

53 D 01



DOMINION BUREAU OF STATISTICS
Public Finance and Transportation Division
OTTAWA

DOMINION BUREAU
OF STATISTICS

APR 25 1951

PROPERTY OF THE

Published by Authority of the Rt. Hon. C. D. Howe, Minister of Trade and Commerce

SUMMARY OF MONTHLY TRANSIT REPORTS

1950

The current report is a summation of the twelve monthly issues with minor revisions and is available annually back to 1946. A special summary was also released covering the period 1933 to 1945 by years as compiled from the records of the wartime Transit Controller.

The total number of passengers patronising Canadian transit systems during 1950 registered decline from 1949 on both urban and interurban services. The grand total carried by tram, trolley bus and motor bus was some 1,560,471,000 compared with 1,618,780,000 for the same systems one year earlier, a decrease of 3.6 p.c. or 58,309,000. The 1948 total had established a record at 1,613,769,000 passengers.

High levels of employment were enjoyed throughout 1950 but the 9-day railway strike in the closing days of August had an adverse effect on traffic and paralysed some subsidiary transit companies owned by the railways. Brief layoffs were also caused in several industrial plants due to shortage of materials or storage space. A main contributing cause to traffic decline on the transit facilities since 1948 has been the record supply of new motor cars made available to Canadians. Sales of new passenger cars during 1950 rose to 322,991 units from 202,318 in 1949. There are probably some 2,000,000 private passenger vehicles now in use in Canada including motor cars, motorcycles and motor bicycles. A large percentage of these are competitive with transit systems. The development of fringe or suburban areas has encouraged the purchase of motor cars. These new settlements pose a problem to the transit companies in that service satisfactory to the residents may not be profitable under existing fare schedules or until the districts are more heavily populated. Unfortunately, the profitable short haul traffic has been discouraged by general fare increases which were forced in many cases by suburban expansion and higher operating and material costs. The industry now largely socialized or municipally owned, is subject to expansion and political pressures which make profitable operation difficult in many centers.

(Concluded on page 4)

RESUME DES RAPPORTS MENSUELS
SUR LE TRANSIT

1950

Le présent rapport est un résumé des douze rapports mensuels et contient de légères rectifications. Il est publié annuellement depuis 1946. Un sommaire spécial a paru également pour la période de 1933-1945, par année, et se fondait sur les dossiers du régisseur du transit en temps de guerre.

Le nombre de voyageurs transportés par les réseaux de transit canadiens accuse en 1950, comparativement à 1949, une diminution aussi bien dans les réseaux urbains que dans les réseaux interurbains. Le total général des voyageurs sur les tramways, les trolleybus et les autobus s'établit à quelque 1,560,471,000, au regard de 1,618,780,000 l'année précédente, baisse de 3.6 p. 100 ou de 58,309,000. En 1948, le total avait atteint un sommet de 1,613,769,000 voyageurs.

L'emploi s'est maintenu à un niveau élevé durant toute l'année 1950, mais la grève de 9 jours déclenchée par les cheminots vers la fin d'août a nuï au trafic et paralysé certaines filiales de transit possédées par les chemins de fer. Des congédiements de courte durée ont aussi été causés dans plusieurs établissements industriels par suite de la pénurie des matériaux et de la rareté des commodités d'entreposage. Un facteur important de la baisse du trafic des réseaux de transit depuis 1948 est l'approvisionnement sans précédent de véhicules automobiles neufs au Canada. Les ventes de nouvelles voitures particulières ont passé de 202,318 unités en 1949 à 322,991 en 1950. Le total des véhicules voyageurs de particuliers au Canada atteint probablement en 1950 quelque 2 millions, y compris les automobiles, les motocyclettes et les bicyclettes avec moteur. Un fort pourcentage de ces véhicules font concurrence aux réseaux de transit. L'établissement de régions suburbaines a favorisé l'achat de véhicules automobiles. Ces nouveaux quartiers d'habitation posent un problème aux réseaux de transit, parce que le service exigé par les résidents n'est pas toujours rémunérateur aux tarifs existants ou avec la population restreinte. Malheureusement, les voyages sur parcours limité, qui sont avantageux, ont été frappés par la hausse générale du prix de passage, rendue nécessaire dans plusieurs cas par l'expansion des banlieues et l'augmentation des frais d'exploitation et du prix des matériaux. L'industrie, maintenant en grande partie municipalisée fait l'objet de pressions politiques et d'expansion qui rendent difficile l'exploitation avantageuse dans plusieurs centres.

Le nombre de voyageurs transportés par les réseaux urbains se totalise à 1,457,417,000 en 1950, diminution de 48,239,000 ou de 3.3 p. 100 en

(Conclusion on page 4)

- 2 -
TRANSIT REPORT, 1950

Kind of Vehicle	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario
<u>Number of Passengers Carried - Urban Service</u>					
Electric Car	-	-	-	258,568,196	333,164,647
Trolley Bus	-	26,019,378	-	16,116,576	41,483,244
Motor Bus	-	13,450,595	26,907,706	166,647,993	244,767,031
Chartered (2)	-	28,751	71,709	171,713	507,714
Total - 1950	-	39,498,724	26,979,415	441,504,478	619,922,636
" - 1949 (x)	-	39,997,996	27,822,801	(3) 467,819,611	624,736,565
<u>Number of Passengers Carried - Interurban Service</u>					
Electric Car	-	-	-	5,767,093	1,571,292
Motor Bus	277,046	3,497,355	3,937,675	24,027,116	31,714,146
Chartered (2)	12,909	28,486	31,425	1,087,840	3,803,606
Total - 1950	289,955	3,525,841	3,969,100	30,882,049	37,089,044
" - 1949 (x)	217,330	3,700,569	4,737,303	(3) 31,701,275	43,038,565
<u>Revenue \$</u>					
Urban - 1950	-	3,099,696	1,425,041	34,358,201	41,011,526
" - 1949 (x)	-	3,215,115	1,501,539	(3) 30,045,518	40,667,338
Interurban - 1950	172,245	1,620,175	1,610,305	10,721,295	15,690,778
" - 1949 (x)	167,017	1,839,150	1,625,839	(5) 10,318,005	16,201,032
<u>Vehicle Miles Run - Urban Service</u>					
Electric Car	-	-	-	31,359,218	38,956,693
Trolley Bus	-	2,746,307	-	1,985,348	5,105,739
Motor Bus	-	3,763,160	3,774,996	27,679,707	43,713,219
Chartered (1)	-	24,474	5,653	121,635	476,986
Total - 1950	-	6,533,941	3,780,649	61,145,908	88,252,637
" - 1949 (x)	-	6,672,732	3,775,503	(3) 60,933,889	87,381,801
<u>Vehicle Miles Run - Interurban Service</u>					
Electric Car	-	-	-	1,594,660	1,356,620
Motor Bus	561,767	5,063,047	4,829,040	22,148,839	35,344,952
Chartered (1)	17,892	61,594	92,749	1,182,715	2,723,413
Total - 1950	579,659	5,124,641	4,921,789	24,926,214	39,424,985
" - 1949 (x)	533,657	5,766,168	5,035,358	(3) 24,809,792	41,727,032
<u>Fuel Consumed - Gallons</u>					
Gasoline - Urban - 1950	-	609,228	278,922	5,689,990	8,649,885
" - " - 1949 (x)	-	678,290	292,024	(3) 5,226,431	8,281,454
" - Interurban - 1950	93,634	760,578	472,410	3,271,537	6,251,166
" - " - 1949 (x)	91,112	859,730	489,729	(3) 3,334,161	6,533,100
Diesel Oil - 1950	-	26,850	686,252	991,085	915,281
" - " - 1949 (x)	-	20,425	620,482	1,100,298	812,302

(x) 1949 data are revised.

(1) Includes miles run by all classes of vehicles in chartered service.

(2) The number of passengers carried in chartered service is only approximate as exact counts are not made for all trips.

(3) 1949 statistics for Quebec carriers failing to report in 1950 are shown below. These are excluded above from the 1949 totals for Quebec and Canada.

	<u>Bus Miles</u>	<u>Passengers Carried</u>	<u>Revenue \$</u>	<u>Fuel Consumed - Gals.</u>
Quebec - Urban	4,020	24,400	2,955	1,500
" - Interurban	1,512,367	1,531,661	452,160	275,852

RAPPORT SUR LE TRANSIT, 1950

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Inter-Provincial	Canada	Genre de véhicule
<u>Nombre de Voyageurs Transportés - Service Urbain</u>						
34,971,690	15,421,668	10,019,982	35,170,939	-	687,317,172	Tramway Electrique
28,759,330	4,584,347	41,594,325	34,703,692	-	193,260,892	Trolleybus
29,560,466	10,385,475	18,979,348	65,263,488	-	575,962,102	Autobus
84,519	56	3,167	9,122	-	876,551	Loué (2)
93,375,805	30,391,546	70,596,822	135,147,291	-	1,457,416,717	Total - 1950
99,024,366	29,598,408	68,637,217	148,018,973	-	(3) 1,505,655,937	" - 1949 (x)
<u>Nombre de Voyageurs Transportés - Service Interurbain</u>						
-	-	-	7,098,332	-	14,436,767	Tramway Electrique
4,073,322	1,252,457	3,307,645	10,136,671	1,132,090	83,365,523	Autobus
46,821	1,290	1,547	258,261	-	5,252,185	Loué (2)
4,120,143	1,263,757	3,309,192	17,473,314	1,132,080	103,054,475	Total - 1950
4,757,793	1,396,983	3,268,213	19,304,491	1,002,016	(3) 113,124,538	" - 1949 (x)
<u>Recettes \$</u>						
7,401,271	1,758,196	4,798,458	13,447,622	-	107,300,011	Urbain - 1950
7,141,075	1,781,365	4,527,675	12,949,761	-	(3) 101,829,386	" - 1949 (x)
1,914,847	1,546,045	3,042,952	6,471,168	2,063,727	44,853,537	Interurbain - 1950
2,003,810	1,542,861	2,885,306	7,387,763	1,694,690	(3) 45,665,473	" - 1949 (x)
<u>Véhicule Milles - Service Urbain</u>						
4,526,319	838,986	1,380,340	6,110,203	-	83,171,759	Tramway Electrique
3,871,053	1,969,425	5,339,619	6,431,102	-	27,448,533	Trolleybus
5,946,388	1,664,760	3,553,405	16,609,919	-	106,705,554	Autobus
118,499	1,340	62,320	20,755	-	831,662	Loué (1)
14,462,259	4,474,511	10,335,694	29,171,979	-	218,157,568	Total - 1950
15,215,490	3,548,777	10,173,390	29,608,840	-	(3) 217,316,222	" - 1949 (x)
<u>Véhicule Milles - Service Interurbain</u>						
-	-	-	2,609,841	-	5,561,121	Tramway Electrique
5,076,844	4,528,096	6,827,845	13,411,013	4,458,726	102,250,169	Autobus
136,632	2,898	100,270	358,996	-	4,677,159	Loué (1)
5,213,476	4,530,994	6,928,115	16,379,850	4,458,726	112,488,449	Total - 1950
5,871,934	4,294,209	6,713,189	17,111,660	3,812,636	(3) 115,675,635	" - 1949 (x)
<u>Combustible Consommé - Gallons</u>						
1,246,099	325,260	744,619	3,361,728	-	20,905,731	Essence - Urbain - 1950
1,313,964	318,155	534,820	3,289,224	-	(3) 19,934,362	" - " - 1949 (x)
878,429	800,777	1,179,809	2,263,618	496,317	16,468,275	" - Interurbain - 1950
947,241	762,625	1,149,140	2,348,029	465,760	(3) 16,980,627	" - " - 1949 (x)
-	-	42,289	81,401	175,720	2,918,878	Huile à diesel - 1950
-	-	70,793	74,311	134,958	2,833,569	" " " - 1949 (x)

(x) 1949 révisé.

(1) Comprend le nombre de milles parcourus par tous genres de véhicules en service loué.

(2) Le nombre de voyageurs transportés dans des véhicules loués n'est qu'approximatif parce que les calculs exact ne sont pas faits pour tous les voyages.

(3) Ci-dessus se trouvent les statistiques de 1949 pour les voituriers qui n'ont soumis aucun rapport pour 1949. Les chiffres ci-haut furent exclus des totaux du Québec et du Canada pour 1949.

	<u>Milles par véhicules</u>	<u>Voyageurs</u>	<u>Recettes \$</u>	<u>Combustible Consommé - Gals.</u>
Quebec - Urban	4,020	24,400	2,955	1,500
" - Interurban	1,512,367	1,531,681	452,160	275,852

Patronage of urban systems during 1950 totalled 1,457,417,000 compared with 1,505,656,000 passengers one year earlier, a decrease of 48,239,000 or 3.3 p.c. Only Saskatchewan and Alberta traffic registered gains over 1949 volume. Nova Scotia eased 500,000 to 39,499,000 while the New Brunswick urban total declined 844,000 to 26,979,000 fares. The total for Quebec was down 28,315,000 or 5.6 p.c. to 441,504,000 passengers for the year, while Ontario systems reported a minor loss from 1949 levels of 4,814,000 to 619,923,000. Manitoba carriers had a decrease of 5.7 p.c. or 5,648,000 in patronage to nearly 93,376,000, Saskatchewan improved 795,138 to 50,391,546 while Alberta volume was up 1,959,605 to 70,596,822. The coast province had a rather heavy decrease of nearly 12,872,000 fares from the preceding year and reported 135,147,000 for 1950.

Interurban services transported 103,054,475 passengers during the year or 10,070,000 less than in 1949. Gains were confined to the province of Prince Edward Island and Alberta while interprovincial bus traffic improved from 1,002,018 to 1,132,080 passengers. The latter medium benefitted somewhat from the rail strike.

During the year the transit industry continued to spend considerable amounts on modernisation and improvements including the Toronto Subway, purchase of trolley buses to replace street cars, new propane buses and terminal facilities. The Niagara, St. Catharines and Toronto ceased operating electric street cars in urban service in September last, as did the Sudbury - Copper Cliff Suburban. The Regina Transit abandoned street cars in October while the Hamilton Street Railway started the use of trolley buses in December. Further innovations are planned for 1951 by several systems. The industry, although showing little profit in toto, can hardly be accused of stagnation but is indeed progressive.

The revenue picture for 1950 reveals total receipts for both urban and interurban services at a new record of \$152,153,548 compared with \$147,494,859 one year earlier and some \$155,403,000 in 1948. General fare increases caused the advance of nearly \$4,659,000 as patronage had dropped 3.6 p.c. Urban systems reported revenues of \$107,300,011 against \$101,829,386 for 1949, a gain of some \$5,471,000 but interurban lines showed \$44,853,537, down \$811,936 from the 1949 receipts. The provinces of Quebec, Ontario, Manitoba, Alberta and British Columbia reported improved urban revenues with Quebec up \$4,515,900 due to fare hikes in Montreal. Gains in interurban service were limited to Prince Edward Island, Quebec, Saskatchewan and Alberta. Interprovincial services earned \$2,063,727 compared with \$1,694,690 for 1949. Unfortunately operating expenses in most cases have more than kept up with revenue increases.

On urban lines 47.2 p.c. of the total passengers carried were moved on electric cars, 13.3 p.c. on trolley buses and 39.5 p.c. on motor buses while on interurban service 86 p.c. of the total was carried in motor buses. As recently as 1946 about 70 p.c. of urban traffic was moved on electric street cars but the changeover to free-wheeling vehicles has been pronounced since the end of the war.

Vehicle mileage covered on urban service totalled 218,157,568 miles in 1950 against 217,316,222 miles one year earlier with the largest increase for Ontario systems. The interurban services reported a decrease from 115,675,655 miles in 1949 to 112,488,449 miles for the year under review. Tramway mileage on urban lines was down from 92,610,000 to 83,172,000 miles while trolley bus increased to 27,448,593 miles, a gain of 7,111,000 miles over 1949. Urban auto-bus mileage rose slightly. Gasoline consumption was up from 19,954,362 to 20,905,731 gallons on urban service but eased from 16,980,627 to 16,468,275 gallons on interurban systems. Diesel oil used totalled 2,918,878 gallons against 2,833,569 gallons in 1949.

comparaison du total de 1,505,656,000 l'année précédente. Seules la Saskatchewan et l'Alberta accusent une avance sur 1949. En Nouvelle-Écosse, le chiffre diminue de 500,000 pour s'établir à 39,499,000, tandis qu'au Nouveau-Brunswick il diminue de 844,000 et s'établit à 26,979,000. Le total du Québec baisse de 28,315,000 ou de 5.6 p. 100 et se chiffre par 441,504,000, tandis que celui de l'Ontario tombe à 619,923,000, soit un léger recul de 4,814,000 en comparaison de 1949. Les réseaux du Manitoba déclarent une diminution de 5.7 p. 100 ou de 5,648,000; le total est de 93,376,000. En Saskatchewan, l'augmentation est de 795,138 et le total passe à 50,391,546, en Alberta, l'avance est de 1,959,605 et le total, de 70,596,822. La Colombie-Britannique accuse une diminution plutôt marquée de près de 12,872,000 et déclare un total de 135,147,000 en 1950.

Les réseaux interurbains transportent 103,054,475 voyageurs durant l'année, soit 10,070,000 de moins qu'en 1949. Les avances sont limitées à l'Île du Prince-Édouard et à l'Alberta, tandis que le service interprovincial par autobus, qui a tiré un certain avantage de la grève des chemins de fer, compte 1,132,080 voyageurs, en comparaison de 1,002,016.

Durant l'année, l'industrie continue d'affecter des sommes considérables à la modernisation, et l'amélioration, y compris l'aménagement du réseau souterrain de Toronto, l'achat de trolleybus destinés à remplacer les tramways, de nouveaux autobus au propane et la construction de postes d'arrêt. La Niagara, St. Catharines and Toronto, de même que la Sudbury-Copper Cliff, ont cessé de se servir de tramways électriques pour le service urbain en septembre l'an dernier. La Regina Transit a abandonné les tramways en octobre, tandis que la Hamilton Street Railway a commencé de se servir de trolleybus en décembre. Plusieurs réseaux se proposent d'introduire de nouveaux services en 1951. Même si elle ne déclare pas beaucoup de bénéfices en général, l'industrie ne peut être accusée de rester dormante; elle réalise en fait des progrès.

En 1950, les recettes globales des réseaux urbains et interurbains atteignent un nouveau sommet de \$152,153,548, en comparaison de \$147,494,859 l'année précédente et quelque \$155,403,000 en 1948. La hausse générale du tarif est cause de l'avance de près de \$4,659,000, car le nombre de voyageurs a fléchi de 3.6 p. 100. Les réseaux urbains déclarent des revenus de \$107,300,011, contre \$101,829,386 en 1949, augmentation de quelque \$5,471,000, mais les réseaux interurbains accusent une diminution de \$811,936 en comparaison de 1949 et déclarent des revenus de \$44,853,537. Le Québec, l'Ontario, le Manitoba, l'Alberta et la Colombie-Britannique enregistrent une hausse des revenus des réseaux urbains, hausse qui atteint \$4,515,900 dans le Québec par suite de l'augmentation des tarifs à Montréal. Dans le service interurbain, les augmentations se limitent à l'Île du Prince-Édouard, le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta. Les services interprovinciaux déclarent des revenus de \$2,063,727, en comparaison de \$1,694,690 en 1949. Dans la plupart des cas, malheureusement, les frais d'exploitation ont augmenté encore plus que les revenus.

En ce qui concerne les réseaux urbains, 47.2 p. 100 des voyageurs sont transportés par les tramways électriques, 13.3 p. 100 par les trolleybus et 39.5 p. 100 par les autobus, tandis que, pour ce qui est du service interurbain, 86 p. 100 voyagent par autobus. Sans remonter plus loin qu'en 1946, environ 70 p. 100 du trafic urbain était absorbé par les tramways électriques, mais le changement à des véhicules non ferroviaires a été prononcé depuis la fin de la guerre. Les véhicules des réseaux urbains parcourent un total de 218,157,568 milles en 1950, contre 217,316,222 l'année précédente; c'est l'Ontario qui accuse la plus forte augmentation. Les services interurbains déclarent que leur véhicules ont parcouru 112,488,449 milles, soit une baisse en comparaison du total de 115,675,655 milles l'année précédente. Le nombre de milles parcourus par les tramways des réseaux urbains diminue de 92,610,000 milles à 83,172,000, tandis que le total pour les trolleybus est de 27,448,593 milles, avance de 7,111,000 milles sur 1949. Le millage des autobus des réseaux urbains augmente légèrement. La consommation d'essence augmente de 19,954,362 gallons à 20,905,731 sur les réseaux urbains, mais elle diminue de 16,980,627 à 16,468,275 sur les réseaux interurbains. L'huile diesel utilisée se totalise à 2,918,878 gallons, contre 2,833,569 gallons en 1949.