



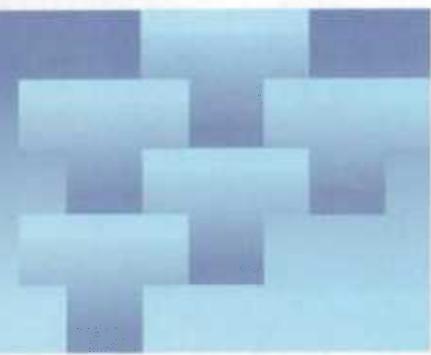
# Service Bulletin Surface and Marine Transport

Transportation Division

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.

# Bulletin de service Transport terrestre et maritime

Division des transports



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. 12 No 4****Highlight :**

### **Improved 1995 operating ratio of the Motor Carriers for a second consecutive year despite a slight decline in the fourth quarter**

For the second year in a row, the operating ratio of fifty-eight large Canadian based For-hire motor carriers (those with annual revenues over \$25 million) improved, from 0.97 in 1994 to 0.95 in 1995. In the fourth quarter however, there was a slight decline in the operating ratio (see: **Motor Carriers of Freight: Large For-hire Carriers; Fourth Quarter 1995 and 1995 Annual Summary** p. 2).

**Passenger Bus**

During the second quarter of 1995, the Passenger Bus industry provided 184 million kilometres of service, generating \$327 million in operating revenues. (see: **Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Second Quarter 1995** p. 6)

**Vol. 12 N° 4****Faits saillants :**

### **Amélioration en 1995 du ratio d'exploitation des transporteurs routiers pour une deuxième année consécutive malgré un léger repli au quatrième trimestre**

Pour une deuxième année de suite, le ratio d'exploitation de 58 grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada (dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) s'est amélioré, passant de 0.97 en 1994 à 0.95 en 1995. Toutefois, il y a eu une légère détérioration du ratio d'exploitation au quatrième trimestre (voir : **Transporteurs routiers de marchandises, Grands transporteurs pour compte d'autrui; Quatrième Trimestre 1995 et Sommaire annuel 1995** p. 2)

**Transport des voyageurs par autobus**

Au deuxième trimestre de 1995, le secteur du transport des voyageurs par autobus a enregistré 184 millions de kilomètres parcourus et des recettes d'exploitation de 327 millions de dollars. (voir : **Statistiques sur le transport urbain et le transport par autobus, deuxième trimestre de 1995** p. 6).



**Motor Carriers of Freight: Large For-hire Carriers; Fourth Quarter 1995 and 1995 Annual Summary**  
*(by Robert Masse)*

**Fourth Quarter 1995**

**Slight Operating Ratio Decline in Fourth Quarter 1995**

Fifty-eight large Canada-based For-hire motor carriers (those with annual revenues over \$25 million) posted an operating ratio of 0.96 in the fourth quarter of 1995, representing a 1-point deterioration compared with the fourth quarter of 1994 (0.95). This operating ratio increase, which is also interpreted as a decrease in operating profits, is attributable to a deterioration of the operating ratio observed for specialized freight carriers. Whereas the operating ratio for general freight carriers remained unchanged at 0.96, the operating ratio for specialized freight carriers increased from 0.94 in the fourth quarter of 1994 to 0.97 in the fourth quarter of 1995.

**Both Operating Revenues and Expenses Declined**

For large For-hire trucking companies, average revenues per carrier dropped from \$18.8 million in the fourth quarter of 1994 to \$17.3 million in the fourth quarter of 1995, an 8% decrease. During the same period, average expenses declined from \$18 million to \$16.7 million, a 7.4% decrease. Compared to the fourth quarter of 1994, average revenues and expenses of general and specialized freight moved in opposite directions in the fourth quarter of 1995. Average revenues and expenses of general freight carriers both declined almost 15%, whereas these two components increased 9% and 12% respectively for specialized freight carriers.

**Company Drivers Lose Ground**

The average distance travelled by company drivers in the fourth quarter of 1995 (compared to the fourth quarter of 1994) decreased 13.0%, a drop twice as large as that observed for owner-operators. As a consequence, the share of company drivers in total distance travelled dropped from 55% in the fourth quarter of 1994 to 53% in the fourth quarter of 1995. It should be noted that the lower average distance travelled by company drivers was primarily observed among general freight carriers.

**Transporteurs routiers de marchandises : Grands transporteurs pour compte d'autrui; Quatrième Trimestre 1995 et Sommaire annuel 1995**  
*(par Robert Masse)*

**Quatrième trimestre 1995**

**Léger repli du ratio d'exploitation au quatrième trimestre 1995**

Cinquante-huit grands transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ( dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars ) ont affiché un ratio d'exploitation de 0,96 au quatrième trimestre de 1995, soit une détérioration de 1 point par rapport au quatrième trimestre de 1994 ( 0,95 ). Cette augmentation du ratio d'exploitation, qui s'interprète également comme une baisse du bénéfice d'exploitation, est attribuable au repli du ratio d'exploitation observé pour les transporteurs de fret spécialisé. Alors que le ratio d'exploitation des transporteurs de fret général demeurait inchangé à 0,96, le ratio d'exploitation des transporteurs de fret spécialisé passait de 0,94 au quatrième trimestre de 1994 à 0,97 au quatrième trimestre de 1995.

**Les revenus et les dépenses d'exploitation ont tous les deux diminué**

Pour les grands transporteurs routiers pour compte d'autrui, les revenus moyens par transporteur sont passés de 18,8 millions de dollars au quatrième trimestre de 1994 à 17,3 millions au quatrième trimestre de 1995, soit une diminution de 8,0 %. Au cours de la même période, les dépenses moyennes sont passées de 18 millions de dollars à 16,7 millions, soit une baisse de 7,4 %. Par rapport au quatrième trimestre de 1994, les revenus et les dépenses moyennes des transporteurs de fret général et de fret spécialisé présentent au quatrième trimestre de 1995 des mouvements opposés. Ainsi, les revenus moyens et les dépenses moyennes des transporteurs de fret général ont tous les deux diminué de près de 15 %, tandis que ces deux mêmes composantes se sont accrues de 9 % et de 12 % respectivement chez les transporteurs de fret spécialisé.

**Les conducteurs de compagnie perdent du terrain**

La distance moyenne parcourue par les conducteurs de compagnie au quatrième trimestre 1995 (par rapport au quatrième trimestre 1994) a diminué de 13,0 %, soit une baisse deux fois plus importante que celle observée chez les chauffeurs contractants. En conséquence, la part des conducteurs de compagnie dans la distance totale parcourue est passée de 55 % au quatrième trimestre de 1994 à 53 % au quatrième trimestre de 1995. A noter que la diminution de la distance moyenne parcourue par les conducteurs de compagnie fut surtout observée pour les transporteurs de fret général.

**Table 1 Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1995, Summary Tabulations****Tableau 1 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, grands transporteurs, 1995  
tableau sommaire**

	Fourth Quarter - 1994 - Quatrième trimestre			Fourth Quarter - 1995 - Quatrième trimestre		
	General Freight	Specialized Freight	Total	General Freight	Specialized Freight	Total
				Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
No. of Carriers - Nombre de transporteurs(1)	34	17	51	41	17	58
\$'000,000						
<b>Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>691.9</b>	<b>267.9</b>	<b>959.8</b>	<b>712.8</b>	<b>291.5</b>	<b>1004.3</b>
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages - Rémunération	228.2	80.3	308.5	204.1	94.8	298.9
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	45.1	23.7	68.8	51.7	25.4	77.1
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	140.5	72.0	212.5	164.9	69.5	234.4
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	52.7	11.8	64.5	59.1	12.6	71.7
Other expenses - Autres dépenses	197.1	65.2	262.3	202.5	80.1	282.6
<b>Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation (2)</b>	<b>663.6</b>	<b>253.0</b>	<b>916.6</b>	<b>682.3</b>	<b>282.4</b>	<b>964.7</b>
Distance travelled - distance parcourue	Million km			Million km		
- company drivers - Chauffeurs de la société	223.8	106.6	330.4	230.3	96.5	326.8
- owner operators - Chauffeurs contractants	187.3	85.1	272.4	214.9	73.3	288.2
<b>Total distance travelled - Total, distance parcourue</b>	<b>411.1</b>	<b>191.7</b>	<b>602.8</b>	<b>445.2</b>	<b>169.8</b>	<b>615.0</b>
<b>Operating Ratio - Ratio d'exploitation</b>	<b>0.96</b>	<b>0.94</b>	<b>0.95</b>	<b>0.96</b>	<b>0.97</b>	<b>0.96</b>

(1) Total annual operating revenues over \$25 million, a total of 7 large carriers have been added to the 1995 population.

(1) Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions, au total 7 grands transporteurs ont été ajoutés à la population de 1995.

(2) Totals may not add due to rounding - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

**1995 Annual Summary****Improved Operating Ratio for a Second Consecutive Year in 1995**

The operating ratio of large Canada-based For-hire motor carriers improved, from 0.97 in 1994 to 0.95 in 1995. This lower operating ratio followed in the wake of an improvement observed from 1993 (1.00) to 1994 (0.97). The 2-point improvement for general freight carriers (0.97 in 1994 to 0.95 in 1995) is slightly better than the 1-point change for specialized freight carriers (0.96 in 1994 to 0.95 in 1995).

**Sommaire annuel 1995****Amélioration du ratio d'exploitation pour une deuxième année consécutive en 1995**

Le ratio d'exploitation des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada s'est amélioré, passant de 0,97 en 1994 à 0,95 en 1995. Cette baisse du ratio d'exploitation, qui se traduit par une amélioration des marges bénéficiaires, fait suite à une diminution observée de 1993 (1,00) à 1994 (0,97). L'amélioration de 2 points des transporteurs de fret général (0,97 en 1994 à 0,95 en 1995) est légèrement supérieure au changement de 1 point chez les transporteurs de fret spécialisé (0,96 en 1994 à 0,95 en 1995).

**Table 2 Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1995, Summary Tabulations**

	First Quarter - Premier trimestre			Second Quarter - Deuxième trimestre			Total
	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers		
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Marchandises générales	Marchandises spécialisées			
No. of Carriers <sup>1</sup>	41	17	58	41	17	58	
OPERATING REVENUES							
Total operating revenues	726.5	289.7	1 016.2	751.4	289.6	1 041.0	\$'000,000
OPERATING EXPENSES							
-Salaries and wages	239.2	91.4	330.6	239.8	91.1	330.9	
-Fuel (company drivers)	52.9	27.8	80.7	52.0	25.6	77.6	
-Owner operator expenses	150.1	72.3	222.4	166.5	67.8	234.3	
-Other purchased transportation	53.0	12.5	65.5	52.7	11.8	64.5	
Other expenses	201.2	75.5	276.7	200.8	78.2	279.0	
Total operating expenses	696.4	279.5	975.9	711.8	274.5	986.3	
DISTANCE TRAVELED							
- company drivers	231.8	103.6	335.4	231.3	95.7	327.0	000,000s km
- owner operators	196.0	80.6	276.6	213.4	72.8	286.2	
Total distance travelled	427.8	184.2	612.0	444.7	168.5	613.2	
Operating Ratio	0.96	0.96	0.96	0.95	0.95	0.95	

<sup>1</sup> Canada's large motor carriers of freight increased to 58 in the first quarter of 1995, as compared to 51 carriers for the same period in 1994, with 7 more general freight carriers reaching annual revenues of \$ 25 million.

From 1994 to 1995, average annual operating revenues per carrier dipped slightly (-0.4%), from \$70.6 million to \$70.3 million. This decrease was, however, the result of an almost 5% rise in average annual revenues for large specialized freight carriers, combined with an almost 3% drop in average annual revenues for large general freight carriers.

#### More Appreciable Decrease in Average Operating Expenses

Average annual operating expenses per carrier fell \$1.2 million (-2%) from \$68.3 million in 1994 to \$67.1 million in 1995. Lower purchases of transportation services (-14.6%), payments to owner-operators (-3.4%) and salaries and wages (-3.0%) more than counterbalanced increases in fuel (7.5%) and other expenses (2.4%). Once again, variations in annual operating expenses differ significantly depending on carrier type; general freight carrier expenses decreased 4.4%, against a 3.6% increase for specialized freight carriers.

De 1994 à 1995, les revenus annuels moyens d'exploitation par transporteur ont diminué légèrement (-0,4 %), passant de 70,6 millions à 70,3 millions. Cette baisse fut toutefois le résultat d'une hausse de près de 5 % des revenus annuels moyens des grands transporteurs de fret spécialisé, combinée à la baisse de près de 3 % des revenus annuels moyens des grands transporteurs de fret général.

#### Diminution plus appréciable des dépenses moyennes d'exploitation

Les dépenses annuelles moyennes d'exploitation par transporteur ont chuté de 1,2 millions de dollars (-2%) passant de 68,3 millions en 1994 à 67,1 millions en 1995. Les baisses dans les achats des services de transport (-14,6 %), les paiements aux chauffeurs contractants (-3,4 %) et les salaires et traitements (-3,0 %) ont plus que contrebalancé les hausses du carburant (7,5 %) et des autres dépenses (2,4 %). Encore une fois, les variations des dépenses annuelles d'exploitation diffèrent significativement selon le type de transporteurs, les transporteurs de fret général ayant vu leurs dépenses diminuées de 4,4 %, contre une augmentation de 3,6 % pour les transporteurs de fret spécialisé.

**Tableau 2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, grands transporteurs, 1994, statistiques sommaires**

Third Quarter - Troisième trimestre			Fourth Quarter - Quatrième trimestre				
General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	Grand total	
Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées			
41	17	58	41	17	58	-	No. de transporteurs <sup>1</sup>
\$'000,000			\$'000,000				RECETTES D'EXPLOITATION
718.7	297.3	1 016.0	712.8	291.5	1 004.3	4 077.5	Total, recettes d'exploitation
DÉPENSES D'EXPLOITATION							
211.3	87.8	299.1	204.1	94.8	298.9	1 259.5	-Rémunération
46.7	23.5	70.2	51.7	25.4	77.1	305.6	- Carburant (chauffeurs de la société)
159.6	73.3	232.9	164.9	69.5	234.4	924.0	- Dépenses de chauffeurs contractants
57.3	12.9	70.2	59.1	12.6	71.7	271.9	- Autres achats liés au transport
211.5	79.6	291.1	202.5	81.1	283.6	1 130.4	Autres dépenses
686.4	277.1	963.5	682.3	283.4	965.7	3 891.4	Total, dépenses d'exploitation
DISTANCE PARCOURUE							
227.7	109.3	337.0	230.3	96.5	326.8	1 326.2	- Chauffeurs de la société
211.7	92.5	304.2	214.9	73.3	288.2	1 155.2	- Chauffeurs contractants
439.4	201.8	641.2	445.2	169.8	615.0	2 481.4	Total, distance parcourue
0.96	0.93	0.95	0.96	0.97	0.96	0.95	Ratio d'exploitation

<sup>1</sup> Le nombre de grands transporteurs de marchandises au Canada est passé à 58 au premier trimestre de 1995, comparativement à 51 pour la même période en 1994. Sept transporteurs de marchandises générales se sont ajoutés aux transporteurs ayant enregistré des recettes annuelles de \$ 25 millions de dollars.

### Increased Use of Company Drivers by Specialized Freight Carriers

Despite the decrease at the end of 1995, the upward trend observed in the use of company drivers since early 1994 was confirmed by an increase from 52% to 54% based on the total average distance travelled by large carriers. However, company drivers were used to a greater extent by specialized freight carriers, increasing from 52% to 56%, while the share of company drivers remained unchanged at 52% for large general freight carriers. For the For-hire trucking industry as a whole, total average distance travelled by large carriers dropped 3.5% between 1994 and 1995, from 44.3 million to 42.8 million kilometres.

### Plus grande utilisation des conducteurs de compagnie par les transporteurs de fret spécialisé

Malgré la baisse à la fin de 1995, la tendance à la hausse observée dans l'utilisation des conducteurs de compagnie depuis le début de 1994 s'est confirmée par l'augmentation de 52 % à 54 % de la distance totale parcourue en moyenne par les grands transporteurs. Toutefois, ce sont les transporteurs de fret spécialisé qui ont davantage utilisé les conducteurs de compagnie passant de 52 % à 56 %, la part des conducteurs de compagnie demeurant inchangé à 52 % pour les grands transporteurs de fret général. Pour l'ensemble de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, la distance totale parcourue en moyenne par les grands transporteurs a diminué de 3,5 % entre 1994 et 1995, passant de 44,3 à 42,8 millions de kilomètres.

## Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Second Quarter 1995

(by Larry McKeown)

### Passenger Bus

During the second quarter of 1995, the Passenger Bus industry provided 184 million kilometres of service, generating \$327 million in operating revenues. This compares with the 190 million kilometres of service and \$328 million in operating revenues reported for the first quarter of 1995. However, caution is required since direct comparisons with the first quarter can be misleading if the seasonality of the industry is not considered. Although the totals reported above are similar, the mix of industry activities has changed significantly. The Passenger Bus industry is comprised of Intercity, Charter, School and Other Bus companies

## Statistiques sur le transport urbain et le transport par autobus, deuxième trimestre de 1995

(par Larry McKeown)

### Transport des voyageurs par autobus

Au deuxième trimestre de 1995, le secteur du transport des voyageurs par autobus a enregistré 184 millions de kilomètres parcourus et des recettes d'exploitation de 327 millions de dollars. Les chiffres correspondants pour le trimestre précédent s'établissent à 190 millions de kilomètres et 328 millions de dollars respectivement. Ces données doivent cependant être interprétées avec prudence, car les comparaisons directes avec le premier trimestre peuvent être trompeuses si l'on ne tient pas compte du caractère saisonnier de ce secteur. Bien que les totaux indiqués précédemment soient semblables, la composition des activités du secteur a été nettement différente. Le secteur du transport des voyageurs par autobus comprend les entreprises de transport interurbain, de transport par autobus nolisés, de transport scolaire et les autres entreprises de transport par auto-bus

#### **Survey 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.
- Note that small school bus companies are excluded from the quarterly survey program.

#### **Notes au sujet de l'enquête.**

- 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 inférieures à 2 millions de dollars.
- Soulignons que les petites entreprises de transport scolaire sont exclues du programme d'enquête trimestriel.

**Table 3: Passenger Bus - Revenues and Expenses, Second Quarter 1995**

	Scheduled Intercity Transport interurbain		Charter Bus Autobus nolisés	
	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises
<b>Number of Companies Surveyed</b>	15	34	21	66
<b>Operating Revenues</b>	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Scheduled Intercity Service	45 678	2 840	1 281	256
Charter Service	6 463	1 654	27 810	8 834
School Bus Service (1)	-	1 531	3 035	3 759
Other Passenger Bus Service	11 113	361	5 379	2 056
Other Operating Revenues	20 532	442	418	1 705
<b>Total Operating Revenues</b>	83 786	6 828	37 923	16 610
<b>Expenses</b>	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Drivers' Wages & Salaries	17 347	1 521	8 616	3 212
Other Employees Wages & Salaries	14 628	451	5 331	1 097
All Employees' Benefits	3 722	248	2 459	629
Repair & Maintenance Expenses	7 768	819	3 150	1 556
Fuel	5 571	694	3 616	1 710
Other Operating Expenses	27 928	1 317	9 660	5 236
<b>Total Operating Expenses</b>	76 964	5 050	32 832	13 440
Interest and Other Non-operating Expenses	4 836	408	2 964	833
<b>Total Expenses</b>	81 800	5 458	35 796	14 273

Note:(1) School Bus Service Home to School Contract Service Only

In the second quarter of 1995, there were 49 inter-city bus companies which earned over \$90 million in total operating revenues; an increase of 15% from the first quarter. Historically, this segment of the passenger bus industry experiences a slight increase during the second quarter in comparison with the first quarter. This industry segment is comprised of companies whose major activity is providing passenger bus transportation over regular routes outside of a single metropolitan area. The 87 companies in the charter bus industry generated almost \$55 million in operating revenues during the second quarter, an increase of over 40% from the first quarter. As this industry segment was not part of the previous sub-annual survey, there is no historic record of the seasonal pattern. The charter industry is comprised of companies whose major activity is the charter of motor coaches.

There are over 5 million full time students enrolled in Canadian elementary and secondary schools and many of them are bused to school on a daily basis. Companies classified to the school bus industry reported operating revenues of \$174 million in the second quarter, about a 14% decline from the first quarter. This may partly reflect the "lumpiness" of school bus contracts, many of which are paid in lump sums twice a year (e.g. September and January) rather than on a regular monthly basis. However, the seasonality of revenues for the school bus industry is expected to be much more pronounced in the third quarter.

Au deuxième trimestre de 1995, 49 entreprises de transport interurbain par autobus ont déclaré des recettes d'exploitation totalisant plus de 90 millions de dollars, soit une hausse de 15 % par rapport au premier trimestre de 1995. Ce segment du secteur du transport des voyageurs par autobus enregistre d'habitude une légère augmentation de ses recettes entre le premier et le deuxième trimestres. Ce segment se compose d'entreprises dont l'activité principale est le transport des voyageurs par autobus sur des itinéraires fixes en dehors d'une région métropolitaine donnée. Les 87 entreprises du secteur du transport par autobus nolisés ont enregistré des recettes d'exploitation de presque 55 millions de dollars au deuxième trimestre, soit une augmentation de plus de 40 % par rapport au trimestre précédent. Comme ce segment n'a pas été inclus dans l'enquête infra-annuelle précédente, il n'existe pas de données chronologiques sur les tendances saisonnières. Le secteur du transport par autobus nolisés comprend les entreprises dont l'activité dominante est la location d'autocars.

Plus de 5 millions d'élèves à temps plein fréquentent des écoles primaires et secondaires au Canada, et bon nombre d'entre eux se rendent quotidiennement à l'école en autobus. Les entreprises classées dans le secteur du transport scolaire ont déclaré des recettes d'exploitation de 174 millions de dollars au deuxième trimestre de 1995, soit une diminution de quelque 14 % par rapport au premier trimestre. Cette régression peut tenir au mode de paiement forfaitaire des contrats de transport par autobus, les entrepreneurs étant, dans de nombreux cas, rétribués deux fois par an (par ex., en septembre et en janvier) plutôt que mensuellement. Toutefois, le caractère saisonnier des recettes des entreprises de transport

**Tableau 3 : Enquête sur les établissements de transport des voyageurs par autobus, deuxième trimestre de 1995**

School Bus Transport scolaire Large Companies Grandes entreprises	Other Bus Autres services		Total	
	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises		
84	5	12	237	Nombre d'entreprises visées par l'enquête
\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	Recettes d'exploitation
6 530	-	770	57 355	Transport interurbain régulier
16 288	-	291	61 340	Transport par autobus nolisés
131 160	-	748	140 233	Transport scolaire (1)
16 840		2 639	38 388	Autres services de transport des voyageurs
2 763	-		25 860	Autres recettes d'exploitation
173 581	3 793	4 448	326 969	Recettes d'exploitation totales
\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	Dépenses
47 943	1 287	1 327	81 253	Traitements et salaires des chauffeurs
23 176	464	571	45 718	Traitements et salaires des autres salariés
8 499	267	139	15 963	Avantages sociaux de tout le personnel
13 580	147	538	27 558	Réparation et entretien
14 945	224	443	27 203	Carburant
31 516	798	467	76 922	Autres dépenses d'exploitation
139 659	3 187	3 485	274 617	Dépenses d'exploitation totales
21 051	130	108	30 330	Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation
160 710	3 317	3 593	304 947	Dépenses totales

Note : (1) Transport scolaire tout compris Services à contrat entre le domicile et l'école

**Table 4: Passenger Bus Statistics, Distance Travelled, Second Quarter 1995**

	Scheduled Intercity Transport interurbain		Charter Bus Autobus nolisés	
	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises
Distance Run	000 km	000 km	000 km	000 km
Scheduled Intercity Service	28 698	1 886	1 151	323
Charter Service	4 581	913	18 694	5 722
School Bus Service (1)	-	916	1 915	1 936
Other Passenger Service	2 203	254	2 366	888
Total Distance Run	35 482	3 969	24 126	8 869

Note:(1) School Bus Service includes Home to School Contract Service Only

In total, the passenger bus industry carried 4,760,372 passengers during the second quarter of 1995 of which 2,725,022 were intercity passengers. It is important to recognize that a range of busing services are offered by bus carriers classified by Statistics Canada to different industry groups. Companies are classified to an industry based on the primary type of bus activity as measured by revenue. For example, while a company that earns most of its revenue from school bus operations is classified to the school bus operations industry (SIC 4573), it may also offer other types of bus service such as charter.

scolaire est généralement nettement plus prononcé au troisième trimestre.

Au total, les entreprises de transport des voyageurs par autobus ont transporté 4 760 372 voyageurs au deuxième trimestre de 1995, dont 2 725 022 voyageurs interurbains. Il est important de souligner que divers services de transport par autobus sont offerts par des entreprises de transport par autobus classées par Statistique Canada dans d'autres branches d'activité. Ces entreprises sont classées d'après leur principale activité de transport par autobus, mesurée en termes de recettes. Par exemple, bien qu'une entreprise qui tire la majeure partie de ses recettes de l'exploitation d'autobus scolaires soit classée dans la catégorie des entreprises de transport scolaire (code 4573 de la CTI), il se peut qu'elles offrent d'autres types de service de transport par autobus comme le transport par autobus nolisés.

**Table 5: Urban Transit - Operating Revenues and Traffic Statistics, Second Quarter 1995****Tableau 5: Transport urbain - Recettes d'exploitation et statistique du transport, deuxième trimestre de 1995**

	Vehicle-Kilometres	Vehicle-Hours	No. of Passengers	Revenue
	Véhicules-kilomètres	Véhicules-heures	Nombre de voyageurs	Recettes
	000 km	000 hr	000's	000 \$
Urban Transit Passenger - Service de transport urbain des voyageurs	200 261	9 118	341 839	357 733
Demand Response Service - Services de transport en réponse à la demande	9 442	519	2010	2 233
Charters, Tours & Sightseeing - Transport par autobus et autocars nolisés et d'excursion	303	23	314	855
Contract Services (Schools, etc.) - Services à contrat (transport d'écoliers, etc.)	860	41	1 508	1 771
Other Passenger Services - Autres services de transport des voyageurs	1 235	47	1 904	1 796
Total Passenger Operations - Services de transport des voyageurs totaux	212 101	9 748	347 575	364 388
Other Operating Revenues - Autres recettes d'exploitation				18 046
Total Operating Revenues - Recettes d'exploitation totales				382 434

**Tableau 4 : Statistique du transport par autobus, distance parcourue, deuxième trimestre de 1995**

School Bus Transport scolaire	Other Bus Autres Services			Total	
Large Companies Grandes entreprises	Large Companies Grandes entreprises	Small Companies Petites entreprises			
000 km	000 km	000 km	000 km	Distance parcourue	
2 902	-	667	35 627	<b>Transport interurbain régulier</b>	
11 772	-	344	42 026	<b>Transport par autobus nolisés</b>	
81 256	-	315	86 338	<b>Transport scolaire (1)</b>	
7 383	-	760	13 854	<b>Autres services de transport des voyageurs</b>	
103 313	5 787	2 086	183 632	<b>Distance totale parcourue</b>	

Note: (1) Transport scolaire comprend les services à contrat entre le domicile et l'école seulement

### Urban Transit

The Urban Transit industry is comprised of companies which are primarily engaged in operating urban mass transit systems over regular routes on regular schedules. Table 5 presents revenues and operating statistics for the second quarter of 1995. Since the second quarter months have historically experienced a lower number of passengers carried in comparison with the first quarter; operating revenues and expenses are expected to decline in the second quarter. As this is a new survey instrument that has yet to complete a one-year cycle, the seasonal patterns remain uncertain. As such, it is difficult to separate expected seasonality from longer term trends and random fluctuations.

During the second quarter of 1995, the Urban Transit industry carried almost 350,000 passengers, a decline of almost 7% from the first quarter. The only service to experience an increase in passengers carried in the second quarter was the Charter, Tours and Sightseeing service offered by Urban Transit companies. However, this service is relatively small in comparison with the urban transit passenger service (i.e. regular routes/regular schedule). Despite this decline in passengers, the decrease in operating revenue was less than 3%. This resulted in an improvement in operating revenue performance to \$1.10 per passenger in the second quarter, slightly higher than the \$1.06 experienced in the first quarter.

While the industry's expenses declined in the second quarter by just under 2%, this was less than the decline in operating revenues. However, as the difference was so small, the operating ratio (operating expenses/ operating revenue) during the second quarter was 1.81 compared with 1.83 in the first quarter. The cost of providing service increased during the second quarter to \$71.16 per vehicle-hour of service (operating expenses/vehicle-hours) from \$65.91 during the first quarter. This increase is partly explained by the fact that there were 10% fewer vehicle-hours of service

### Transport urbain

Le secteur du transport urbain regroupe des entreprises qui se consacrent principalement à l'exploitation de réseaux de transport en commun urbains sur des itinéraires et selon des horaires fixes. Le Tableau 5 présente des statistiques sur les recettes et les dépenses d'exploitation de ce secteur au deuxième trimestre de 1995. Comme les mois du deuxième trimestre accusent d'habitude une baisse du nombre de voyageurs transportés par rapport au nombre enregistré au premier trimestre, il est à prévoir que les recettes et les dépenses d'exploitation diminuent au deuxième trimestre. Comme il s'agit d'un nouvel instrument d'enquête qui n'a pas encore achevé un cycle d'une année, les tendances saisonnières demeurent incertaines. Il est donc difficile de différencier la saisonnalité prévue des tendances plus durables et des fluctuations aléatoires.

Au deuxième trimestre de 1995, les transporteurs urbains ont assuré le transport de presque 350 000 voyageurs, soit une baisse de près de 7 % comparativement au premier trimestre. Seul le transport par autobus nolisés a enregistré une augmentation du nombre des voyageurs transportés au deuxième trimestre. Cependant, la taille de ce type de service est relativement modeste par rapport à celle du segment du transport urbain des voyageurs (c.-à-d. les services de transport assurés sur des itinéraires et à horaires fixes). Malgré la diminution du nombre des voyageurs, la baisse des recettes d'exploitation a été inférieure à 3 %. Il en a résulté une légère amélioration du rendement des recettes d'exploitation, lequel est passé à 1,10 \$ par voyageur au deuxième trimestre, contre 1,06 \$ au trimestre précédent.

Bien que les dépenses aient accusé un recul d'un peu moins de 2 % pendant cette période, cette baisse a été inférieure à celle des recettes d'exploitation. Cependant, comme l'écart a été faible, le ratio d'exploitation (soit les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) s'est établi à 1,81 au deuxième trimestre, comparativement à 1,83 au trimestre précédent. Le coût de prestation du service a augmenté au deuxième trimestre, passant à 71,16 \$ par heure-véhicule (dépenses d'exploitation divisées par heures-véhicules) comparativement à 65,91 \$ au trimestre précédent. Cette

**Table 6: Urban Transit - Operating Expenses, Second Quarter 1995****Tableau 6 : Transport urbain - Dépenses d'exploitation, deuxième trimestre de 1995**

	\$'000	
<b>Wages and Salaries - Operators</b>	317 581	<b>Traitements et salaires - Chauffeurs</b>
<b>Repairs and Maintenance</b>	165 486	<b>Réparation et entretien</b>
<b>Energy</b>	51 764	<b>Carburant</b>
<b>Other Operating Expenses</b>	158 930	<b>Autres dépenses d'exploitation</b>
<b>Total Operating Expenses</b>	<b>693 761</b>	<b>Dépenses d'exploitation totales</b>
<b>Interest and Other Non-operating Expenses</b>	141 967	<b>Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation</b>
<b>Total Quarterly Expenses</b>	<b>835 729</b>	<b>Dépenses trimestrielles totales</b>

in the second quarter but the expenses for wages and salaries, which account for almost 70% of operating costs, remained virtually unchanged.

augmentation est partie-ment attribuable à la diminution de 10 % du nombre d'heures-véhicules de service au deuxième trimestre. Les dépenses au titre des traitements et salaires, qui ont représenté presque 70 % des charges d'exploitation, sont demeurées quasi inchangées.

### First Quarter 1995 Revisions

Please note the following revisions for the first quarter 1995 Passenger Bus data release in the **Surface and Marine Transport Bulletin** (50-002, Vol.11, No. 8):

- *Table 1 - Other Passenger Bus Service, Large School Bus Companies: \$13,755,000 (not \$7,475,000)*
- *Table 1 - Total Quarterly Operating Revenues, Large School Bus Companies: \$202,177,000 (not \$195,812,000)*
- *Table 1 - Total Operating Revenues, Large Charter Bus Companies: \$25,086,000 (not \$30,381,000)*
- *Table 1 - Total Operating Revenues, All Companies, All Sizes: \$327,833,000 (not \$326,712,000)*
- *Table 2 - Urban Transit Performance Indicators, Operating Ratio 1.83 (not 1.85)*
- *Table 3 - Vehicle Hours, Charters, Tours & Sightseeing: 12,496 (not 12,496,000)*

### Survey Notes

The Passenger Bus and Urban Transit industry is surveyed on a quarterly basis, with an annual supplement, to collect financial and operating statistics. This section describes the approach taken by Statistics Canada to survey this industry and ensure quality data. It is important to note that the previous monthly survey, discontinued with the December 1994 release, covered Intercity and Urban Transit companies with annual operating revenues exceeding \$1 million.

### Révision des données sur le premier trimestre de 1995

Veuillez noter que les révisions suivantes ont été apportées aux données du premier trimestre de 1995 sur le transport des voyageurs par autobus, publiées dans le bulletin de service **Transports terrestre et maritime** (no 50-002, vol.11, no 8) :

- *Tableau 1 - Autres services de transport des voyageurs par autobus, grandes entreprises de transport scolaire : 13 755 000 \$ (et non 7 475 000 \$)*
- *Tableau 1 - Recettes d'exploitation trimestrielles totales, grandes entreprises de transport scolaire : 202 177 000 \$ (et non 195 812 000 \$)*
- *Tableau 1 - Recettes d'exploitation totales, grandes entreprises de transport par autobus nolisés : 25 086 000 \$ (et non 30 381 000 \$)*
- *Tableau 1 - Recettes d'exploitation totales, toutes les entreprises, toutes les tailles : 327 833 000 \$ (et non 326 712 000 \$)*
- *Tableau 2 - Indicateurs de rendement du transport urbain, ratio d'exploitation : 1,83 (et non 1,85)*
- *Tableau 3 - Heures-véhicules, transport par autobus et autocars nolisés et d'excursion : 12 496 (et non 12 496 000)*

### Notes concernant l'enquête

Le secteur du transport urbain et du transport des voyageurs par autobus fait l'objet d'une enquête trimestrielle et d'un supplément annuel visant à recueillir des données financières et d'exploitation. Cette section décrit la démarche adoptée par Statistique Canada pour faire enquête auprès de ce secteur et assurer la production de données de qualité. Il est important de noter que l'enquête mensuelle précédente, qui a été supprimée après la parution de décembre 1994, portait sur les entreprises de transport interurbain et de trans-port urbain ayant des recettes d'exploitation annuelles supérieures à

## Coverage

The survey covers Passenger Bus and Urban Transit companies with annual gross operating revenues (including subsidies) of \$200,000 or more. The survey includes the following industries as defined by the 1980 Standard Industrial Classification (SIC):

- SIC 4571 Urban Transit Systems
- SIC 4572 Interurban and Rural (Intercity)
- SIC 4573 School Bus Operations
- SIC 4574 Charter & Sightseeing Bus Services
- SIC 4575 Limousine Service to Airports & Stations

The "Other Bus" category in this release is made up of sightseeing bus services and limousine service to airports and stations. The survey frame is refreshed on an annual basis to account for companies no longer in business and for new entrants using Revenue Canada administrative files. The list of urban transit operators comes from the membership of the Canadian Urban Transit Association. Private bus service, for example school board owned and operated busing for students, is not covered in this survey.

## Method

To minimize response burden, the survey is comprised of six questionnaires reflecting the unique data requirements of the various industry segments and to reflect company size. Large companies, those with annual revenues exceeding \$2 million, are given a more detailed questionnaire while small school bus companies, those with annual revenues less than \$2 million, are surveyed only on an annual basis. The data are collected each quarter by mail back questionnaires supplemented with telephone follow-up. Once collected, the survey data are captured and edited; inconsistent responses are referred back to the company for clarification or revision. Missing data are imputed using a Generalized Edit and Imputation System which uses representative values from another company based on rules for service type and revenue size.

## Champ d'obsevation

Cette enquête couvre les entreprises de transport urbain et de transport des voyageurs par autobus ayant des recettes d'exploitation annuelles brutes (subventions comprises) de 200 000 \$ ou plus. L'enquête porte sur les secteurs d'activité suivants, tels que définis dans la Classification type des industries (CTI) de 1980 :

- Code 4571 de la CTI, Le transport urbain
- Code 4572 de la CTI, Les services de transport interurbain réguliers
- Code 4573 de la CTI, Les entreprises de transport scolaire
- Code 4574 de la CTI, Les services de transport par autobus nolisés et d'excursion
- Code 4575 de la CTI, Les services de limousine aux aéroports et aux gares

La rubrique réservée aux autres services de transport par autobus dans ce numéro comprend les services d'autobus d'excursion et les services de limousine aux aéroports et aux gares. La base de sondage est mise à jour annuellement pour rendre compte de la fermeture d'entreprises et des entrants des fichiers administratifs de Revenu Canada. La liste des entreprises de transport urbain provient de celle des membres de l'Association canadienne du transport urbain. Les services de transport par autobus privés, par exemple les autobus appartenant aux conseils scolaires et exploités par ceux-ci à l'intention des élèves, ne sont pas inclus dans cette enquête.

## Méthode

Pour alléger le fardeau de la réponse, l'enquête comporte six questionnaires conçus en fonction des besoins d'information des différents segments du secteur et de la taille des transporteurs. Les grandes entreprises, soit celles dont les recettes annuelles excèdent 2 millions de dollars, remplissent un questionnaire plus détaillé; les petites entreprises de transport scolaire, soit celles dont les recettes annuelles sont inférieures à 2 millions de dollars, ne sont enquêtées que sur une base annuelle. 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. Les réponses incohérentes sont portées à l'attention de l'entreprise pour que celle-ci les clarifie ou les rectifie. Les données manquantes sont imputées au moyen d'un système généralisé de vérification et d'imputation qui utilise des données représentatives provenant d'un autre transporteur, selon les règles applicables au type de service et à l'importance des recettes.

**For Further Information**

For more information and special data requests on the Passenger Bus and Urban Transit Survey, please contact Robert Larocque at (613) 951-2486. Internet: laroque@statcan.ca.

**Renseignements supplémentaires**

Pour obtenir de plus amples renseignements et faire des demandes de données spéciales au sujet de l'Enquête sur le transport des voyageurs par autobus et le transport urbain, veuillez communiquer avec Robert Larocque au (613) 951-2486. Internet : laroque@statcan.ca.

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  
Internet laroque@statcan.ca

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  
Internet laroque@statcan.ca

#### 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.

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. 

#### 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.

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. 

Ca 003

STATISTICS CANADA LIBRARY  
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA



1010212792