagnées
	000 km	000 hr	000	000 $
Urban Transit Passenger Service - Transport urbain des voyageurs	201,597	10,296	366,262	368,557
Demand Response Service - Services de transport en réponse à la demande	9,289	495	1,937	2,170
Charters, Tours & Sightseeing - Transport par autobus et autocars nolisés et d'excursion	182	12,496	228	471
Contract Services (Schools, etc.) - Services à contrat (transport d'écoliers, etc.)	850	38	1,454	1,639
Other Passenger Services - Autres services de transport des voyageurs	1,585	61	2,158	2,269
Total Passenger Operations - Services de transport des voyageurs totaux	213,504	10,904	372,039	375,106
Other Operating Revenues - Autres recettes d'exploitation				17,778
Total Operating Revenues - Recettes d'exploitation totales				392,878

Table 4: Urban Transit - Quarterly Expenses, First Quarter 1995
Tableau 4 : Transport urbain - Dépenses trimestrielles, premier trimestre de 1995

	$'000	
Wages and Salaries - Operators	317,166	Traitements et salaires - Chauffeurs
Repairs and Maintenance	169,784	Réparations et entretien
Energy	52,327	Carburant
Other Operating Expenses	179,374	Autres dépenses d'exploitation
Total Operating Expenses	718,651	Dépenses d'exploitation totales
Interest and Other Non-operating Expenses	130,884	Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation
Total Quarterly Expenses	849,535	Dépenses trimestrielles totales

Table 5: Number of Employees - Companies With Annual Revenues of $2 Million or More, First Quarter 1995
Tableau 5 : Nombre de salariés - Entreprises ayant des recettes annuelles de 2 millions de dollars ou plus, premier trimestre de 1995

	Scheduled Intercity Bus Companies Entreprises de transport inter-urbain régulier par autobus	School Bus Companies Entreprises de transport scolaire	Charter Bus Companies Entreprises de transport par autobus nolisés	Other Bus Companies Autres entreprises de transport par autobus	Total
Full-time Employees - Salariés à temps plein					
Drivers - Chauffeurs	1,578	4,385	873	203	7,039
Mechanics - Mécaniciens	218	769	184	17	1,188
Other Employees - Autres salariés	1,330	1,119	259	80	2,788
Total	3,126	6,273	1,316	300	11,015
Part-time Employees - Salariés à temps partiel					
DriversChauffeurs	158	10,518	645	210	11,531
Mechanics - Mécaniciens	-	44	-	-	44
Other Employees - Autres salariés	227	303	75	33	638
Total	385	10,840	720	243	12,188

In the first quarter of 1995, the operating ratio for school bus companies was 0.82. This compares quite favourably with the average rate of 0.93 for the years 1989 through 1993. However, being the first time this industry has been surveyed sub-annually, the operating ratio will be tracked for seasonality. Moreover, while this group of companies has the lowest operating ratio of the commercial companies, the proportion of their revenues taken up by interest and other non-operating expenses, at 13%, is the highest.

Au cours du premier trimestre de 1995, le ratio d'exploitation pour les sociétés de transport scolaire a été de 0,82. Ce chiffre se compare très favorablement au ratio moyen de 0,93 pour la période comprise entre 1989 et 1993. Cependant, comme l'industrie fait l'objet d'une enquête infra-annuelle pour la première fois, le ratio d'exploitation devra être vérifié d'une saison à l'autre. De plus, bien que ce groupe d'entreprises aient le ratio d'exploitation le plus faible parmi les compagnies privées, la proportion de leurs recettes consacrée au service de la dette et aux autres dépenses hors exploitation, qui atteint 13 %, est la plus élevée.

Even though non-school bus activities account for only 16% of their total operating revenues, school bus companies are the second largest providers of intercity, charter and other passenger bus services(Table 1). The school bus companies' charters are split between motor coach charters ($5.7 million) and school bus charters ($5.9 million). In addition, they provide 96% of total school bus service.

Bien que les autres activités des sociétés de transport scolaire ne comptent que pour 16 % du total des recettes d'exploitation de celles-ci, ces entreprises sont les deuxièmes fournisseurs en importance de services de transport interurbains, de services nolisés et d'autres services de transport de voyageurs (tableau 1). Les services nolisés des sociétés de transport scolaire sont offerts à parts égales au moyen d'autocars (5,7 millions de dollars) et d'autobus scolaires (5,9 millions de dollars). En outre, ces entreprises assurent 96 % des services de transport scolaire.

TABLE 6: PASSENGER BUS SERVICE IN CANADA, FIRST QUARTER 1995
TABLEAU 6 : TRANSPORT DES VOYAGEURS PAR AUTOBUS AU CANADA, PREMIER TRIMESTRE DE 1995

	Scheduled Intercity Service Transportinter urbain régulier	School Bus Service Transport scolaire	Charter Service Transport par autobus nolisés	
No. Reporting Service	63	127	170	Nbre d'entreprises ayant déclaré des services de transport
Revenues ($'000)	61,433	171,461	39,750	Recettes (en milliers de dollars)
Distance Run (Thousand Km.)	36,931	106,582	29,059	Distance parcourue (en milliers de km)
Passengers Carried (Thousand)	3,388	n.a. / s.o.	n.a. / s.o.	Voyageurs transportés (en milliers)

Notes: n.a. not applicable

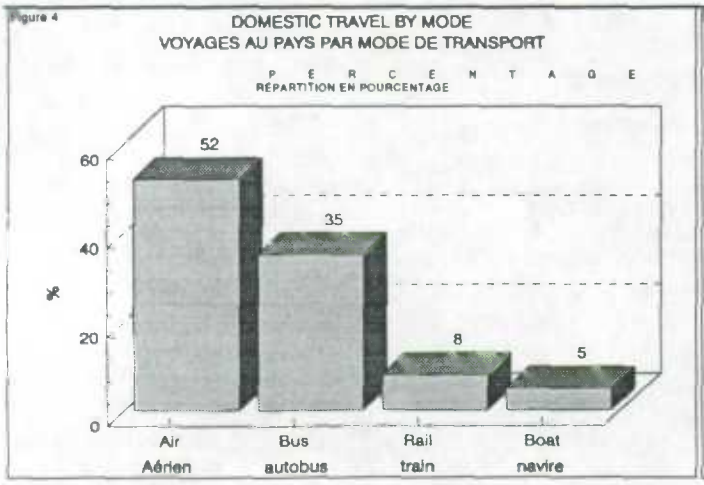
Notes : s.o. Sans objet

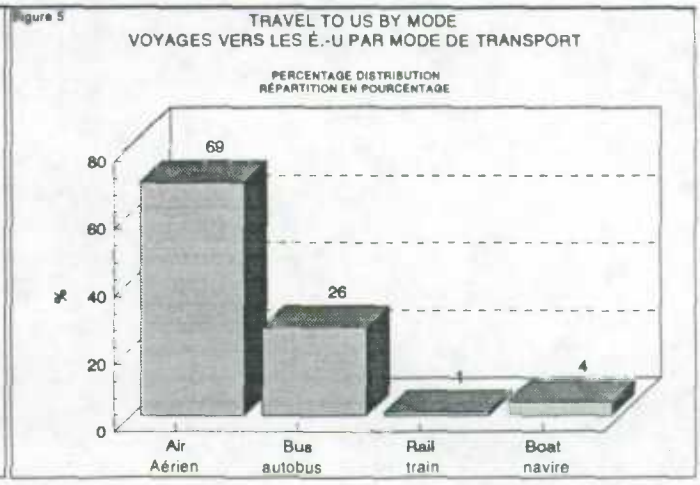
Scheduled Intercity Carriers

The 1994 Canadian Travel Survey reported that 35% of domestic travel (excluding that by automobile) was by bus (both scheduled intercity and charters). For trips to the United States, 26% were by bus (Figure 5).

Transporteurs interurbains réguliers

Les résultats de l'Enquête sur les voyages des Canadiens de 1994 indiquent que 35 % des voyages au pays (exception faite des voyages en voiture) ont été effectués en autobus (transport interurbain régulier ou transport nolisé). Pour ce qui est des voyages aux États-Unis, 26 % de ceux-ci ont été effectués en autobus (figure 5).

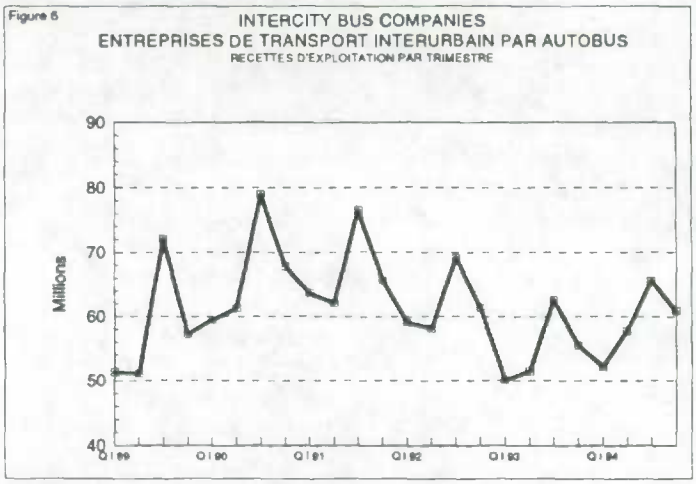




While 50 companies specialize in scheduled intercity service, these do not form the entire industry. Another 13 companies surveyed reported providing scheduled intercity bus service (table 6). The specialists account for close to 80% of total intercity revenues, distance run, and passengers carried. The next largest group were school bus companies which reported about 15% of intercity revenues, distance run and passengers carried.

Bien que 50 sociétés se spécialisent dans le transport interurbain régulier, l'industrie compte aussi d'autres entreprises. Treize autres compagnies visées par l'enquête ont indiqué qu'elles offraient des services de transport interurbain réguliers (tableau 6). Les entreprises spécialisées s'accaparent près de 80 % des recettes découlant du transport urbain, de la distance parcourue et des passagers. Les entreprises de transport scolaire constituent le deuxième groupe en importance; leur part des recettes tirées du transport urbain, de la distance parcourue et des passagers s'élève à 15 %.

Companies specializing in scheduled intercity service reported an operating ratio of 0.99 for the first quarter of 1995. Intercity companies produced an operating profit of $1.2 million but interest and other non-operating expenses turned the profit into a loss of $3.1 million. However, the first quarter is typically a slow period for intercity companies. These results should improve in the third quarter when the intercity carriers do the bulk of their business.



Les sociétés qui se spécialisent dans le transport interurbain régulier ont déclaré un ratio d'exploitation de 0,99 pour le premier trimestre de 1995. Les entreprises de transport interurbain ont généré des bénéfices d'exploitation de 1,2 millions de dollars, mais le service de la dette et les autres dépenses hors exploitation ont transformé les bénéfices en des pertes de 3,1 millions de dollars. Toutefois, le premier trimestre constitue, de manière typique, une période de ralentissement de l'activité pour les entreprises de transport interurbain. Les résultats devraient s'améliorer au troisième trimestre, car c'est au cours de cette période que les transporteurs interurbains réalisent le gros de leurs affaires.

There are two important differences between small (those with annual revenues less than $2 million) and large intercity bus companies(Table 1). About 30% of revenues for large companies came from other operating revenues of $19 million (bus parcel express accounted for $16 million of this). Other operating revenues for small companies accounted for only 3% of operating revenues. The other difference is in the amounts paid for employees other than drivers. The small companies spent 8% of revenues on employees other than drivers as opposed to the large ones spending of 19% of

Il existe deux différences importantes entre les petites entreprises de transport interurbain (celles dont les revenus annuels sont inférieurs à 2 millions de dollars) et les grandes (tableau 1). Les autres recettes d'exploitation des grandes entreprises de transport interurbain ont compté pour environ 30 % des recettes totales et se sont élevées à 19 millions de dollars (16 millions de dollars pour les services de messagerie). Dans le cas des petites entreprises, les autres recettes d'exploitation n'ont compté que pour 3 % du total des recettes d'exploitation. L'autre différence concerne les sommes versées

Table 7: Traffic Statistics, First Quarter 1995

	Scheduled Intercity Transport Interurbain		School Bus Transport scolaire	
	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises
		000 km		
Distance Run				
Scheduled Intercity Service	26,504	2,612	5,397	n.a. / s.o.
Charter Service	3,134	595	10,009	n.a. / s.o.
School Bus Service	-	449	102,330	n.a. / s.o.
(Home to School Contract Service Only)				
Other Passenger Bus Service	2,254	117	4,468	n.a. / s.o.
Total Distance Run	**31,892**	**3,773**	**122,204**	**n.a. / s.o.**

Notes
Large companies are those with $2 million or more in annual operating revenues.
Small companies are those with less than $2 million in annual operating revenues.
- Included with other passenger bus service.
n.a. Not applicable

revenues. Only about half of the employees of large companies are drivers (Table 5).

aux employés autres que les chauffeurs. Les petites entreprises versent 8 % de leurs recettes en salaires à leurs employés alors que, dans les grandes entreprises, ce chiffre atteint 19 %. La moitié seulement des employés des grandes entreprises sont des chauffeurs (tableau 5).

Charter Bus Companies

This industry is composed of companies whose major activity is the charter of motor coaches. This group provides the most diverse range of services of the bus industries. Only 50% of their operating revenues comes from their major activity, as compared with 60% for intercity companies and 83% for school bus companies (Table 1). The large charter companies are more diversified than the small ones with charter making up 46% and 64% of their respective operating revenues. Also, the charter industry is the most open to competition as over 40% of total service is provided by non-charter companies.

During the first quarter of 1995, the operating ratio for charter bus companies was 0.86 - the ratio for large companies was 0.84 and for small ones it is 0.92. For the years 1989 through 1993 the average annual operating rate was 0.96. As with the school bus companies, this result will be monitored for seasonality.

Entreprises de transport nolisé par autocar

Cette industrie se compose d'entreprises dont la principale activité est la location d'autocars. Ce groupe est celui qui offre la plus grande diversité de services dans l'industrie du transport par autobus. Seulement 50 % des recettes d'exploitation proviennent de l'activité principale comparativement à 60 % pour les entreprises de transport interurbain et 83 % pour les entreprises de transport scolaire (tableau 1). Les grandes entreprises de transport nolisé sont plus diversifiées que les petites et tirent 46 % de leurs recettes d'exploitation du transport nolisé. Dans le cas des petites entreprises, la proportion atteint 64 %. Le secteur du transport nolisé est également celui dans lequel la concurrence est la plus forte, 40 % du total des services étant offerts par des entreprises non spécialisées.

Au cours du premier trimestre de 1995, le ratio d'exploitation des entreprises de services de transport par autocar nolisé a été de 0,86, soit de 0,84 pour les grandes entreprises et de 0,92 pour les petites. Pour la période comprise entre 1989 et 1993, le ratio moyen a été de 0,96. Comme pour les entreprises de transport scolaire, le ratio devra être vérifié d'une saison à l'autre.

Tableau 7 : Statistique du transport, premier trimestre de 1995

Charter Bus autobus nolisés		Other Bus Autres Services		Total	
Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises		
		000 km			
					Distance parcourue
1,394	508	-	584	36,999	Transport interurbain régulier
8,684	6,185	-	237	28,844	Transport par autobus nolisés
2,384	1,192	-	280	106,635	Transport scolaire
					(Services à contrat entre le domicile et l'école seulement)
2,338	153	7,479	872	17,681	Autres services de transport des voyageurs par autobus
14,800	**8,038**	**7,479**	**1,973**	**190,159**	Distance totale parcourue

Survey Methodology

The Passenger Bus and Urban Transit Industry is surveyed for financial and traffic statistics to provide a picture of their performance. These figures are used by business and government for planning and policy making so they must be accurate. This section describes the steps taken by Statistics Canada to survey this industry and ensure quality results.

Coverage

The survey covers the public bus companies with annual gross operating revenue (including subsidies) of $200,000 or more. The industries covered are urban transit (SIC 4571), scheduled intercity carriers (SIC 4572), school bus operations (SIC 4573), charter and sightseeing bus services (SIC 4573) and limousine service to airports and stations (SIC 4575). (The Other Bus column in the tables is made up of sightseeing bus services and limousine service to airports and stations.) Private bus service, e.g. school board owned and operated busing for school children, are not covered in this survey.

Users should note that the earlier monthly survey covered only urban transit systems and scheduled intercity carriers with annual revenues from either of these services of $1 million or more.

Méthodologie d'enquête

Le secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain fait l'objet d'une enquête visant à recueillir des statistiques financières et sur le trafic afin de mesurer son rendement. Comme ces chiffres sont utilisés par les entreprises et les pouvoirs publics à des fins de planification et d'établissement de politiques, ils doivent être exacts. Cette section décrit les mesures prises par Statistique Canada pour sonder ce secteur et assurer la production de résultats de qualité.

Champ d'observation

Cette enquête porte sur les entreprises de transport public par autobus dont les recettes d'exploitation brutes annuelles (subventions comprises) s'élèvent à au moins 200 000 $. Les secteurs inclus dans l'enquête sont le transport urbain (code 4571 de la CTI), les services de transport interurbain réguliers (code 4572 de la CTI), les entreprises de transport scolaire (code 4573 de la CTI), les services de transport par autobus nolisés et d'excur-sion (code 4573 de la CTI) ainsi que les services de limousine aux aéroports et aux gares (code 4575 de la CTI). (La rubrique réservée aux autres services de transport par autobus dans les tableaux comprend les services d'autobus d'excursion et les services de limousine aux aéroports et aux gares.) Le transport par autobus privé, par exemple les autobus possédés et exploités par les conseils scolaires pour le transport des écoliers, n'est pas visé par cette enquête.

Les utilisateurs noteront que l'enquête mensuelle précédente portait exclusivement sur les réseaux de transport urbain et les entreprises de transport interurbain régulier ayant des recettes annuelles au titre de ces services de 1 million de dollars ou plus.

Questionnaires

Given the respondents' varying resources and the different data demands of each industry, four questionnaires were designed for the survey - as opposed to one for the entire bus transportation sector.

There is one questionnaire for the urban transit industry because of data needs that are unique to this industry.

Three questionnaires are used to survey the intercity, school, charter, and other bus industries. Company size is the first dividing line. With in-house accounting departments, office automation, etc., large firms usually are better equipped to handle surveys. Asking for the same detail of small firms is placing an unproportional response burden on them. For this reason, the large companies (those with annual operating revenues of $2 million or more) receive their own questionnaire which requests more detail.

To further reduce response burden, the small school bus companies (those with annual operating revenues of less than $2 million) are surveyed annually. Surveying small school bus companies sub-annually does not provide any additional insights into their operations. School bus service is provided under contract so these revenues will not vary over the year. In addition, small companies tend to be single activity firms, i.e., they provide one service. With little expectation of quarterly variation a quarterly survey would not produce the statistical returns to justify the response burden. Quarterly estimates will be produced for this segment based on the annual figures at a later date.

Survey Participants

As mentioned earlier, the survey is sent to all companies in the urban transit and passenger bus industries with annual operating revenues of $200,000 or more. The list of scheduled intercity carriers, school bus operations, charter bus and other passenger bus services consists of those carrier that responded to the 1993 passenger bus surveys with new entrants coming from Revenue Canada administrative files. The list of urban transit systems comes from the membership of the Canadian Urban Transit Association supplemented with information on non-members from Public Institutions

Questionnaires

Compte tenu des disparités entourant les ressources des enquêtés et des exigences de chaque secteur en matière d'information, quatre questionnaires ont été conçus pour cette enquête, alors qu'il en existe un seul pour l'ensemble du secteur du transport par autobus.

Un questionnaire a été produit pour le secteur du transport urbain en raison du caractère particulier de ses besoins en matière de statistiques.

Trois questionnaires sont utilisés auprès des entreprises de transport interurbain, de transport scolaire et de transport par autobus nolisés ainsi que des autres services de transport par autobus. La taille de l'entreprise est la principale ligne de démarcation. Les grandes entreprises, qui sont dotées de services de comptabilité internes et de systèmes informatisés, sont généralement mieux équipées pour participer aux enquêtes. Le fardeau de réponse des petites entreprises serait démesuré si Statistique Canada exigeait d'elles le même niveau de détail. C'est pourquoi les grandes entreprises (dont les recettes d'exploitation annuelles s'élèvent à 2 millions de dollars ou plus) reçoivent un questionnaire distinct qui exige des réponses plus détaillées.

Pour alléger davantage le fardeau de la réponse, nous effectuons une seule enquête auprès des petites entreprises de transport scolaire (dont les recettes d'exploitation annuelles sont inférieures à 2 millions de dollars). Si Statistique Canada menait des enquêtes sur une base infra-annuelle auprès de ces petits transporteurs, les données recueillies ne fourniraient pas plus de détails sur leurs activités. Le transport des écoliers est effectué à contrat de sorte que les recettes ne varient pas pendant l'année. De plus, les petites entreprises ont tendance à exercer une seule activité, c'est-à-dire qu'elles dispensent un seul type de service. Les probabilités de variations trimestrielles étant faibles, la tenue d'une enquête trimestrielle ne présenterait pas suffisamment d'avantages sur le plan statistique pour justifier l'alourdissement du fardeau de réponse. Des estimations trimestrielles pour ce segment seront produites à une date ultérieure à partir des chiffres annuels.

Participants à l'enquête

Tel que mentionné précédemment, le questionnaire est envoyé à toutes les entreprises des secteurs du transport urbain et du transport des voyageurs par autobus ayant des recettes d'exploitation annuelles de 200 000 $ ou plus. La liste des entreprises de transport interurbain régulier, de transport scolaire et de transport par autobus nolisés de même que des autres services de transport par autobus comprend les transporteurs qui ont pris part aux enquêtes auprès des établissements de transport par autobus en 1993, ainsi que les entrants des fichiers administratifs de Revenu Canada.

Division at Statistics Canada.

La liste des entreprises de transport urbain comprend les membres de l'Association canadienne du transport urbain et des non-membres dont les coordonnées ont été obtenues auprès de la Division des institutions publiques de Statistique Canada.

Data Processing

The data are collected each quarter by mail back questionnaire supplemented with telephone follow-up. Once collected, the survey data are captured and edited. Inconsistent of questionable data are referred back to the carrier for clarification or revision. The data are edited to identify any items that have been erroneously transcribed. Missing survey data are then imputed using a Generalized Edit and Imputation System. the system imputes the data using a number of different imputation rules which depend on the type of carrier and the type of data to be imputed. For example, the data can be imputed from historical files (earlier surveyed information) or by using representative data from another carrier. The data are then verified by subject matter specialists.

Traitement des données

Les données sont recueillies chaque trimestre à l'aide d'un questionnaire renvoyé par la poste et par voie de suivi téléphonique. Une fois recueillies, les données d'enquête sont saisies et vérifiées. Si les informations sont incohérentes ou douteuses, des éclaircissements ou des corrections sont demandés à l'entreprise. Les données sont vérifiées pour que les éléments ayant fait l'objet d'erreurs de transcription soient décelés. Les données d'enquête manquantes sont alors imputées au moyen d'un système généralisé de vérification et d'imputation. Ce système impute les données à l'aide de règles d'imputation différentes qui dépendent du type de transporteur et du genre de données à imputer. Par exemple, les informations peuvent être imputées à partir de fichiers historiques (des données recueillies antérieurement par voie d'enquête) ou au moyen de données représentatives provenant d'un autre transporteur. Les données sont ensuite révisées par des spécialistes.

For Further Information

For more information on the Passenger Bus and Urban Transit Survey, please contact Rad Joseph at (613) 951-2481 or Robert Larocque at 951-2484 (FAX: 613-951-0579).

Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements en ce qui concerne l'Enquête sur le transport des voyageurs par autobus et le transport urbain, veuillez communiquer avec Michel Cloutier par téléphone (613-951-8699) ou Robert Larocque (951-2486) ou par télécopieur (613-951-0579).

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA
1010202297

For more information on the Service Bulletin or Surface and Marine Data, contact:

Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Surface and Marine Transport
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579

Pour de plus amples renseignements sur le bulletin de service ou sur les données du transport de surface et maritime, communiquez avec:

Robert Larocque
Chef, unité de la dissémination
Transports terrestre et maritime
Division des transports

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation 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 et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

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.