

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL



RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE 1953

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 1953

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1952 au 30 novembre 1953.

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES: (État no 3)

Le revenu a été de \$32,857,342.44 et les dépenses d'opérations ont été de \$32,904,174.36, laissant un déficit de \$46,831.92 pour l'année terminée le 30 novembre 1953.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1953: (État no 1)

La Commission a émis, en date du 1er janvier 1953, \$18,000,000 de débentures 4¼%, à fonds d'amortissement, échéant le 1er janvier 1973, 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 remboursé les emprunts bancaires temporaires contractés pour payer à échéance \$11,300,000 d'obligations de la Compagnie des Tramways de Montréal et \$4,200,000 pour l'achat de la totalité du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal.

La Commission a versé au fonds d'amortissement, en juin 1953, \$315,000 de débetures rachetées et annulées, de cette nouvelle émission, en satisfaction du versement du 1er janvier 1954. De plus, au 30 novembre 1953, la Commission avait en mains \$504,000 de ces débetures qu'elle a 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 1954.

La Commission a acheté durant l'année \$276,100 d'obligations de la Compagnie des Tramways de Montréal désignées "Hypothèque Générale". Avec les obligations de cette émission qu'elle avait en mains au 30 novembre 1952, elle a effectué le versement de \$367,400 au fonds d'amortissement dû le 1er avril 1953, et elle détenait, en fin d'exercice, \$385,600 de ces obligations en anticipation du versement de \$385,300 à faire à ce fonds d'amortissement le 1er avril 1954.

Il est aussi à noter qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a fait des dépenses en immobilisations au montant de \$3,221,776.67, pour la modernisation de son système,

principalement pour l'acquisition de nouveaux autobus. D'autre part, elle a rayé des livres des actifs désuets au montant de \$1,031,493.27.

CONTRAT DE TRAVAIL:

Le 9 février 1953, la Fraternité canadienne des Employés de chemins de fer et autres transports, après avoir donné avis écrit à la Commission à l'effet qu'elle dénonçait le contrat de travail qui devait se terminer le 27 mars suivant, soumit ses demandes pour un nouveau contrat.

De son côté, la Commission informa la Fraternité le 23 février qu'elle désirait aussi effectuer certains changements à ce contrat.

Les négociations entre la Commission et la Fraternité commencèrent le 13 mars 1953. Après de nombreuses conférences avec les représentants de la Fraternité canadienne, l'entente se fit sur la grande majorité des clauses du nouveau contrat de travail, mais on resta en désaccord sur certaines clauses soumises par la Fraternité, dont les plus importantes étaient celles ayant trait aux salaires, et au nombre de jours et d'heures de travail hebdomadaires. Les demandes de la Fraternité à ce sujet auraient représenté un déboursé additionnel minimum pour la Commission de \$6,500,000 par année, et auraient exigé une majoration immédiate du prix des billets. Le 28 mars 1952, des sentences arbitrales avaient incorporé dans

le salaire un boni de vie chère qui se chiffrait alors pour tous les employés de la Commission à \$2,600,000 par année; de plus, elles accordaient une augmentation de salaire d'environ 11.4 cents par heure, représentant une augmentation de coût d'environ \$2,000,000 par année. Les nouveaux salaires ainsi établis se comparaient très favorablement à ceux payés dans les autres industries de la région économique de Montréal. La Commission, prenant en considération ces faits et sa situation financière, s'est cru justifiée de ne pas accéder aux demandes de la Fraternité.

Le différend au sujet de ces clauses fut alors référé au Ministère du Travail de la province de Québec et, conformément à la Loi des différends ouvriers de Québec et à la Loi des différends entre les Services Publics et leurs Salariés, un conseil d'arbitrage fut par la suite constitué pour en décider. Les séances devant ce conseil d'arbitrage commencèrent le 9 juin. La dernière séance publique eut lieu le 23 octobre dernier.

Le 5 novembre, le tribunal d'arbitrage rendait une décision majoritaire, exécutoire et liant les deux parties jusqu'au premier septembre 1954. Le seul changement apporté aux conditions de travail des employés par cette sentence arbitrale, fut une réduction des heures de travail régulières, de 50 à 48 par semaine dans les services d'entretien, et de 48

à 44 heures par semaine dans le service de la caisse, avec même salaire hebdomadaire qu'auparavant dans les deux cas.

Sur réception de cette sentence arbitrale, la Fraternité soumit à la Commission une série de demandes nouvelles. La Commission refusa de négocier les demandes qui étaient de même nature que celles rejetées par le tribunal d'arbitrage. Les employés firent alors une grève illégale, qui ne dura que la journée du samedi, le 21 novembre. La Commission déplore cette grève qui a causé tant d'inconvénients au public; elle s'en est tenue à la sentence arbitrale par respect pour le texte et l'esprit de cette sentence et des lois ouvrières de la province, et aussi parce que le sens commun l'empêchait d'accéder aux nouvelles demandes de la Fraternité de même nature que celles refusées par le tribunal d'arbitrage et d'imposer ainsi au public une autre augmentation de tarif.

#### MATERIEL ROULANT:

Au cours de l'année 1953, la Commission a acquis cent (100) autobus neufs des plus modernes, du type 45 sièges, qui ont été mis au service du public; leur coût d'achat s'est élevé à \$2,390,146.90.

#### TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE:

En date du 15 septembre 1953, la Commission a soumis à la ville de Montréal son rapport et des plans relatifs

à l'établissement d'un système de transport rapide en commun pour Montréal et le district métropolitain. Ainsi que nous le disions dans nos rapports annuels de 1952 et de 1951, la Commission a préparé ce rapport et ces plans, à la fois pour donner suite à la demande de la ville de Montréal, telle qu'exprimée dans son règlement no 1981 et pour étudier tous les moyens de doter le Grand-Montréal du meilleur système de transport possible.

Les recommandations de la Commission comprennent en premier lieu la construction d'un métro initial d'une longueur d'environ sept milles et trois quarts; elles prévoient aussi un système de circuits d'autobus et de trolleybus, aménagé en fonction de ce métro initial, de façon à ce que le plus grand nombre possible de personnes de la région métropolitaine bénéficient de ce système de transport rapide dès le début de son fonctionnement.

Ce rapport inclut également une estimation détaillée du coût du métro initial et suggère un mode de financement.

La Commission en est venue à la conclusion que les usagers du transport en commun ne pourraient absorber seuls les dépenses capitales considérables qu'exige la construction d'un métro. Tel que mentionné dans le rapport, ce coût, à l'exclusion de celui de l'équipement nécessaire à son fonctionnement comme mode de transport, devrait être assumé par le public en général.



En même temps que son rapport, la Commission a soumis les plans généraux de ce métro initial. Ces plans généraux, bien que précis et définitifs, ne comprennent naturellement pas les détails nécessaires pour l'adjudication des contrats. Ils serviront cependant de base au parachèvement des plans de contrat et à la préparation des devis si l'on décide de passer à l'exécution de ce projet.

De plus, la Commission a aussi poursuivi des études en vue de l'établissement d'un plan d'ensemble de système de transport rapide en tenant compte des besoins futurs. Ce système comprend vingt-trois milles de métro exploité en liaison avec des lignes d'autobus et de trolleybus. Il est évident que l'on devra procéder à ce plan d'ensemble par étapes, chaque nouvelle partie du métro devant être coordonnée avec toutes les sections précédemment construites. Les études que la Commission a faites de ce plan d'ensemble, quoique moins complètes que celles du métro initial, lui permettent toutefois d'établir que les autres tronçons ne présentent pas de graves problèmes de construction.

L'exécution progressive de ce plan d'ensemble dépendra de nombreux facteurs dont les principaux seront l'accroissement démographique, les conditions de la circulation et la situation financière.

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 la préparation de ce rapport. Un service spécial, composé d'un personnel à l'emploi et sous le contrôle de la Commission, a travaillé à la préparation des plans et à l'élaboration du rapport; les officiers des autres services de la Commission ont aussi prêté leur précieux concours. Ce travail, commencé le 1er août 1951, s'est terminé au cours du mois de juin 1953.

Des travaux de cette nature sont d'un caractère bien particulier et des systèmes de transport en commun souterrains n'existent que dans quelques grandes villes du monde. Il était nécessaire, pour orienter nos études, de nous adresser à un ingénieur de grande réputation possédant une vaste expérience dans ce genre d'entreprise. Le 19 juillet 1951, la Commission retenait à cette fin les services de M. Charles E. De Leuw, président de la société De Leuw, Cather & Company de Chicago. M. De Leuw est reconnu comme une autorité en la matière; il a préparé un grand nombre de rapports sur des systèmes de transport en commun rapide pour plusieurs grandes villes.

La Commission désire exprimer ses remerciements pour la collaboration efficace qu'elle a reçue des officiers de la ville de Montréal et des municipalités du district métropolitain, des différentes sociétés de services publics, des compagnies de chemins de fer. Elle les adresse également à tous ceux qui ont bien voulu lui fournir des renseignements

dont elle a apprécié la valeur.

### TRAVAUX:

La Commission, comme par les années passées, a exécuté les travaux d'entretien nécessaires pour tenir toutes ses propriétés en excellente condition.

De plus, elle a fait l'installation de fils de trolleys rue Christophe-Colomb, entre les rues De Fleurimont et St-Grégoire, pour utiliser le nouveau tunnel. Ce nouveau parcours élimine le détour de la ligne d'autobus Amherst-Christophe-Colomb par la rue St-Hubert, décongestionne la circulation sur cette dernière rue et réduit le trajet Christophe-Colomb d'un demi mille aller et retour, diminuant ainsi le temps requis pour son parcours.

Les services de construction ont enlevé, au cours de l'année, 43,404 pieds de voies sur les rues St-Laurent, Van Horne, Allard et Petite rue Craig.

La substitution d'autobus aux tramways rue St-Denis, a nécessité le réaménagement d'une autre des grandes remises de tramways de la rue St-Denis pour en faire un garage d'autobus d'une capacité de 64 voitures.

La Commission a construit un abri pour les voyageurs à la boucle Elmhurst et un autre au nouveau terminus Emile-Journault.

## SERVICE:

La Commission a poursuivi son programme de substitution de l'autobus et du trolleybus au tramway et elle a aussi prolongé son réseau pour desservir des districts nouveaux en voie de développement.

Du 1er décembre 1952 au 30 novembre 1953, les changements suivants ont été effectués dans le service:

### AVENUE WESTMINSTER

Le service de tramways sur la rue Sherbrooke à l'ouest de la boucle Elmhurst, et sur l'avenue Westminster dans la ville de Montréal-Ouest a été discontinué le 21 juin 1953. La ville de Montréal-Ouest est maintenant desservie exclusivement par des autobus.

### DISTRICTS DE CÔTE ST-PAUL et de VILLE EMARD

Les lignes de tramways qui desservaient les districts de Côte St-Paul et de Ville Emard ont été remplacées par des circuits d'autobus; cette substitution de l'autobus au tramway a permis à nos véhicules d'utiliser le tunnel de la rue St-Rémi pour passer sous le canal Lachine, plutôt que d'emprunter le pont qui enjambe le canal au Chemin de la Côte St-Paul; cette amélioration a éliminé immédiatement tous les retards dans le service que causait autrefois l'ouverture de ce pont tournant chaque fois qu'un bateau passait dans le canal.

La Commission est d'avis que les changements importants dans les services de la Côte St-Paul et de Ville Emard, tels que détaillés ci-après, constituent une amélioration pour ces districts:

- a) Le service de tramways sur l'AVENUE DE L'ÉGLISE, dans la ville de Montréal et dans la cité de Verdun, a été discontinué le 30 août 1953 et remplacé par une nouvelle ligne d'autobus désignée "CIRCUIT 25 - DE L'ÉGLISE" qui s'étend de la rue Notre-Dame au Boulevard LaSalle en passant par le tunnel St-Rémi et l'Avenue de l'Eglise.
- b) Le service de tramways sur le BOULEVARD MONK et sur la rue ALLARD a été discontinué le 30 août 1953. Pour le remplacer, le circuit d'autobus "78 - GLEN" a été prolongé vers l'ouest sur les rues Laurendeau, Jolicoeur, le boulevard Monk et la rue Allard, et le circuit d'autobus "37 - JOLICOEUR" emprunte maintenant l'Avenue de l'Eglise, la rue St-Patrick et le boulevard Monk.
- c) A l'occasion de l'inauguration des services d'autobus sur l'avenue de l'Eglise, le boulevard Monk et la rue Allard, les circuits de tramways "No 25 et No 36" furent fusionnés en un seul désigné "CIRCUIT 35 - NOTRE-DAME" reliant par la rue Notre-Dame la Place d'Armes et le Chemin de la Côte St-Paul.

## RUE SAINT-DENIS

Les lignes de tramways St-Denis furent remplacées le 8 novembre 1953 par deux circuits d'autobus: le "CIRCUIT 68 - ST-DENIS" et le "CIRCUIT 72 - ST-DENIS" avec point de départ, le premier au terminus de la rue Craig et le second à la rue Dorchester, tous les deux se rendant jusqu'à un nouveau terminus nord situé rue Emile Journault, à l'intersection de l'avenue Millen. A partir de ce terminus jusqu'aux limites de la ville de Montréal et de la ville de Montréal-Nord, le service est assuré sur voie privée par une ligne de tramways désignée "CIRCUIT no 24 - MILLEN".

## CIRCUIT 38 - BARCLAY

Le 14 décembre 1952, un circuit d'autobus fut inauguré sur l'avenue Barclay, entre le terminus Garland et l'intersection des avenues Pratt et Van Horne, soit une distance pour l'aller et le retour de 5.34 milles.

## CIRCUIT 57 - FLEURY

Le 14 décembre 1952, un nouveau circuit d'autobus fut établi tout le long de la rue Fleury, soit une distance pour l'aller et le retour de 5.73 milles.

## CIRCUIT 95A - BELANGER

Le 30 août 1953, un circuit d'autobus fut inauguré sur la rue Bélanger, entre la rue Iberville et la

31<sup>ème</sup> Avenue, soit une distance pour l'aller et le retour de 3.86 milles.

CIRCUIT 21 - DESORMEAUX

Le circuit 21 - DESORMEAUX fut prolongé vers l'ouest jusqu'à la rue Beaugrand via la rue Sherbrooke, le 30 août 1953.

CIRCUIT 32 - CADILLAC

Le terminus ouest du circuit 32 - CADILLAC fut reporté, le 12 octobre 1953, de la 25<sup>ème</sup> Avenue au boulevard Pie IX.

CIRCUIT 6 - ST-HUBERT

Le 8 novembre 1953, le circuit d'autobus St-Hubert fut prolongé vers le nord du Boulevard Crémazie au nouveau terminus situé rue Emile Journault.

CIRCUIT 86A - CHAPELLE

Le 21 décembre 1952, ce circuit fut prolongé vers l'est rue Sherbrooke, de l'Avenue de la Rousselière à la 32<sup>ème</sup> Avenue, Pointe-aux-Trembles, afin de desservir le Foyer de la Charité.

CIRCUIT 8D - BEURLING

Le service d'autobus sur l'avenue Beurling,

dans la cité de Verdun, fut prolongé le 30 avril 1953, du Boulevard Brown à l'avenue Stevens.

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 29 janvier 1954.



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL \*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1953

ACTIF

DISPONIBILITES:

Espèces en caisse et en banque		\$ 1,885,425.90	
Prêt à demande et intérêt couru		701,198.63	
Valeurs négociables au prix coûtant (Valeur du marché \$3,846,727.88)	\$ 3,841,193.39		
Intérêts courus	<u>32,651.04</u>	3,873,844.43	
Comptes à recevoir		395,178.99	
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>2,035,317.06</u> \$ 8,890,965.01

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:			
Solde au 16 juin 1951	\$52,820,941.61		
Additions nettes au prix coûtant	<u>6,711,816.58</u>	\$59,532,758.19	
Moins: Provisions pour amortissement:			
Tramways	\$19,037,659.34		
Autobus	4,141,206.05		
Trolley Bus	<u>1,395,358.05</u>	<u>24,574,223.44</u>	34,958,534.75

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		\$ 377,107.80	
Frais payés d'avance		366,137.63	
Escompte sur débetures et dépenses non amortis		<u>1,328,076.85</u>	2,071,322.28

\* 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.
- (2) Le remboursement de ces obligations a été assumé par la Commission de Transport de Montréal et par la Cité de Montréal, et les hypothèques et garanties qui les grevaient ont été éteintes. Ces obligations sont remboursables à 100% en aucun temps en tout ou en partie sur avis de trente jours.

\$45,920,822.04

Approuvé pour la Commission

R. F. Quinn

Vice-Président

C. A. Sylvestre

Commissaire

Montréal, le 26 janvier 1954.

## BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1953

## PASSIF

## EXIGIBILITES:

Comptes à payer		\$	956,817.05
Gages courus			896,522.02
Taxes			488,001.26
Intérêts courus sur obligations			510,612.13
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1954 au fonds d'amortissement des débetures 4 $\frac{1}{2}$ %	\$	577,500.00	
Moins: Valeur nominale des débetures achetées par anticipation		<u>504,000.00</u>	73,500.00
Réserve pour réclamations en dommages			925,000.00
Dépôts de cautionnement des employés			35,219.44
Réserve pour fonds de pension des employés	\$	1,394,231.94	
Moins: Valeurs et espèces déposées en fidéicommiss au Trust Général du Canada conformément aux actes de fidéicommiss		<u>1,075,063.85</u>	319,167.49
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal			<u>35,255.26</u>
			\$ 4,240,094.65

## DETTE OBLIGATAIRE:

Débetures 4 $\frac{1}{2}$ % à fonds d'amortissement échéant le 1 <sup>er</sup> janvier 1973 (1) (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)		\$18,000,000.00	
Autorisées et émises		<u>315,000.00</u>	
Moins: Débetures rachetées		\$17,685,000.00	
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus		<u>577,500.00</u>	\$17,107,500.00
Obligations hypothèque générale à fonds d'amortissement de la Compagnie des Tramways de Montréal, échéant le 1 <sup>er</sup> avril 1955 (2)			
Série "A" (remboursables au gré du détenteur, soit en monnaie canadienne, soit en monnaie des Etats-Unis ou en livres sterling)			
5%	\$	2,814,000.00	
4 $\frac{1}{2}$ %		<u>225,600.00</u>	\$ 3,039,600.00
Série "B" (remboursables en monnaie canadienne)			
5%	\$	20,635,800.00	
4 $\frac{1}{2}$ %		<u>1,644,600.00</u>	22,280,400.00
Obligations non encore présentées pour échange en vertu de l'entente de 1941			
5%		<u>9,900.00</u>	
		\$25,329,900.00	
Moins: Valeur nominale des obligations ci-dessus achetées en anticipation du fonds d'amortissement		<u>385,600.00</u>	<u>24,944,300.00</u>
			42,051,800.00
RESERVE pour billets non utilisés			<u>500,000.00</u>
			\$46,791,894.65
DEFICIT au 30 novembre 1953 (Etat No. 2)			871,072.61

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 \$48,000.00, ni d'un passif contingent se totalisant à \$60,531.90.

\$45,920,822.04

Sujet à notre rapport de même date

George C. McDonald, C. A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ETAT DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1953

Déficit au 30 novembre 1952		\$ 751,069.61
Règlement final de l'impôt fédéral sur le revenu de la Compagnie des Tramways de Montréal au 15 juin 1951		215,860.68
Provision pour escompte sur dollars américains		<u>7,788.24</u>
		974,718.53
 Déduire		
Escompte sur débetures achetées pour fonds d'amortissement	\$11,333.75	
Bénéfice sur disposition d'immobilisations	86,372.01	
Rétablissement au coûtant des valeurs négociables dépréciées	<u>52,772.08</u>	<u>150,477.84</u>
		824,240.69
 Ajouter		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1953 (Etat No. 3)		<u>46,831.92</u>
Déficit au 30 novembre 1953		<u>\$ 871,072.61</u>

## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE  
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1953

## REVENUS

Tramways		\$18,821,233.68	
Autobus		11,598,261.94	
Trolleybus		<u>2,437,846.82</u>	
			\$32,857,342.44

## DEPENSES

## Tramways

Frais d'opérations et taxes	\$12,807,861.90	
Entretien	4,263,199.86	
Amortissement	<u>1,532,360.64</u>	18,603,422.40

## Autobus

Frais d'opérations et taxes	7,378,042.49	
Entretien	2,265,531.00	
Amortissement	<u>989,745.63</u>	10,633,319.12

## Trolleybus

Frais d'opérations et taxes	1,063,403.95	
Entretien	223,261.43	
Amortissement	<u>314,565.86</u>	1,601,231.24

Intérêt sur obligations, change  
et dépenses

1,930,892.96

## Intérêt sur emprunt bancaire

40,029.88

Amortissement de l'escompte et  
dépenses sur débetures

98,378.99

Etudes et travaux concernant  
l'établissement d'un système  
de transport en commun rapide146,108.67

## Moins: Autres revenus

2,215,410.50

149,208.902,066,201.6032,904,174.36Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année  
terminée le 30 novembre 1953.\$ 46,831.92

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1953, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1953. 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 1953, 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

de

Courtois, Frédette & Cie

Comptables agréés.

Montréal, le 26 janvier 1954.

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Nombre de passagers

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Passagers payants</u>	<u>Nombre de correspondances perçues</u>	<u>Total</u>
1951 <sup>x</sup>	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

<sup>x</sup> période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Recettes-passagers

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	
1951 <sup>x</sup>	\$ 13,154,759
1952	\$ 30,111,469
1953	\$ 32,108,634

<sup>x</sup> 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</u>
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>
1951 <sup>x</sup>	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%	3,474,133	7%	51,359,769

<sup>x</sup> période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Nombre de véhicules

	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</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

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 "

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 "

---

Electricité consommée en 1953  
(en K.W. heures)

118,217,670 K.W. hres

Gazoline consommée en 1953  
(en gallons)

3,205,035 gallons

Huile Diesel consommée en 1953  
(en gallons)

1,467,646 gallons

Superficie desservie en 1953

84 milles carrés

Population desservie en 1953

1,339,950 approx.

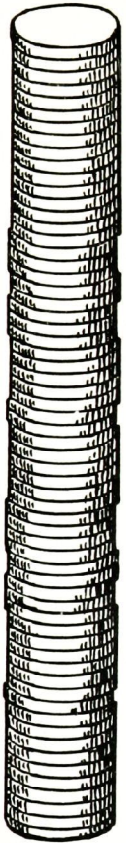
---



# DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1953

TOTAL: \$ 32.904.174

## SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



## MATÉRIEL ET SERVICES



## DÉPRÉCIATION



## INTÉRÊTS



## TAXES



\$ 20.759.485    5.873.364    2.836.672    1.920.093    1.368.451    146.109

**63%**

**18%**

**8½%**

**6%**

**4%**

**½%**

ETUDES ET TRAVAUX CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT  
D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE.



