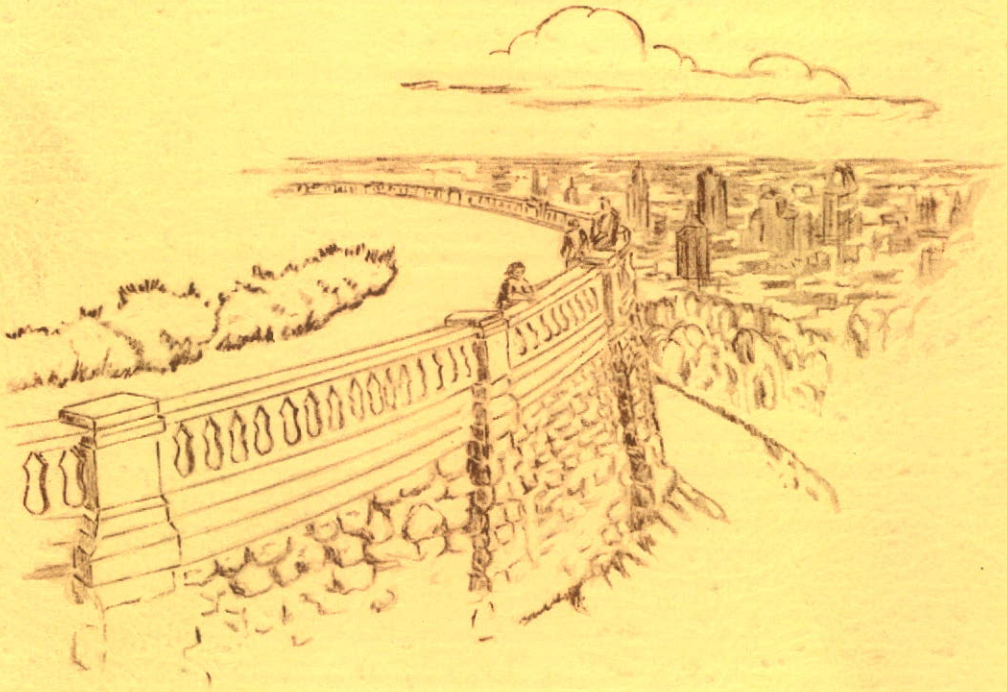
C
latest in file

Annual Report

as at November 30, 1955



Montreal Transportation Commission

MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

COMMISSIONERS

Chairman and General Manager	:	Arthur Duperron
Vice-Chairman	:	Richard F. Quinn
		Jean Constantin
		Robert Hainault
		Léonard Léger

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

For the period ended November 30, 1955

We have the honour to submit to the authorities of the City of Montreal and of the Cities and Towns of the Metropolitan district the Annual Report of the Montreal Transportation Commission covering the period from December 1, 1954 to November 30, 1955.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES (Statement No. 3)

The gross revenues amounted to $30,427,590.64 and the operating expenses amounted to $31,665,132.02 resulting in a deficit of $1,237,541.38 for the year ended November 30, 1955.

BALANCE SHEET AS AT NOVEMBER 30, 1955 (Statement No. 1)

During the current fiscal year, the Commission deposited in the Sinking Fund $630,000 principal amount of its 4¼% Debentures, due in 1973, which it had purchased and

cancelled, thereby satisfying in whole its obligations with respect to the Sinking Fund instalments due on July 1, 1955 and January 1, 1956. In addition, as at November 30, 1955, the Commission had on hand $315,000 principal amount of these Debentures purchased in anticipation of Sinking Fund instalments of $577,500 to become due during the fiscal year ending on November 30, 1956.

The Commission also deposited in the Sinking Fund, during the current fiscal year, $810,000 principal amount of its 3 3/4% Debentures, due in 1974, which it had purchased and cancelled, thereby satisfying in whole its obligation with respect to the Sinking Fund payment due on May 1, 1956. In addition, as at November 30, 1955, the Commission had on hand $220,000 principal amount of these Debentures purchased in anticipation of the Sinking Fund instalment of $162,000 to become due during the fiscal year 1956 and of subsequent instalments.

On April 28, 1955, the Commission effected with the guarantee of the City of Montreal a bank loan of $1,250,000 for a maximum period of one year. This sum, which was used to pay the balance owing on a purchase of 100 autobuses put into service in June of 1955, will be re-imbursed through a Bond Issue which the Commission must effect during the coming Spring mainly in order to obtain the funds necessary for the

realization of its modernization programme for the year 1956. The Municipal Council of the City of Montreal, by Resolution dated May 5, 1955, has authorized the Executive Committee to give the guarantee of the City in connection with this loan of $11,500,000 contemplated by the Commission. The Municipal Commission of the Province of Quebec also authorized this loan on May 26, 1955.

It should also be noted that during the year under review, the Commission spent $4,686,168.21 in capital expenditures for the modernization of its system. On the other hand, an amount of $4,256,002.71 of fixed assets was written off the books.

LABOUR AGREEMENT

In our report of the year ended November 30, 1954, we mentioned that a Council of Arbitration had been established in accordance with the Quebec Trade Disputes Act and the Public Employees Disputes Act to settle the dispute between the Commission and the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers regarding the demand of the Brotherhood for a reduction in the weekly number of working days to five (5) days and a reduction in the weekly number of working hours to forty (40) hours, with the maintenance of the same weekly salary as previously paid for forty-eight (48) hours.

The Council of Arbitration, on July 12, 1955, decreed a reduction from 48 to 45 hours in the weekly number of working hours of the employees in the maintenance services, - which was effected on August 11, 1955, - as well as a reduction from six (6) to five (5) days in the weekly number of working days of the employees of the Transportation Department, which was effected October 30, 1955, - the whole with maintenance of the same weekly salary. This decision is binding on the two parties until July 12, 1956.

The benefits granted the unionized employees by this arbitration award, as well as certain improvements subsequently effected by the Commission in the conditions of work of its non-unionized employees, mean an additional outlay of approximately $1,350,000 per year for the Commission.

ROLLING STOCK

During the year 1955, the Commission received 175 new autobuses costing $3,904,435. These autobuses which are of the 45-seat type, were either put in service to replace tramways on existing circuits, or placed in service on new circuits, or added to the vehicles operating on already established circuits in order to improve the service on these routes.

In December of 1955, the Commission placed orders for the purchase of 250 new autobuses which are to be delivered between April 1st and August 15th, 1956. Of these autobuses 125 are of the 45-seat type and 125 of the 50-seat type. Most of them will be used to replace tramways on the circuits included in the Commission's modernization programme for the year 1956.

WORK

As during previous years, the Commission has done the maintenance work necessary to keep all its properties in excellent condition. It has also executed important construction works as will be seen hereunder.

The Commission installed trolley-wires on Iberville street, between Bélanger and Tillemont streets, and on Bélanger street, between Iberville street and 11th Ave., for the extension of the Iberville and Bélanger trolleybus routes. In order to eliminate the left turn on St. Denis street at Jean-Talon street, the trolleybus lines of the Bélanger route were changed as follows: wires were removed on St. Denis between Bélanger and Jean-Talon and new ones were installed on Bélanger, from St. Denis to Drolet and on Drolet from Bélanger to Jean-Talon.

We have also removed the trolley wires on

Dorchester, from Beaver Hall Hill to Guy street; on St. Denis, from Craig street to the Canadian Pacific Railway viaduct, as well as on Guy street and Côte-des-Neiges Road, from Dorchester street to Queen Mary Road. We are now engaged in removing the poles from these same streets.

Our Construction departments removed during the year 13,900 feet of single track, chiefly on Dorchester street and renewed 15,830 square yards of paving as a result of the substitution of autobuses for tramways.

It was necessary to renew 7,182 feet of single track as a result of the opening of Grenet street, between the Canadian National Railways lines and the Cartierville Terminus; similarly, the re-disposition of traffic lanes at the corner of Côte-des-Neiges and Queen Mary Road necessitated renewal of tracks at this location.

36,800 square yards of paving were repaired and 26,000 square yards of paving were completely renewed in our track space during the year under review.

The construction of a new garage on Namur street, accommodating 155 autobuses, was completed during the year. This garage which is very modern and the largest ever built by the Commission, was officially opened on

June 26, 1955. In all it has cost approximately $860,000.

The programme of substitution of autobuses for tramways made it necessary to start the construction of a new garage on Frontenac street in Hochelaga district. This garage, which will cost approximately $850,000 will accommodate 130 autobuses. It is estimated that it will be completed on August 15th next.

The car barns in St. Paul district are presently undergoing the alterations necessary for their conversion into an autobus garage accommodating 133 vehicles. These alterations will cost about $380,000.

The Commission has also made plans for the extension of its Cremazie Maintenance garage which will double its capacity. Construction work on this extension will begin during the Spring of 1956 and will cost about $2,000,000.

The Commission will also build a shelter type terminus on Western Square and another at Frontenac street, in other words at the western and eastern ends of the new St. Catherine and Dorchester autobus routes to be inaugurated next September.

TARIFFS

In the course of the year 1955, the Commission

estimated that the additional expenses which it would incur during the 1956 fiscal year, over and above its current expenses, would confront the Commission with an anticipated deficit of $4,500,000 annually.

In fact, following the Arbitration Award of July 1955, it was necessary to forecast that the provision for wage costs of all employees for the next fiscal year, including those not covered by the Collective Agreement, would be increased, in comparison with those of the current year, by about $1,245,000. Further, a new Contributory Pension Fund established by the Commission for its regular employees, the details of which are outlined at greater length in another chapter of this report, would require from the Commission contributions which would increase its annual expenses by about $1,210,000. Finally, the Commission was faced with the necessity of providing for an increase in expenses of about $840,000 annually for additional charges of interest and depreciation which would result from its programme of modernization and improvement of the system for the years 1955-1956, notably the substitution of autobuses for tramways.

These new charges, added to the excess of expenses over revenues for the fiscal year 1955, then estimated at $1,230,000, would produce an annual deficit of $4,525,000 and imposed on the Commission the necessity of raising its

fares. Indeed, faced with this considerable deficit, the Commission, in virtue of the Statute under which it was created, had no other means of obtaining the revenues sufficient to meet its expenses and to furnish the transportation services essential to the population.

On November 2nd, 1955, the Commission decreed the following fare increases, which have been in force since December 3, 1955:

"CENTRAL ZONE:	Fare for adults: Two tickets for 25¢ or 15¢ cash; Children: five tickets for 25¢ or 6¢ cash.
ALL OTHER ZONES:	Fare for adults: four tickets for 25¢ or 8¢ cash; Children: six tickets for 25¢ or 5¢ cash.
	Passengers crossing Jacques Cartier Bridge: Fare for adults: four tickets for 30¢ or 9¢ cash; Children: five tickets for 30¢.
NIGHT FARE:	The Special Night fare is abolished. "

The Commission estimates that these fares will produce additional revenue of about $4,485,000 annually, taking into account an estimated decrease in passengers in the zone designated "Central Zone" of 8% for adults and 4% for school children, and in the outside zones a decrease of 6% for adults and 3% for school children.

The decision of the Commission was taken in

appeal before the Public Service Board by the City of Montreal, the City of Longueuil and Town of Montreal South. At the date of the drafting of this report, hearings on these appeals have not commenced.

NEW PENSION FUND

The Montreal Tramways Mutual Benefit Association incorporated in 1904, presently provides for pensions and other benefits to present and former employees of the Commission and of its predecessor companies.

This Association, however, has now been in a state of insolvency for a number of years and its financial situation has deteriorated to a point where its funds would be completely exhausted during the first half of the year 1956. It had to be foreseen, therefore, that the Association would have to cease operating, with the result that the employees would no longer be able to expect the pension on which they were counting.

In view of this situation, the Commission considered it essential to ensure the future security and well being of its employees, and early in 1955, it petitioned the Legislature and by the Act 3-4 Elizabeth II, Chapter 126, which was sanctioned on February 10, 1955, was authorized to establish

a new Pension Fund.

This Act establishes the conditions under which the Pension Fund is to be created, and stipulates that the contributions of the participating employees shall not exceed 5% of their salary, and that those of the Commission must be at least equal to the employees' contributions, but must not exceed 7½% of the total salaries of the employees.

Subsequent to the coming into force of this Act, the Commission made a careful study of all existing modern pension funds and, with the co-operation of experts in the matter, it prepared a Pension Fund Plan which it adopted by By-law on November 2, 1955.

Before this By-law could become effective, it had to be approved, according to law, by the Superintendent of Insurance of the Province of Quebec. The latter, in a letter dated November 2, 1955, stated that he would approve the by-law as soon as 60 per cent of the employees had accepted it, and, as a consequence, and according to law, the new pension fund had become obligatory for all regular eligible employees of the Commission.

On January 18, 1956, over 73% of the eligible employees had applied for membership in this Pension Fund. This percentage is much higher than the 60% required by the Act

for the obligatory membership in the Pension Fund of all eligible employees. The Superintendent of Insurance therefore formally approved, on January 20, 1956, the Commission By-law establishing the Pension Fund and consequently this Pension Fund will come into force on the date stipulated in the By-law, the first of March next.

It should be noted that this Pension Plan will require from the Commission an annual contribution of 7½% of the remuneration received by the employees, which, based on the salaries presently paid, will amount to an increase of about $1,210,000 per year in the expenditures of the Commission for pension benefits to its employees.

CHANGES IN TRANSPORTATION SERVICE DURING 1955

During the year, the Commission actively followed out its programme of substituting autobuses for tramways. Further, it established new services and extended others. Here are the details:

Substitution of autobuses for tramways:

May 28 - Route 93, Remembrance Road;

June 26 - Route 65, Côte-des-Neiges;

June 26 - Route 14, Guy-Beaver Hall, replaced by Routes 66, Côte-des-Neiges, and 114 Claremont;

September 4 - Route 7, Mount Royal.

As a result, tramways have disappeared on the following streets: Beaver Hall, University, Dorchester, Guy, Côte-des-Neiges, Westmount Boulevard, Lansdowne, Westmount Avenue, Claremont, Remembrance, Mount Royal Avenue, Iberville and Masson.

New routes:

January 3 - Route 132 Viau, Viau street from Notre-Dame to Zt. Zotique;

February 27 - Route 185 Sherbrooke, Sherbrooke street from Pie IX Boulevard to the Montreal East Terminus;

June 26 - Route 102 Somerled, between Elmhurst Terminus and Claremont Avenue;

June 26 - Route 1-E St. Denis "Express", between Craig St. Terminus and Ahuntsic Terminus, during rush hours;

July 11 - Route 16-B Laurentian Boulevard, Laurentian Boulevard from Côte de Liesse to College street, during rush hours;

October 30 - Route 92 Jean-Talon, Jean-Talon street from Bloomfield to Iberville.

Extended Routes:

February 27 - Route 95 Bélanger, extended from Iberville

street to 13th Avenue;

February 27 - Route 195 Bélanger, extended from Bélanger to Masson via 11th Avenue;

May 21 - Route 67 St-Michel, extended from 37th Avenue northward to the outskirts of the City of St-Michel;

July 11 - Route 16A Côte-de-Liesse, extended westward to Notre-Dame-de-Liesse;

August 10 - Route 94 Frontenac, extended from Bon-Air street to Tillemont street;

November 20 - Route 62 Côte St-Luc, replaced by Route 101 Côte St-Luc with extension from Westminster to Westluke, and by Route 162 Westminster, with extension from Côte St-Luc to Mackle.

Besides the above-mentioned changes, we have modified somewhat the itinerary of certain routes, particularly where the municipal authorities have established one-way streets.

PROGRAMME FOR 1956

The year 1956 will mark an important step in the programme of substitution of autobuses for tramways in Montreal. In fact, on or about the 4th of September next, tramways will disappear from the following streets:

a) St. Catherine street, from Harbour street to Victoria Avenue, Westmount;

b) Sherbrooke street, from Atwater Avenue to Elmhurst;

c) Monkland Avenue, from Girouard Avenue to Grand Boulevard;

d) Grand Boulevard, from Monkland to Somerled;

e) Victoria Avenue, from St. Catherine to Sherbrooke;

f) Green Avenue, from St. Catherine to Sherbrooke;

g) Atwater Avenue, from St. Antoine to Sherbrooke;

h) Windsor street, from St. James to St. Catherine;

i) Somerled Avenue, from Grand Boulevard to Walkley;

The following tramway lines will be discontinued:

St. Catherine 3, 3A, 3X and 15;

Windsor 70 and 83;

Sherbrooke 63, 64, 7A and 9A;

Girouard 50.

To replace them, new autobus routes will be inaugurated, as follows:

a) Route "15 ST. CATHERINE", St. Catherine street, from Atwater Terminus to Frontenac Terminus;

b) Route "150 DORCHESTER", Dorchester street, from Atwater to Frontenac Terminus;

c) Route "151 DORCHESTER", from Atwater Terminus to Craig

Terminus via Dorchester, Beaver Hall and Craig. This service will only be provided during rush hours;

d) Routes "170 and 171 WINDSOR-BEAVER HALL", between Place d'Armes and St. Catherine street. Complete loop service in both directions via Windsor and Beaver Hall;

e) Route "103 MONKLAND", from Madison and Monkland to Atwater Terminus via Monkland, Girouard, Sherbrooke, Victoria and St. Catherine;

f) Route "104 NOTRE-DAME-DE-GRACE", from Cavendish and Côte St-Luc Road to Atwater Terminus via Cavendish, Sherbrooke, Notre-Dame-de-Grâce, Claremont, Sherbrooke, Victoria and St. Catherine; returning via St. Catherine, Victoria, Sherbrooke, Claremont, Côte St-Antoine, Sherbrooke and Walkley;

g) Route "105 SHERBROOKE", from Elmhurst Terminus to Atwater Terminus via Sherbrooke and Atwater;

h) Route "102 SOMERLED", this Route will be extended as far as Atwater Terminus via Décarie Boulevard, Sherbrooke, and Atwater Avenue.

This programme of modernization for the year 1956 will entail a capital expenditure of approximately 7½ million dollars for the purchase of 250 autobuses, the construction of Frontenac Garage, the rearrangement of the St-Paul Shops and the erection of two termini, which gives an idea of

the importance of the transformation which will be brought about in our services in the next twelve months.

PROGRESS REPORT: 1951-1956

Since the taking over of the enterprise of Montreal Tramways Company on June 16, 1951, the Commission has pursued with all possible diligence a programme of substitution of autobuses for tramways. It has also established very numerous new routes and has extended many others. The detail of these improvements in the mass transportation system, brought about by the Commission since the commencement of its administration, will be found in another section of this report.

ELECTION OF A NEW COMMISSIONER

On the 1st October, 1955, Mr. C. A. Sylvestre, Q.C., representing on the Commission the Cities and Towns of the Metropolitan District, with the exception of Montreal, ceased to act as Commissioner in order to assume his new functions as a judge of the Superior Court.

To succeed him, the Cities and Towns appointed Mr. Robert Hainault, who was sworn in as a Commissioner on November 16, 1955.

The Commissioners wish to express to the Honourable Justice C.A. Sylvestre, Q.C., their sincere thanks for the valuable services rendered to the Commission and to reiterate to him their wishes for a successful career on the Bench.

THANKS TO THE PERSONNEL

The Commissioners wish to express to the officers and employees of the Commission their sincere appreciation and thanks for the loyal and efficient services rendered by them.

RESPECTFULLY SUBMITTED,

A. DUPERRON
Chairman and General Manager

RICHARD F. QUINN
Vice-Chairman

JEAN CONSTANTIN
ROBERT HAINAULT
LÉONARD LÉGER
Commissioners.

Montreal, January 31, 1956.

F I N A N C I A L S T A T E M E N T S

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1955

ASSETS

CURRENT ASSETS:			
Cash on Hand and in Bank		$ 835,054.38	
Call Loans		2,000,000.00	
Marketable Securities at Market Value	$ 3,239,147.89		
Accrued Interest thereon	25,430.84	3,264,578.73	
Accounts Receivable		176,238.83	
Inventories of Track and Overhead Materials, Street Car and Bus repair parts and supplies, etc., at cost, less reserve, as certified by the Management.		1,720,586.91	$ 7,996,458.85
FIXED ASSETS:			
Property, Plant and Equipment			
Balance as at June 16, 1951	$52,820,941.61		
Net Additions	6,910,591.98	$59,731,533.59	
Less: Reserves for Depreciation			
Tramways (2)	$19,893,902.92		
Autobus	4,803,183.77		
Trolleybus	1,108,689.51	25,805,776.20	33,925,757.39
OTHER ASSETS:			
Advances to Ticket Offices and Operators		$ 362,487.45	
Deferred Charges		319,162.75	
Unamortized Debenture Discount and Expenses		1,795,575.37	2,477,225.57
			$44,399,441.81

* Under the Act 14 Geo. VI, Chap. 79, as amended, all property of the Commission is declared to be the property of The City of Montreal.

(1) These debentures are guaranteed unconditionally as to principal, interest and sinking fund retirements by The City of Montreal.

(2) Under the accelerated modernization programme, certain Tramways Assets carried in the books at an approximate net value of $11,200,000 as at November 30, 1954 have to be retired during the eight years from that date, an average of $1,400,000 per year.

These assets are depreciated by the Commission at certain fixed rates, and for the year ended November 30, 1955 an additional amount of $178,487 has been charged to operations as special depreciation to provide the said $1,400,000.

Approved on behalf of the Commission.

A. Duperron — Chairman

R. F. Quinn — Vice-Chairman

Montreal, January 27, 1956.

Statement No. 1

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1955

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:			
Bank Loan, guaranteed by The City of Montreal		$ 1,250,000.00	
Accounts Payable		795,551.64	
Accrued Wages		1,067,226.91	
Taxes		46,136.81	
Reserve re: Abandonment of Tramways Tracks		135,900.00	
Accrued Interest on Debentures		363,921.88	
4½% Debentures Sinking Fund payments due during twelve months ending November 30, 1956	$ 577,500.00		
Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation	315,000.00	262,500.00	
Reserve for Claims for Injuries and Damages		925,000.00	
Employees' Security Deposits		30,542.00	
Reserve for Employees' Pension Fund	$ 1,642,299.16		
Less: Securities and Cash transferred "In Trust" to General Trust of Canada under trust agreements	1,075,063.85	567,229.31	
Montreal Tramways Mutual Benefit Association		34,768.76	$ 5,478,777.31
FUNDED DEBT:			
4½% Sinking Fund Debentures due January 1, 1973 (1) (Payable at holder's option in Canadian or U. S. currency)			
Authorized and Issued	$18,000,000.00		
Less: Amount retired	1,575,000.00		
	$16,425,000.00		
Less: Sinking Fund payments as above	577,500.00	15,847,500.00	
3¾% Sinking Fund Debentures due May 1, 1974 (1) (Payable in Canadian currency)			
Authorized and Issued	$27,000,000.00		
Less: Amount retired	1,620,000.00		
	$25,380,000.00		
Less: Principal amount of above Debentures purchased in anticipation of Sinking Fund	220,000.00	25,160,000.00	41,007,500.00
Reserve for Unpresented Tickets			500,000.00
			$46,986,277.31
Deficit as at November 30, 1955 (Statement No. 2)			2,586,835.50
			$44,399,441.81

NOTE: The above figures do not include commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately $637,000 and Contingent Liabilities amounting to $115,232.

Subject to our report of even date.

McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Rosaire Courtois, C. A.
of
Courtois, Fredette & Cie.
Chartered Accountants.

Statement No. 2

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF DEFICIT AS AT NOVEMBER 30, 1955

Deficit as at November 30, 1954		$1,400,154.50
Decrease in Market Value of Securities		104,790.30
		1,504,944.80
Deduct:		
Discount on debentures purchased for Sinking Fund	$23,236.25	
Profit on disposal of properties	88,058.26	
Profit on Investments redeemed or sold	42,030.72	
Adjustment of Reserve for Discount on U.S. Funds	2,325.45	155,650.68
		1,349,294.12
Add:		
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1955 (Statement No. 3)		1,237,541.38
Deficit as at November 30, 1955		$2,586,835.50

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
FOR YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1955

REVENUE			
Tramways		$14,241,563.50	
Autobus		13,933,390.78	
Trolleybus		2,252,636.36	
			$30,427,590.64
EXPENSES			
Tramways			
Operating Expenses and Taxes	$10,202,464.58		
Maintenance	3,374,111.40		
Depreciation	1,478,950.67		
*Special Depreciation due to accelerated modernization programme	178,487.00	$15,234,013.65	
Autobus			
Operating Expenses and Taxes	$ 9,233,732.41		
Maintenance	2,868,906.92		
Depreciation	1,157,462.39	13,260,101.72	
Trolleybus			
Operating Expenses and Taxes	$ 1,050,079.66		
Maintenance	240,163.83		
Depreciation	223,793.92	1,514,037.41	
Debenture Interest and Expenses	$ 1,663,451.70		
Interest on Bank Loan	24,263.44		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	152,027.71		
	1,839,742.85		
Less: Other Revenue	182,763.61	1,656,979.24	
			31,665,132.02
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1955			$ 1,237,541.38

*See Note (2) on Balance Sheet

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

We have examined the Balance Sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1955 and the Statements of Revenue and Expenses and of Deficit for the year ended November 30, 1955. We have obtained all the information and explanations which we have required. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards and accordingly included such tests of the accounting records as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, the attached Balance Sheet and the related statements of Revenue and Expenses and of Deficit are drawn up so as to exhibit a true and correct view of the state of the affairs of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1955, and of the results of its operations for the year under review, according to the best of our information and the explanations given to us, and as shown by the books of the Commission.

McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Rosaire Courtois, C. A.
of
Courtois, Frédette & Cie.
Chartered Accountants.

Montreal, January 27, 1956.

- S T A T I S T I C S -

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

NUMBER OF PASSENGERS

Year ending November 30	Revenue Passengers	Transfers	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

X - period June 16 to November 30, 1951, only

PASSENGER REVENUE

Year ending November 30	
1951[X]	$ 13,154,759
1952	30,111,469
1953	32,108,634
1954	30,597,267
1955	29,516,125

X - period June 16 to November 30, 1951, only

NUMBER OF MILES OPERATED

	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
Year ending November 30	Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	Number
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

X - period June 16 to November 30, 1951, only.

NUMBER OF VEHICLES

	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
	Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	Number
As at June 16, 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
As at Nov. 30, 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
As at Nov. 30, 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
As at Nov. 30, 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
As at Nov. 30, 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1658
As at Nov. 30, 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726

MILEAGE OF STREETS USED BY THE COMMISSION'S VEHICLES

As at June 16, 1951	238.94 miles
As at Nov. 30, 1951	241.24 "
As at Nov. 30, 1952	243.51 "
As at Nov. 30, 1953	255.65 "
As at Nov. 30, 1954	268.29 "
As at Nov. 30, 1955	286.04 "

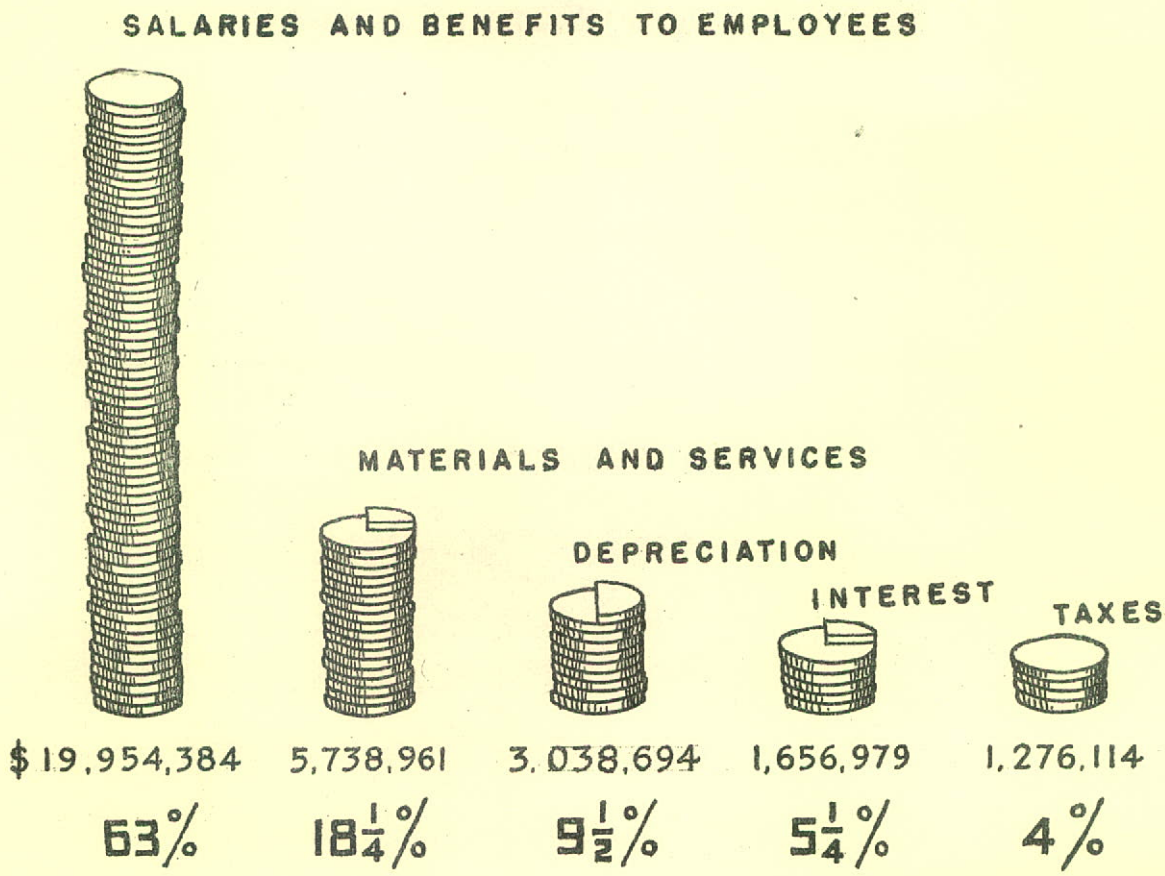
MILEAGE OF TRAMWAY TRACKS (Miles of Single Track)

As at June 16, 1951	260.7 miles
As at Nov. 30, 1951	260.7 "
As at Nov. 30, 1952	241.1 "
As at Nov. 30, 1953	227.6 "
As at Nov. 30, 1954	223.7 "
As at Nov. 30, 1955	207.2 "

Electricity consumed in 1955 (in K.W. Hours)	98,643,000 K.W. Hours
Gasoline consumed in 1955 (in gallons)	2,779,717 Gallons
Diesel Oil consumed in 1955 (in gallons)	2,749,864 Gallons
Area served in 1955	91 Square Miles
Population served in 1955	1,339,950 approx.

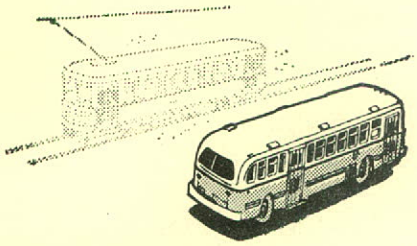
DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1955

TOTAL: $ 31,665,132



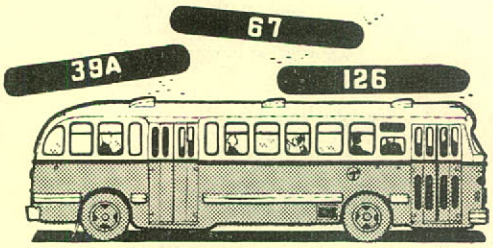
A Progress Report

(1951 to 1956)



Tram lines replaced by buses

St. Catherine between Harbor and Viau Streets.
Frontenac between Notre Dame and Belanger Streets and extended to Bon-Air.
Van Horne between Hillsdale Avenue and Cote des Neiges Road and extended to Garland Terminal.
Boul. St. Laurent between Craig Street and Cremazie Boulevard.
Windsor on Sherbrooke Street West of the Elmhurst Loop and on Westminster Avenue in the Town of Montreal West.
Notre Dame-Cote St. Paul from Notre Dame and Cote St. Paul Road to Wellington Street and extended to Lasalle Blvd.
Notre Dame-Ville Emard from Notre Dame and Cote St. Paul Road to des Monts Street.
St. Denis between Craig Street Terminal and Emile Journault Street.
Lachine west from 6th Avenue and replaced by two autobus lines... Lachine 191 and 192.
Cote des Neiges between Victoria Square and Garland Terminal.
Westmount Boulevard replaced by Cote des Neiges 66 autobus route via Westmount Boulevard. Service on Lansdowne, Westmount Avenue and Claremont replaced by autobus line 114.
Remembrance Road between Cote des Neiges and Summit Loop.
Mount Royal between Park Avenue and Pie IX Boulevard.

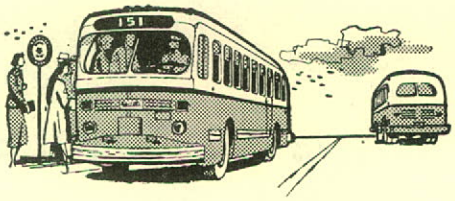


Autobus Routes Extended

67 St. Michel extended from 36th Avenue to 42nd Avenue.
8D Beurling extended on Stevens Street, La Salle Boulevard and Woodland.
78 Glen extended westward from Notre Dame to Ville Emard.
39A Pie IX Boulevard extended from St. Michel Road to Dumouchel Street.
126 Beaubien extended to Maisonneuve Hospital on Assumption Boulevard.
95 Belanger extended eastward to 13th Avenue.
94 Frontenac extended to the north from Bon Air to Tillemont.
16A Cote de Liesse extended to the west on Cote de Liesse Road to Notre Dame de Liesse.
6 St. Hubert extended from Cremazie to Emile Journault.
32 Cadillac-Rosemount, extended from 25th Avenue and Bellechasse to Pie IX Boulevard and Beaubien.
191-192 Lachine, itinerary changed and route extended to Sherbrooke and 55th Avenue Lachine.
56 Bordeaux, extended on Persillier Boulevard from De Salaberry to Louisbourg.
62 Cote St. Luc replaced by new route No. 101 Cote St. Luc, extended from Westminster to Westluke and by new route No. 162 Westminster extended from Cote St. Luc to Mackle.

New Bus lines

126 Beaubien on Beaubien Street between 12th Avenue and Viau Street.
8D Beurling on Woodland Avenue and Beurling Avenue between Bannantyne and Brown.
74B Longueuil South to serve the part of the City of Longueuil Boulevard south of the CN railway tracks.
8C St. Patrick between the intersection of Atwater and Centre Streets and the intersections of Laurendeau Street and Church Avenue.
38 Barclay on Barclay Avenue between Garland Terminal and the intersection of Pratt and Van Horne Avenues.
57 Fleury on Fleury Street between Tolhurst and Larose Streets.
116 Decarie to serve the southwest and northeast sections of the City of St. Laurent.
75 Longueuil inaugurated during rush hours to establish direct service between Montreal and the south section of Longueuil.
106 Upper Lachine Road on Upper Lachine Road from Girouard to Elmhurst.
132 Viau between Notre Dame and St. Zotique.
102 Somerled between Elmhurst and Claremont Avenue.
16B Laurentian between Cote de Liesse and College Street in the City of St. Laurent during rush hours.
185 Sherbrooke between Pie IX Boulevard and Montreal East Terminal.
92 Jean Talon between Bloomfield Avenue and Iberville Street.
195 Belanger on 11th Avenue between Masson and Belanger and on Belanger to 31st Avenue.
62 Cote St-Luc between the intersection of Monkland and Girouard Avenues and Elmhurst Avenue, via Cote St. Luc Road and Westminster Avenue.



New Autobus routes by September, 1956

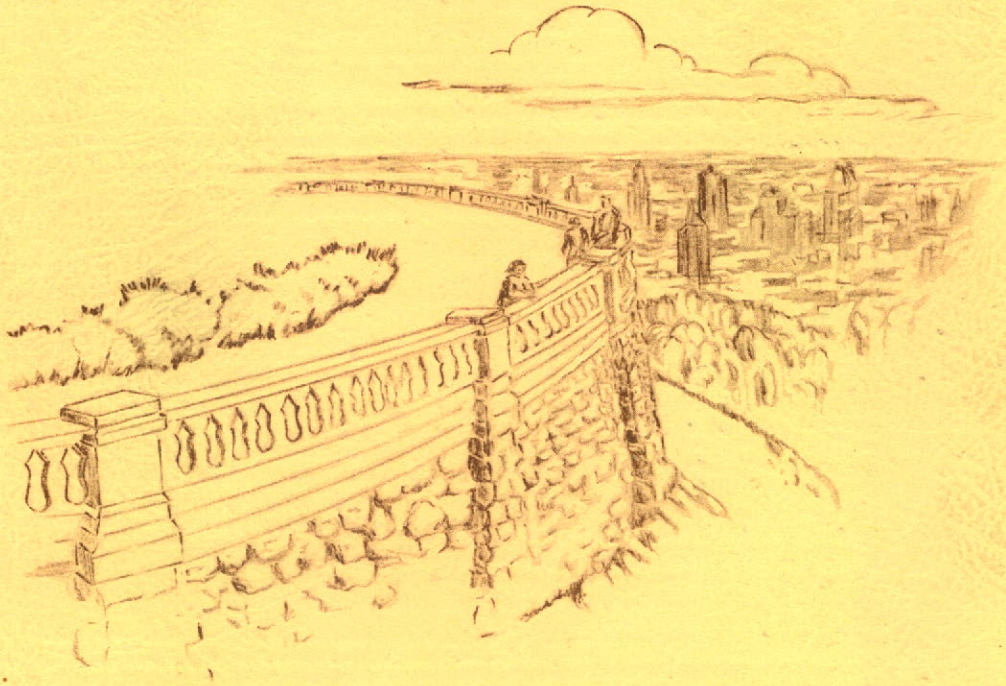
15 St. Catherine on St. Catherine Street from Atwater Terminal to Frontenac Terminal.
150 Dorchester on Dorchester Street from Atwater Terminal to Frontenac Terminal.
151 Dorchester from Atwater Terminal to Craig Street Terminal via Dorchester, Beaver Hall and Craig Street during rush hours.
170 and 171 Windsor-Beaver Hall between Place d'Armes and St. Catherine Street looping in both directions via Windsor Street and Beaver Hall Hill.
103 Monkland to and from Atwater Terminal.
104 Notre Dame de Grace to and from Atwater Terminal.
105 Sherbrooke from Elmhurst Terminal to Atwater Terminal via Sherbrooke.

Express Bus

On June 27th, 1955 the Montreal Transportation Commission established the St. Denis Express bus service operating between the Ahuntsic Terminal on Millen Street and Craig Street Terminal.

Rapport Annuel

au 30 novembre 1955



Commission de Transport de Montréal

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1955

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 1954 au 30 novembre 1955.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 3)

Les revenus se sont chiffrés à $30,427,590.64 et les dépenses d'opérations à $31,665,132.02, laissant un déficit de $1,237,541.38 pour l'année terminée le 30 novembre 1955.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1955 (État no 1)

Durant l'année sous examen, la Commission a versé au fonds d'amortissement $630,000 de ses débentures 4¼%, 1973, dûment annulées, en satisfaction des versements dus les 1er juillet 1955 et 1er janvier 1956. Le 30 novembre

1955, la Commission détenait en outre $315,000 de ces mêmes débentures, 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 1956.

Au cours de l'année, la Commission a versé au fonds d'amortissement $810,000 de ses débentures 3 3/4%, 1974, dûment annulées, en satisfaction du versement exigible le 1er mai 1956. En outre, au 30 novembre 1955, la Commission avait en mains $220,000 de ces débentures 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 1956 et des versements ultérieurs.

La Commission a contracté, le 28 avril 1955, avec la garantie de la Cité de Montréal, un emprunt de banque au montant de $1,250,000, pour une période n'excédant pas une année. Cette somme, qui a servi à payer le solde d'un achat de 100 autobus mis en service en juin 1955, sera remboursée à même le produit d'une émission d'obligations que la Commission doit effectuer le printemps prochain, en vue principalement de se procurer l'argent nécessaire à la réalisation de son programme de modernisation de l'année 1956. Le conseil municipal de la cité de Montréal, par une résolution en date du 5 mai 1955, a autorisé le Comité exécutif à donner la garantie de la cité à cet emprunt au montant de $11,500,000 projeté par

la Commission. De son côté, la Commission Municipale de Québec a donné son autorisation à cet emprunt, le 26 mai 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 $4,686,168.21 pour la modernisation de son système. D'autre part, elle a rayé des livres pour $4,256,002.71 d'actifs.

CONTRAT DE TRAVAIL

Dans notre rapport annuel précédent, nous avons fait mention d'un conseil d'arbitrage, constitué en vertu de la Loi des différends ouvriers de Québec, et de la Loi des différends entre les Services publics et leurs Salariés, pour trancher le litige entre la Commission et la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et autres transports, survenu à la suite de la demande de cette dernière de réduire la semaine de travail à cinq (5) jours et à quarante (40) heures avec même salaire hebdomadaire que précédemment pour quarante-huit (48) heures.

Ce conseil d'arbitrage décréta, le 12 juillet 1955, une réduction de 48 à 45 heures dans les heures hebdomadaires de travail des employés des services d'entretien, - mise en vigueur le 11 août 1955, - ainsi qu'une réduction de six (6) à cinq (5) jours dans la semaine de travail des employés

du service du transport, - mise en vigueur le 30 octobre 1955, - le tout avec compensation dans les salaires. Cette décision doit demeurer en force jusqu'au 12 juillet 1956.

Les avantages accordés par cette sentence aux employés syndiqués, ainsi que certaines améliorations apportées subséquemment par la Commission aux conditions de travail des employés non syndiqués, se traduisent pour la Commission par un déboursé additionnel d'environ $1,350,000 par année.

MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1955, la Commission a reçu livraison de 175 autobus neufs au coût de $3,904,435. Ces autobus, du type 45 sièges, ont été soit employés au remplacement de tramways, soit mis en service sur des nouveaux circuits, soit encore ajoutés aux véhicules de certaines lignes déjà existantes, afin d'en augmenter la fréquence.

En décembre 1955, la Commission a commandé 250 autres autobus neufs dont elle prendra livraison entre le 1er avril et le 15 août 1956. Ces autobus, dont 125 sont du type 45 sièges et 125 du type 50 sièges, serviront principalement à la substitution d'autobus aux tramways sur les circuits figurant au programme de modernisation de l'année 1956.

TRAVAUX

La Commission, comme par les années passées, a exécuté les travaux d'entretien nécessaires à la conservation en excellente condition de toutes ses propriétés. Elle a, de plus, exécuté des travaux de construction importants, comme on le verra ci-dessous.

La Commission a fait l'installation de fils de trolleys rue Iberville, de la rue Bélanger à la rue Tillemont, et rue Bélanger, de la rue Iberville à la 11e Avenue, en vue du prolongement des circuits de trolleybus Iberville et Bélanger. Afin d'éliminer le virage à gauche de la rue St-Denis vers la rue Jean-Talon, les lignes de trolleys du circuit Bélanger ont été changées comme suit: enlèvement des fils rue St-Denis, de Bélanger à Jean-Talon et installation de nouveaux fils rue Bélanger, de St-Denis à Drolet et rue Drolet, de Bélanger à Jean-Talon.

Nous avons également enlevé les fils de trolleys rue Dorchester, de la Côte Beaver Hall à la rue Guy; rue St-Denis, de la rue Craig au viaduc du Pacifique Canadien, ainsi que rue Guy et Chemin de la Côte-des-Neiges, de la rue Dorchester jusqu'au Chemin de la Reine Marie. Nous procédons actuellement sur ces mêmes rues, à la suppression de nos poteaux.

Les services de construction ont enlevé, au

cours de l'année, 13900 pieds de voies simples, principalement de la rue Dorchester et ont pavé 15,830 verges carrées de chaussée, comme conséquence de la substitution de l'autobus au tramway.

L'ouverture de la rue Grenet, à partir des voies des Chemins de fer nationaux jusqu'au terminus de Cartierville, a nécessité la reconstruction de 7,182 pieds de voies simples. Le ré-aménagement des voies de circulation au carrefour Côte-des-Neiges et Chemin de la Reine Marie a exigé également la reconstruction des voies à cet endroit.

36,800 verges carrées de pavage ont été réparées entre nos voies et 26,000 verges carrées ont été repavées entièrement.

Au cours de l'année, la construction d'un nouveau garage d'une capacité de 155 autobus a été complétée rue de Namur. Ce garage très moderne et le plus vaste érigé à date par la Commission, a été inauguré officiellement le 26 juin 1955. En tout, il a coûté environ $860,000.

Le programme de substitution de l'autobus au tramway a nécessité la mise en chantier d'un nouveau garage rue Frontenac, dans le quartier Hochelaga. D'un coût approximatif de $850,000, il aura une capacité de 130 autobus. L'on en prévoit l'ouverture pour le 15 août prochain.

Dans le quartier St-Paul, les remises de tramways subissent actuellement les modifications nécessaires à leur transformation en un garage d'autobus d'une capacité de 133 unités. Ces travaux coûteront environ $380,000.

La Commission a également préparé des plans pour l'extension de son usine de réparation Crémazie, afin d'en doubler la capacité. La construction de cette extension commencera au cours du printemps 1956 et son coût sera d'environ $2,000,000.

La Commission construira également un terminus-abri au square Western et un autre à la rue Frontenac, c'est-à-dire aux extrémités ouest et est des nouvelles lignes d'autobus Ste-Catherine et Dorchester qui seront inaugurées en septembre prochain.

TARIFS

Au cours de l'année 1955, la Commission estima que les charges nouvelles qui viendraient s'ajouter au cours de l'année financière 1956 à ses dépenses d'alors, la plaçaient en face d'un déficit prévu de l'ordre de quatre millions et demi par année.

En effet, par suite de la sentence arbitrale de juillet 1955, il fallait prévoir que les dépenses du prochain

exercice au poste des salaires de tous les employés, y compris ceux non régis par la convention collective, seraient augmentées, en comparaison de celles de l'année alors en cours, d'environ $1,245,000. De plus, un nouveau fonds de pension contributoire créé par la Commission pour ses employés réguliers, et dont il est question en plus de détails dans un autre chapitre de ce rapport, allait exiger de la Commission des contributions qui augmenteraient ses dépenses annuelles d'environ $1,210,000. Enfin, la Commission devait pourvoir à une augmentation annuelle de dépenses d'environ $840,000 pour les charges additionnelles d'intérêt et de dépréciation qu'allait lui causer son programme de modernisation et d'amélioration du réseau pour les années 1955-1956, notamment la substitution de l'autobus au tramway.

Ces charges nouvelles, ajoutées à l'excédent des dépenses sur les revenus pour l'année financière 1955, alors estimé à $1,230,000, formaient un déficit annuel de $4,525,000 et imposaient à la Commission l'impérieux devoir de hausser ses tarifs. En effet, devant ce déficit considérable, la Commission n'avait, en vertu de sa loi constitutive, aucun autre moyen de se procurer des revenus suffisants pour rencontrer ses dépenses et fournir le service de transport essentiel à la population.

Le 2 novembre 1955, la Commission décréta les tarifs augmentés suivants, qui sont en vigueur depuis le 3 décembre 1955:

"ZONE CENTRALE:	adultes: 2 billets pour 25 cents ou 15 cents en argent; enfants d'école: 5 billets pour 25 cents ou 6 cents en argent.
CHACUNE DES AUTRES ZONES:	adultes: 4 billets pour 25 cents ou 8 cents en argent; enfants d'école: 6 pour 25 cents ou 5 cents en argent.
	Passagers traversant le pont Jacques-Cartier: adultes: 4 billets pour 30 cents ou 9 cents en argent; enfants d'école: 5 billets pour 30 cents.
TARIF DE NUIT:	Le tarif spécial de nuit est aboli."

La Commission prévoit que ces tarifs produiront un revenu additionnel d'environ $4,485,000 par année, compte tenu d'une diminution estimée à 8% pour les adultes et à 4% pour les enfants d'école dans le nombre de voyageurs de la zone désignée "Zone Centrale" et d'une diminution de 6% pour les adultes et de 3% pour les enfants d'école dans le nombre de voyageurs des zones extérieures.

Cette décision de la Commission fut portée en appel devant la Régie des Services publics, par la Cité de Montréal, la Cité de Longueuil et la Ville de Montréal-Sud. A la date de la rédaction de ce rapport, l'instruction de ces appels n'est pas commencée.

NOUVEAU FONDS DE PENSION

L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal, incorporée en 1904, verse actuellement des pensions et assure des bénéfices aux employés présents ou anciens de la Commission et de la Compagnie qui l'a précédée.

Depuis nombre d'années, cette Association était en état d'insolvabilité et sa situation financière s'était aggravée à ce point qu'elle allait voir ses fonds s'épuiser au cours du premier semestre de l'année 1956. Il fallait donc prévoir que l'association cesserait ses opérations et que les employés ne pourraient plus compter sur la pension espérée.

Devant cette situation, la Commission a jugé indispensable d'assurer la sécurité future de ses employés et au début de 1955, elle a demandé et obtenu de la Législature, par la loi 3-4 Elizabeth II, chapitre 126, sanctionnée le 10 février 1955, l'autorisation de créer un nouveau fonds de pension.

Cette loi, en plus de déterminer les conditions d'établissement du fonds de pension, déclare que les contributions des employés participants ne devront pas excéder cinq pour cent de leur salaire, et que celles de la Commission devront au moins égaler les contributions des employés, mais ne

pas excéder sept et demi pour cent du montant total des salaires des employés.

A la suite de la passation de cette loi, la Commission, après une étude approfondie de tous les principaux fonds de pension modernes, a préparé, avec la collaboration d'experts, un plan de pension qu'elle a adopté par règlement le 2 novembre 1955.

Aux termes de la loi, ce règlement ne pouvait entrer en vigueur qu'après avoir reçu l'approbation du Surintendant des Assurances de la province de Québec. Ce dernier, dans une lettre du 2 novembre, se déclara prêt à approuver le règlement dès que 60 pour cent des employés l'auraient accepté et qu'en conséquence, conformément à la loi, le fonds de pension deviendrait obligatoire pour tous les employés réguliers éligibles de la Commission.

Le 18 janvier 1956, au-delà de 73 pour cent des employés y ayant droit avaient signifié leur adhésion à ce fonds de pension, soit un pourcentage beaucoup plus élevé que le 60% requis par la loi pour rendre la participation au fonds de pension obligatoire à tous les employés éligibles. Le 20 janvier, le Surintendant des Assurances donna son approbation au règlement de la Commission créant le fonds de pension et celui-ci entrera donc en vigueur à la date fixée dans le

règlement, soit le premier mars prochain.

Nous croyons devoir souligner que ce plan de pension exigera de la part de la Commission une contribution annuelle au taux de sept et demi pour cent des salaires des employés, ce qui, sur la base actuelle des salaires, signifie une augmentation d'environ $1,210,000 par année dans les dépenses de la Commission pour fins de pension à ses employés.

MODIFICATION AUX SERVICES DE TRANSPORT AU COURS DE 1955

Au cours de l'année, la Commission a poursuivi activement son programme de substitution de l'autobus au tramway. De plus, elle a établi des nouveaux services et en a prolongé plusieurs. En voici les détails:

Substitution de l'autobus au tramway:

28 mai	-	circuit 93, Chemin Remembrance;
26 juin	-	circuit Côte-des-Neiges 65;
26 juin	-	circuit Guy Heaver Hall 14, remplacé par circuits Côte-des-Neiges 66 et Claremont 114;
4 septembre	-	circuit Mont-Royal 7.

Comme résultat, les tramways sont disparus des rues suivantes: Beaver Hall, Université, Dorchester, Guy,

Côte-des-Neiges, Boulevard Westmount, Lansdowne, avenue Westmount, Claremont, Remembrance, avenue Mont-Royal, Iberville et Masson.

Nouveaux circuits:

3 janvier	-	circuit Viau 132, rue Viau de Notre-Dame à St-Zotique;
27 février	-	circuit Sherbrooke 185, rue Sherbrooke du boulevard Pie IX au terminus Montréal-Est;
26 juin	-	circuit Somerled 102, entre le terminus Elmhurst et l'avenue Claremont;
26 juin	-	circuit St-Denis "Express" 1-E, entre les terminus Craig et Ahuntsic, pendant les heures d'affluence;
11 juillet	-	circuit boulevard Laurentien 16-B, boulevard Laurentien, de Côte-de-Liesse à du Collège, pendant les heures d'affluence;
30 octobre	-	circuit Jean-Talon 92, rue Jean-Talon, de Bloomfield à Iberville.

Circuits prolongés:

27 février	-	circuit Bélanger 95 prolongé de la rue Iberville à la 13e Avenue;
27 février	-	circuit Bélanger 195, prolongé de Bélanger à

Masson via 1le Avenue;

21 mai - circuit St-Michel 67 prolongé de la 37e Avenue vers le nord aux frontières de la Cité de St-Michel;

11 juillet - circuit Côte-de-Liesse 16A prolongé vers l'ouest jusqu'à Notre-Dame-de-Liesse;

10 août - circuit Frontenac 94 prolongé de la rue Bon-Air à la rue Tillemont;

20 novembre - circuit Côte St-Luc 62 remplacé par circuit Côte St-Luc 101 avec prolongement de Westminster à Westluke, et par le circuit Westminster 162 avec prolongement de Côte St-Luc à Mackle.

En plus des changements ci-dessus, nous avons modifié quelque peu l'itinéraire de certains circuits particulièrement lorsque les autorités municipales ont établi des rues à sens unique.

PROGRAMME POUR 1956

L'année 1956 marquera une étape importante de la substitution de l'autobus au tramway à Montréal. En effet, le ou vers le 4 septembre prochain, les tramways disparaîtront des rues suivantes:

a) Rue Ste-Catherine, de la rue du Havre jusqu'à l'avenue Victoria, Westmount;

b) Rue Sherbrooke, d'Atwater à Elmhurst;

c) Rue Monkland, de Girouard au boulevard Grand;

d) Boulevard Grand, de Monkland à Somerled;

e) Avenue Victoria, de Ste-Catherine à Sherbrooke;

f) Avenue Green, de Ste-Catherine à Sherbrooke;

g) Rue Atwater, de St-Antoine à Sherbrooke;

h) Rue Windsor, de St-Jacques à Ste-Catherine;

i) Rue Somerled, du boulevard Grand à Walkley.

Les lignes de tramways suivantes seront discontinuées:

Ste-Catherine 3, 3A, 3X et 15;

Windsor 70 et 83;

Sherbrooke 63, 64, 7A et 9A;

Girouard 50.

Pour les remplacer, des nouveaux circuits d'autobus seront inaugurés comme suit:

a) Circuit "15 STE-CATHERINE", rue Ste-Catherine, du terminus Atwater au terminus Frontenac;

b) Circuit "150 DORCHESTER", rue Dorchester, du terminus Atwater au terminus Frontenac;

c) Circuit "151 DORCHESTER", du terminus Atwater au terminus 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, Girouard, Sherbrooke, Victoria et Ste-Catherine;

f) Circuit "104 NOTRE-DAME-DE-GRACE", de Cavendish et chemin Côte St-Luc au terminus Atwater via Cavendish, Sherbrooke, Notre-Dame-de-Grâce, Claremont, Sherbrooke, Victoria et Ste-Catherine; retour via Ste-Catherine, Victoria, Sherbrooke, Claremont, Côte St-Antoine, Sherbrooke et Walkley;

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 et Atwater.

Ce programme de modernisation de l'année 1956 entraînera une dépense de capital d'environ 7 millions et demi de dollars pour l'achat de 250 autobus, la construction du garage Frontenac, la transformation des remises St-Paul et l'érection de deux terminus, ce qui permet de juger de l'importance de la transformation qui sera apportée à nos services dans les prochains douze mois.

BILAN DES PROGRÈS: 1951-1956

Depuis la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des tramways de Montréal, le 16 juin 1951, la Commission a poursuivi avec toute la diligence possible un programme de substitution de l'autobus au tramway. Elle a aussi établi un grand nombre de circuits nouveaux et en a prolongé plusieurs. L'on trouvera à un autre endroit de ce rapport le détail de ces améliorations apportées par la Commission au réseau de transport en commun depuis les débuts de son administration.

ÉLECTION D'UN NOUVEAU COMMISSAIRE

Le 1er octobre 1955, Me C.A. Sylvestre, c.r., représentant au sein de la Commission les cités et villes du district métropolitain, à l'exception de Montréal, cessa d'agir comme commissaire pour assumer ses nouvelles fonctions de juge de la Cour supérieure.

Pour lui succéder, ces cités et villes désignèrent M. Robert Hainault qui fut assermenté comme commissaire le 16 novembre 1955.

Les commissaires tiennent à exprimer à l'Honorable juge C. A. Sylvestre leurs sincères remerciements pour les précieux services qu'il a rendus à la Commission et à

lui réitérer leurs voeux d'une fructueuse carrière dans la magistrature.

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

ROBERT HAINAULT

LÉONARD LÉGER

Montréal, le 31 janvier 1956.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1955

ACTIF

DISPONIBILITES:			
Espèces en caisse et en banque		$ 835,054.38	
Prêts à demande		2,000,000.00	
Valeurs négociables à la valeur du marché	$ 3,239,147.89		
Intérêts courus	25,430.84	3,264,578.73	
Comptes à recevoir		176,238.83	
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)		1,720,586.91	$ 7,996,458.85
IMMOBILISATIONS:			
Immeubles, installations et matériel roulant:			
Solde au 16 juin 1951	$52,820,941.61		
Additions nettes	6,910,591.98	$59,731,533.59	
Moins: Provisions pour amortissement:			
Tramways (2)	$19,893,902.92		
Autobus	4,803,183.77		
Trolleybus	1,108,689.51	25,805,776.20	33,925,757.39
AUTRES ACTIFS:			
Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		$ 362,487.45	
Frais payés d'avance		319,162.75	
Escompte sur débentures et dépenses non amortis		1,795,575.37	2,477,225.57
			$44,399,441.81

*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 1955, un montant additionnel de $178,487 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de $1,400,000.

Approuvé pour la Commission

A. Duperron — Président

R. F. Quinn — Vice-Président

Montréal, 27 janvier 1956.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1955

PASSIF

EXIGIBILITES:			
Emprunt bancaire, garanti par la Cité de Montréal		$ 1,250,000.00	
Comptes à payer		795,551.64	
Gages courus		1,067,226.91	
Taxes		46,136.81	
Réserve re: abandon des voies de tramways		135,900.00	
Intérêts courus sur obligations		363,921.88	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1956 au fonds d'amortissement des débentures 4¼%	$ 577,500.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées par anticipation	315,000.00	262,500.00	
Réserve pour réclamations en dommages		925,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		30,542.00	
Réserve pour fonds de pension des employés	$ 1,642,293.16		
Moins: Valeurs et espèces déposées en fidéicommis au Trust Général du Canada conformément aux actes de fidéicommis	1,075,063.85	567,229.31	
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal		34,768.76	$ 5,478,777.31
DETTE OBLIGATAIRE:			
Débentures 4¼% à fonds d'amortissement échéant le 1er 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: Débentures rachetées	1,575,000.00		
	$16,425,000.00		
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus	577,500.00	$15,847,500.00	
Débentures 3¾% à fonds d'amortissement échéant le 1er mai 1974 (1) (Remboursables en monnaie canadienne)			
Autorisées et émises	$27,000,000.00		
Moins: Débentures rachetées	1,620,000.00		
	$25,380,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures ci-dessus achetées en anticipation du fonds d'amortissement	220,000.00	25,160,000.00	41,007,500.00
Réserve pour billets non utilisés			500,000.00
			$46,986,277.31
Déficit au 30 novembre 1955 (Etat No. 2)			2,586,835.50
			$44,399,441.81

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 $637,000 ni d'un passif contingent se totalisant à $115,232.

Sujet à 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 DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1955

Déficit au 30 novembre 1954		$ 1,400,154.50
Diminution de la valeur du marché des placements		104,790.30
		1,504,944.80
Déduire:		
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	$ 23,236.25	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	88,058.26	
Profit sur placements rachetés ou vendus	42,030.72	
Régularisation de la réserve pour escompte sur dollars américains	2,325.45	155,650.68
		1,349,294.12
Ajouter:		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1955 (Etat No. 3)		1,237,541.38
Déficit au 30 novembre 1955		$ 2,586,835.50

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1955

REVENUS			
Tramways		$14,241,563.50	
Autobus		13,933,390.78	
Trolleybus		2,252,636.36	
			$30,427,590.64
DEPENSES			
Tramways			
Frais d'opérations et taxes	$10,202,464.58		
Entretien	3,374,111.40		
Amortissement	1,478,950.67		
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation	178,487.00	$15,234,013.65	
Autobus			
Frais d'opérations et taxes	$ 9,233,732.41		
Entretien	2,868,906.92		
Amortissement	1,157,462.39	13,260,101.72	
Trolleybus			
Frais d'opérations et taxes	$ 1,050,079.66		
Entretien	240,163.83		
Amortissement	223,793.92	1,514,037.41	
Intérêts sur débentures et dépenses	$ 1,663,451.70		
Intérêt sur emprunt bancaire	24,263.44		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débentures	152,027.71		
	1,839,742.85		
Moins: Autres revenus	182,763.61	1,656,979.24	
			31,665,132.02
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1955			$ 1,237,541.38

*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 1955, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1955. 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 1955, 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, 27 janvier 1956.

- 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

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

RECETTES-PASSAGERS

Année terminée le 30 novembre	
1951[X]	$ 13,154,759
1952	30,111,469
1953	32,108,634
1954	30,597,267
1955	29,516,125

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

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%	1657
Au 30 nov. 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726

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 "
Au 30 nov. 1955	286.04 "

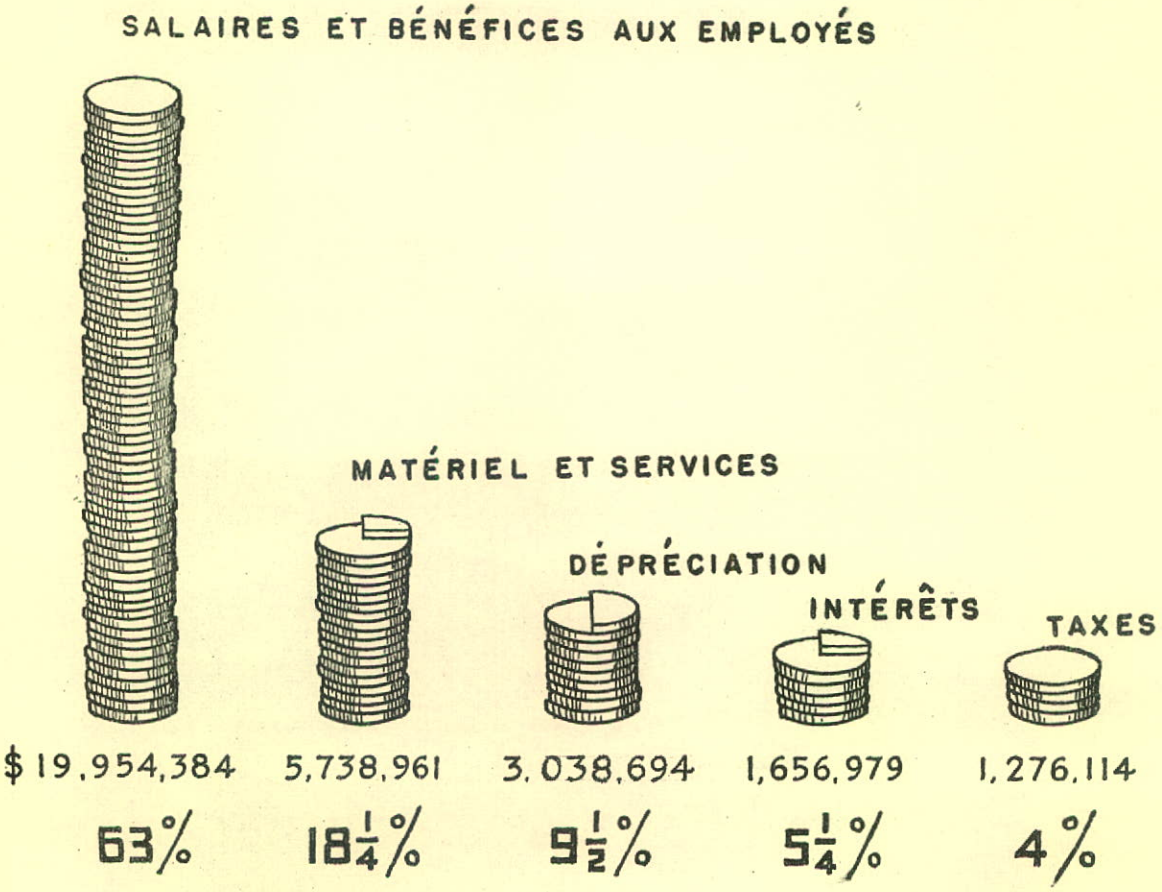
Longueur des voies de tramways (milles de voies simples)

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 "
Au 30 nov. 1955	207.2 "

Electricité consommée en 1955 (en K.W. heures)	98,643,000 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1955 (en gallons)	2,779,717 gallons
Huile Diesel consommée en 1955 (en gallons)	2,749,864 gallons
Superficie desservie en 1955	91 milles carrés
Population desservie en 1955	1,339,950 approx.

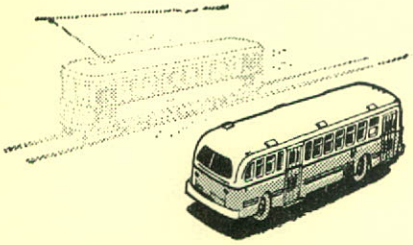
DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1955

TOTAL: $ 31,665,132



Le bilan des progrès

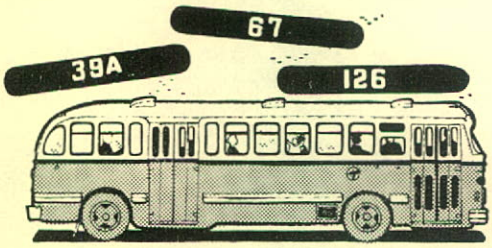
(de 1951 à 1956)



Remplacement du tramway par l'autobus

Circuits :

Ste-Catherine, entre les rues Harbour et Viau.
Frontenac, entre les rues Notre-Dame et Bélanger et prolongé jusqu'à Bon-Air.
Van Horne, entre l'avenue Hillsdale et le chemin de la Côte-des-Neiges et prolongé jusqu'au terminus Garland.
Boul. St-Laurent, entre la rue Craig et le boulevard Crémazie.
Windsor, sur la rue Sherbrooke, à l'ouest de la boucle Elmhurst et sur la rue Westminster dans la ville de Montréal-Ouest.
Notre-Dame—Côte St-Paul, de Notre-Dame et chemin de la Côte St-Paul à la rue Wellington et prolongé jusqu'au boulevard LaSalle.
Notre-Dame—Ville Emard, de Notre-Dame et chemin de la Côte St-Paul à la rue des Monts.
St-Denis, entre le terminus Craig et la rue Emile Journault.
Lachine, à l'ouest de la 6è Avenue et remplacé par deux circuits d'autobus Lachine 191 et 192.
Côte-des-Neiges, entre le carré Victoria et le terminus Garland.
Boulevard Westmount, remplacé par le circuit d'autobus Côte-des-Neiges no 66 via boulevard Westmount. Service sur Lansdowne, Westmount avenue et Claremont, remplacé par le circuit d'autobus no 114.
Chemin Remembrance, entre Côte-des-Neiges et la boucle au Sommet.
Rue Mont-Royal, entre avenue du Parc et le boulevard Pie IX.

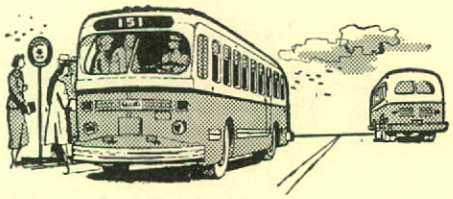


Prolongement de routes d'autobus

67-St-Michel, prolongement de la 36è Avenue à la 42è Avenue.
8D-Beurling, prolongé sur les rues Stevens, boulevard LaSalle et Woodland.
78-Glen, prolongement vers l'ouest de la rue Notre-Dame à Ville Emard.
39A-Boulevard Pie IX, prolongement du chemin St-Michel à Dumouchel.
126-Beaubien, prolongement jusqu'à l'hôpital de Maisonneuve sur le boulevard l'Assomption.
95-Bélanger, prolongement vers l'est à la 13è Avenue.
94-Frontenac, prolongement vers le nord de Bon-Air à Tillemont.
16A-Côte de Liesse, prolongement vers l'ouest sur le chemin de Côte de Liesse à Notre-Dame-de-Liesse.
6-St-Hubert, prolongé de Crémazie jusqu'à Emile Journault.
22-Cadillac-Rosemont, prolongé de la 25è Avenue et Bellechasse jusqu'au boulevard Pie IX et Beaubien.
191-192 Lachine, itinéraire changé et circuit prolongé à Sherbrooke et 55è Avenue, Lachine.
56-Bordeaux, prolongé sur le boul. Persillier de De Salaberry à Louisbourg.
62-Côte St-Luc, remplacé par un nouveau circuit no 101 Côte St-Luc, prolongé de Westminster à Westluke, et par un nouveau circuit no 162—Westminster prolongé de Côte St-Luc jusqu'à Mackle.

Nouvelles routes d'autobus

126-Beaubien, sur la rue Beaubien, entre la 12è Avenue et la rue Viau.
8D-Beurling, sur l'avenue Woodland et l'avenue Beurling entre Bannantyne et le boulevard Brown.
74B-Longueuil Sud, pour desservir la partie de la Cité de Longueuil au sud des voies des Chemins de Fer Nationaux du Canada.
8C-St-Patrick, entre l'intersection des rues Atwater et Centre et l'intersection de la rue Laurendeau et avenue de l'Eglise.
38-Barclay, sur l'avenue Barclay, entre le terminus Garland et l'intersection des Avenues Pratt et Van Horne.
57-Fleury, sur la rue Fleury, entre les rues Tolhurst et Larose.
116-Décarie, pour desservir les secteurs sud-ouest et nord-est de Ville St-Laurent.
75-Longueuil, inauguration de ce circuit pour établir un service direct pendant les heures d'affluence entre Montréal et le secteur sud de Longueuil.
106-Upper Lachine Road, sur le chemin Upper Lachine, de Girouard à Elmhurst.
132-Viau, entre les rues Notre-Dame et St-Zotique.
102-Somerled, entre les rues Elmhurst et Claremont.
16B-Laurentien, entre Côte de Liesse et la rue du Collège à Ville St-Laurent, durant les heures d'affluence seulement.
185-Sherbrooke, entre le boulevard Pie IX et le terminus de Montréal-Est.
92-Jean-Talon, entre l'avenue Bloomfield et la rue Iberville.
195-Bélanger, sur la 11è Avenue, entre Masson et Bélanger et sur Bélanger à la 31è Avenue.
62-Côte St-Luc, entre l'intersection Monkland et Girouard et l'avenue Elmhurst, via chemin Côte St-Luc et avenue Westminster.



Routes d'autobus d'ici septembre 1956

15-Ste-Catherine, sur la rue Ste-Catherine, du terminus Atwater au terminus Frontenac.
150-Dorchester sur la rue Dorchester, du terminus Atwater au terminus Frontenac.
151-Dorchester, du terminus Atwater au terminus de la rue Craig via Dorchester, Beaver Hall et Craig. Ce service n'aura lieu qu'aux heures d'affluence seulement.
170-171 Windsor-Beaver Hall, entre la Place d'Armes et la rue Ste-Catherine. Boucle dans les deux directions via Windsor et Beaver Hall Hill.
103-Monkland, sur l'avenue Monkland jusqu'au terminus Atwater.
104-Notre-Dame-de-Grâce, sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce jusqu'au terminus Atwater.
105-Sherbrooke, du terminus Elmhurst au terminus Atwater via Sherbrooke.

Autobus-express

La Commission de Transport de Montréal a établi, le 27 juin 1955, un service d'autobus-express rue St-Denis. Ce service fonctionne du terminus Ahuntsic, rue Millen, jusqu'au terminus Craig.