

COMMISSION DE TRANSPORT
DE MONTRÉAL



R A P P O R T A N N U E L

A U 3 0 N O V E M B R E 1 9 5 4

C O M M I S S I O N D E T R A N S P O R T

D E M O N T R É A L

—

C O M M I S S A I R E S

Président et
gérant général : Arthur Duperron

Vice-président : Richard F. Quinn
 Jean Constantin
 Léonard Léger
 Charles-Auguste Sylvestre

—

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1954

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1953 au 30 novembre 1954.

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES: (État no 3)

Le revenu a été de \$31,426,773.05 et les dépenses d'opérations ont été de \$32,181,834.36, laissant un déficit de \$755,061.31 pour l'année terminée le 30 novembre 1954.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1954: (État no 1)

La Commission a émis, en date du 1er mai 1954, \$27,000,000 d'obligations 3 3/4%, à fonds d'amortissement, échéant le 1er mai 1974, dont le principal, l'intérêt et les versements au fonds d'amortissement sont garantis sans condition par la cité de Montréal. A même le produit de cette émission, la Commission a racheté, le 28 juin 1954, \$24,944,300 d'obligations, hypothèque générale à fonds d'amortissement, de la

Compagnie des Tramways de Montréal qui devaient échoir le 1er avril 1955.

En septembre 1954, la Commission a versé au fonds d'amortissement de cette émission, en satisfaction du versement exigible le 1er mai 1955, \$810,000 d'obligations rachetées et annulées. De plus, au 30 novembre 1954, la Commission avait en mains \$150,000 de ces obligations achetées en anticipation du versement de \$162,000 au fonds d'amortissement, qui deviendra dû au cours de l'exercice financier finissant le 30 novembre 1955.

Durant l'année sous examen, la Commission a versé au fonds d'amortissement \$630,000 de ses débetures 4½%, 1973, dûment annulées, en satisfaction des versements dus les 1er juillet 1954 et 1er janvier 1955. En outre, au 30 novembre 1954, la Commission détenait \$189,000 de ces débetures achetées en anticipation des versements au fonds d'amortissement au montant de \$577,500 qui deviendront dus au cours de l'année qui se terminera le 30 novembre 1955.

Il est aussi à noter qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a fait des dépenses en immobilisations au montant de \$785,050.02 pour la modernisation de son système. D'autre part, elle a rayé des livres des actifs désuets au montant de \$1,016,440.12.

CONTRAT DE TRAVAIL:

Le 6 juillet 1954, la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et autres transports soumit ses demandes d'amendements à la convention collective de travail qui devait se terminer le 1er septembre suivant. De son côté, la Commission informa la Fraternité qu'elle désirait aussi effectuer certains changements à ce contrat.

Les négociations entre la Commission et la Fraternité commencèrent le 26 juillet 1954. Après de nombreuses réunions avec les représentants de la Fraternité, l'on en vint à une entente sur la plupart des amendements, mais on resta en désaccord sur certaines demandes formulées par la Fraternité dont la plus importante se rapportait au nombre de jours et d'heures de travail hebdomadaire. La Fraternité demandait la réduction de la semaine de travail à cinq (5) jours et à quarante (40) heures, avec même salaire hebdomadaire que présentement pour quarante-huit (48) heures. Cette demande représenterait un déboursé additionnel minimum de \$3,200,000 par année pour la Commission. Vu les conditions de travail actuelles de ses employés et sa situation financière, la Commission était, dans son opinion, justifiée de ne pas accéder à cette demande de la Fraternité.

Conformément à la Loi des différends ouvriers de Québec et à la Loi des différends entre les services publics

et leurs salariés, ce différend fut alors référé au greffier des conseils de conciliation et d'arbitrage. La conciliation n'ayant pas réussi, le greffier porta le différend devant un conseil d'arbitrage. L'audition de ce différend devant ce conseil commença le 20 décembre 1954 et n'est pas encore terminée.

MATÉRIEL ROULANT:

Vers la fin de l'exercice financier, la Commission a acheté, au prix de \$2,227,632.50, cent (100) autobus neufs pour être livrés au printemps 1955. Ces autobus, mus par moteur Diesel, du type 44 sièges, sont des plus modernes et serviront au programme de substitution de l'autobus au tramway, ainsi qu'à l'établissement de nouveaux circuits. Le coût de ces autobus fait partie des engagements mentionnés au bilan.

TRAVAUX:

Au cours de l'année, la Commission a vu à l'entretien de toutes ses propriétés et a exécuté les travaux nécessaires pour les conserver en bon état.

Le travail de construction pour étendre les lignes de trolley pour trolleybus, rues d'Iberville et Bélanger,

est commencé et sera complété tôt en 1955. Dû à la substitution de l'autobus au tramway, les fils électriques et les poteaux ont été enlevés de la rue Allard, du boulevard Monk jusqu'à l'avenue de Monts; de la rue Ste-Catherine, entre Marlborough et St-Clément; et de la rue St-Laurent, entre Jean-Talon et Crémazie.

Le service de la construction et de l'entretien a enlevé 25,870 pieds de voies ⁽¹⁾ des rues St-Laurent, Ste-Catherine est et du boulevard Monk. Après la reconstruction par le Pacifique Canadien de son viaduc de la rue Notre-Dame est, la Commission a réinstallé à cet endroit 1,115 pieds de voies ⁽¹⁾ nouvelles pour permettre de reprendre le service Notre-Dame est, qui avait dû être en partie discontinué à cause de ces travaux. Les voies avec courbes spéciales aux croisements des rues St-Jacques et McGill, Ontario et de Lorimier et à d'autres endroits ont dû être rencuvelées sur une distance totale de 2,944 pieds ⁽¹⁾. Il nous a fallu en outre remplacer les voies ⁽¹⁾ à 46 arrêts de tramways, soit sur une distance totale de 5,660 pieds ⁽¹⁾. Nous avons de plus repavé 24,103 verges carrées dans l'emprise de nos voies.

Le programme de substitution de l'autobus au tramway a nécessité la mise en chantier d'un nouveau garage

(1) voies simples

sur la rue de Namur. Ce garage très moderne et le plus vaste à être construit par la Commission sera terminé au début de juin et permettra de remiser 155 autobus.

Un système de ventilation a été installé pour éliminer le plus rapidement possible les gas d'échappement des autobus qui utilisent la partie est du terminus Craig.

Nous avons aussi construit un abri au terminus Beaubien-121ème Avenue pour le bénéfice de nos usagers.

PROGRAMME DE MODERNISATION ET
D'EXTENSION DU SERVICE:

Comme nous l'avons mentionné dans les paragraphes précédents, la Commission a, durant l'exercice 1954, fait construire le garage Namur d'une capacité de 155 autobus et a commandé 100 autobus neufs pour exécuter une partie de son programme de modernisation qu'elle désire réaliser de juin 1955 à juillet 1956. Il nous fait plaisir de fournir les détails suivants concernant ce programme.

Le ou vers le 24 juin 1955, disparaîtront les lignes actuelles de tramways Côte-des-Neiges Garland 65, Guy Beaver Hall-Westmount Boulevard 14, ainsi que les routes d'autobus Somerled 3B et Terrebonne 46. En conséquence, les tramways ne circuleront plus sur les rues suivantes:

- a) Guy et Côte-des-Neiges, de la rue Dorchester au chemin de la Reine Marie;
- b) Dorchester, de la rue Guy à la rue Université;
- c) Boulevard Westmount, du chemin Côte-des-Neiges à la rue Lansdowne;
- d) Lansdowne, Avenue Westmount et la rue Claremont;
- e) Somerled, de Grand Boulevard à la rue Walkley.

Les nouveaux circuits d'autobus qui remplaceront les lignes de tramways et les routes d'autobus ci-dessus mentionnées seront les suivants:

- A.- CIRCUIT "65 COTE-DES-NEIGES GARLAND", du square Victoria, via Craig, Université, Dorchester, Côte-des-Neiges, Chemin de la Reine Marie, boulevard Décarie, jusqu'au terminus de la rue Garland;
- B.- CIRCUIT "66 COTE-DES-NEIGES SNOWDON", du square Victoria, via Craig, Université, Dorchester, Côte-des-Neiges, boulevard Westmount, Côte St-Luc, Coolbrooke, jusqu'à la rue Isabella. Retour par le boulevard Décarie, Côte St-Luc, boulevard Westmount, Côte-des-Neiges, Dorchester et Beaver Hall;
- C.- CIRCUIT "102 SOMERLED", du terminus Elmhurst via Sherbrooke, Trenholme, Fielding, Walkley, Somerled, Côte St-Luc, boulevard Décarie jusqu'à la rue Notre-Dame-de-Grâce;

D.- CIRCUIT "114 CLAREMONT", ce circuit raccordera le boulevard Westmount à la rue Sherbrooke et desservira les rues Claremont, avenue Westmount, Lansdowne, boulevard Westmount.

A l'automne 1955, la ligne de tramways Mont-Royal no 7 opérant sur la rue Mont-Royal, entre l'avenue du Parc et d'Iberville, sur la rue d'Iberville, entre Mont-Royal et Masson, et sur la rue Masson, entre d'Iberville et Pie IX, sera remplacée par un circuit d'autobus s'étendant sur le même parcours.

Au cours de l'année 1955, nous effectuerons les additions suivantes au service d'autobus:

- a) Nouveau service d'autobus sur la rue Sherbrooke du boulevard Pie IX jusqu'à la rue George V (limite est de la ville de Montréal), tournant vers le sud sur la rue George V, avec terminus au coin des rues George V et Notre-Dame;
- b) Prolongement du service de trolleybus de la rue Bélanger (route no 95) jusqu'à la Montée St-Michel;
- c) Prolongement du service d'autobus Bélanger est (route no 195) vers le sud sur la Onzième Avenue, Rosemont, jusqu'à la rue Masson;
- d) Nouveau service d'autobus sur la rue Jean-Talon, de St-Denis à d'Iberville;
- e) Prolongement du service de trolleybus sur la rue d'Iberville jusqu'au boulevard Métropolitain;

- f) Prolongement du service d'autobus de la Montée St-Michel (route no 67) jusqu'à la Quarantième Avenue.

Le ou vers le 24 juin 1956, le service des tramways disparaîtra sur les rues suivantes:

- a) Ste-Catherine, de la rue Harbour dans le district Hochelaga (terminus actuel de la ligne d'autobus Ste-Catherine Est no 34) jusqu'à l'avenue Victoria située dans la ville de Westmount;
- b) Dorchester, de la rue Université à la rue Beaver Hall Hill;
- c) Sherbrooke, de la rue Atwater jusqu'au terminus Elmhurst;
- d) Monkland, de la rue Girouard à Grand Boulevard;
- e) Grand Boulevard, de Monkland à Somerled;
- f) Avenue Victoria, de Ste-Catherine à Sherbrooke;
- g) Avenue Greene, de Ste-Catherine à Sherbrooke;
- h) Atwater, de St-Antoine à Sherbrooke;
- i) Windsor, de St-Jacques à Ste-Catherine;
- j) Beaver Hall Hill, de Dorchester à Craig.

Les services de tramways ainsi discontinués sont les suivants:

Ste-Catherine: routes nos 3, 3A, 3X et 15.

Windsor: routes nos 70 et 83.

St-Antoine: Extension route no 49, à la rue Monkland.

Sherbrooke: routes nos 63 et 64.

Sherbrooke: routes nos 7A et 9A.

Girouard: route no 50.

En remplacement de ces lignes de tramways, les nouveaux circuits d'autobus ci-dessous mentionnés seront établis:

- A.- CIRCUIT "15 STE-CATHERINE", sur la rue Ste-Catherine, du terminus Atwater au terminus Frontenac;
- B.- CIRCUIT "150 DORCHESTER", sur la rue Dorchester, du terminus Atwater au terminus Frontenac;
- C.- CIRCUIT "151 DORCHESTER", du terminus Atwater au terminus de la rue Craig via Dorchester, Beaver Hall et Craig. Ce service ne sera fourni qu'aux heures d'affluence seulement;
- D.- CIRCUITS "170 et 171 WINDSOR-BEAVER HALL", entre la Place d'Armes et la rue Ste-Catherine. Boucle dans les deux directions via Windsor et Beaver Hall;
- E.- CIRCUIT "103 MONKLAND", de Madison et Monkland au terminus Atwater via Monkland, boulevard Décarie, Côte St-Antoine, Sherbrooke et Atwater;
- F.- CIRCUIT "104 NOTRE-DAME-DE-GRACE", de Walkley et Somerled au terminus Atwater via Walkley, Monkland, Grand Boulevard, Notre-Dame-de-Grâce, Claremont, Sherbrooke, Victoria et Ste-Catherine;
- G.- CIRCUIT "105 SHERBROOKE", du terminus Elmhurst au terminus Atwater via Sherbrooke et Atwater;

H.- CIRCUIT "102 SOMERLED", ce circuit sera prolongé jusqu'au terminus Atwater via boulevard Décarie, Sherbrooke, Greene et Ste-Catherine.

Nous incluons dans ce rapport un plan sur lequel sont indiqués les trajets des nouveaux circuits d'autobus qui remplaceront ceux des tramways en 1955 et 1956 et montrant les additions au service actuel des autobus qui seront effectuées au cours de 1955.

Autobus-Express

A la demande générale du public, la Commission a pris la décision d'instaurer le ou vers le 24 juin prochain, aux heures d'affluence, un service d'autobus-express, à titre d'essai, pour une période de trois mois.

Ce service sera établi à partir du terminus Ahuntsic rue Millen jusqu'au terminus Craig, via St-Denis, aux conditions suivantes:

- a) que le stationnement soit interdit sur la rue St-Denis, de Craig à Jean-Talon pendant la durée de ce service;
- b) que le taux de passage soit de deux billets réguliers avec privilège de correspondance ou un billet régulier sur présentation d'une correspondance valable.

En outre, la Commission prie la cité, dans le but de faire un succès de cette expérience, de synchroniser les feux de circulation le long du parcours. Il est de plus bien entendu que cette expérience sera conduite à titre d'essai et que ses résultats détermineront sa permanence.

Pour exécuter ce programme, la Commission devra, en plus des cent autobus déjà commandés, acheter environ 300 autobus additionnels, agrandir le garage de réparation des autobus au boulevard Crémazie, construire un nouveau garage d'exploitation dans la partie est de la ville et faire des modifications aux remises déjà existantes; elle devra, de plus, établir un terminus et abri à la rue Atwater et aux environs de la rue Frontenac.

Le programme de substitution de l'autobus au tramway, de l'établissement de nouveaux circuits d'autobus et des additions aux services existants durant la période juin 1955 à juin 1956 est donc très considérable. En plus de l'achat de 400 autobus, il nous faudra aménager des garages d'exploitation et de réparation pour les autobus, comme nous venons de le dire, et entraîner un personnel nombreux qui devra être transféré du service des tramways à celui des autobus.

La Commission croit fermement que ce programme de substitution et les additions mentionnées ci-dessus améliore-

ront considérablement le service du transport en commun et aussi les conditions de la circulation en général et plus particulièrement dans le coeur de la ville où la congestion est la plus grande.

SERVICE DE TRANSPORT:

Substitution de l'autobus au tramway

Depuis la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal, la Commission a poursuivi avec toute la diligence possible un programme de substitution de l'autobus au tramway; comme résultat, du 16 juin 1951 au 30 novembre 1954, l'autobus ou le trolleybus a remplacé le tramway sur les circuits ou partie de circuits suivants:

- 1.- CIRCUITS STE-CATHERINE, entre les rues Harbour et Viau;
- 2.- CIRCUIT FRONTENAC, entre les rues Notre-Dame et Bélanger;
- 3.- CIRCUIT VAN HORNE, entre l'avenue Hillsdale et le chemin de la Côte-des-Neiges;
- 4.- CIRCUIT ST-LAURENT, entre la rue Craig et le boulevard Crémazie;
- 5.- CIRCUIT WINDSOR, sur la rue Sherbrooke, à l'ouest de la boucle Elmhurst, et sur l'avenue Westminster dans la ville de Montréal-Ouest;

- 6.- CIRCUIT NOTRE-DAME - COTE ST-PAUL, de Notre-Dame et Chemin de la Côte St-Paul à la rue Wellington;
- 7.- CIRCUIT NOTRE-DAME - VILLE EMARD, de Notre-Dame et Chemin de la Côte St-Paul à la rue de Monts;
- 8.- CIRCUITS ST-DENIS, entre le terminus Craig et la rue Emile Journault;
- 9.- CIRCUITS LACHINE, à l'ouest de la 61^{ème} Avenue et remplacé par deux circuits d'autobus Lachine 191 et 192.

Nouveaux circuits d'autobus

Du 16 juin 1951 au 30 novembre 1954, la Commission a établi des nouveaux circuits d'autobus, à savoir:

- 1.- CIRCUIT 26B (maintenant circuit 126) BEAUBIEN, sur la rue Beaubien, entre la 121^{ème} avenue et la rue Viau;
- 2.- CIRCUIT 8D - BEURLING, prolongé sur les rues Stevens, boulevard LaSalle et Woodland et service donné toute la journée;
- 3.- CIRCUIT 74B - LONGUEUIL SUD, pour desservir la partie de la cité de Longueuil au sud des voies des Chemins de fer Nationaux du Canada;
- 4.- CIRCUIT 8C - ST-PATRICK, entre l'intersection des rues Atwater et Centre et l'intersection de la rue Laurendeau et avenue de l'Eglise;

- 5.- CIRCUIT 38 - BARCLAY, sur l'avenue Barclay, entre le terminus Garland et l'intersection des avenues Pratt et Van Horne;
- 6.- CIRCUIT 57 - FLEURY, sur la rue Fleury, entre les rues Tolhurst et Larose;
- 7.- CIRCUIT 95A (maintenant circuit 195) BELANGER, sur la rue Bélanger, entre d'Iberville et 31^{ème} Avenue;
- 8.- CIRCUIT 116 - DECARIE, pour desservir le secteur sud-ouest de Ville St-Laurent;
- 9.- CIRCUIT 75 - LONGUEUIL, inauguration de ce circuit pour établir un service direct pendant les heures d'affluence entre Montréal et le secteur sud de Longueuil; le circuit 74B - LONGUEUIL ne fonctionne maintenant qu'en dehors des heures d'affluence; l'itinéraire de ces deux circuits 74B et 75 constitue un prolongement par rapport à l'ancien itinéraire 74B;
- 10.- CIRCUIT 106 - UPPER LACHINE, sur le chemin Upper Lachine de Girouard à Elmhurst.

Le 2 janvier 1955, la Commission a, de plus, établi un nouveau service d'autobus sur la rue Viau entre la rue Notre-Dame et la rue St-Zotique, avec prolongement projeté jusqu'à la rue Bélanger, lorsque le pavage de la rue Viau sera parachevé, portant le no 132.

Nouveaux circuits de tramways

CIRCUITS 7A et 9A SHERBROOKE, ces circuits fonctionnent depuis le 9 décembre 1953, du Forum jusqu'aux rues Somerled et Elmhurst respectivement.

Prolongements des circuits

Du 16 juin 1951 au 30 novembre 1954, la Commission a prolongé plusieurs de ses circuits, particulièrement les suivants:

- 1.- CIRCUIT 42 - PAPINEAU, prolongation des heures de service pour donner un service continu toute la journée, tous les jours de la semaine au lieu du service des heures d'affluence seulement, du lundi au samedi inclusivement;
- 2.- CIRCUIT 67 - ST-MICHEL, prolongement sur la Montée St-Michel jusqu'à la 371ème Avenue;
- 3.- CIRCUIT 62 - COTE ST-LUC, prolongation des heures de service pour donner un service continu toute la journée, tous les jours de la semaine au lieu du service du lundi au samedi inclusivement pendant les heures d'affluence seulement;
- 4.- CIRCUIT 3B - SOMERLED, prolongation des heures de service pour donner un service continu toute la journée, tous les jours de la semaine au lieu du service du lundi au samedi inclusivement pendant les heures d'affluence seulement;

- 5.- CIRCUIT 32 - CADILLAC ROSEMONT, prolongement sur le boulevard Rosemont jusqu'au boulevard Pie IX et sur le boulevard Pie IX jusqu'à Beaubien;
- 6.- CIRCUIT 78 - GLEN, prolongement vers le sud, de la rue Notre-Dame à l'intersection des rues Allard et de Monts via le tunnel St-Rémi;
- 7.- CIRCUIT 39A - ST-MICHEL-ROSEMONT, prolongement vers le nord du chemin Côte St-Michel à la rue Dumouchel;
- 8.- CIRCUIT 21 - DESORMEAUX, prolongement vers l'ouest sur la rue Sherbrooke jusqu'à Beaugrand;
- 9.- CIRCUIT 86A - CHAPELLE, prolongement vers l'est rue Sherbrooke de l'avenue De la Rousselière à la 321ème Avenue, Pointe-aux-Trembles, afin de desservir le Foyer de la Charité;
- 10.- CIRCUIT 76 - UNIVERSITE, prolongement vers l'ouest de l'avenue Atwater à la boucle de l'avenue Victoria;
- 11.- CIRCUIT 4 - WESTMOUNT - N.D.G., modification du terminus ouest par les rues Beaconsfield, Sherbrooke et le boulevard Grand et modification du parcours par Claremont au lieu de Girouard et Décarie;
- 12.- CIRCUITS 81, 181, 182, 183 BROADWAY, modification du parcours pour desservir plus efficacement les industries situées dans ce secteur;

- 13.- CIRCUIT 19 - HAMPSTEAD, prolongation des heures de service et fonctionnement du circuit le dimanche et les jours de fête;
- 14.- CIRCUIT 126 - BEAUBIEN, prolongement vers l'est et le sud jusqu'à l'hôpital Maisonneuve sur le boulevard l'Assomption.

REMERCIEMENTS AU PERSONNEL:

Les commissaires désirent exprimer aux officiers et employés de la Commission leur sincère appréciation pour les services loyaux et efficaces rendus et les en remercient.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

Le président et gérant général,

A. DUPERRON

Le vice-président,

RICHARD F. QUINN

Les commissaires,

JEAN CONSTANTIN

LÉONARD LÉGER

C.A. SYLVESTRE

Montréal, le 31 janvier 1955.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL *

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1954

ACTIF

DISPONSIBILITES:

Espèces en caisse et en banque		\$ 2,062,893.05	
Prêts à demande et intérêts courus		2,258,739.74	
Valeurs négociables au prix coûtant (Valeur du marché \$4,396,690.50)	\$ 4,375,398.02		
Intérêts courus	<u>46,590.85</u>	4,421,988.87	
Comptes à recevoir		146,272.47	
Inventaires des fournitures pour voies et lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour tramways et autobus, etc., au prix coûtant, moins réserve (tel que certifié par la direction)		<u>1,869,015.72</u>	\$10,758,909.85

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:			
Solde au 16 juin 1951	\$52,820,941.61		
Additions nettes au prix coûtant	<u>6,480,426.48</u>	\$59,301,368.09	
Moins: Provisions pour amortissement:			
Tramways	\$20,001,657.19		
Autobus	5,126,808.97		
Trolleybus	<u>1,717,097.53</u>	<u>26,845,563.69</u>	32,455,804.40

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs	\$ 362,877.20		
Frais payés d'avance	346,582.60		
Escompte sur débetures et dépenses non amortis	<u>1,942,035.14</u>	2,651,494.94	

* Conformément à la loi 14 Geo. VI, Chap. 79 et ses amendements, tous les biens meubles et immeubles de la Commission sont la propriété de la Cité de Montréal.

(1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Cité de Montréal quant à la valeur nominale, à l'intérêt et aux retraits pour fonds d'amortissement.

\$45,866,209.19

Approuvé pour la Commission

A. Duperron

Président

R. F. Quinn

Vice-Président

Montréal, le 25 janvier 1955.

BILAN
AU
30 NOVEMBRE 1954

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer		\$	906,239.45
Gages courus			962,978.11
Taxes			79,870.99
Réserve re: abandon des voies de tramways			94,704.00
Intérêts courus sur obligations			379,783.54
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1955 au fonds d'amortissement des débetures 4 1/2	\$	577,500.00	
Moins: Valeur nominale des débetures achetées par anticipation		<u>189,000.00</u>	388,500.00
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1955 au fonds d'amortissement des débetures 3 3/4	\$	162,000.00	
Moins: Valeur nominale des débetures achetées par anticipation		<u>150,000.00</u>	12,000.00
Réserve pour réclamations en dommages			925,000.00
Dépôts de cautionnement des employés			33,538.44
Réserve pour fonds de pension des employés	\$	1,518,262.25	
Moins: Valeurs et espèces déposées en fidéicommiss au Trust Général du Canada conformément aux actes de fidéicommiss		<u>1,075,063.85</u>	443,198.40
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal			<u>35,050.76</u> \$ 4,260,863.69

DETTE OBLIGATAIRE:

Débetures 4 1/2 à fonds d'amortissement échéant le 1 ^{er} janvier 1973 (1) (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis) Autorisées et émises		\$18,000,000.00	
Moins: Débetures rachetées		<u>945,000.00</u>	
		\$17,055,000.00	
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus		<u>577,500.00</u>	\$16,477,500.00
Débetures 3 3/4 à fonds d'amortissement échéant le 1 ^{er} mai 1974 (1) (Remboursables en monnaie canadienne) Autorisées et émises		\$27,000,000.00	
Moins: Débetures rachetées		<u>810,000.00</u>	
		\$26,190,000.00	
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus		<u>162,000.00</u>	<u>26,028,000.00</u> 42,505,500.00
RESERVE pour billets non utilisés			<u>500,000.00</u>
			\$47,266,363.69
DEFICIT au 30 novembre 1954 (Etat No. 2)			1,400,154.50

NOTE: Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte d'engagements pour l'achat d'équipement et pour des contrats de construction d'une somme approximative de \$2,555,000. ni d'un passif contingent se totalisant à \$85,271.40.

\$45,866,209.19

Sujet à notre rapport de même date

Rosaire Courtois, C. A.
de
Courtois, Frédette & Cie.

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

Comptables agréés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1954

Déficit au 30 novembre 1953		\$ 871,072.61
Prime et dépenses en rapport avec le rachat complet par anticipation des obligations hypothèque générale à fonds d'amortissement de la Compagnie des Tramways de Montréal échéant le 1er avril 1955		<u>168,583.82</u>
		1,039,656.43
Déduire		
Escompte sur débetures achetées pour fonds d'amortissement	\$ 7,055.00	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	60,880.56	
Profit sur placements rachetés ou vendus	12,109.00	
Régularisation résultant de l'exemption de la Commission de la taxe provinciale sur les revenus bruts des corporations, tant pour le passé que pour l'avenir	309,055.89	
Régularisation de la réserve pour excompte sur dollars américains	<u>5,462.79</u>	<u>394,563.24</u>
		645,093.19
Ajouter		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1954 (Etat No. 3)		<u>755,061.31</u>
Déficit au 30 novembre 1954		<u>\$1,400,154.50</u>

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE
 TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1954

REVENUS

Tramways		\$15,904,883.72	
Autobus		13,197,288.05	
Trolleybus		<u>2,324,601.28</u>	
			\$31,426,773.05

DEPENSES

Tramways

Frais d'opérations et taxes	\$11,181,957.72	
Entretien	3,917,806.47	
Amortissement	<u>1,518,742.52</u>	\$16,618,506.71

Autobus

Frais d'opérations et taxes	\$ 8,377,047.11	
Entretien	2,543,467.16	
Amortissement	<u>1,183,047.40</u>	12,103,561.67

Trolleybus

Frais d'opérations et taxes	\$ 1,011,113.45	
Entretien	205,933.23	
Amortissement	<u>318,690.60</u>	1,535,737.28

Intérêts sur obligations et débetures, change et dépenses	\$ 1,947,552.86	
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>134,082.18</u>	

	\$ 2,081,635.04	
	<u>157,606.34</u>	<u>1,924,028.70</u>

Moins: Autres revenus

32,181,834.36

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée
 le 30 novembre 1954

\$ 755,061.31

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1954, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1954. Nous avons obtenu tous les renseignements et les explications demandés. A cette fin, conformément aux méthodes de vérification généralement suivies, nous avons fait les vérifications épreuves que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états de revenus et dépenses et de déficit s'y rattachant, sont dressés de manière à représenter fidèlement l'état véritable et exact des affaires de la Commission de Transport de Montréal au 30 novembre 1954, et le résultat de ses opérations pour l'année sous examen, du mieux que nous avons pu nous en rendre compte par les renseignements et les explications qui nous ont été donnés et d'après ce qu'indiquent les livres de la Commission.

Rosaire Courtois, C. A.
de
Courtois, Frédette & Cie.
Comptables agréés.

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

Montréal, le 25 janvier, 1955.

- S T A T I S T I Q U E S -

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

Nombre de passagers

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Passagers payants</u>	<u>Nombre de correspondances perçues</u>	<u>Total</u>
1951 ^X	165,554,244	72,576,266	238,130,510
1952	368,394,827	158,743,036	527,137,863
1953	342,893,777	157,463,740	500,357,517
1954	327,515,022	147,761,879	475,276,901

X - période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Recettes-passagers

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	
1951 ^X	\$ 13,154,759
1952	30,111,469
1953	32,108,634
1954	30,597,267

X - période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Nombre de milles parcourus

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total Nombre</u>
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	
1951 ^X	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
1954	21,910,406	44%	24,988,979	50%	3,285,900	6%	50,184,685

X - période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Nombre de véhicules

	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total Nombre</u>
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	
Au 16 juin 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
Au 30 nov. 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
Au 30 nov. 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
Au 30 nov. 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
Au 30 nov. 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1657

Longueur en milles des rues utilisées
par les véhicules de la Commission

Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	255.65 "
Au 30 nov. 1954	268.29 "

Longueur des voies de tramways
(milles de voies simples)

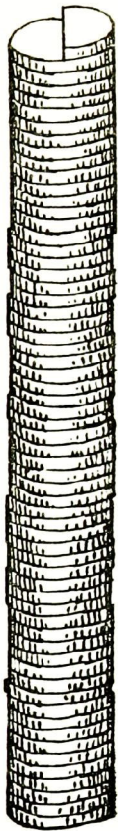
Au 16 juin 1951	260.7 milles
Au 30 nov. 1951	260.7 "
Au 30 nov. 1952	241.1 "
Au 30 nov. 1953	227.6 "
Au 30 nov. 1954	223.7 "

Electricité consommée en 1954 (en K.W. heures)	107,762,680 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1954 (en gallons)	2,789,674 gallons
Huile Diesel consommée en 1954 (en gallons)	2,268,167 gallons
Superficie desservie en 1954	84 milles carrés
Population desservie en 1954	1,339,950 approx.

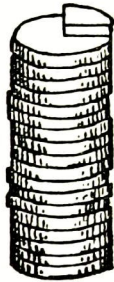
DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1954

TOTAL : \$ 32,181,834.

SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL ET SERVICES



DÉPRÉCIATION



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 20,155,218.

5,859,435.

3,020,480.

1,924,029.

1,222,672.

62 1/2 %

18 1/4 %

9 1/2 %

6 %

3 3/4 %



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

NEW AUTOBUS ROUTES AND EXTENSIONS 1955 : x x x x x

PROGRAMME OF AUTOBUS SUBSTITUTION :-

NEW AUTOBUS ROUTES REPLACING TRAMWAY SERVICES

{ JUNE 1955 ————
JUNE 1956 ————

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS ET EXTENSIONS 1955 : x x x x x

PROGRAMME DE SUBSTITUTION DE L'AUTOBUS AU TRAMWAY :-

NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS REMPLACANT LE SERVICE DE TRAMWAYS

{ JUIN 1955 ————
JUIN 1956 ————

