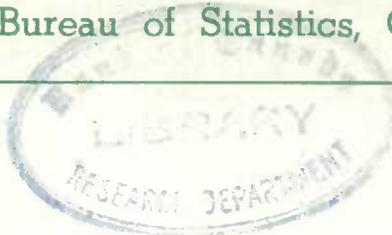




D.B.S. MEMORANDUM

Dominion Bureau of Statistics, Ottawa, Canada



VOL. 6

TRANSIT REPORT

OCTOBER, 1952

TRANSPORT ROUTIER

OCTOBRE, 1952

8504-502
17-2-53

Revenue passengers carried on Canadian transit systems during October were reported at 125,876,429, a decline of 3,019,000 or 2.4 p.c. from October of 1951 as both urban and interurban patronage continued at lower levels. Urban lines had 117,581,141 fares versus 120,335,710 a year earlier while interurban numbered 8,295,288 against 8,559,728 in the corresponding period of 1951.

Contributing to the decrease were a transit strike in Nova Scotia, discontinuation of service in Pembroke and curtailment in Galt. Higher fares in Montreal had an adverse effect on regional volume and a traffic survey revealed that in the 20 days from September 26 (when higher fares went into effect) to October 15th passengers carried dropped 6.46 p.c. although revenues improved some 11 p.c. Sales of automobiles continue brisk further reducing potential riders of public vehicles.

A review of urban returns by provinces shows recessions in all regions except Newfoundland where the total was up from 661,392 to 750,824. New Brunswick traffic was nearly maintained but Quebec dropped 1,132,000 to 37,467,000 and Ontario urban lines reported 601,000 less in the recent October at 49,386,000. Toronto has failed to woo back many passengers lost during last year's transit strike.

Across the Prairies and in British Columbia patronage continued lower on urban lines with Saskatchewan having the smallest loss. The B.C. total was down from 10,569,000 to 10,102,000.

On interurban service declines predominated. The province of Quebec showed a minor gain from 3,101,000 to 3,155,000 and Alberta improved 14,587 to 302,613. Interprovincial bus service was encouragingly higher up from 117,945 to 152,558 or by nearly 30 p.c. Nova Scotia interurban lines affected by a strike dropped from 310,509 to 200,599 while British Columbia's total was 124,000 lighter at 1,169,000.

Offsetting the decrease in traffic volume through higher fares, total transit revenues rose from \$13,726,081 in October of 1951 to a new high for the month of \$15,024,100. This advance of \$1,298,019 or 9.5 p.c. reflected a betterment of \$682,771 in urban receipts up from \$9,815,991 to \$10,498,762 and in interurban earnings which were \$615,248 or 15.7 p.c. higher at \$4,525,338. The above figures related to passengers carried produce average fares of 8.93 cents for urban lines against 8.16 cents in the previous October while interurban averages were up from 45.68 to 54.55 cents. These represent increases of 9.5 and 19.4 p.c. respectively over the twelve months.

On a établi à 125,876,429 le nombre de voyageurs payants transportés par les réseaux de transport routier en octobre (trams électriques compris); ce total représente une diminution de 3,019,000 ou de 2.4 p. 100 au regard d'octobre 1951 par suite de la diminution ininterrompue de l'achalandage sur les réseaux urbains et interurbains. Les lignes urbaines ont transporté 117,581,141 voyageurs payants contre 120,335,710 un an auparavant et les voyageurs des lignes interurbaines se sont chiffrés par 8,295,288 au regard de 8,559,728 pendant la même période de 1951.

Ont contribué à la diminution; une grève du transport routier en Nouvelle-Écosse, une discontinuation du service à Pembroke et une réduction du service à Galt. L'augmentation des tarifs à Montréal a eu un effet défavorable sur le volume régional et un relevé du trafic a révélé que pendant les 20 jours écoulés entre le 26 septembre (date de l'entrée en vigueur de l'augmentation) et le 15 octobre, le nombre des voyageurs transportés a diminué de 6.46 p. 100 malgré une augmentation de 11 p. 100 des revenus. Les ventes d'automobiles demeurent nombreuses et continuent de favoriser la diminution des voyageurs virtuels dans les véhicules publics.

Un examen des rapports urbains par province révèle une régression dans toutes les régions, sauf Terre-Neuve, où le total est passé de 661,392 à 750,824. Le trafic du Nouveau-Brunswick est demeuré à peu près stable, mais celui du Québec a diminué de 1,132,000 pour s'établir à 37,467,000 et les lignes urbaines d'Ontario déclarent 601,000 voyageurs de moins qu'en octobre 1951, soit 49,386,000. Toronto n'a pas réussi à récupérer les nombreux voyageurs qu'elle avait perdus durant la grève du transport, l'an dernier.

Dans les Prairies et la Colombie-Britannique, l'achalandage a continué à diminuer sur les lignes urbaines, la Saskatchewan enregistre la perte la moins élevée. En Colombie-Britannique, le total est tombé de 10,569,000 à 10,102,000.

Sur les réseaux interurbains, on a surtout constaté une baisse du trafic. La province de Québec a enregistré un faible gain; le total est passé de 3,101,000 à 3,155,000, et l'Alberta a vu une augmentation de 14,587 pour former un total de 302,613. Dans le service interprovincial, il y a eu augmentation de 117,945 à 152,558 ou de près de 30 p. 100. À cause d'une grève, l'achalandage interurbain en Nouvelle-Écosse a diminué de 310,509 à 200,599, tandis qu'en Colombie-Britannique il y a eu diminution de 124,000 voyageurs et le total s'est établi à 1,169,000.

Pour contre-balancer la diminution de l'achalandage,

(Concluded on page 4)

Price per year \$1

(Fin, page 4)

Prepared in the Public Finance and Transportation Division

TRANSIT REPORT - OCTOBER, 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	-	-	-	-	19,489,676	25,300,790
Trolley Bus	-	-	2,149,091	-	2,305,804	4,940,167
Motor Bus	750,824	-	1,129,317	2,017,071	15,658,822	19,070,736
Chartered (2)	-	-	3,124	664	13,254	74,226
Total - 1952	750,824	-	3,281,532	2,017,736	37,467,556	49,385,919
" - 1951 (X)	661,392	-	3,372,427	2,039,782	38,599,592	49,987,043
<u>Number of Passengers Carried - Interurban Service</u>						
Electric Car	-	-	-	-	306,609	75,393
Motor Bus	44,196	20,093	198,492	303,099	2,695,279	2,207,190
Chartered (2)	-	5,033	2,107	942	153,173	345,244
Total - 1952	44,196	25,126	200,599	304,041	3,155,061	2,627,827
" - 1951 (X)	N/A	28,067	310,509	309,492	(3) 3,100,623	2,758,948
<u>Revenue \$</u>						
Urban - 1952	62,479	-	276,689	118,946	3,428,141	4,145,440
" - 1951 (X)	55,116	-	253,207	108,588	3,041,737	4,056,632
Interurban - 1952	16,616	14,051	145,322	131,066	1,445,640	1,350,775
" - 1951 (X)	N/A	14,097	153,951	140,148	(3) 1,008,110	1,302,022
<u>Vehicle Miles Run - Urban Service</u>						
Electric Car	-	-	-	-	2,513,189	2,890,934
Trolley Bus	-	-	233,284	-	311,040	592,340
Motor Bus	136,088	-	327,844	281,777	2,686,652	3,480,993
Chartered (1)	-	-	2,470	316	4,601	38,908
Total - 1952	136,088	-	563,598	282,093	5,515,482	7,003,175
" - 1951 (X)	133,312	-	554,567	281,986	5,386,608	7,391,348
<u>Vehicle Miles Run - Interurban Service</u>						
Electric Car	-	-	-	-	66,498	78,409
Motor Bus	89,899	37,707	369,239	354,304	2,584,977	2,643,970
Chartered (1)	-	2,802	5,819	10,946	185,711	216,321
Total - 1952	89,899	40,509	375,058	365,250	2,837,186	2,938,700
" - 1951 (X)	N/A	53,916	463,863	404,219	(3) 2,376,569	2,957,616
<u>Fuel Consumed - Gallons</u>						
Gasoline - Urban - 1952	26,599	-	55,094	17,233	458,739	658,286
" - " - 1951 (X)	19,838	-	50,561	17,441	472,400	726,984
Gasoline - Interurban - 1952	9,110	4,477	54,521	30,540	391,670	415,653
" - " - 1951 (X)	N/A	7,948	71,715	38,211	(3) 341,672	451,508
Diesel Oil - 1952	-	287	470	56,312	206,718	124,396
" " - 1951	-	-	960	51,735	101,908	95,147

(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.

	<u>Bus Miles</u>	<u>Passengers Carried</u>	<u>Revenue \$</u>	<u>Fuel Consumed - Gall</u>
Quebec - Interurban	42,446	17,841	15,019	3,667

TRANSPORT ROUTIER - OCTOBRE, 1952

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Inter-provincial	Canada	Genre de véhicule
<u>Nombre de voyageurs transportés - Service urbain</u>						
1,740,214	-	-	1,304,944	-	47,835,624	Tramway Electrique
2,477,518	787,802	3,791,622	4,156,145	-	20,608,149	Trolleybus
2,567,807	1,437,401	1,772,979	4,640,251	-	49,045,208	Autobus
714	-	-	178	-	92,160	Loué (2)
6,786,253	2,225,203	5,564,601	10,101,518	-	117,581,141	Total - 1952
7,012,186	2,277,709	5,816,656	10,568,924	-	120,335,710	" - 1951 (X)
<u>Nombre de voyageurs transportés - Service interurbain</u>						
-	-	-	394,798	-	776,800	Tramway Electrique
211,332	101,787	302,493	762,425	152,558	5,998,944	Autobus
1,033	-	120	11,892	-	519,544	Loué (2)
212,365	101,787	302,613	1,169,115	152,558	8,295,288	Total - 1952
248,043	104,956	288,026	1,293,119	117,945	(3) 8,559,728	" - 1951 (X)
<u>Recettes \$</u>						
638,207	155,584	464,960	1,208,316	-	10,498,762	Urbain - 1952
658,986	156,507	427,603	1,057,615	-	9,815,991	" - 1951 (X)
146,776	157,560	253,172	521,478	342,882	4,525,338	Interurbain - 1952
171,552	143,243	240,958	524,285	211,724	(3) 3,910,090	" - 1951 (X)
<u>Véhicules milles - Service urbain</u>						
210,750	-	-	197,121	-	5,811,994	Tramway Electrique
320,428	194,066	487,144	817,739	-	2,956,041	Trolleybus
537,920	124,610	353,623	1,197,895	-	9,127,402	Autobus
2,421	251	5,034	236	-	54,237	Loué (1)
1,071,519	318,927	845,801	2,212,991	-	17,949,674	Total - 1952
1,195,978	331,648	857,239	2,259,591	-	18,392,277	" - 1951 (X)
<u>Véhicules milles - Service interurbain</u>						
-	-	-	138,920	-	283,827	Tramway Electrique
367,228	440,262	578,730	1,076,009	653,796	9,196,121	Autobus
7,618	-	3,992	20,447	-	453,656	Loué (1)
374,846	440,262	582,722	1,225,376	653,796	9,933,604	Total - 1952
417,004	421,553	583,483	1,360,922	498,298	(3) 9,537,533	" - 1951 (X)
<u>Combustible consommé - gallons</u>						
112,570	21,930	80,101	239,555	-	1,671,207	Esence - Urbain - 1952
110,629	27,866	90,343	234,324	-	1,750,386	" " - 1951 (X)
58,896	77,194	101,737	171,050	53,529	1,378,377	Esence - Interurbain - 1952
65,370	82,194	99,292	182,768	50,832	(3) 1,391,510	" " - 1951 (X)
2,332	-	7,130	5,176	(Est) 29,300	442,121	Huile à diesel - 1952
1,329	-	5,523	7,305	25,994	289,901	" " " - 1951

- (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.

	<u>Milles par véhicule</u>	<u>Voyageurs</u>	<u>Recettes \$</u>	<u>Combustible consommé - gals</u>
Quebec - Interurbain	42,446	17,841	15,019	5,667

Urban revenues registered betterment in all provinces except Manitoba and Saskatchewan. Quebec metropolitan lines increased from \$3,041,737 to \$3,428,141 on the strength of the fare jump in Montreal. Likewise British Columbia urban service showed \$1,208,316 against \$1,057,615 in the previous October.

On interurban service, earnings advanced in Quebec from \$1,008,110 to \$1,445,640 due mainly to fare raises. Ontario, Saskatchewan, and Alberta lines were also better while interprovincial operators reported a healthy increase from \$211,724 to \$342,882. The improvement in both urban and interurban receipts must be set against steadily rising wage and material costs. Wage negotiations were a feature of the year just ended in this industry.

A reduction was indicated in the mileage operated by urban vehicles with the national total at 17,949,674 miles versus 18,392,377 miles in October of 1951. Electric street car mileage was considerably lower, off 524,000 miles to 5,812,000 as trolley bus runs increased particularly in Quebec, Ontario and British Columbia.

Interurban lines, however posted an advance of 396,071 miles in mileage covered to total 9,933,604 miles for the month. The provinces of Quebec and Saskatchewan were higher while interprovincial lines ran 653,796 miles against 498,398 a year earlier.

The record of fuel consumed during October reveals decreases in gasoline used on both urban and interurban service but diesel oil continues to be favoured advancing from 289,901 gallons in October of 1951 to a peak of 442,121 gallons. Gasoline consumed by both services totalled 3,049,584 gallons compared to 3,141,896 gallons a year earlier, with most of the decrease occurring on urban systems.

Combined revenues in the first ten months of 1952 were nearly \$7,600,000 above the similar period of 1951 as country wide fare increases served to more than counter-balance a slowly decreasing volume of traffic.

L'augmentation des tarifs a donné un revenu total de \$15,024,100 en comparaison de \$13,726,081 en octobre 1951. Cet accroissement de \$1,298,019 ou de 9.5 p. 100 a été le reflet d'une augmentation de \$682,771 des recettes urbaines, qui sont passées de \$9,815,991 à \$10,498,762, et d'une augmentation des recettes interurbaines, qui se sont accrues de \$615,248 ou de 15.7 p. 100 pour atteindre \$4,525,338. Les chiffres ci-haut relatifs aux voyageurs transportés révèlent un tarif moyen de 8.93 cents pour les lignes urbaines contre 8.16 en octobre 1951, tandis que le tarif moyen du transport interurbain est de 54.55 cents contre 45.68 en octobre 1951. Ces chiffres représentent des augmentations de 9.5 et 19.4 p. 100 respectivement pendant les douze mois.

Les recettes des réseaux urbains se sont améliorées dans toutes les provinces, sauf le Manitoba et la Saskatchewan. Les recettes des lignes des centres métropolitains du Québec sont passées de \$3,041,737 à \$3,428,141 par suite de l'accroissement des tarifs à Montréal. De même, les services urbains de Colombie-Britannique ont enregistré des revenus de \$1,208,316 contre \$1,057,615 en octobre 1951.

Sur les lignes interurbaines, les gains dans le Québec sont passés de \$1,008,110 à \$1,445,640 par suite principalement de l'augmentation des tarifs. Les lignes de l'Ontario et de l'Alberta ont aussi enregistré des gains, tandis que les exploitants de réseaux interprovinciaux ont déclaré une importante augmentation, soit de \$211,724 à \$342,882. En considérant cette amélioration, aussi bien sur les lignes urbaines qu'interurbaines, on doit tenir compte qu'il y a aussi eu accroissement constant des salaires et du coût des matériaux. Les négociations relatives aux salaires ont été un point saillant durant l'année qui vient de terminer cette industrie.

Dans tout le pays, il y a eu diminution des véhicules-milles urbains et le total s'est établi à 17,949,674 milles contre 18,392,377 milles en octobre 1951. Le nombre de milles parcourus par les tramways électriques a considérablement diminué, soit de 524,000 milles pour s'établir à 5,812,000; d'autre part le nombre de milles parcourus par les trolleybus a augmenté spécialement dans le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique.

Toutefois, les lignes interurbaines ont enregistré une augmentation de 396,071 milles pour atteindre 9,933,604 milles durant le mois. En tête des provinces se trouvent le Québec et la Saskatchewan où les milles parcourus par les véhicules des réseaux interprovinciaux ont atteint 653,796 milles contre 498,398 un an auparavant.

Les chiffres du carburant consommé en octobre révèlent une diminution de la consommation d'essence, aussi bien sur les lignes urbaines que les lignes interurbaines, mais la consommation d'huile diesel continue d'augmenter pour atteindre un sommet de 442,121 gallons contre 289,901 en octobre 1951. L'essence consommée par les deux services a atteint 3,049,584 gallons contre 3,141,896 gallons un an auparavant; la plus forte partie de la diminution a été celle des réseaux urbains.

Les revenus globaux des onze premiers mois de 1952 ont atteint près de \$7,600,000 de plus que ceux de la même période de 1951 car l'augmentation générale des tarifs au pays a fait plus que contre-balancer la lente diminution du volume du trafic.