

## ENSURING THE FINANCIAL HEALTH OF CANADA'S TRANSIT SYSTEMS

**UNTIL THE 1970s, CANADA'S** transit systems covered all their operating costs and most of their capital costs from the fare box. In the 1970s, real (inflation-corrected) revenues per transit ride stopped increasing, while real operating costs per transit ride continued to grow. It wasn't until the 1990s that costs per transit ride were brought under control. By then, costs per transit ride were almost twice as high as revenues, with the gap bridged by subsidies.

If there is to be more service, transit systems must be the strongest advocates of higher residential and employment densities.

Transit costs were rising in the 1950s to 1970s for two reasons. One was the growth in hourly costs, mostly wages. A stronger factor was the growth in costs per service-kilometre, chiefly because service was being provided to harder-to-serve areas as our urban regions sprawled. In 1961, Canada's transit systems provided 31 vehicle-kilometres (vkm) of service for each 100 passengers carried. In 1980, carrying the same number of passengers required provision of 52 vkm of service.

Revenues remained ahead of costs until the early 1970s. Then, revenue per transit ride stopped increasing, with the gap bridged by subsidies. Annual transit ridership had been falling steeply, from more than 100 per capita in 1950 to less than 50 in 1970. This was chiefly because of competition from the automobile, per-capita ownership of which doubled across this period.

## ASSURER LA SANTÉ FINANCIÈRE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DU CANADA

**JUSQUE DANS LES ANNÉES 1970**, les réseaux de transport collectif du Canada payaient tous leurs coûts de fonctionnement et la plupart de leurs coûts d'immobilisations au moyen des sommes perçues auprès des passagers. Dans les années 1970, les revenus (inflation prise en compte) réels par passager ont cessé d'augmenter, tandis que les coûts de fonctionnement réels par passager ont continué à s'accroître. Ce n'est que dans les années 1990 que les coûts par passager ont cessé d'augmenter. À ce moment-là, les coûts par passager étaient presque deux fois plus élevés que les revenus, et l'écart était comblé au moyen de subventions.

Si davantage de services doivent être offerts, les réseaux devront tout mettre en œuvre pour offrir ces services dans les zones où la densité résidentielle et professionnelle est élevée.

Deux raisons expliquent l'augmentation des coûts de transport collectif entre les années 1950 et les années 1970. L'une de ces raisons était la hausse des coûts horaires, principalement des salaires. L'augmentation des coûts par kilomètre desservi était également un facteur important, cette augmentation étant attribuable au fait que des services étaient offerts dans des régions difficiles à desservir en raison de l'étalement urbain. En 1961, les réseaux de transport collectif du Canada ont effectué 31 véhicules-kilomètres par tranche de 100 passagers. En 1980, pour transporter le même nombre de



Richard Gilbert

The fall in ridership was stopped in the 1970s by freezing or reducing real fares, the most notable reduction being the abolition in 1973 of the fare-zone system within what was then Metropolitan Toronto.

A two-part strategy is needed to restore financial health, i.e., to achieve greater or complete independence from operating subsidies. The more important part is to improve efficiency, which above all means increasing the number

of passengers carried per vkm of service. The main way to do this is to match service to settlement density. If there is to be more service, transit systems must be the strongest advocates of higher residential and employment densities. Another way to increase occupancy is to reduce competition from the automobile. If there is to be more service, transit systems must become the strongest advocates of curbs on car ownership and use.

The less important part of the strategy would be to raise revenues, chiefly by relating fares to actual costs. This requires charging passengers both a flat fee for using the system and a fee that varies according to distance travelled and time of day.

Subsidies may still be considered necessary and even desirable, especially to support capital investment in transit. Ideally, their application should also serve other purposes, such as reducing sprawl or automobile use, or both. An example of such a targeted subsidy system would be a requirement that each private vehicle on a road where there is transit show evidence of first purchase of a negotiable transit pass.

Restoring financial health may require more business-like approaches than Canada's transit systems and municipalities are used to. Steps towards changing transit operations could include contracting out their management. How this is done in Sweden deserves special scrutiny. There, privatization of transit in the 1980s raised productivity, employee morale, service levels, and user satisfaction, all while reducing public costs.

*Richard Gilbert is an independent consultant with private and public sector clients in Asia, Europe, and North America. He was a Toronto councillor from 1976-1991 and president of the Federation of Canadian Municipalities in 1986-1987. More information about him is online at [www.richardgilbert.ca](http://www.richardgilbert.ca).*

passagers, les réseaux devaient effectuer 52 véhicules-kilomètres.

Les revenus ont été supérieurs aux coûts jusqu'au début des années 1970. Par la suite, les revenus par passager ont cessé de s'accroître et l'écart a dû être comblé au moyen de subventions. Le nombre de passagers annuel a connu une baisse importante, passant de plus de 100 déplacements par habitant dans les années 1950 à moins de 50 déplacements par habitant dans les années 1970. Cette baisse est principalement attribuable au fait que le nombre de personnes


A Better Way

## Improve Fuel Economy of Transit Buses

- Reduce Emissions and Carbon Footprint
- Reduce Hydraulic Leaks and Improve Safety

The Mini-Hybrid and Power 450 deliver significant performance improvements for transit bus operators. With over 8 Million kilometres of service on more than 1000 buses in 20 municipalities, these advanced products are ideal for retrofitting/refurbishing transit fleets.

- Improve fuel economy up to 10%
- Reduce dangers resulting from hydraulic leaks
- Reduce emissions
- Reduce engine overheating and maintenance
- Reduce noise
- Deliver more power to the wheels
- Cost effective retrofit
- CAN compatible



Mini-Hybrid Thermal Management System



Power 450 Brushless Alternator

“We have 17 units (miniHybrid) in operation and this will become part of our next specification. We have them operating on several engine platforms... and have experienced fuel economy gains in the neighbourhood of 3% to 14% and have not had one overheat issue.”

Craig Allen, Director of Maintenance  
Capital Area Transit Authority, Lansing, MI

www.europump.ca • (780) 872.7084 • [advancedproducts@europump.ca](mailto:advancedproducts@europump.ca)

possédant une voiture a doublé durant cette période. Le nombre de passagers a cessé de diminuer dans les années 1970 en raison du gel ou de la réduction des tarifs, la réduction la plus importante ayant été l'abolition, en 1973, du système de tarifs applicables à des secteurs dans la communauté urbaine de Toronto.

Une stratégie en deux volets est nécessaire pour rétablir la santé financière, c'est-à-dire pour que les réseaux dépendent moins ou ne dépendent plus des subventions de fonctionnement. Il s'agit avant tout d'améliorer l'efficacité, soit d'accroître le nombre de passagers par véhicules-kilomètres. Pour y parvenir, les services doivent être offerts en fonction de la densité de population. Si davantage de services doivent être offerts, les réseaux devront tout mettre en œuvre pour offrir ces services dans les zones où la densité résidentielle et professionnelle est élevée. Un autre moyen d'accroître le taux d'occupation consiste à réduire la concurrence faite par les voitures. Si davantage de services sont offerts, les réseaux devront déployer des efforts considérables pour convaincre les gens à ne pas acheter et à ne pas utiliser de voitures.

Le volet le moins important de cette stratégie consiste à accroître les revenus, principalement en faisant en sorte que les tarifs correspondent aux coûts réels. Pour ce faire, les réseaux devront exiger un montant fixe des passagers qui utilisent le service ainsi qu'une somme variable selon la distance parcourue et la période de la journée.

Les subventions peuvent toujours être nécessaires et même souhaitables, en particulier pour payer les dépenses en immobilisations. L'idéal serait d'utiliser ces sommes à d'autres fins, notamment pour encourager la réduction de l'étalement urbain ou de l'utilisation de l'automobile, ou les deux. Au moyen de ce système de subventions ciblé, on pourrait notamment exiger que les propriétaires de véhicules privés circulant sur une route où un service de transport collectif est offert démontrent qu'ils ont acheté un laissez-passer négociable.

Le rétablissement de la santé financière peut nécessiter l'adoption d'approches plus pratiques que celles auxquelles les réseaux de transport collectif et les municipalités du Canada ont l'habitude de recourir. Les mesures à prendre en vue de modifier les activités de transport collectif pourraient

comprendre l'impartition de la gestion. Les moyens utilisés en Suède méritent une attention particulière. Dans ce pays, la privatisation des services de transport collectif dans les années 1980 a contribué à renforcer le moral des employés ainsi qu'à accroître le rendement, les niveaux de service et la satisfaction des passagers, tout en réduisant les coûts payés au moyen des fonds publics. |

*Richard Gilbert est un conseiller indépendant qui travaille auprès de clients des secteurs privé et public en Asie, en Europe et en Amérique du Nord. Il a été conseiller municipal à Toronto de 1976 à 1991 et président de la Fédération canadienne des municipalités de 1986 à 1987. Pour en savoir plus à son sujet, veuillez visiter le site suivant : [www.richardgilbert.ca](http://www.richardgilbert.ca).*



# TECH 3001

Designed specially for  
**URBAN TRANSIT BUSES**

**819-764-9400**  
[www.amobi.ca](http://www.amobi.ca)

**AMOBI**  
Driver seat for  
specialized vehicles