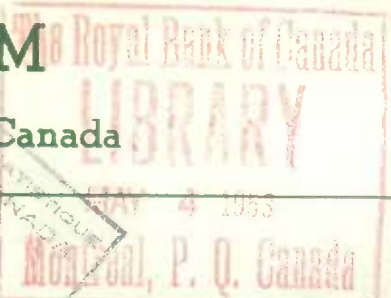


388.4
c16 a
153D3-01
1952

D.B.S. MEMORANDUM
Dominion Bureau of Statistics, Ottawa, Canada



VOL. 6 SUMMARY OF MONTHLY TRANSIT REPORTS
1952

RESUME DES RAPPORTS MENSUELS SUR LE
TRANSPORT ROUTIER
1952 8504-503
23-4-53

The transit story for 1952 reveals a continuation of the decline in patronage which has generally featured the post war period. This has occurred in spite of a growing labour force and vast industrial expansion. But the changing pattern of this expansion shows plants blossoming on the outskirts of the major municipalities well beyond the high tax central congested areas. A steadily rising volume of passenger automobiles in daily use has contributed considerably to reduced patronage on transit systems. Total passenger cars registered are now double 1946 whereas population rose but 20 p.c. in the same interval. Further, the doubling of passenger automobiles has created virtual strangulation at peak hours of some city streets where transit systems must operate and reduced speeds below that achieved by horse drawn street cars seventy odd years ago. Higher operating costs, reflecting increased wages and material prices, have forced widespread fare advances which naturally discouraged the profitable short haul rider. Strikes have diverted some patronage to motor cars. The net result of this combination of adverse factors has been more and more public ownership and less and less profit for the transit industry. Indeed in many smaller communities local firms have had to give up the ghost.

The total number of passengers carried by the urban and interurban systems which reported during 1952 was 1,458,641,000 against 1,528,721,000 in 1951 and 1,560,065,000 in 1950. The decrease from 1951 was thus 70,080,000 or 4.6 p.c. and the current total is off 161,160,139 from the record carried in 1949. Urban fares carried dropped from 1,428,087,000 to 1,359,491,000 due in part to strikes in Toronto in January and in Sydney, Nova Scotia. Time lost in all labour disputes in Canada during 1952 averaged appreciably above 1951 with 239,132 working days per month against 72,700 in the preceding year. While the proportion to total days worked per month is small, it reflects reduction in transit potential. By provinces, only Newfoundland and Nova Scotia showed gains over 1951 in urban volume while traffic in the province of Quebec was nearly maintained. Ontario affected by the Toronto stoppage dropped from 599,829,000 to 548,932,000, and New Brunswick was down over a million to 23,919,000. The western half of the country was much lower. Manitoba urban patronage slipped 6,448,000 to 81,157,000, Saskatchewan from 29,830,000 to 27,057,000 and Alberta eased 1,771,000 to 65,995,000. In British Columbia urban traffic totalled 120,296,000 against 128,040,000 in 1951. The above declines occurred despite an additional day in 1952.

On interurban service 99,151,000 fares were tabulated, off 1,484,000 from 1951. Without Newfoundland, the decrease for the other provinces was some 2,201,000. However, the province of Quebec interurban carriers showed a gain of 2,528,000, advancing from 33,883,000 to 36,411,000 and Saskatchewan patronage was slightly better. Interprovincial lines reported 1,402,992 fares for the year versus 1,390,429 in 1951, up 0.9 p.c. contrasting with a betterment of 3.1 p.c. in railway passenger volume. An analysis of passenger traffic by kind of vehicle reveals further decreases in numbers carried by electric car, this total dropping from 633,906,000 in 1951 to 562,864,000 in 1952, down 11.2 p.c. for the combined total on urban and interurban services. Trolley bus fares on urban lines rose from 223,087,000 to

Comme il le fait depuis la guerre, l'achalandage des transports routiers continue de fléchir, en dépit d'une main-d'œuvre croissante et de la grande expansion industrielle. Cette expansion se produit en bordure des grandes villes, bien au-delà des quartiers encombrés du centre, où les impôts sont élevés. Le nombre croissant d'automobiles particulières a contribué sensiblement au fléchissement de l'achalandage des transports routiers. Le nombre de voitures particulières présentement immatriculées est du double de celui de 1946 tandis que la population n'a augmenté que de 20 p.100. De surcroît, cette augmentation du nombre d'automobiles crée, aux heures de pointe, un véritable embouteillage dans certaines rues urbaines par où doivent passer les véhicules de transport routier et ralentit la circulation à un degré que n'avaient pas connu les tramways à traction animale, il y a quelque soixante-dix ans. Les frais d'exploitation plus élevés, indice de la hausse des salaires et des matériaux, ont nécessité des augmentations de tarifs générales, ce qui, naturellement, a découragé le voyageur à petite distance. Les grèves ont détourné une partie de l'achalandage des autobus. Le résultat net de ce concours de facteurs défavorables a été l'augmentation incessante de la propriété publique et la diminution constante des profits de l'industrie des transports routiers. De fait, dans plusieurs petites localités, les entreprises locales ont dû abandonner la partie.

Le nombre de voyageurs sur les réseaux urbains et interurbains qui ont fait rapport en 1952 a été de 1,458,641,000 au regard de 1,528,721,000 en 1951 et 1,560,065,000 en 1950. Diminution de 70,080,000 ou 4.6 p.100 au regard de 1951. Le total courant est de 160,130,000 de moins que le sommet de 1949. Le nombre de voyageurs urbains a fléchi de 1,428,087,000 à 1,359,491,000 en raison des grèves à Toronto, en janvier, et à Sydney, N.E. Le temps perdu au différend ouvrier en Canada en 1952 a été, en moyenne, sensiblement plus élevé qu'en 1951, soit 239,132 jours ouvrables par mois au regard de 72,700 l'année précédente. Si la proportion est petite au regard du nombre total de jours de travail par mois, elle n'en influe pas moins sur l'activité potentielle des organismes de transport. Par province, seules Terre-Neuve et la Nouvelle-Ecosse ont accusé des augmentations du volume du trafic urbain en 1951; Québec s'est maintenu à peu stationnaire. En Ontario, la grève de Toronto a abaissé l'achalandage de 599,829,000 à 548,932,000. Au Nouveau-Brunswick, il a fléchi de plus d'un million pour s'établir à 23,919,000. Il a été beaucoup plus bas dans la moitié ouest du pays. Au Manitoba, l'achalandage urbain est tombé à 81,157,000, diminution de 6,448,000; en Saskatchewan, de 29,830,000 à 27,057,000; et, en Alberta, à 65,995,000, diminution de 1,771,000. Le trafic urbain en Colombie-Britannique s'établit à 120,296,000 au regard de 128,040,000 en 1951. Les diminutions ci-dessus se sont produites en dépit de l'année de 365 jours en 1952.

Les services interurbains ont transporté 99,151,000 personnes, diminution de 1,484,000 au regard de 1951. En excluant Terre-Neuve, la diminution dans les autres provinces a été de quelque 2,201,000. Toutefois, les transports interurbains du Québec accusent une augmentation de 2,528,000 soit de 33,883,000 à 36,411,000. La Saskatchewan accuse une légère amélioration. Les réseaux interprovinciaux ont transporté 1,402,992 voyageurs en 1952 au regard de 1,390,429 en 1951.

(Concluded on page 4)
Price per year \$1

(Fin, page 4)

TRANSIT REPORT - 1952

Kind of Vehicle	New- foundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario
<u>Number of Passengers Carried - Urban Service</u>						
Electric Car	-	-	-	-	234,492,860	275,560,921
Trolley Bus	-	-	26,358,293	-	23,971,212	56,468,625
Motor Bus	8,889,796	-	14,493,193	23,911,213	182,690,833	216,192,347
Chartered (2)	-	-	34,425	7,513	204,533	710,392
Total - 1952	8,889,796	-	40,885,911	23,918,726	441,359,438	548,932,285
" - 1951	7,527,640	-	40,167,043	24,943,911	(3) 441,378,892	599,828,991
<u>Number of Passengers Carried - Interurban Service</u>						
Electric Car	-	-	-	-	3,623,688	964,179
Motor Bus	714,074	243,964	3,411,474	3,919,654	31,286,581	26,404,112
Chartered (2)	3,279	51,028	30,037	11,774	1,500,507	3,670,155
Total - 1952	717,353	294,992	3,441,511	3,931,428	36,410,776	31,038,446
" - 1951	N/A	311,162	3,667,368	4,013,661	(3) 33,882,694	33,087,031
<u>Revenue \$</u>						
Urban - 1952	740,825	-	3,352,568	1,421,231	36,526,478	46,487,536
" - 1951	627,203	-	3,068,093	1,308,745	(3) 34,894,476	45,003,873
Interurban - 1952	302,851	139,521	1,782,813	1,587,777	13,713,254	15,228,855
" - 1951	N/A	164,080	1,781,041	1,682,102	(3) 11,679,408	15,811,912
<u>Vehicle Miles Run - Urban Service</u>						
Electric Car	-	-	-	-	30,056,796	33,275,788
Trolley Bus	-	-	2,805,079	-	3,090,826	6,823,243
Motor Bus	1,532,769	-	3,820,913	3,338,226	31,465,100	41,133,254
Chartered (1)	-	-	26,279	6,272	98,203	434,942
Total - 1952	1,532,769	-	6,652,271	3,344,498	64,710,925	81,667,227
" - 1951	1,157,245	-	6,561,497	3,418,378	(3) 62,526,138	87,679,318
<u>Vehicle Miles Run - Interurban Service</u>						
Electric Car	-	-	-	-	819,273	964,915
Motor Bus	1,485,764	358,167	4,801,777	4,322,514	27,066,486	30,560,528
Chartered (1)	3,921	29,101	110,565	101,929	1,638,385	2,510,716
Total - 1952	1,490,685	387,268	4,912,342	4,424,443	29,524,144	34,036,159
" - 1951	N/A	521,796	5,291,087	4,747,410	(3) 26,416,258	36,976,693
<u>Fuel Consumed - Gallons</u>						
Gasoline - Urban - 1952	296,866	-	667,239	217,353	5,426,089	7,940,221
" - " - 1951 (X)	225,735	-	611,290	228,472	(3) 5,747,666	8,893,003
Gasoline - Interurban - 1952	164,762	55,449	722,997	407,912	4,374,533	5,016,683
" - " - 1951	N/A	82,630	807,052	460,379	(3) 3,709,335	5,748,762
Diesel Oil - 1952	-	1,150	9,231	661,536	1,815,939	1,312,990
" - " - 1951 (X)	-	1,857	17,229	656,976	1,153,390	1,087,232

(X) 1951 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) 1951 statistics for Quebec Carriers failing to report in 1952 are shown below. These are excluded above from the 1951 totals for Quebec and Canada.

	Bus Miles	Passengers Carried	Revenue \$	Fuel Consumed - Gals.
Quebec - Urban	15,022	33,988	3,431	2,093
" - Interurban	428,484	293,429	170,632	78,679

TRANSPORT ROUTIER - 1952

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Inter-provincial	Canada	Genre de véhicule
Nombre de voyageurs transportés - Service urbain						
23,074,698	-	-	19,884,377	-	553,012,756	Tramway Electrique
29,185,914	9,422,835	45,876,728	47,484,840	-	238,768,447	Trolleybus
28,833,393	17,633,772	21,118,409	52,921,790	-	566,684,746	Autobus
62,846	-	36	4,921	-	1,024,666	Loué (2)
81,156,751	27,056,607	66,995,173	120,295,928	-	1,359,490,615	Total - 1952
87,604,491	29,829,521	68,766,353	128,040,498	-	(3) 1,428,087,340	" - 1951
Nombre de voyageurs transportés - Service interurbain						
-	-	-	5,263,755	-	9,851,622	Tramway Electrique
2,640,599	1,180,820	3,490,252	9,174,945	1,402,992	83,869,467	Autobus
13,984	54	1,305	147,451	-	5,429,574	Loué (2)
2,654,583	1,180,874	3,491,557	14,586,151	1,402,992	99,150,663	Total - 1952
3,660,367	1,166,502	3,336,389	16,118,847	1,390,429	(3) 100,634,450	" - 1951
Recettes \$						
7,657,092	1,890,324	5,401,826	13,901,119	-	117,378,998	Urbain - 1952
7,452,987	1,895,684	4,986,096	12,904,682	-	(3) 112,141,839	" - 1951
1,753,448	1,696,652	3,040,946	6,528,357	2,708,473	48,482,947	Interurbain - 1952
2,043,382	1,454,697	2,914,671	6,458,241	2,500,476	(3) 46,490,010	" - 1951
Véhicules milles - Service urbain						
3,082,447	-	-	2,884,580	-	69,299,611	Tramway Electrique
4,028,305	2,323,649	5,807,233	9,244,845	-	34,123,180	Trolleybus
6,292,825	1,556,607	4,191,356	13,867,398	-	107,198,448	Autobus
108,270	902	83,151	7,360	-	765,379	Loué (1)
13,511,847	3,881,168	10,081,740	26,004,183	-	211,386,618	Total - 1952
14,473,909	3,983,177	10,339,341	27,348,344	-	(3) 217,487,347	" - 1951
Véhicules milles - Service interurbain						
-	-	-	1,852,376	-	3,636,564	Tramway Electrique
4,403,806	4,696,657	6,783,723	12,999,401	5,714,703	103,194,526	Autobus
77,300	480	72,308	301,750	-	4,846,455	Loué (1)
4,481,106	4,697,137	6,856,031	15,153,527	5,714,703	111,677,545	Total - 1952
5,336,758	4,185,632	6,899,311	15,823,163	5,420,925	(3) 111,619,033	" - 1951
Combustible consommé - gallons						
1,319,691	293,153	998,820	2,803,400	-	19,962,832	Esence - Urbain - 1952
1,281,260	337,569	865,420	3,004,141	-	(3) 21,194,566	" " - 1951 (X)
706,153	814,136	1,206,012	2,124,845	589,954	16,183,436	Esence - Interurbain - 1952
874,379	734,000	1,194,084	2,178,518	557,388	(3) 16,346,527	" " - 1951
25,616	-	84,817	70,939	325,186	4,307,374	Huile à diesel - 1952
17,748	-	55,981	80,596	278,847	3,349,856	" " " - 1951 (X)

(X) 1951 revise.

(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 exacts ne sont pas fait pour tous les voyages.

(3) Nous donnons ci-dessus les statistiques de 1951 pour les voituriers du Quebec qui n'ont pas fait de rapport en 1952. Ces chiffres sont exclus des totaux ci-haut de 1951 pour Quebec et le Canada.

	Milles par véhicule	Voyageurs	Recettes \$	Combustible consommé - gals
Quebec - urbain	15,022	33,988	3,431	2,093
" - interurbain	428,484	293,429	170,632	78,679

238,768,000. Motor coach volume on a combined basis was off from 372,056,000 to 657,009,000 with the decline all on urban lines and due mainly to the Toronto strike.

Sustained by general fare increases total receipts for both urban and interurban lines improved over 1951. Combined revenues reached a record \$165,861,945, up \$7,230,096 or 4.6 p.c. over the \$158,631,849 collected during 1951. Interurban take moved up from \$46,490,010 to \$48,482,947 while urban service produced \$117,378,998 against \$112,141,839 in 1951. All provinces except Saskatchewan showed improved urban receipts and the decrease in that province was very slight. Revenues improved \$1,632,000 on Quebec urban systems to \$36,526,000 while Ontario lines despite the Toronto strike recorded \$46,488,000 against \$45,004,000 a year earlier. British Columbia companies earned nearly a million more at \$13,901,000. The interurban reading by provinces shows six provinces higher in 1952. Quebec operators did much better with \$13,713,254 versus \$11,679,408. Interprovincial carriers reported revenues at \$2,708,473 compared with \$2,500,476. Ontario interurban lines at \$15,228,855 were down \$583,057 affected by the T.T.C. strike.

Average fare collected by urban operators during 1952 was 8.634 cents against 7.853 cents in 1951, while interurban carriers showed 48.898 cents per passenger compared to 46.197. The rise in urban fares was thus nearly 10 p.c., and 5.8 p.c. over 1951 on interurban service.

Vehicle mileage logged on urban runs was reduced from 217,487,347 miles in 1951 to 211,386,618 in 1952, down 2.8 p.c. with sizeable decreases in Ontario, Manitoba and British Columbia, and Quebec mileage higher. On interurban service a minor advance in total was indicated due to Newfoundland figures reported for the first time, but comparison with 1951 mileages totalled for the other provinces reveals a decrease of some 1,432,000 miles run.

Gasoline consumed by transit vehicles during 1952 amounted to 36,146,268 gallons versus 37,541,083 in 1951. Ontario's total consumption was off 1,685,000 gallons. Urban reductions accounted for most of the decline in the national total. Diesel oil continued to advance in popularity with 4,307,374 gallons used in 1952 against 3,349,856 gallons in the preceding year, and has more than doubled in the past five years. Propane gas has also entered the fuel picture to a growing degree and is included with gasoline.

This report is the addition of the twelve monthly issues adjusted for any revisions received and is available annually back to 1946. From the records of the Wartime Transit Controller a special summary was also prepared covering the period 1933 to 1945.

augmentation de 0.9 p. 100, comparativement a une augmentation de 3.1 sur les chemins de fer. Une analyse du transport-voyageurs par genre de vehicule revele de nouvelles diminutions dans l'achalandage des reseaux electriques, le total flechissant de 633,906,000 en 1951 a 562,864,000 en 1952, diminution de 11.2 p.100 du total reuni des services urbains et des services interurbains. Le trafic sur les trolleybus urbains passe de 223,087,000 a 238,768,000. L'achalandage sur les autobus a diminue de 672,056,000 a 657,009,000 et la diminution s'est manifestee sur toutes les lignes urbaines bien qu'elle ait ete occasionnee surtout par la greve de Toronto.

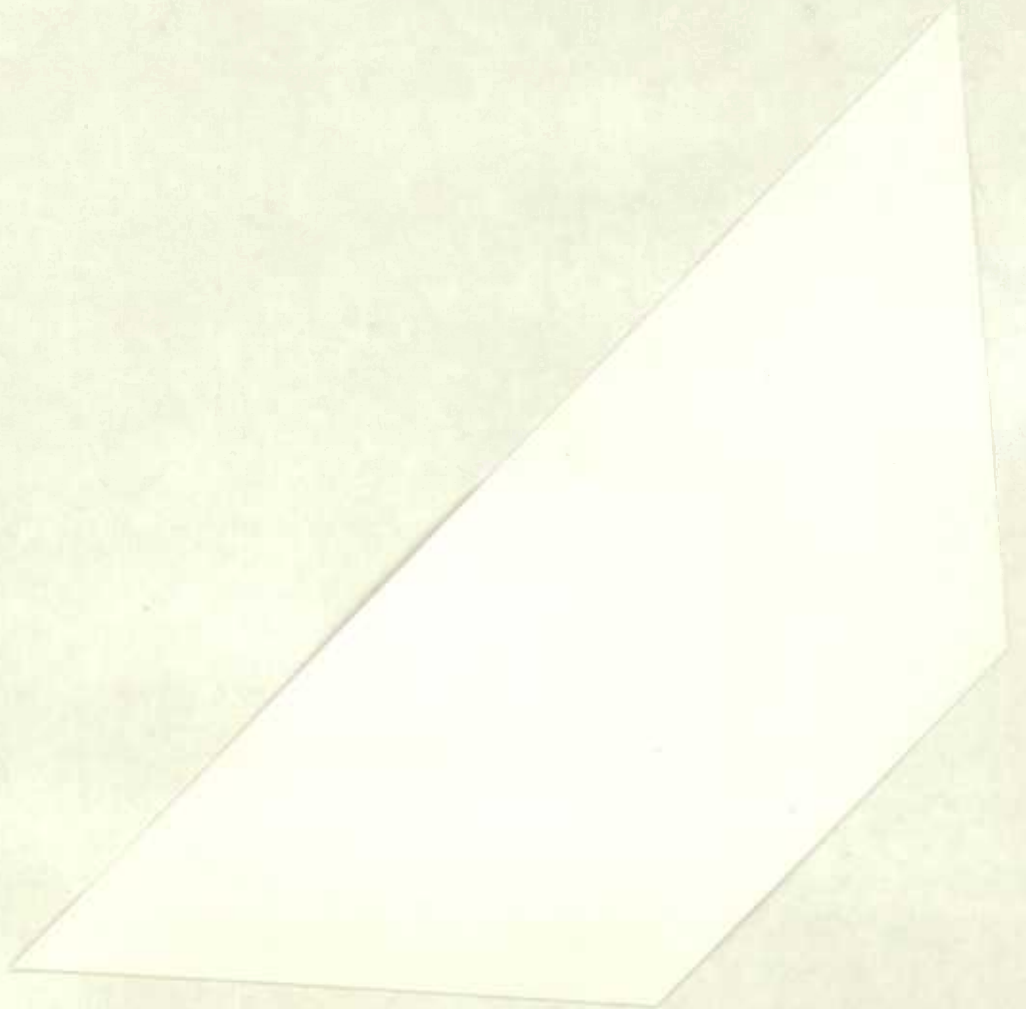
Soutenue par l'augmentation generale des tarifs, le revenu total des lignes urbaines et interurbaines a augmente par rapport a 1951; ils ont atteint un sommet de \$165,861,945, augmentation de \$7,230,096 ou de 4.6 p.100 au regard de \$158,631,849 en 1951. Les recettes des lignes interurbaines sont passees de \$46,490,010 a \$48,482,947, tandis que celles des lignes urbaines ont donne \$117,378,998 en comparaison de \$112,141,839 en 1951. Toutes les provinces, sauf la Saskatchewan, ont enregistre une amelioration des recettes et la diminution dans cette province a ete tres legere. Dans le Quebec, les revenus ont augmente de \$1,632,000 sur les reseaux urbains pour s'etablir a \$36,526,000, tandis que les lignes d'Ontario, malgre la greve de Toronto, ont percu \$46,488,000 contre \$45,004,000 l'annee precedente. Les compagnies de la Colombie-Britannique ont gagne pres d'un million de plus, soit \$13,901,000. Les resultats sur les lignes interurbaines, par province, ont revele six augmentations au regard de 1952. Les compagnies du Quebec ont enregistre \$13,713,254 contre \$11,679,408. Les transporteurs interprovinciaux ont declare des recettes de \$2,708,473 contre \$2,500,476. Les recettes des lignes interurbaines d'Ontario etablies a \$15,228,855 ont ete inferieures de \$583,057 a celles de l'annee precedente par suite de la greve de la C.T.T.

Le tarif moyen sur les lignes urbaines en 1952 a ete de 8.634 cents contre 7.853 en 1951, tandis sur les lignes interurbaines il a ete de 48.898 cents contre 46.197. L'augmentation des tarifs urbains a donc ete de pres de 10 p.100 et celle des tarifs interurbains, de 5.8 p.100 au regard de 1951.

Le nombre de milles parcourus sur les lignes urbaines a diminue de 217,487,347 en 1951 a 211,386,618 en 1952, soit de 2.8 p.100; les diminutions ont ete particulierement marquees en Ontario, au Manitoba et en Colombie-Britannique, mais dans le Quebec, il y a eu augmentation. Les services interurbains, ont accuse une legere augmentation, dans l'ensemble, par suite de l'addition des chiffres de Terre-Neuve pour la premiere fois, mais la comparaison avec les chiffres de 1951 des autres provinces a revele une diminution d'environ 1,432,000 milles.

L'essence consommee par les vehicules de transport routier en 1952 s'est elevee a 36,146,268 gallons contre 37,541,083 en 1951. En Ontario, la consommation totale a diminue de 1,685,000 gallons. Les diminutions sur les lignes urbaines ont ete comptables de la plus forte partie de la reduction nationale. La popularite de l'huile diesel se maintient et la consommation s'en est etablie a 4,307,374 gallons contre 3,349,855 l'annee precedente, et elle a plus que double durant les cinq dernieres annees. Le propane est aussi entre dans le tableau a un plus fort degre et ses chiffres sont ajoutes a ceux de l'essence.

Le present rapport est un resume des douze rapports mensuels, rectifies pour tenir compte de toutes les modifications requises, il est publie annuellement depuis 1946. Des dossiers du regisseur du transport en temps de guerre, on a aussi tire un rapport recapitulatif special couvrant les annees 1933 a 1945.



STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010702596