Commission de Transport de Montréal

Rapport Annuel

AU 30 NOVEMBRE, 1957

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

Président et gérant général	:	Arthur Duperron
Vice-président	:	Richard-F. Quinn*
		Jean Constantin
		Robert Hainault
		Léonard Léger

*décédé le 11 janvier 1958.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1957

Nous avons l'honneur de soumettre aux autorités de la Cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal pour la période du premier décembre 1956 au 30 novembre 1957.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 4)

Les revenus se sont chiffrés à $34,974,450 et les dépenses d'opérations ordinaires à $35,352,677, laissant un déficit de $378,227 pour l'année terminée le 30 novembre 1957. De plus, à cause de l'accélération du programme de modernisation, la Commission a dû pourvoir à un amortissement additionnel d'un montant net de

$132,029 en vue de la mise au rancart de certains actifs du réseau des tramways. Cet amortissement additionnel porte le déficit des opérations de l'année 1957 à la somme de $510,256.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1957 (État no 1)

La Commission a émis, en date du 15 mars 1957, $9,000,000 de débentures 5¼% à fonds d'amortissement, échéant le 15 mars 1977, dont le principal, l'intérêt et les versements au fonds d'amortissement sont garantis sans condition par la Cité de Montréal. Le produit de cette émission a été ajouté aux disponibilités de la Commission en vue de la poursuite du programme de modernisation du réseau et a servi principalement à payer pour l'achat de 280 des 300 autobus reçus durant l'année 1957, la construction d'un dépôt pour les employés et d'un garage d'exploitation et d'entretien d'autobus situés dans la Ville St-Michel, ainsi que pour la transformation des remises de tramways St-Henri en garage d'autobus.

La Commission, depuis le début de son

administration, a satisfait à ses engagements concernant le fonds d'amortissement de chacune de ses émissions de débentures. Durant l'année sous examen, la Commission s'est également acquittée de ses obligations au sujet des versements aux fonds d'amortissement échéant durant l'année 1958 en achetant des débentures et en les déposant, après annulation, chez le Directeur des Finances de la Cité de Montréal. Voici, à ce sujet, les montants des débentures annulées et déposées pour rencontrer les versements devenant dûs pour chacune des émissions de débentures énumérées:

Emission	Echéance des versements aux fonds d'amortissement	Montant des débentures déposées
Débentures 4¼% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1958 1er juillet 1958	$ 315,000 315,000
Débentures 3¾% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1958	$ 810,000
Débentures 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1958	$ 402,000
Débentures 5¼% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1958	$ 315,000

Le Conseil Municipal de la Cité de Montréal, par une résolution en date du 6 juin 1957,

a autorisé le Comité exécutif à donner la garantie de la Cité à un emprunt au montant de $13,500,000 que la Commission doit effectuer au début de l'année 1958, en vue principalement de se procurer l'argent nécessaire à la réalisation de son programme de modernisation pour l'année 1958.

Il est aussi à noter qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a fait des dépenses en immobilisations au montant de $11,028,154 pour la modernisation de son système. D'autre part, elle a rayé des livres pour $6,298,953 d'actifs.

CONTRAT DE TRAVAIL

Au cours de l'année financière 1957, les relations contractuelles de la Commission avec ses employés syndiqués ont été régies par la Convention collective de travail signée par la Commission et la Fraternité Canadienne des employés de chemins de fer et Autres Transports, le 3 février 1956, pour une période de trois années commençant le 12 juillet 1955.

Cette convention collective prévoyait

pour la première année, soit du 12 juillet 1955 au 11 juillet 1956, l'application intégrale d'une sentence arbitrale exécutoire et liant les deux parties pour ladite période du 12 juillet 1955 au 11 juillet 1956, laquelle décrétait une réduction de quarante-huit à quarante-cinq heures dans la semaine de cinq jours de travail des employés des services d'Entretien, ainsi qu'une réduction de six à cinq jours dans la semaine de travail des employés du service du Transport, le tout avec compensation dans les salaires, c'est-à-dire augmentation dans les taux horaires qui, dans la moyenne, se chiffrait à 9 cents l'heure. De plus, cette convention collective accordait une augmentation de 6 cents l'heure à compter du 12 juillet 1956, une autre augmentation de 4 cents l'heure qui a pris effet le 1er avril dernier, et, finalement une autre augmentation de 4 cents l'heure qui est entrée en vigueur le 1er décembre 1957.

Tel que sus-mentionné, cette convention collective de travail prend fin le 11 juillet 1958.

MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1957, la Commission a acheté 300 autobus neufs au coût de $7,698,335 pour les fins de son programme de modernisation de l'année 1957. De ces autobus, 100 étaient du type 45 sièges, et les 200 autres du type 50 sièges.

La Commission doit acheter incessamment 325 autres autobus neufs dont elle prendra livraison en 1958. Ces autobus seront tous du type 50 sièges, et ils serviront principalement à la substitution de l'autobus au tramway sur les circuits figurant au programme de modernisation de l'année 1958.

TRAVAUX

Au cours de l'année, la Commission a exécuté tous les travaux nécessaires pour garder en excellente condition toutes ses propriétés.

Parmi les travaux les plus importants, il y a lieu de mentionner ceux qui suivent:

La construction du garage St-Michel, d'une capacité de remisage de 210 autobus, - signalée dans le rapport de l'an dernier, - a été complétée et le garage inauguré au cours de l'année.

Le rapport de l'an dernier signalait également que la Commission avait entrepris la transformation des remises de tramways St-Henri, en prévision de son programme de l'année 1957. La Commission a complété ces travaux au cours de l'année et ces remises sont devenues des garages d'autobus tout à fait modernes. De plus, l'ancien garage d'autobus St-Henri a été rénové.

Les travaux d'agrandissement de l'usine de réparations Crémazie, commencés en 1956, furent complétés au cours de l'année, au coût d'environ deux millions de dollars. Cette usine, sise à l'angle nord-est des boulevards St-Laurent et Crémazie, occupe maintenant une superficie de plancher de 186,000 pieds carrés et l'on peut y exécuter dans ses ateliers, toutes les réparations majeures d'une flotte de 2,100 autobus.

L'été dernier, la Commission a commencé

la construction d'un nouveau garage adjacent aux remises St-Denis, rue DeFleurimont. La capacité de remisage sera de 154 autobus et nous prévoyons que cette construction sera complétée au cours de l'année 1958.

Le garage Frontenac, construit en 1956, doit être agrandi, tel que prévu, pour permettre la continuation de la substitution de l'autobus au tramway. Cet agrandissement commencé au cours de l'été, ajoutera de la place pour 86 autobus, et portera la capacité totale à 216 autobus. Les travaux seront complétés pour le mois de juin 1958.

La Commission a construit un abri pour les voyageurs au carrefour nord-ouest des rues Rachel et du boulevard Pie IX, soit près de l'entrée du Jardin Botanique.

A la demande de la ville, la Commission a déplacé ses voies sur le boulevard Métropolitain entre les rues St-Laurent et Millen. Ce déplacement est temporaire et nécessité par la construction de l'autostrade du boulevard Métropolitain.

A la demande de la ville également, la Commission a enlevé les voies de tramways installées au centre du tunnel de la rue Wellington, sous le canal Lachine. Les voies de la ligne de tramways de la Montagne ont également disparu pour permettre la construction par la Ville de Montréal, d'une nouvelle route carrossable à cet endroit.

MODIFICATIONS AU RÉSEAU DE TRANSPORT EN 1957

Trois cents (300) nouveaux autobus en service; cent quatre-vingt-treize (193) tramways mis au rancart; services de tramways abandonnés sur 23 milles de rues et remplacés par des circuits d'autobus; enfin établissement de nouvelles lignes de transport pour répondre aux besoins de la population. Voilà globalement le bilan des modifications apportées par la Commission à ses services de transport durant l'année 1957. En voici les détails:

- Substitution de l'autobus au tramway -

Durant cette période de douze mois,

poursuivant toujours sa politique de substituer l'autobus au tramway, la Commission a franchi une étape des plus importantes, vers la réalisation de son programme de modernisation inauguré en 1952.

L'exécution du programme de 1957 s'est déroulée en trois phases.

Le 28 avril, les lignes de tramways Wellington nos 58 et 60 furent remplacées par des circuits d'autobus du même nom et selon un trajet quelque peu modifié.

Le 23 juin, les lignes de tramways Notre-Dame Ouest no 35, Notre-Dame Est 22, Centre 2 et un tronçon des lignes Papineau 44, Rosemont 54, Delorimier 12 et Lachine 91 furent remplacées par un agencement de nouveaux circuits d'autobus portant les noms de Craig-Centre 136, et Notre-Dame 20, 22, 36 et 152. La principale caractéristique de ce nouvel agencement fut l'établissement de services directs entre les secteurs est et ouest du bas de la ville, sans correspondance à la Place d'Armes.

Enfin, le 3 novembre 1957, les lignes

de tramways St-Antoine 48 et St-Henri 31 étaient abandonnées et remplacées par les circuits d'autobus St-Antoine-St-Jacques 31 et 48 et St-Jacques 107.

Par suite de l'exécution de ce programme de substitution, les rues Notre-Dame, St-Jacques, Craig, St-Antoine, Wellington, Centre et Girouard particulièrement, ont vu pour la dernière fois circuler le tramway et ont accueilli à ses lieu et place des autobus modernes. Il en est résulté dans tout ce secteur une amélioration considérable du transport en commun et de la circulation en général.

- Etablissement et prolongement de circuits -

En plus des changements majeurs décrits ci-dessus, la Commission au cours de 1957 a établi plusieurs nouveaux circuits d'autobus et prolongé certains autres.

Le plus important des nouveaux circuits inaugurés est celui de Jarry (99), qui depuis le 1er septembre, par les rues Jarry et Villeray, parcourt une distance totale d'environ cinq milles et demi,

à compter de la rue Champagneur, à l'ouest, jusqu'à l'avenue Delorimier à l'est.

Voici, par ordre chronologique les autres circuits qui furent inaugurés ou prolongés dans le courant de l'année:

15 janvier - Circuit WESTMINSTER 162 prolongé vers l'ouest jusqu'à l'avenue Wentworth;

3 mars - Circuit BOULEVARD MONT-ROYAL 51 prolongé jusqu'au Boulevard Décarie, comme résultat de la fusion de l'ancien circuit du même nom avec le circuit Victoria 13;

28 avril - Circuit BOULEVARD ST-JOSEPH 27 prolongé vers l'est de l'avenue Molson à la 7ième Avenue, en dehors des heures d'affluence;

23 juin - Circuits LONGUEUIL 74 et 75 qui, auparavant, avaient pour terminus l'extrémité nord du Pont Jacques-Cartier a été prolongé via: rue Delorimier jusqu'à la rue Craig;

20 juillet - Circuit LASALLE 112 prolongé par les rues Larente, Trudeau et Dollard à Ville LaSalle;

1er septembre	-	Circuit VIAU 132 prolongé vers le nord de la rue St-Zotique à la rue Bélanger;
" "	-	Circuit CARTIERVILLE OUEST 169 inauguré sur le boulevard Gouin à compter du terminus Cartierville jusqu'à la rue Beauséjour;
" "	-	Circuit ST-MICHEL 194 inauguré à compter de la rue Iberville jusqu'au boulevard Pie IX durant les heures d'affluence;
19 octobre	-	Circuit PIE IX 139 prolongé vers le nord de la rue Dumouchel à la rue Couture;
3 novembre	-	Circuits NOTRE-DAME 152 et 155 fusionnés en un seul circuit Notre-Dame 152 et fonctionnant durant les heures d'affluence du terminus Atwater au terminus Frontenac (Service semi-express).

Il convient de plus de signaler que le 6 octobre, à la demande des autorités municipales désireuses de construire sur la montagne une route

carrossable pour les automobiles, à compter de l'intersection Avenue du Parc et Mont-Royal jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges, le circuit de tramways Montagne ll fut abandonné et les voies qu'il utilisait, enlevées.

PROGRAMME DE L'ANNÉE 1958

Le programme de substitution de l'autobus au tramway, en 1958, est tout aussi important que celui accompli en 1957.

Pour y donner suite, ainsi qu'afin de pourvoir aux autres besoins du transport en commun, la Commission, comme nous l'avons mentionné plus haut, se propose d'acheter, en 1958, 325 nouveaux autobus.

La réalisation de ce programme, qui sera exécuté en deux étapes, entraînera la disparition du tramway des rues suivantes:

le 22 juin : Rue Ontario,
Rue Viau,
Rue Davidson,
Rue Rachel.

le 31 août : Avenue du Parc et rue Bleury,

Boucle Aylmer,

Rue Jean-Talon,

Boucle Ogilvie,

Avenue Bernard,

Avenue Outremont,

Avenue Van Horne,

Avenue Laurier,

Chemin de la Côte Ste-Catherine,

Avenue Bellingham,

Avenue Maplewood,

Avenue DeCelles,

Chemin de la Reine Marie,

Boulevard Décarie, entre chemin de la Reine Marie et le terminus Garland,

Rue McGill,

Rue Craig,

Boucle du square Victoria.

C'est donc dire que les circuits de tramways

Ontario 5 et 5A,

Davidson no 87,

Rachel no 9,

Bleury nos 80 et 82,

Van Horne nos 61, 96, 97,

Outremont no 29

seront supprimés et remplacés par plusieurs circuits d'autobus, afin de mieux servir le territoire concerné.

Au programme de 1958, figure également la suppression de la ligne de tramways Lachine et son remplacement par un circuit d'autobus. La Cité de Montréal, pour fins de construction d'un égoût collecteur, doit prendre possession de la lisière de terrain servant d'emprise à la voie actuelle du Circuit Lachine, à compter du chemin de la Côte St-Paul jusqu'à la 51ème Avenue Lachine. Toutefois, avant de le faire, la ville a entrepris à ses frais la construction d'une route carrossable qui servira temporairement au circuit d'autobus que la Commission inaugurera pour remplacer la ligne de tramways Lachine. La date de cette substitution coïncidera avec la fin des travaux de construction de cette route.

M. RICHARD-F. QUINN

C'est avec une vive émotion que nous avons appris, au cours de la matinée du 11 janvier dernier, la mort, à l'âge de 52 ans, de notre dévoué vice-président, M. Richard-F. Quinn.

Conseiller municipal de la ville de Montréal de 1936 à 1950, M. Quinn avait également été pendant 10 ans (1940-1950) membre et pendant 3 ans (1947-1950) vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal.

Il abandonna ce dernier poste pour devenir, en novembre 1950, membre et vice-président de la Commission de transport de Montréal qui venait d'être créée.

La mort de M. Quinn cause une lourde perte à la Commission qu'il a servie activement jusqu'à ses derniers jours.

La Commission désire réitérer à l'épouse ainsi qu'à la famille de M. Quinn ses profondes condoléances.

REMERCIEMENTS

Les commissaires remercient les autorités de la Ville de Montréal et des municipalités du district métropolitain pour la collaboration efficace qu'elles leur ont accordée. Ils désirent également 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,

(Signé) A. DUPERRON

Les Commissaires,

(Signé) JEAN CONSTANTIN

(Signé) ROBERT HAINAULT

(Signé) LÉONARD LÉGER

Montréal, le 27 janvier 1958.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1957

ACTIF

DISPONIBILITES:			
Espèces en caisse et en banque		$ 1,101,101.58	
Prêts à demande		2,150,000.00	
Valeurs négociables à la valeur du marché	$ 3,941,307.89		
Intérêts courus	16,093.75	3,957,401.64	
Comptes à recevoir		183,453.87	
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)		1,647,112.97	$ 9,039,070.06
IMMOBILISATIONS:			
Immeubles, installations et matériel roulant		$69,366,826.06	
Moins: Amortissement accumulé (2)		21,913,198.11	47,453,627.95
AUTRES ACTIFS:			
Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		$ 340,616.35	
Frais payés d'avance		387,030.11	
Escompte sur débentures et dépenses non amortis		2,879,369.18	3,607,015.64
			$60,099,713.65

* 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 débentures 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) A cause de l'accélération du programme de modernisation, certains actifs du réseau des tramways portés dans les livres à une valeur nette approximative de $11,200,000 au 30 novembre 1954, doivent être mis au rancart durant les huit années à partir de cette date soit $1,400,000, en moyenne, par année.

Ces actifs sont amortis par la Commission à certains taux fixes et pour l'année terminée le 30 novembre 1957, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de $132,029 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de $1,400,000.

Approuvé pour la Commission

A. Duperron — Président

Jean Constantin — Commissaire

Montréal, 22 janvier 1958.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1957

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer		$ 1,134,436.68	
Gages courus		581,237.36	
Fonds de pension de la Commission de Transport de Montréal		263,113.10	
Taxes		48,984.33	
Provision pour abandon des voies de tramways		5,380.00	
Intérêts courus sur débentures		621,484.25	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1958 aux fonds d'amortissement des débentures moins valeur nominale des débentures achetées en anticipation de ces versements -			
Débentures 4-1/4% échéant le 1er janvier 1973	$262,500.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	142,000.00	120,500.00	
Débentures 3-3/4% échéant le 1er mai 1974	$162,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	109,000.00	53,000.00	
Débentures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	$105,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	93,000.00	12,000.00	
Réserve pour réclamations en dommages		1,000,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		27,766.00	$ 3,867,901.72
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)			57,358,500.00
RESERVE pour billets non utilisés			500,000.00
			$61,726,401.72
DEFICIT au 30 novembre 1957 (Etat No. 3)			1,626,688.07
			$60,099,713.65

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 $943,000 ni d'un passif contingent se totalisant à $131,700.

Ceci est le bilan auquel nous référons dans notre rapport de même date.

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1957

*Débentures à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Débentures rachetées	Versements aux fonds d'amortiseement échéant avant un an	Solde en circulation
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	$18,000,000.00	$3,150,000.00	$262,500.00	$14,587,500.00
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000.00	3,240,000.00	162,000.00	23,598,000.00
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000.00	805,000.00	-	10,695,000.00
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000.00	315,000.00	105,000.00	8,580,000.00
	$65,500,000.00	$7,510,000.00	$529,500.00	57,460,500.00

Moins: Valeur nominale des débentures 4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 achetées en anticipation du fonds d'amortissement	102,000.00
Tel que montré au bilan	$57,358,500.00

*Voir note (1) au bilan

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1957

Déficit au 30 novembre 1956			$1,817,981.38
Déduire:			
Augmentation de la valeur du marché des placements		$127,123.10	
Profit net sur placements rachetés		6,234.40	
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement		222,635.74	
Bénéfice sur vente d'immobilisations		11,564.60	
Réduction de l'amortissement spécial imputé aux opérations au cours des années précédentes par un montant équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres -			
30 novembre 1955	$163,847.06		
30 novembre 1956	170,144.59	333,991.65	701,549.49
			1,116,431.89
Ajouter:			
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1957 (Etat No. 4)			510,256.18
Déficit au 30 novembre 1957			$1,626,688.07

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1957

REVENUS:			
Revenus de passagers		$33,969,778.42	
Revenus divers		1,004,671.50	
			$34,974,449.92
DEPENSES:			
Frais d'opérations et taxes	$23,266,414.34		
Entretien	6,286,311.45		
Amortissement	3,518,222.39	$33,070,948.18	
Intérêts sur débentures et dépenses	$ 2,314,134.51		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débentures	235,291.80		
	2,549,426.31		
Moins: Autres Revenus	267,697.40	2,281,728.91	
			35,352,677.09
Excédent des dépenses sur les revenus avant amortissement spécial			378,227.17
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de $362,571.87 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année)			132,029.01
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1957			$ 510,256.18

*Voir note (2) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1957, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1957. 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 1957, 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.

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

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

Montréal, 22 janvier 1958.

- STATISTIQUES -

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

NOMBRE DE PASSAGERS

Année terminée le 30 novembre	Passagers payants	Nombre de correspondances perçues	Total
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
1955	316,442,441	139,731,762	456,174,203
1956	295,442,624	134,239,590	429,682,214
1957	292,908,434	135,502,546	428,410,980

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

RECETTES-PASSAGERS

Année terminée le 30 novembre	
1951[X]	$ 13,154,986
1952	30,093,012
1953	32,187,264
1954	30,660,691
1955	29,635,901
1956	34,301,695
1957	33,969,778

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
Année terminée le 30 novembre	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre
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%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685
1955	19,582,368	40%	26,567,102	54%	3,123,356	6%	49,272,826
1956	16,208,684	33%	30,069,637	61%	2,958,580	6%	49,236,901
1957	10,877,029	22%	35,161,922	72%	2,726,113	6%	48,765,064

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

NOMBRE DE VEHICULES

	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre
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%	1658
Au 30 nov. 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726
Au 30 nov. 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
Au 30 nov. 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876

LONGUEUR EN MILLES DES RUES UTILISEES PAR LES VEHICULES 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 "
Au 30 nov. 1955	286.04 "
Au 30 nov. 1956	299.33 "
Au 30 nov. 1957	314.70 "

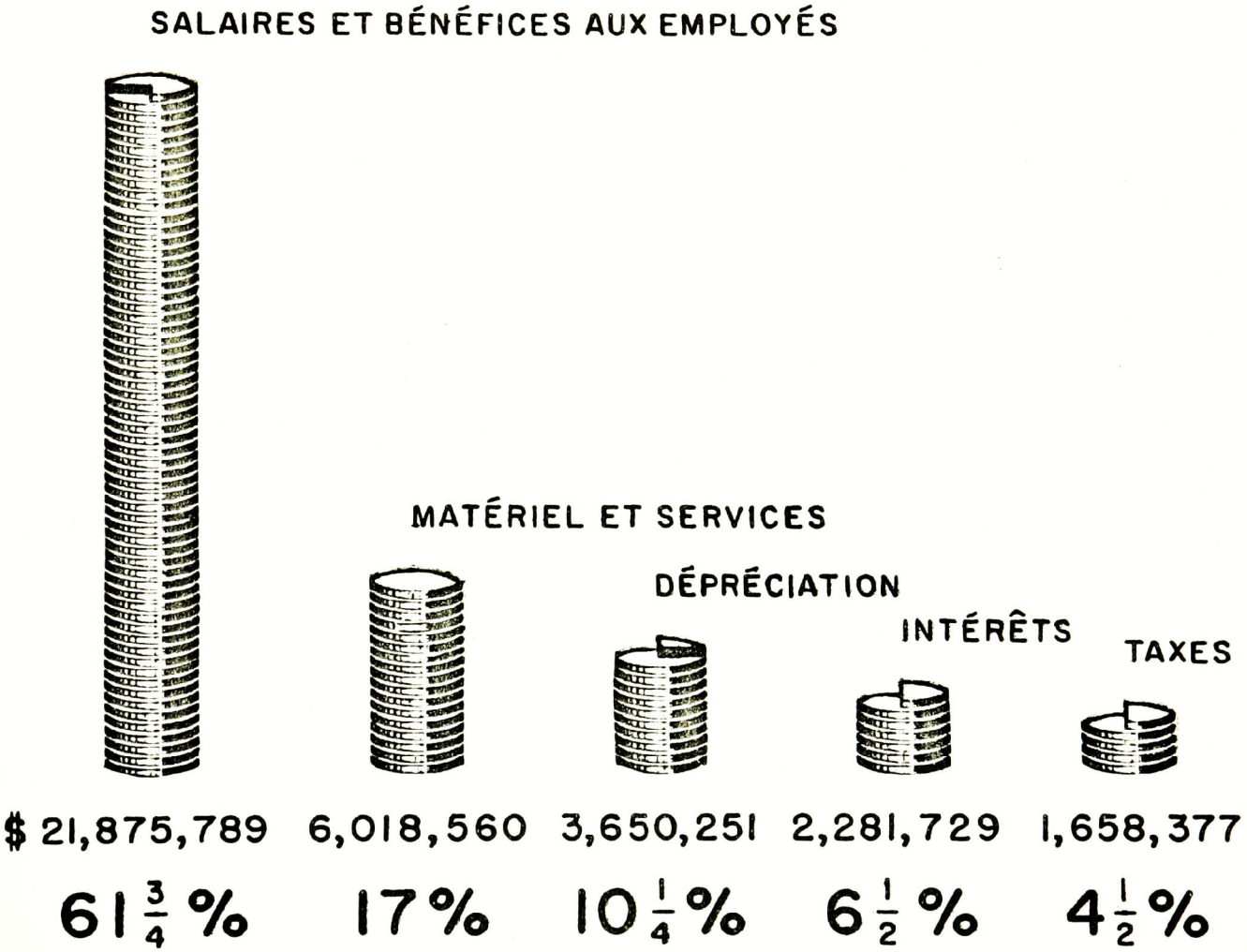
LONGUEUR DES VOIES DE TRAMWAYS DANS LES RUES ET DROITS DE PASSAGE (en milles de voies doubles)

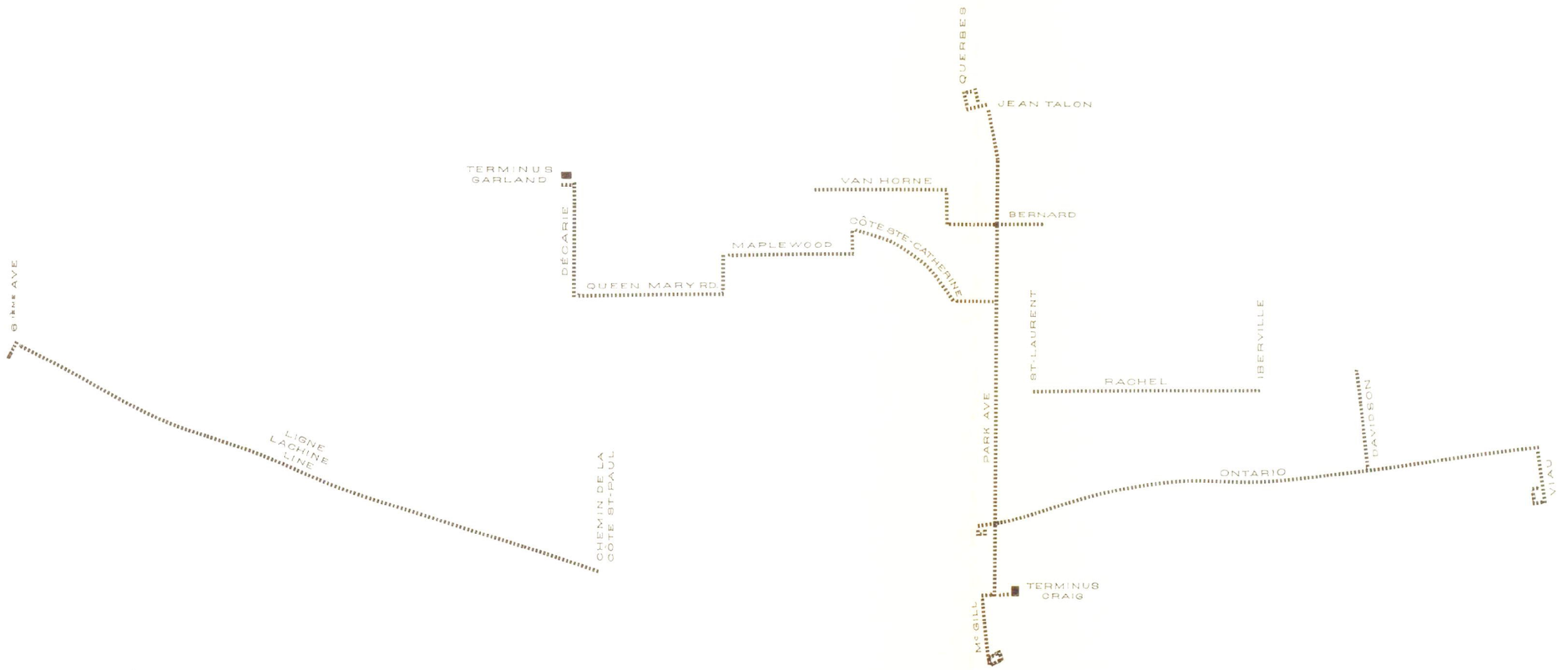
Au 16 juin 1951	117.85 milles
Au 30 nov. 1951	117.85 "
Au 30 nov. 1952	108.55 "
Au 30 nov. 1953	102.25 "
Au 30 nov. 1954	100.35 "
Au 30 nov. 1955	93.10 "
Au 30 nov. 1956	78.65 "
Au 30 nov. 1957	54.40 "

Electricité consommée en 1957 (en K.W. heures)	61,730,650 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1957 (en gallons)	1,699,210 gallons
Huile Diesel consommée en 1957 (en gallons)	5,277,749 gallons
Superficie desservie en 1957	91 milles carrés
Population dans la superficie desservie, 1957	1,475,000 approx.

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1957

TOTAL: $ 35,484,706



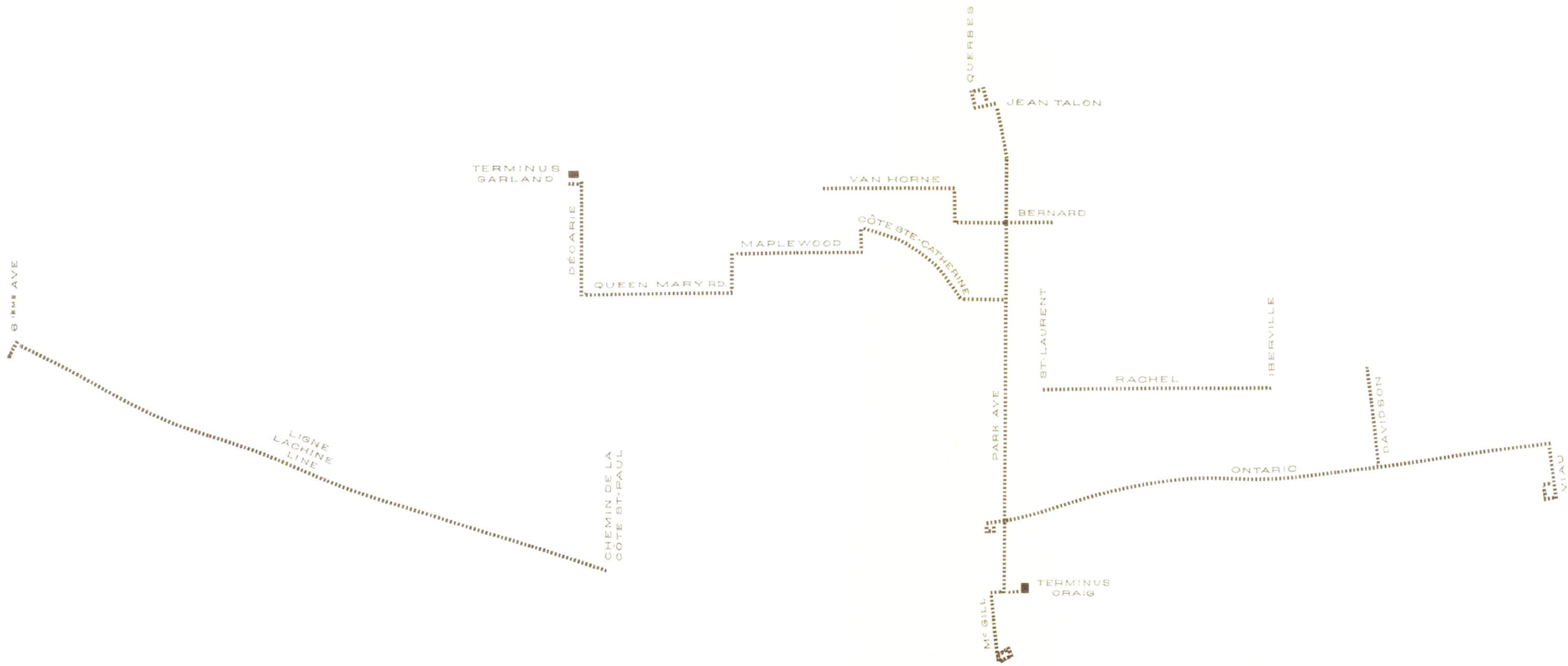


COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RUES OÙ LE SERVICE DE TRAMWAYS SERA SUPPRIMÉ EN 1958 ET REMPLACÉ PAR UN NOUVEL AGENCEMENT DE LIGNES D'AUTOBUS.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STREETS ON WHICH TRAMWAY SERVICE WILL BE DISCONTINUED IN 1958 AND REPLACED BY A NEW SYSTEM OF BUS ROUTES.

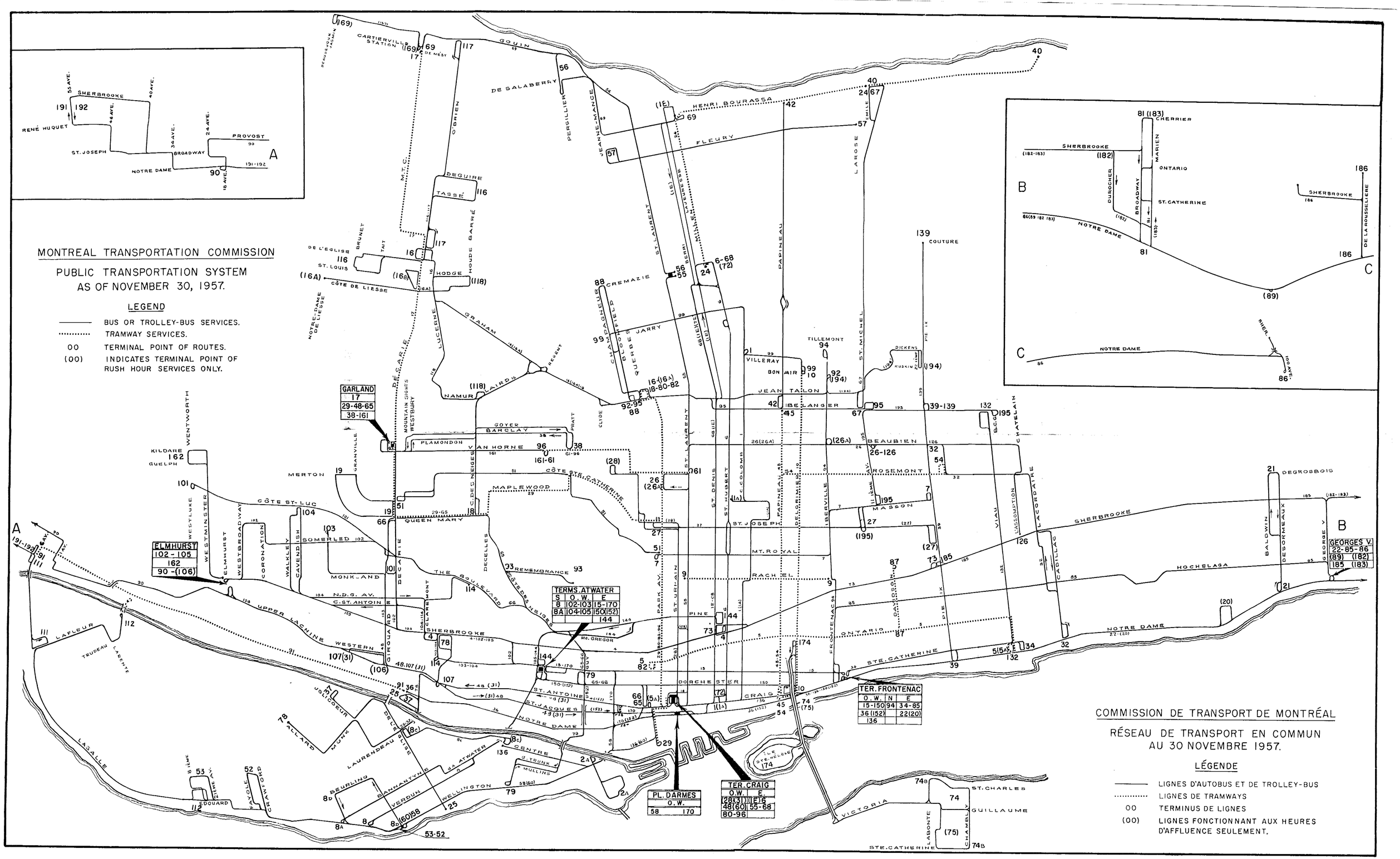


COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RUES OÙ LE SERVICE DE TRAMWAYS SERA SUPPRIMÉ EN 1958 ET REMPLACÉ PAR UN NOUVEL AGENCEMENT DE LIGNES D'AUTOBUS.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STREETS ON WHICH TRAMWAY SERVICE WILL BE DISCONTINUED IN 1958 AND REPLACED BY A NEW SYSTEM OF BUS ROUTES.


MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION
PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM
AS OF NOVEMBER 30, 1957.
LEGEND
BUS OR TROLLEY-BUS SERVICES.
TRAMWAY SERVICES.
00 TERMINAL POINT OF ROUTES.
(00) INDICATES TERMINAL POINT OF RUSH HOUR SERVICES ONLY.
COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN
AU 30 NOVEMBRE 1957.
LÉGENDE
LIGNES D'AUTOBUS ET DE TROLLEY-BUS
LIGNES DE TRAMWAYS
00 TERMINUS DE LIGNES
(00) LIGNES FONCTIONNANT AUX HEURES D'AFFLUENCE SEULEMENT.
A
B
C
GARLAND
17
29-48-65
38-161
ELMHURST
102-105
162
90-(106)
TERMS. ATWATER
S O.W. E
8 102-103 15-170
8A 104-105 150(152)
144
PL. DARMES
O.W.
58 170
TER. CRAIG
O.W. E.
(28-31) (E)6
48(60) 55-68
80-96
TER. FRONTENAC
O.W. N E
15-150 94 34-85
36(152) 22(20)
136
GEORGES V.
22-85-86
(89) (182)
185 (183)
CARTIERVILLE STATION
GOUIN
DE SALABERRY
HENRI BOURASSA
FLEURY
PERSILLIER
JEANNE-MANCE
O'BRIEN
DEGUIRE
TASSÉ
HODGE
HOUDE BARRÉ
BRUNET
TAIT
DE L'ÉGLISE
ST. LOUIS
CÔTE DE LIESSE
NOTRE-DAME DE LIESSE
LUCERNE
GRAHAM
REGENT
NAMUR
LAIRD
CREMAZIE
JARRY
ST. LAURENT
BERRI
MILE-END
LACORNE
PAPINEAU
COUTURE
LAROSE
ST. MICHEL
TILLEMONT
VILLERAY
BON AIR
JEAN TALON
BELANGER
BEAUBIEN
ROSEMONT
MASSON
DICKENS
KUSKIN
PIE IX
CHATELAIN
B.C.G.
VIAU
LASSOMPTION
LACORDAIRE
CADILLAC
DEGROSBOIS
BALDWIN
DESORMEAUX
GEORGE V
SHERBROOKE
HOCHELAGA
NOTRE DAME
STE. CATHERINE
ONTARIO
PINE
MT. ROYAL
ST. JOSEPH
RACHEL
MAPLEWOOD
CÔTE ST. CATHERINE
QUEEN MARY
CÔTE ST. LUC
MONK AND
N.D.G. AV.
C. ST. ANTOINE
UPPER LACHINE
WESTERN
GIROUARD
DECARIE
MONTROSE
CLARKE
SOMERLED
CAVENDISH
WALKLEY
CORONATION
WESTBROOK
WESTMINSTER
WESTLUKE
ELMHURST
WENTWORTH
KILDARE
GUELPH
MERTON
GRANVILLE
MOUNTAIN SIGHTS
WESTBURY
GOYER
BARCLAY
PLAMONDON
VAN HORNE
PRATT
CLYDE
DE CELLES
DECHENE
REMBRANCE
THE BOULEVARD
ST. ANTOINE
ST. JACQUES
MD. GREGOR
ST. URBAIN
PARK AV.
ST. DENIS
ST. HUBERT
C. COLOMB
DELORIMIER
IBERVILLE
FRONTENAC
DORCHESTER
CRAIG
CENTRE
G. TRUNK
MULLINS
ATWATER
WELLINGTON
VERDUN
BLANNANTYNE
BEURLING
LAURENDEAU
DE L'ISLE
MUNK
ALLARD
HOCHELAGA
LAFLEUR
TRUDEAU
LAGENTE
LASALLE
EDOUARD
FAYOLLE
CRAWFORD
VICTORIA
ST. CHARLES
GUILLAUME
LABONTE
CHAMBLY
TLE STE. HELENE
174
53-52