

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE 1951

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 1951.

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1950 au 30 novembre 1951.

Le 14 novembre 1950, les membres de la commission prêtèrent serment et le premier décembre 1950, ils établirent les bureaux de la commission au numéro 1201 ouest, rue Sherbrooke.

ACQUISITION DE LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL:

Dès son entrée en fonction, la commission a étudié les différentes méthodes d'acquisition de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal que lui permettait sa loi constitutive, 14 George VI, chapitre 79 (1950).

Cette loi permettait l'acquisition de gré à gré ou par expropriation soit du capital-actions de la compagnie, soit de tous les biens composant l'entreprise de la compagnie.

L'acquisition de gré à gré des biens de la compagnie présentait des difficultés insurmontables et l'expro-

priation de ces mêmes biens exposait la commission à de longs délais, des expertises coûteuses et des frais considérables, sans compter que le résultat d'une telle expropriation est toujours difficile à prévoir.

La commission crut qu'il serait de beaucoup préférable d'acheter de gré à gré les actions de la compagnie à un juste prix ou d'exproprier son capital-actions.

La loi consacrait bien le principe de l'achat par la commission de gré à gré ou par expropriation du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal, mais n'établissait aucun mécanisme juridique pour utiliser l'un ou l'autre de ces modes d'acquisition, et n'indiquait pas les normes nécessaires à la fixation de la valeur de ces actions dans le cas d'expropriation; la commission en vint donc à la conclusion qu'il était nécessaire de faire compléter cette législation dans ce sens.

La commission prépara un projet de loi à cet effet, qu'elle présenta à la législature de Québec le 7 février 1951, amendant la loi 14 George VI, chapitre 79; cette loi fut adoptée et par la suite sanctionnée le 14 mars 1951 (14-15 George VI, chapitre 124, 1951).

La commission pouvait alors tenter d'acquérir l'entreprise de la compagnie en achetant ou en expropriant son capital-actions, suivant la procédure établie dans cette loi.

Après une étude approfondie de la valeur des actions de la compagnie, elle décréta de faire une offre aux

actionnaires pour l'achat de gré à gré du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal, au prix de \$60.00 par action; elle demanda alors à M. le juge en chef Thomas Tremblay d'autoriser ce prix, tel que le prescrivait la loi.

Dans un rapport élaboré en date du 28 avril 1951, le juge Thomas Tremblay fit l'analyse de la situation financière de la compagnie et déclara, qu'après avoir examiné et étudié le problème sous tous ses aspects, et pour éviter les délais, les frais et les aléas d'une expropriation, il en était arrivé à la conclusion que le prix de \$60.00 l'action était juste et équitable pour toutes les parties en cause et qu'il autorisait, en conséquence, la Commission de transport de Montréal à se porter acquéreur de tout ou partie du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal au prix de \$60.00 l'action.

Le 9 mai 1951, la commission offrit à tous les actionnaires connus de la compagnie d'acheter leurs actions au prix de \$60.00 chacune, à la condition expresse qu'une majorité en valeur des actionnaires accepte cette offre. L'avis mentionnait aussi que l'offre de \$60.00 l'action était définitive et qu'aucun autre prix ne serait offert par la commission pour l'achat de ces actions. Le 30 mai 1951, la commission avait ainsi acquis la majorité de ces actions.

La loi de la Commission de transport de Montréal telle qu'amendée prévoyait que si la portion du capital-actions acquise de gré à gré par la commission atteignait, au moyen d'acquisitions subséquentes à l'acquisition de la majorité des actions, au moins les deux tiers des actions émises par la compagnie, le

résidu de ce capital-actions deviendrait la propriété de la commission, à compter du jour de la dernière publication d'un avis inséré deux fois dans la Gazette Officielle de Québec et deux fois dans un journal français et un journal anglais de Montréal et attestant le nombre d'actions de la compagnie acquises de gré à gré par la commission et sa proportion par rapport au montant total du capital-actions émis par la compagnie, l'indemnité payée pour ces actions résiduelles devant être le prix moyen payé pour les actions acquises de gré à gré.

Le 5 juin 1951, la commission avait acquis de gré à gré, au prix uniforme de \$60.00 l'action, 73.47% des actions de la compagnie et commençait la publication des avis mentionnés au paragraphe précédent.

Le 16 juin 1951, la commission publia dans la Gazette Officielle de Québec le dernier avis requis par la loi et toutes les actions de la compagnie furent transférées au nom de la Commission de transport de Montréal. A cette même date, par l'effet de la loi ci-dessus mentionnée, la Commission de transport de Montréal, pour le compte de la cité de Montréal et à titre de mandataire de cette dernière, devint propriétaire de tous les biens de la compagnie et en prit possession.

Le 18 juin 1951, la commission établissait son siège social dans des locaux situés à 159 ouest, rue Craig, en la cité de Montréal, occupés jusque là comme bureau chef de la Compagnie des Tramways de Montréal.

La commission mit donc trois mois à prendre possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal après l'entrée en vigueur de la loi l'autorisant à acquérir le capital-actions de la compagnie et moins de sept mois après l'entrée en fonction de ses membres.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1951:

Le bilan au 30 novembre 1951 est montré en appendice.

Pour l'achat du capital-actions de la Compagnie des Tramways, soit 70,000 actions au prix de \$60.00 l'action, la commission a fait un emprunt bancaire par billets, au montant de \$4,200,000.00. Cette dette est indiquée aux exigibilités.

La commission a remboursé le 1er juillet 1951, une tranche de \$700,000.00 échue à cette date, des obligations 2½% remboursables par séries. Il ne reste qu'une tranche de \$700,000.00 de ces obligations que la commission remboursera à son échéance le 1er juillet 1952.

Des obligations au montant de \$11,300,000.00 et portant intérêt à 3% deviendront échues le 1er janvier 1953.

Le solde de la dette consolidée consiste en obligations émises en vertu d'un acte de fiducie supplémentaire en date du 30 décembre 1941 et désignées "obligations avec hypothèque générale et fonds d'amortissement" échéant le 1er avril 1955. Le montant de ces obligations présentement en circulation

s'élève à \$26,047,400.00. En vertu de cet acte de fiducie, les versements suivants devront être payés au fiduciaire pour l'amortissement de ces obligations:

1er avril 1952	\$350,100
1er avril 1953	\$367,400
1er avril 1954	\$385,300

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES ET DE SURPLUS:

Depuis la prise de possession, le 16 juin 1951, la commission a administré le système de transport en commun dans la cité de Montréal et le district métropolitain.

L'état de revenus et dépenses et de surplus pour la période du 16 juin au 30 novembre 1951, soit cinq mois et demi, est reproduit en appendice.

Les revenus se sont élevés à \$13,487,133.15 et les dépenses à \$13,306,315.53, soit un excédent des revenus sur les dépenses de \$180,817.62. De cet excédent, doivent être déduites les dépenses encourues par la commission du 14 novembre 1950 au 15 juin 1951 et les frais se rapportant à l'achat du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal, à savoir \$137,462.81. Le surplus net se chiffre à \$43,354.81.

Il convient de mentionner qu'un boni de vie chère est payable aux employés, lequel doit être révisé tous les trois mois suivant l'indice du coût de la vie. Au 1er décembre 1950 ce boni était de l'ordre de \$787,723.00 par année, au 30

novembre 1951 il était de \$2,480,960.00, soit une augmentation de \$1,693,237.00 par année.

Pour rencontrer les dépenses de la commission avant la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways, la commission a négocié deux emprunts de \$50,000.00 chacun de la cité de Montréal. Ces emprunts ont depuis été remboursés à la cité.

BILAN AU 16 JUIN 1951:

Le bilan au 16 juin 1951, date de la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways par la commission, est montré en appendice.

L'on notera que la valeur des immeubles, installations et matériel roulant, dépréciation non déduite, est portée à \$52,820,941.61. La valeur aux livres de la compagnie de ces actifs était de \$57,631,280.43. Nous avons donc réduit de \$4,810,338.82 la valeur de ces actifs pour la rendre conforme à celle qui apparaissait au compte capital dans les livres de la commission des tramways de Montréal; c'est d'ailleurs cette valeur de \$52,820,941.61 dont se sont servis la Commission de transport et le juge Thomas Tremblay comme l'un des éléments pour établir la situation financière de la compagnie et la valeur de ses actions.

MATÉRIEL ROULANT:

Cinquante nouveaux autobus ont été reçus durant les derniers mois de l'année 1951 et ont été placés immé-

diatement en service. Le coût d'achat s'est élevé à \$1,118,076.

CONTRATS DE TRAVAIL:

Les chauffeurs d'autobus de la commission ont comme agent négociateur l'Association Canadienne des Chauffeurs d'autobus Inc., tandis que la Fraternité Canadienne des Employés de Chemins de Fer et Autres Transports représente tous les autres employés régis par les conventions collectives.

Lorsque la commission prit possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal, les négociations déjà entamées par la compagnie avec ces deux unions, au sujet des amendements qu'ils désiraient apporter aux conventions collectives, se continuèrent. L'entente se fit sur diverses clauses, mais on resta en désaccord sur les plus importantes, à savoir, celle de l'ancienneté au service du transport et celles touchant les salaires et bénéfices divers.

Les différends entre la commission et chacune des unions au sujet des clauses sur lesquelles il n'y avait pas eu accord furent référés à la Commission des Relations Ouvrières de Québec, et, conformément à la loi des différends ouvriers de Québec, deux conseils d'arbitrage furent constitués pour les régler.

Les séances devant le conseil d'arbitrage chargé d'entendre le différend entre la commission et la fraternité ont commencé le 22 novembre 1951; le 28 du même mois, le conseil d'arbitrage chargé d'entendre celui entre la commission et l'association

des chauffeurs tenait sa première séance. A la date de ce rapport, les séances se continuent devant chacun de ces conseils et aucune décision n'a été rendue.

La question des droits d'ancienneté des employés de tramways qui deviennent chauffeurs d'autobus est en litige depuis plusieurs années. Il est essentiel que ce problème se règle immédiatement, car il paralyse le progrès du transport en commun dans Montréal et le district métropolitain. En effet, la tendance moderne vers le véhicule automobile favorise le remplacement de lignes de tramways par des lignes d'autobus, de même que l'établissement de nouveaux services d'autobus. Ce litige a jusqu'ici empêché la commission de remplacer des tramways par des autobus sur certains parcours. Les conseils d'arbitrage sont appelés à trancher cette question, et, lorsque les sentences seront rendues, la commission verra immédiatement à mettre en marche son programme de substitution de l'autobus au tramway.

SERVICE:

Du 16 juin au 30 novembre 1951, la commission a établi de nouveaux circuits et a prolongé des services existants, à savoir:

Route 16 - VILLE ST-LAURENT:

Parcours prolongé sur le boulevard Décarie jusqu'à la rue Tassé.

" 42 - PAPINEAU:

Les heures de service prolongées pour donner un service continu de 6.00 a.m. à 1.00 a.m. tous les jours, y compris les dimanches, alors qu'il y avait auparavant un

service durant les heures d'affluence seulement du lundi au samedi inclusivement.

Route 67 ST-MICHEL:

Parcours prolongé sur la montée St-Michel jusqu'à la 37^{ième} avenue.

" 62 - CÔTE ST-LUC:

Les heures de service prolongées durant le jour pour donner un service continu de 6.00 a.m. à 7.00 p.m., du lundi au samedi inclusivement, alors qu'il y avait auparavant un service durant les heures d'affluence seulement.

" 26B - BEAUBIEN:

Inauguration du parcours sur la rue Beaubien entre la 12^{ème} avenue et la 26^{ème} avenue.

" 3B - SOMERLED:

Heures de service prolongées durant le jour et la soirée pour donner un service continu de 6.45 a.m. à 1.15 a.m., tous les jours, y compris le dimanche, alors qu'il y avait auparavant un service durant les heures d'affluence seulement du lundi au samedi inclusivement.

" 2A - BRIDGE:

Heures de service prolongées. Service commençant à 5.30 a.m. au lieu de 6.00 a.m., excepté le dimanche.

" 61 - VAN HORNE:

Service prolongé de deux heures le soir de Hillsdale à Côte-des-Neiges.

" 8D - BEURLING:

Inauguration d'un nouveau service d'autobus durant les heures d'affluence, du lundi au samedi inclusivement, sur la rue Beurling, à Verdun.

ÉTUDES ET TRAVAUX CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT
D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE:

Le règlement 1981 de la cité de Montréal, adopté par le conseil le 24 août 1950, établissant la Commission de transport de Montréal, décrète que la commission "devra, dans les deux ans de son entrée en fonction, soumettre au comité exécutif un plan et un programme définitifs pour l'établissement d'un système de transport rapide, accompagnés d'une estimation détaillée du coût des travaux recommandés ainsi que du mode de financement." (article 57, par. 5ème)

Dès que la commission a pris possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways, le 16 juin 1951, elle s'est mise immédiatement à l'oeuvre pour jeter les bases d'une organisation en vue de mener à bonne fin ce travail.

Ce règlement décrète la préparation par la commission de plans définitifs pour l'établissement d'un système de transport en commun rapide. Ces plans généraux quoique définitifs ne comprendront pas évidemment tous les plans de détails nécessaires à l'exécution du projet, mais ces plans additionnels pourront être préparés s'il est décidé d'établir un tel système.

Des travaux de cette nature sont d'un caractère bien spécial et des systèmes de transport en commun rapide souterrains n'existent que dans quelques grandes villes du monde. Il était nécessaire pour diriger nos études de retenir les services d'un ingénieur de haute compétence et d'une vaste expérience dans

ce genre de construction.

Le 19 juillet 1951, la commission retenait pour cette fin les services de M. Charles E. DeLeuw, président de "DeLeuw, Cather & Company", de Chicago. M. DeLeuw est reconnu comme une autorité en la matière; il a préparé des rapports sur de tels systèmes de transport pour plusieurs grandes villes américaines, entre autres Chicago, Los Angeles, San Francisco, Détroit, Cleveland etc. Il a agi comme ingénieur en chef lors de la construction du métro de Chicago de 1941 à 1944 et dirige présentement la préparation des plans et la construction du métro de la ville de Toronto.

Un département spécial a été établi par la commission pour la préparation de ces plans et devis. Un personnel d'ingénieurs, d'architectes et de dessinateurs à l'emploi et sous le contrôle de la commission en fait partie et sera augmenté au besoin; tous les départements de la commission concourent à l'élaboration de ces plans.

La commission prend en considération les études et travaux déjà faits sur ce sujet par la cité de Montréal et profite de cette occasion pour remercier les officiers de la cité qui collaborent avec ce département en toute circonstance.

STATISTIQUES:

Quoique la commission n'ait pris possession de l'entreprise que le 16 juin dernier, il convient d'établir la comparaison des passagers transportés, des revenus et du nombre de milles parcourus par les tramways, autobus et trolleybus pour

les périodes suivantes:


	<u>Période 1er déc. 1949 - 30 nov. 1950</u>	<u>Période 1er déc. 1950 - 30 nov. 1951</u>
Passagers payants (correspondances non incluses).	370,794,498	370,053,311
Revenus des passagers . . .	\$ 29,370,863.42	\$ 29,329,885.16
Nombre de milles par- cours par les tram- ways, autobus et trolleybus.	50,339,284	51,187,594

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

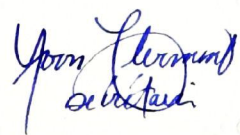



Les commissaires,

JEAN CONSTANTIN

LÉONARD LÉGER

C. A. SYLVESTRE



Montréal, le 30 janvier 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1951

ACTIF

DISPONIBILITÉS:

Espèces en caisse et en banque	\$ 2,837,272.18		
Prêts à demande	<u>5,475,000.00</u>	\$ 8,312,272.18	
Valeurs négociables à la valeur du marché (Coûtant: \$4,217,523.89)	\$ 3,962,854.25		
Intérêts courus	<u>25,535.91</u>	3,988,390.16	
Comptes à Recevoir (y compris la somme de \$94,266.37, en recouvrement de l'impôt fédéral sur le revenu 1950)			274,393.48
Inventaires des fournitures pour voies et lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour tramways et autobus, etc., au prix coûtant (tel que certifié par la direction)		<u>2,119,741.89</u>	\$14,694,797.71

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:			
Solde au 16 juin 1951	\$52,820,941.61		
Additions nettes au coûtant	<u>1,096,914.78</u>	53,917,856.39	
Moins: Réserves pour dépréciation			
Tramways	\$17,702,665.97		
Autobus	<u>2,516,371.97</u>		
Trolleybus	<u>819,934.52</u>	<u>21,038,972.46</u>	32,878,883.93

AUTRES ACTIFS:

Avances aux opérateurs		\$ 138,575.00	
Frais payés d'avance		<u>376,159.09</u>	514,734.09

NOTE:

Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte des engagements pour achat d'équipement et de contrats de construction se chiffrant à environ \$565,000.00.

\$48,088,415.73

Approuvé pour la Commission.

A. Duperron, Président et Gérant Général.
L. Léger, Commissaire.

MONTRÉAL, le 30 janvier 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN
 AU
 30 NOVEMBRE 1951

PASSIF

EXIGIBILITÉS:

Emprunt bancaire		\$ 4,200,000.00	
Comptes à payer		741,786.34	
Gages courus		782,573.46	
Taxes		452,659.64	
Intérêts courus sur obligations		363,121.09	
Réserve pour réclamations en dommages		841,688.92	
Dépôts de cautionnement des employés		35,413.44	
Obligations remboursables le 1er juillet 1952		700,000.00	
Versement au Fonds d'amortissement dû le 1er avril 1952		350,100.00	
Redevance accumulée à la Cité de Montréal		44,530.43	
Association Mutuelle de Bienfaisance des Tramways de Montréal		<u>1,166,542.04</u>	\$ 9,678,415.36

DETTE OBLIGATAIRE:

Obligations première hypothèque (émission limitée) (payables en monnaie canadienne) 3% échéant le 1er janvier 1953			\$11,300,000.00
Obligations hypothèque générale, avec fonds d'amortissement, échéant le 1er avril 1955			
Série "A" (payables au gré du porteur, soit en monnaie canadienne, soit en dollars des Etats-Unis, soit en livres sterling)			
5%	\$ 2,835,700.00		
4½%	<u>267,100.00</u>		
	\$ 3,102,800.00		
Série "B" (payables en monnaie canadienne)			
5%	\$21,089,900.00		
4½%	<u>1,836,600.00</u>		
	\$22,926,500.00		
Obligations non encore présentées pour échange 5%	\$ 18,100.00		
	\$26,047,400.00		
Moins: Provision pour fonds d'amortissement	<u>350,100.00</u>	<u>25,697,300.00</u>	36,997,300.00
Réserve pour billets non utilisés			500,000.00
Surplus			<u>912,700.37</u>
			<u>\$48,088,415.73</u>

Sujet à notre rapport de même date.

George C. McDonald, C. A.
 de
 McDonald, Currie & Company

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

Comptables Agréés

Comptables Agréés

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES ET DE SURPLUS
POUR LA PÉRIODE DU 16 JUIN AU 30 NOVEMBRE 1951

REVENU BRUT D'OPÉRATIONS

Tramways		\$9,174,393.25	
Autobus		3,389,495.94	
Trolleybus		<u>818,684.32</u>	\$13,382,573.51

DÉPENSES

Tramways			
Frais d'opérations et taxes	\$5,799,944.42		
Entretien	1,863,216.76		
Dépréciation	<u>708,078.22</u>	8,371,239.40	
Autobus			
Frais d'opérations et taxes	\$2,469,099.51		
Entretien	797,721.73		
Dépréciation	<u>289,901.36</u>	3,556,722.60	
Trolleybus			
Frais d'opérations et taxes	\$ 320,236.63		
Entretien	105,705.39		
Dépréciation	<u>112,114.21</u>	<u>538,056.23</u>	<u>12,466,018.23</u>
			\$ 916,555.28

Intérêt sur obligations, échange et dépenses	761,960.85		
Intérêt sur emprunts de banque et autres	58,947.74		
Etudes et travaux concernant l'établissement d'un système de transport en commun rapide	<u>19,388.71</u>		
		840,297.30	

Moins: Revenus divers	<u>104,559.64</u>		<u>735,737.66</u>
			\$ 180,817.62

Frais encourus par la Commission antérieurement au 16 juin 1951, y compris les frais de rachat des actions de la Compagnie des Tramways de Montréal			<u>137,462.81</u>
--	--	--	-------------------

Revenu net \$ 43,354.81

Plus: Surplus au 16 juin 1951	970,438.27		
Moins: Diminution de la valeur du marché des placements pour la période terminée le 30 novembre 1951	<u>101,092.71</u>		<u>869,345.56</u>

Surplus au 30 novembre 1951 \$ 912,700.37

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1951, et l'état de revenus et dépenses et de surplus pour la période du 16 juin au 30 novembre 1951. 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.

Les avis de cotisation, y compris celui de l'année 1950, ont été reçus, mais le Ministère du revenu national n'a pas encore révisé le rapport d'impôt sur le revenu de la Compagnie des Tramways de Montréal pour la période se terminant le 15 juin 1951.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et l'état de revenus et dépenses et de surplus 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 1951, et le résultat de ses opérations pour la période 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

de

Courtois, Frédette & Cie

Comptables agréés.

Montréal, le 30 janvier 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN
AU
16 JUIN 1951

ACTIF

DISPONIBILITÉS:

Espèces en caisse et en banque	\$ 3,308,503.01	
Prêts à demande	<u>5,475,000.00</u>	\$ 8,783,503.01
Valeurs négociables à la valeur du marché (Coûtant: \$4,217,523.89)	\$ 4,063,946.96	
Intérêts courus sur valeurs négociables	<u>28,842.59</u>	4,092,789.55
Comptes à Recevoir (y compris la somme de \$94,266.37, en recouvrement de l'impôt fédéral sur le revenu 1950)		187,399.94
Inventaires des fournitures pour voies et lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour tramways et autobus, etc., au prix coûtant (tel que certifié par la direction)		<u>2,020,115.63</u> \$15,083,808.13

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:		\$52,820,941.61
Moins: Réserves pour dépréciation		
Tramways	\$16,990,478.49	
Autobus	2,229,368.69	
Trolleybus	<u>708,820.31</u>	<u>19,928,667.49</u> 32,892,274.12

AUTRES ACTIFS:

Avances aux opérateurs	\$ 138,575.00	
Frais payés d'avance	<u>700,127.90</u>	838,702.90

\$48,814,785.15

Approuvé pour la Commission.

A. Duperron, Président et Gérant Général.

L. Léger, Commissaire.

MONTRÉAL, le 30 janvier 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN
AU
16 JUIN 1951

PASSIF

EXIGIBILITÉS:

Emprunt bancaire	\$ 3,700,000.00	
Capital-actions acquis mais non payé le 15 juin 1951	<u>500,000.00</u>	\$ 4,200,000.00
Emprunt de la Cité de Montréal		100,000.00
Comptes à payer		449,557.29
Gages courus		762,867.75
Taxes		650,504.64
Intérêts courus sur obligations et emprunts		444,578.61
Réserve pour réclamations en dommages		825,000.00
Dépôts de cautionnement des employés		35,381.44
Obligations remboursables le 1er juillet 1951		700,000.00
Versement au fonds d'amortissement dû le 1er avril 1952		350,100.00
Redevance accumulée à la Cité de Montréal		44,530.43
Association Mutuelle de Bienfaisance des Tramways de Montréal		<u>1,084,526.72</u> \$ 9,647,046.88

DETTE OBLIGATAIRE:

Obligations première hypothèque (émission limitée) (payables en monnaie canadienne)		
2½% obligations émises échéant le 1er juillet 1952	\$ 700,000.00	
3% obligations émises échéant le 1er janvier 1953	<u>11,300,000.00</u>	12,000,000.00
Obligations hypothèque générale, avec fonds d'amortissement, échéant le 1er avril 1955		
Série "A" (payables au gré du porteur, soit en monnaie canadienne, soit en dollars des Etats-Unis, soit en livres sterling)		
5%	\$ 2,834,200.00	
4½%	<u>267,100.00</u>	
	<u>\$ 3,101,300.00</u>	
Série "B" (payables en monnaie canadienne)		
5%	\$21,089,800.00	
4½%	<u>1,836,100.00</u>	
	<u>\$22,925,900.00</u>	
Obligations non encore présentées pour échange		
5%	\$ 19,700.00	
4½%	<u>500.00</u>	
	<u>\$ 20,200.00</u>	
	<u>\$26,047,400.00</u>	
Moins: Provision pour fonds d'amortissement	<u>350,100.00</u>	<u>25,697,300.00</u> 37,697,300.00
Réserve pour billets non utilisés		500,000.00
Surplus		<u>970,438.27</u>
		<u>\$48,814,785.15</u>

Sujet à notre rapport de même date.

George C. McDonald, C. A.
de
McDonald, Currie & Company

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

Comptables Agréés

Comptables Agréés

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de Montréal, arrêté au 16 juin 1951 et avons obtenu tous les renseignements et explications demandés. Ce bilan est le bilan de la Compagnie des Tramways de Montréal arrêté au 15 juin 1951 couvert par le rapport des vérificateurs de la compagnie auquel certains ajustements ont été faits résultant de l'acquisition des actions de la compagnie par la commission.

Les avis de cotisation, y compris celui de l'année 1950, ont été reçus, mais le Ministère du revenu national n'a pas encore révisé le rapport d'impôt sur le revenu de la Compagnie des Tramways de Montréal pour la période se terminant le 15 juin 1951.

Conformément à l'article 53-(d) de la loi 14 Geo. VI, chapitre 79, tel qu'amendé, nous faisons rapport qu'à notre avis le bilan ci-attaché est dressé de manière à représenter fidèlement l'état véritable et exact des affaires de la Commission de transport de Montréal au 16 juin 1951, 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

de

Courtois, Frédette & Cie

Comptables agréés.

Montréal, le 30 janvier 1952.

