

# Commission de Transport de Montréal



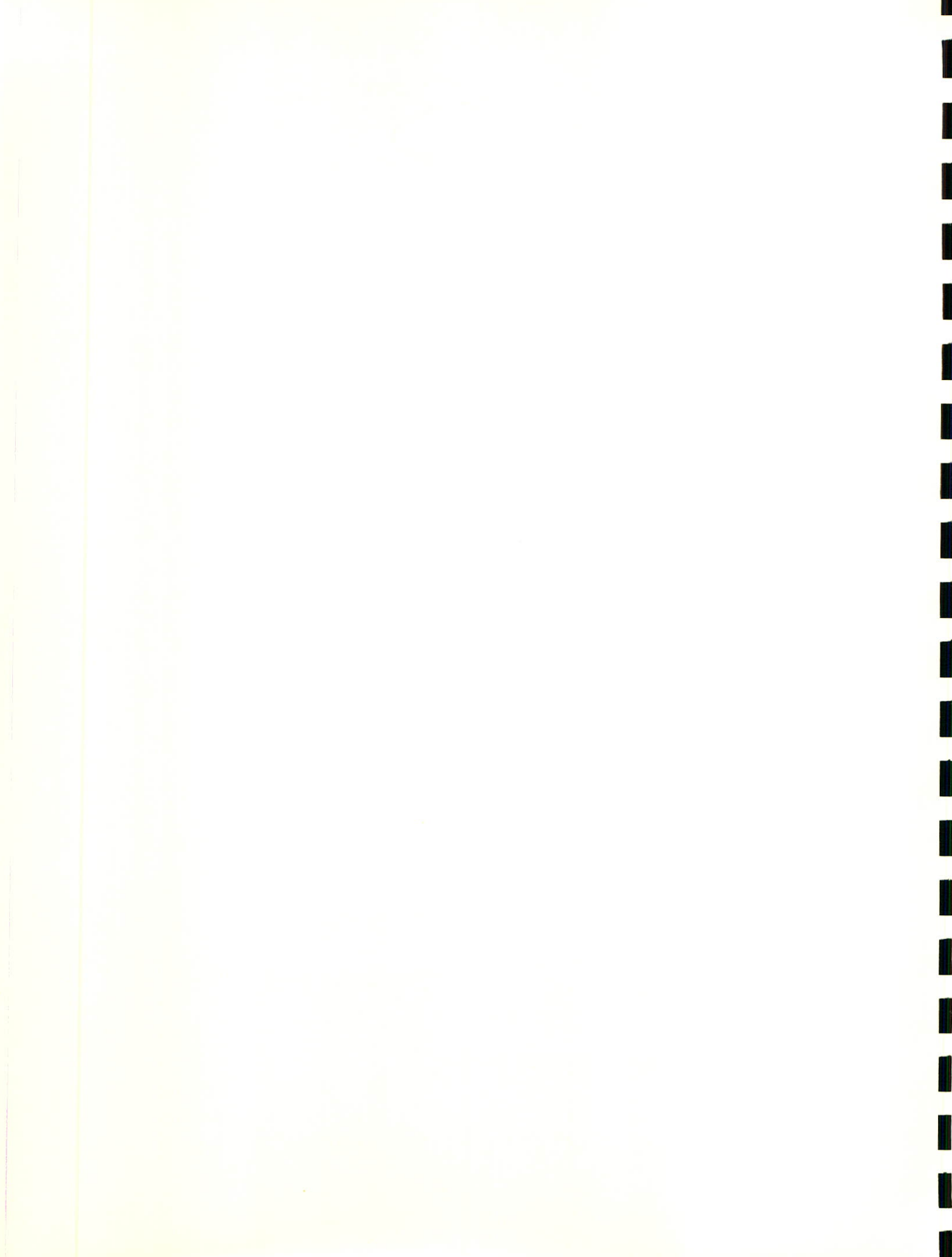
## *Rapport Annuel*

AU 30 NOVEMBRE, 1957









COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

Président et  
gérant général : Arthur Duperron

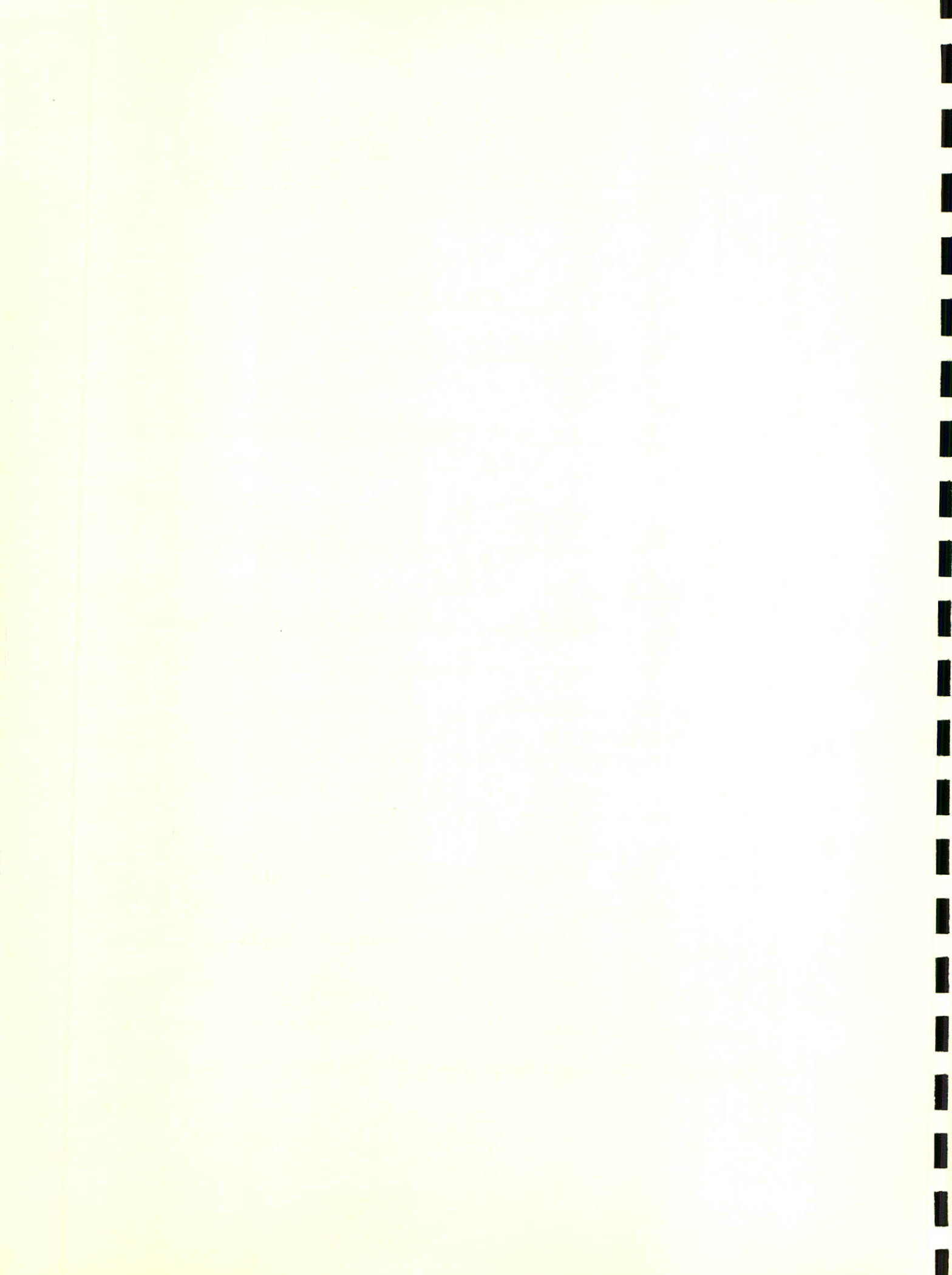
Vice-président : Richard-F. Quinn\*

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 débetures 5 $\frac{1}{4}$ % 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 débetures. 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 débetures et en les déposant, après annulation, chez le Directeur des Finances de la Cité de Montréal. Voici, à ce sujet, les montants des débetures annulées et déposées pour rencontrer les versements devenant dûs pour chacune des émissions de débetures énumérées:

<u>Emission</u>	<u>Echéance des versements aux fonds d'amortissement</u>	<u>Montant des débetures déposées</u>
Débetures 4 $\frac{1}{4}$ % échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1958 1er juillet 1958	\$ 315,000 315,000
Débetures 3 $\frac{3}{4}$ % échéant le 1er mai 1974	1er mai 1958	\$ 810,000
Débetures 4 $\frac{3}{8}$ % échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1958	\$ 402,000
Débetures 5 $\frac{1}{4}$ % 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 Il 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 égout 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.



É T A T S      F I N A N C I E R S

---

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	<u>16,093.75</u>	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)		<u>1,647,112.97</u>	\$ 9,039,070.06

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant		\$69,366,826.06	
Moins: Amortissement accumulé (2)		<u>21,913,198.11</u>	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 débetures et dépenses non amortis		<u>2,879,369.18</u>	3,607,015.64

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

- (1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Cité de Montréal quant à la valeur nominale, à l'intérêt et aux retraits pour fonds d'amortissement.
- (2) 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.

\$60,099,713.65

Approuvé pour la Commission

A. Duperron

Président

Jean Constantin

Commissaire

## 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 débetures			621,484.25
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1958 aux fonds d'amortissement des débetures moins valeur nominale des débetures achetées en anticipation de ces versements -			
Débetures 4-1/4% échéant le 1 <sup>er</sup> janvier 1973	\$262,500.00		
Moins: Valeur nominale des débetures achetées	<u>142,000.00</u>	120,500.00	
Débetures 3-3/4% échéant le 1 <sup>er</sup> mai 1974	\$162,000.00		
Moins: Valeur nominale des débetures achetées	<u>109,000.00</u>	53,000.00	
Débetures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	\$105,000.00		
Moins: Valeur nominale des débetures achetées	<u>93,000.00</u>	12,000.00	
Réserve pour réclamations en dommages			1,000,000.00
Dépôts de cautionnement des employés			<u>27,766.00</u>
			\$ 3,867,901.72
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)			57,358,500.00
RESERVE pour billets non utilisés			<u>500,000.00</u>
			\$61,726,401.72
DEFICIT au 30 novembre 1957 (Etat No. 3)			1,626,688.07

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.

---



---

 \$60,099,713.65
 

---

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

McDonald, Currie &amp; Co.

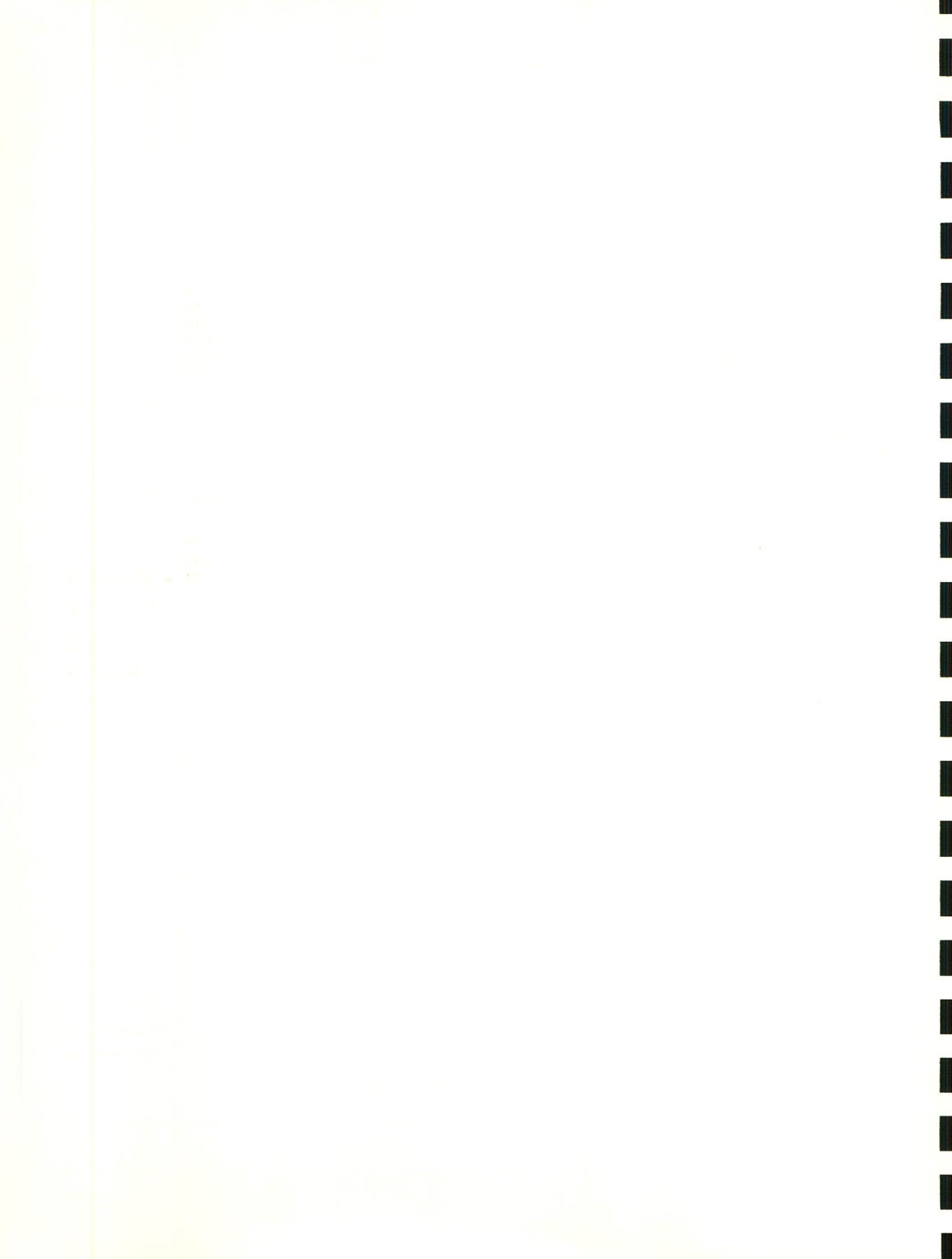
Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette &amp; Cie.

Comptables agréés.

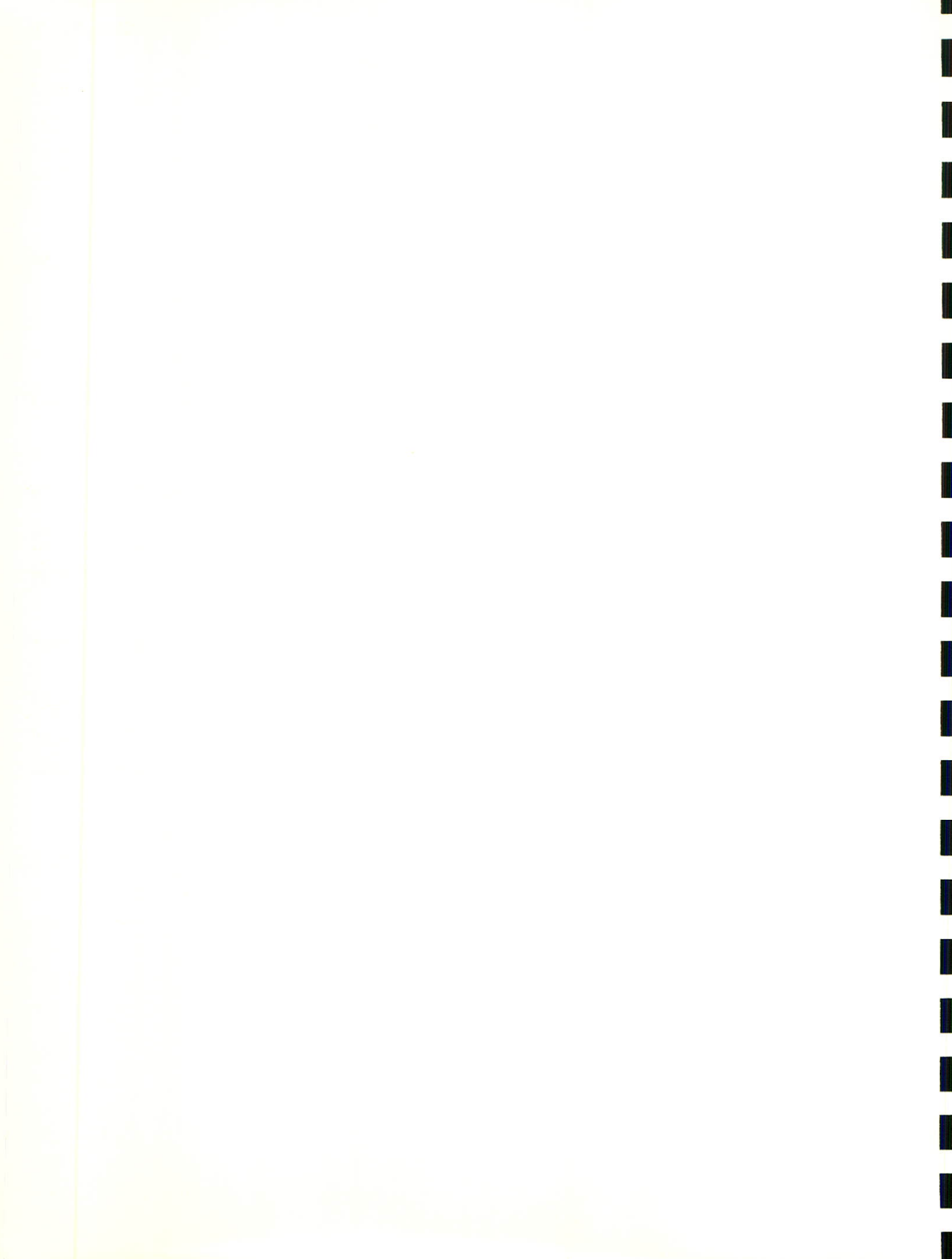


## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

## ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1957

<u>*Débentures à fonds d'amortissement</u>	<u>Autorisées et émises</u>	<u>Débentures rachetées</u>	<u>Versements aux fonds d'amortissement échéant avant un an</u>	<u>Solde en circulation</u>
4-1/4% échéant le 1 <sup>er</sup> 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 1 <sup>er</sup> 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 1 <sup>er</sup> 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)	<u>9,000,000.00</u>	<u>315,000.00</u>	<u>105,000.00</u>	<u>8,580,000.00</u>
	\$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 1 <sup>er</sup> juillet 1976 achetées en anticipation du fonds d'amortissement				<u>102,000.00</u>
Tel que montré au bilan				<u>\$57,358,500.00</u>

\*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

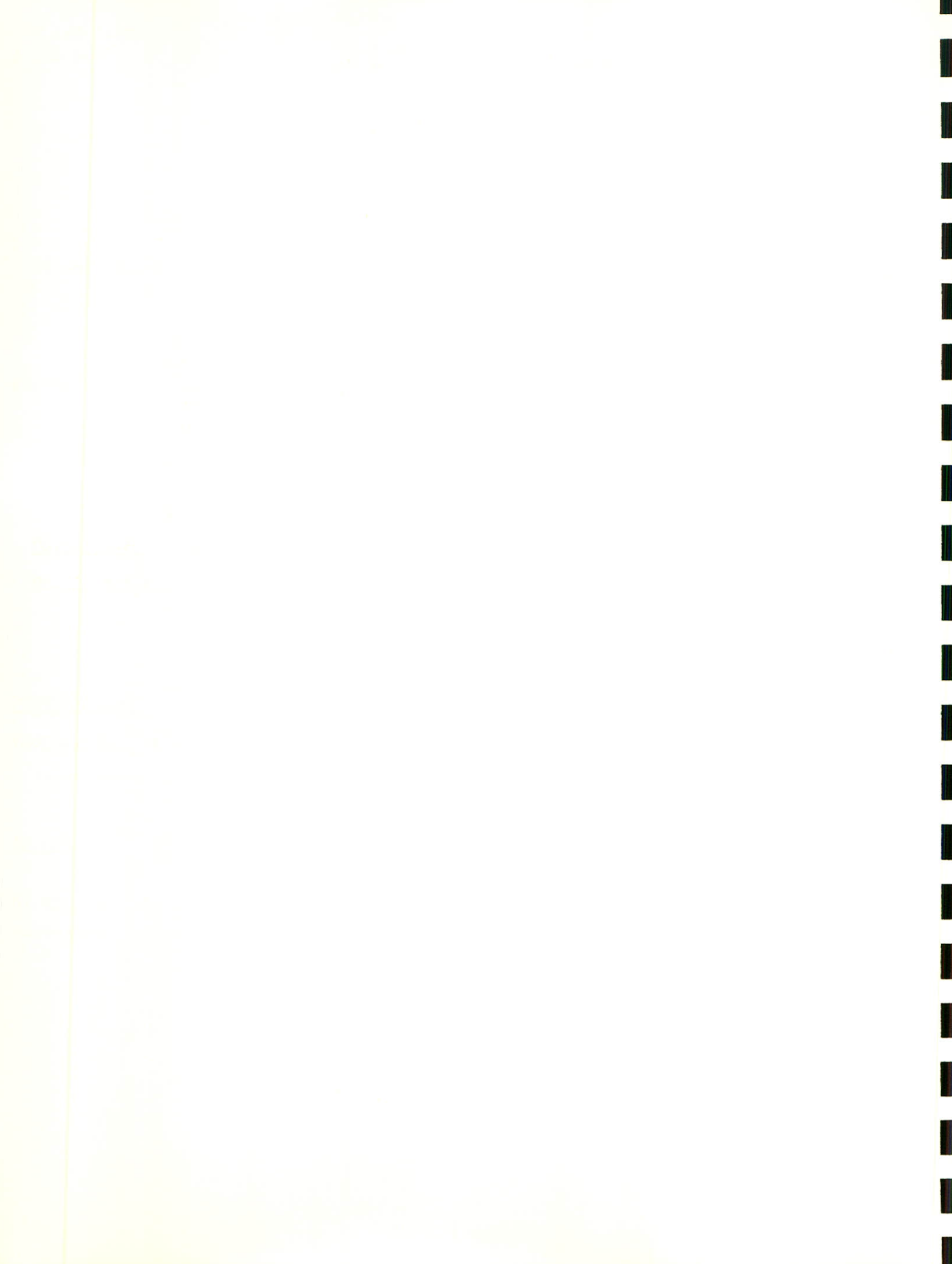
## Déduire:

Augmentation de la valeur du marché des placements	\$127,123.10	
Profit net sur placements rachetés	6,234.40	
Escompte sur débetures 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	<u>170,144.59</u>	
	<u>333,991.65</u>	<u>701,549.49</u>
		1,116,431.89

## Ajouter:

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1957 (Etat No. 4)		<u>510,256.18</u>
--	--	-------------------

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

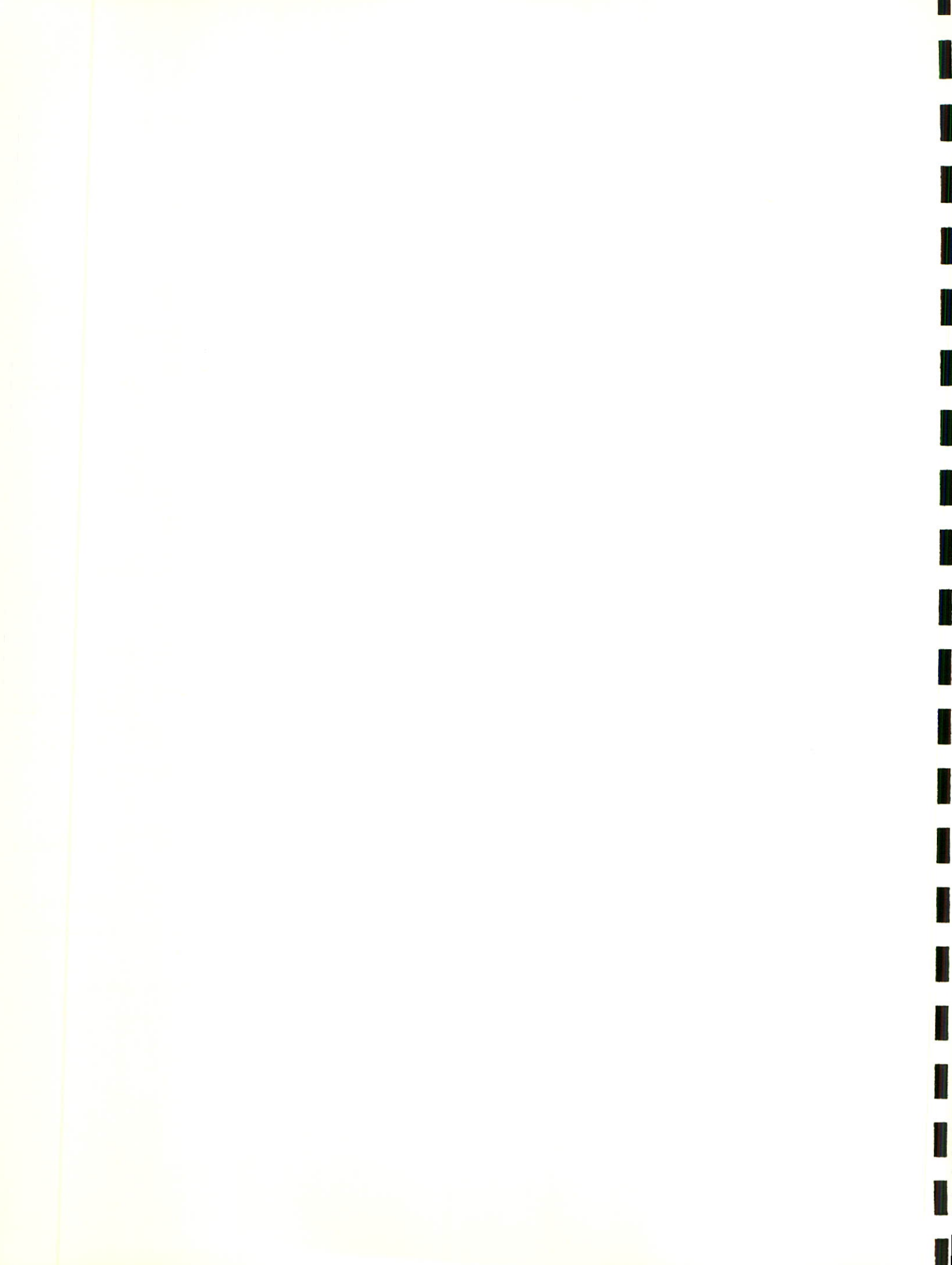
## REVENUS:

Revenus de passagers	\$33,969,778.42	
Revenus divers	<u>1,004,671.50</u>	\$34,974,449.92

## DEPENSES:

Frais d'opérations et taxes	\$23,266,414.34	
Entretien	6,286,311.45	
Amortissement	<u>3,518,222.39</u>	\$33,070,948.18
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,314,134.51	
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>235,291.80</u>	
Moins: Autres Revenus	2,549,426.31	
	<u>267,697.40</u>	<u>2,281,728.91</u>
		<u>35,352,677.09</u>
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)		<u>132,029.01</u>
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1957		\$ <u><u>510,256.18</u></u>

\*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

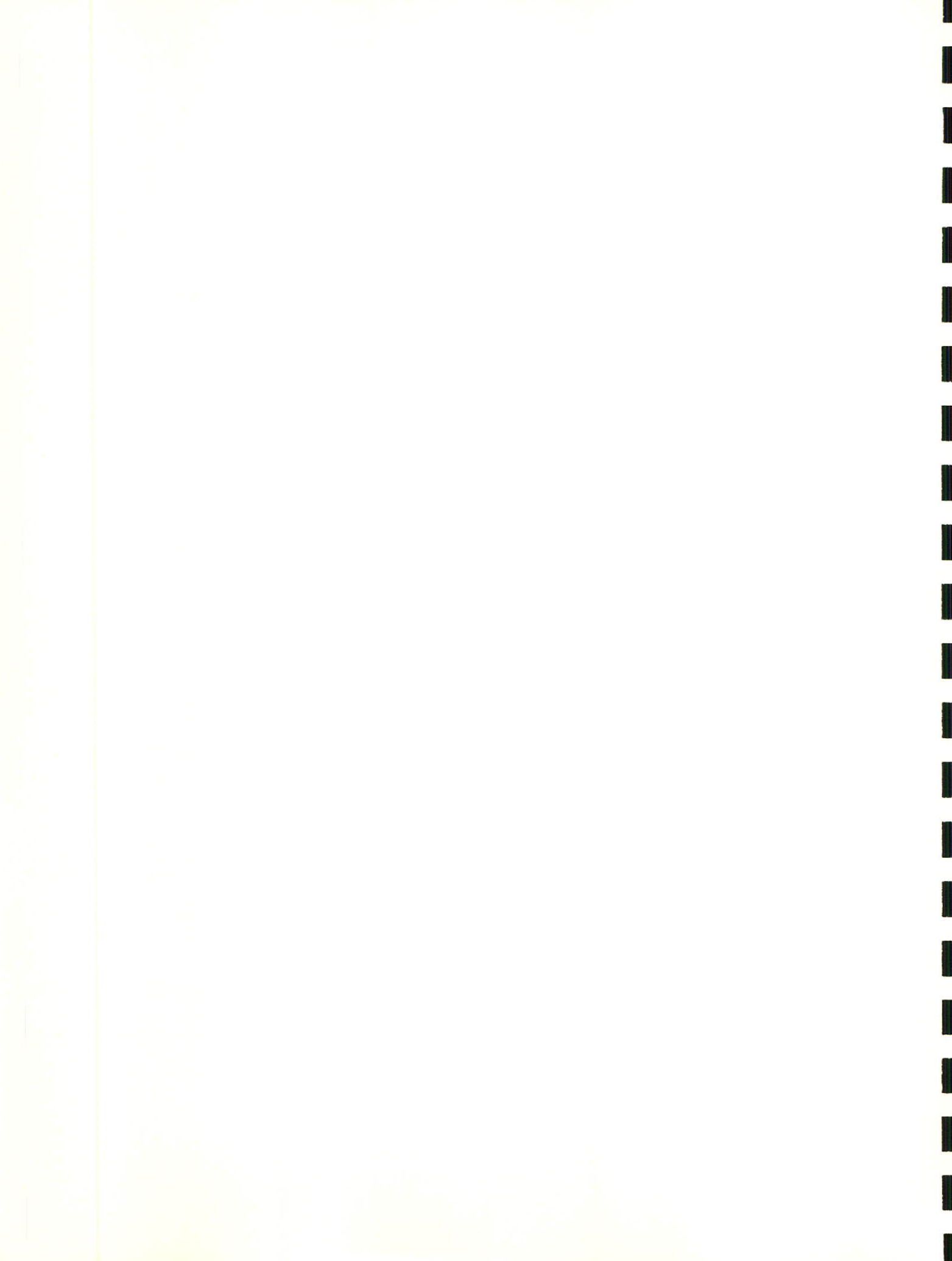
Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

Montréal, 22 janvier 1958.



- STATISTIQUES -



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

NOMBRE DE PASSAGERS

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Passagers payants</u>	<u>Nombre de correspondances parques</u>	<u>Total</u>
1951 <sup>X</sup>	165,554,244	72,576,266	238,130,510
1952	368,394,827	158,743,036	527,137,863
1953	342,893,777	157,463,740	500,357,517
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

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	
1951 <sup>X</sup>	\$ 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.

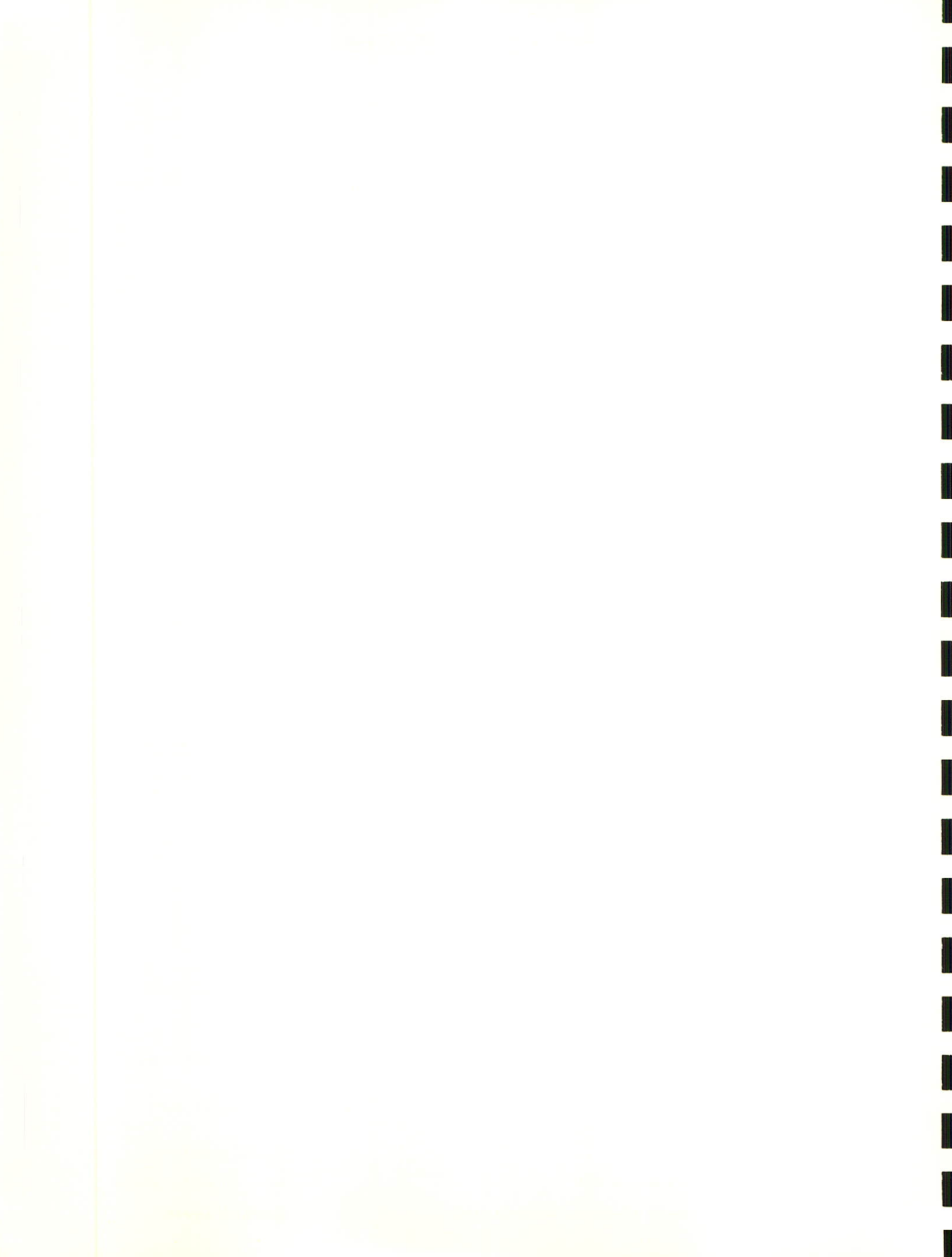
NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>
1951 <sup>X</sup>	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	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

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

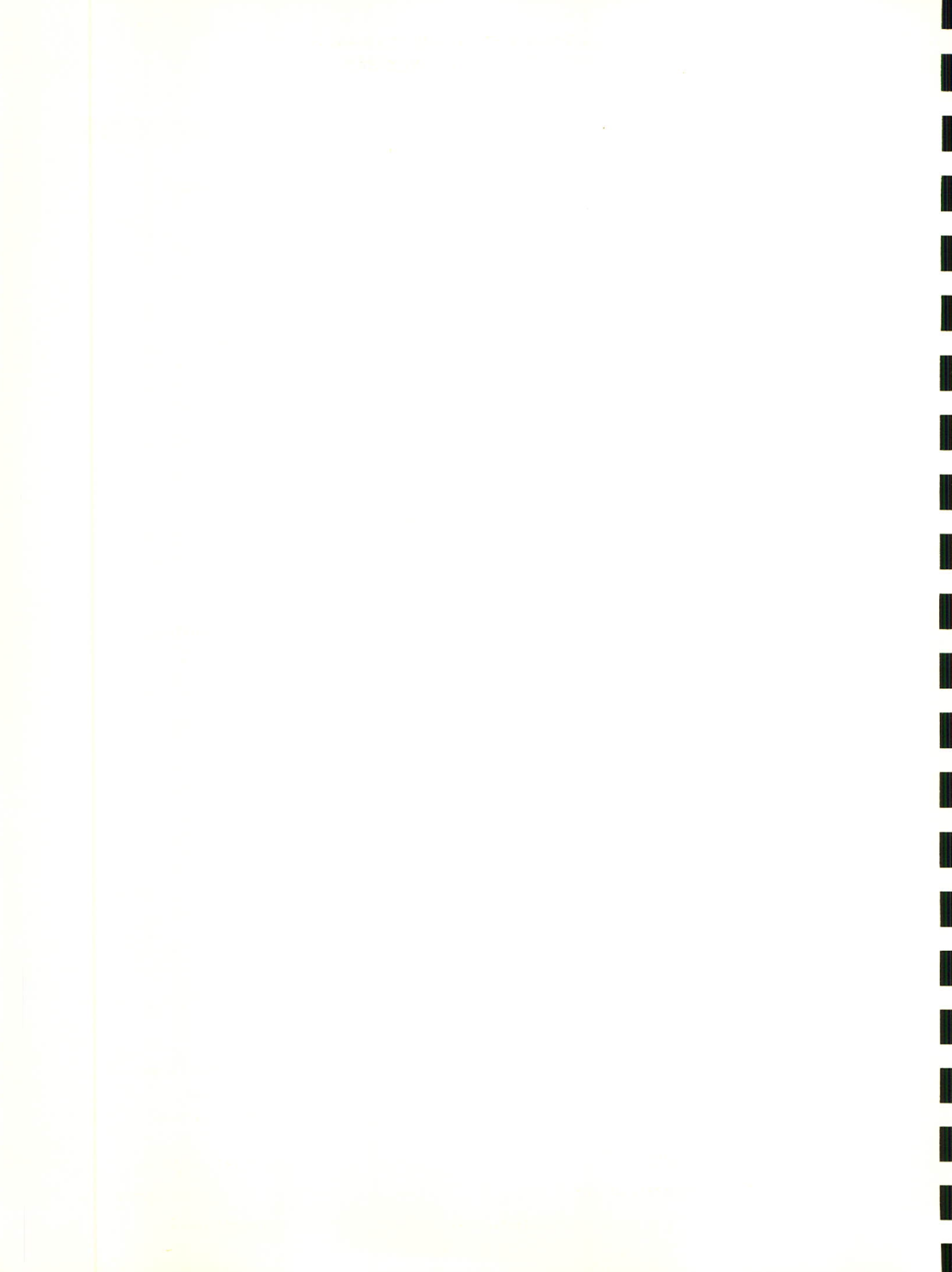
Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	255.65 "
Au 30 nov. 1954	268.29 "
Au 30 nov. 1955	286.04 "
Au 30 nov. 1956	299.33 "
Au 30 nov. 1957	314.70 "

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 "

---

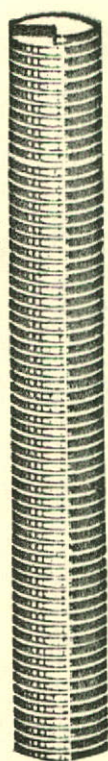
Electricité consommée en 1957 (en K.W. heures)	61,730,650 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1957 (en gallons)	1,699,210 gallons
Huile Diesel consommée en 1957 (en gallons)	5,277,749 gallons
Superficie desservie en 1957	91 milles carrés
Population dans la superficie desservie, 1957	1,475,000 approx.



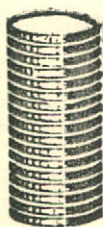
# DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1957

TOTAL: \$ 35,484,706

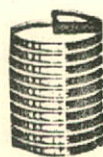
## SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



## MATÉRIEL ET SERVICES



## DÉPRÉCIATION



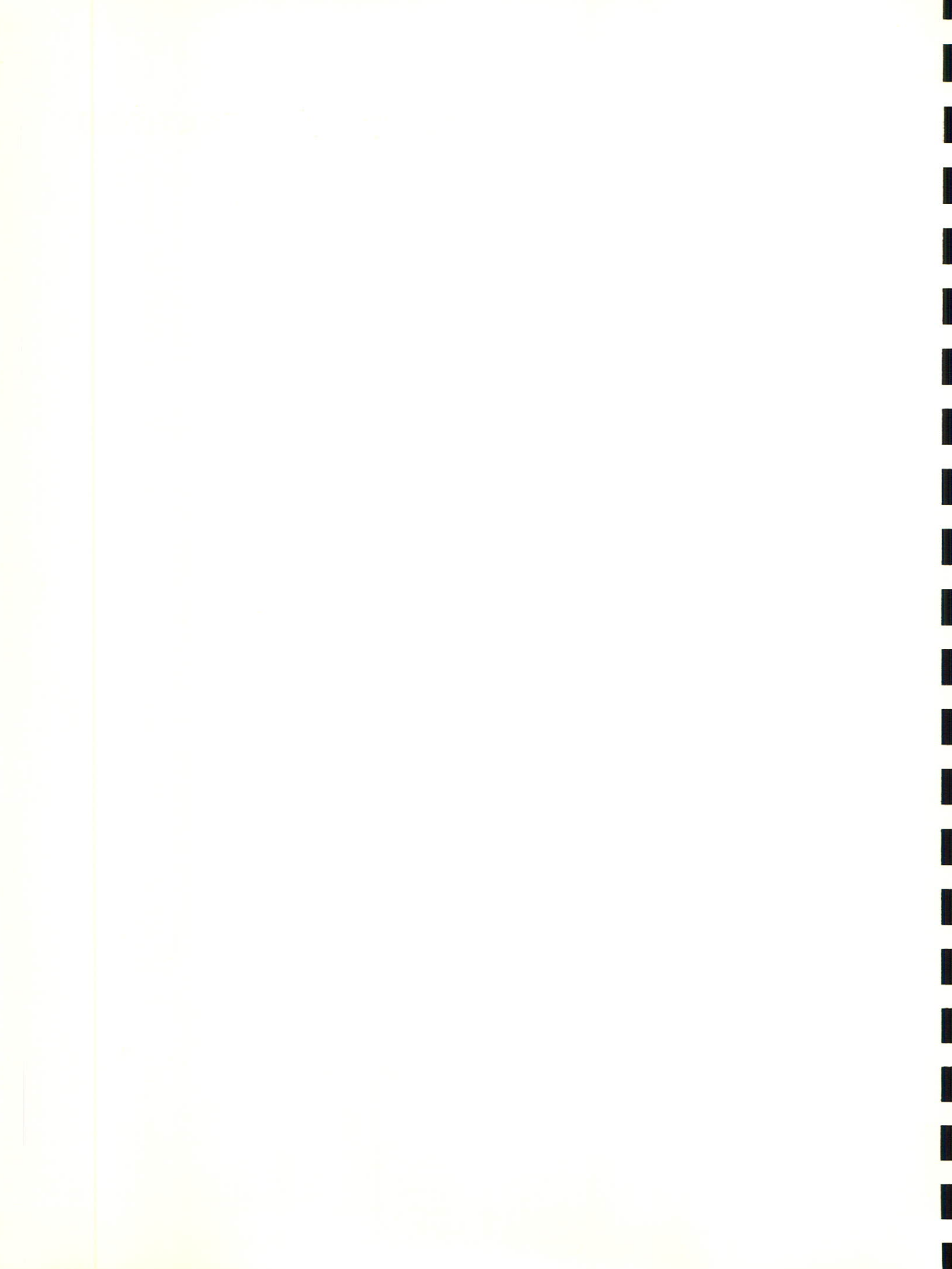
## INTÉRÊTS

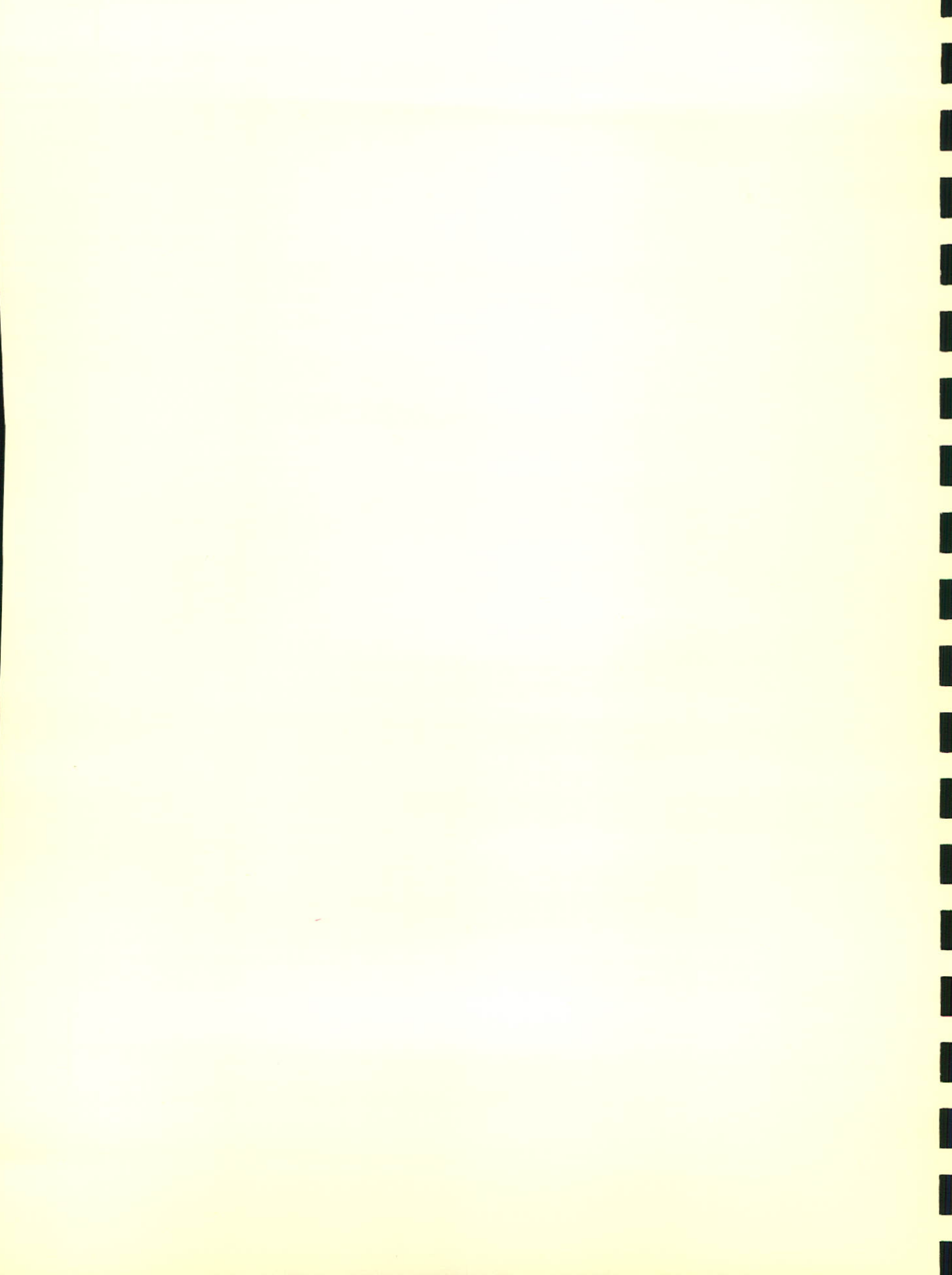


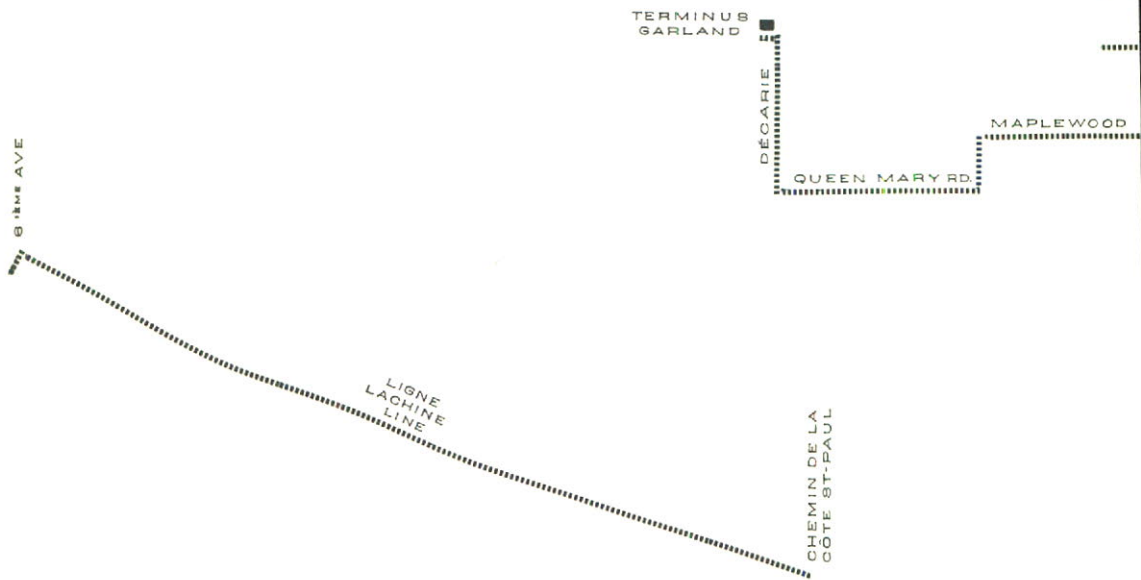
## TAXES



\$ 21,875,789	6,018,560	3,650,251	2,281,729	1,658,377
61 $\frac{3}{4}$ %	17 %	10 $\frac{1}{4}$ %	6 $\frac{1}{2}$ %	4 $\frac{1}{2}$ %

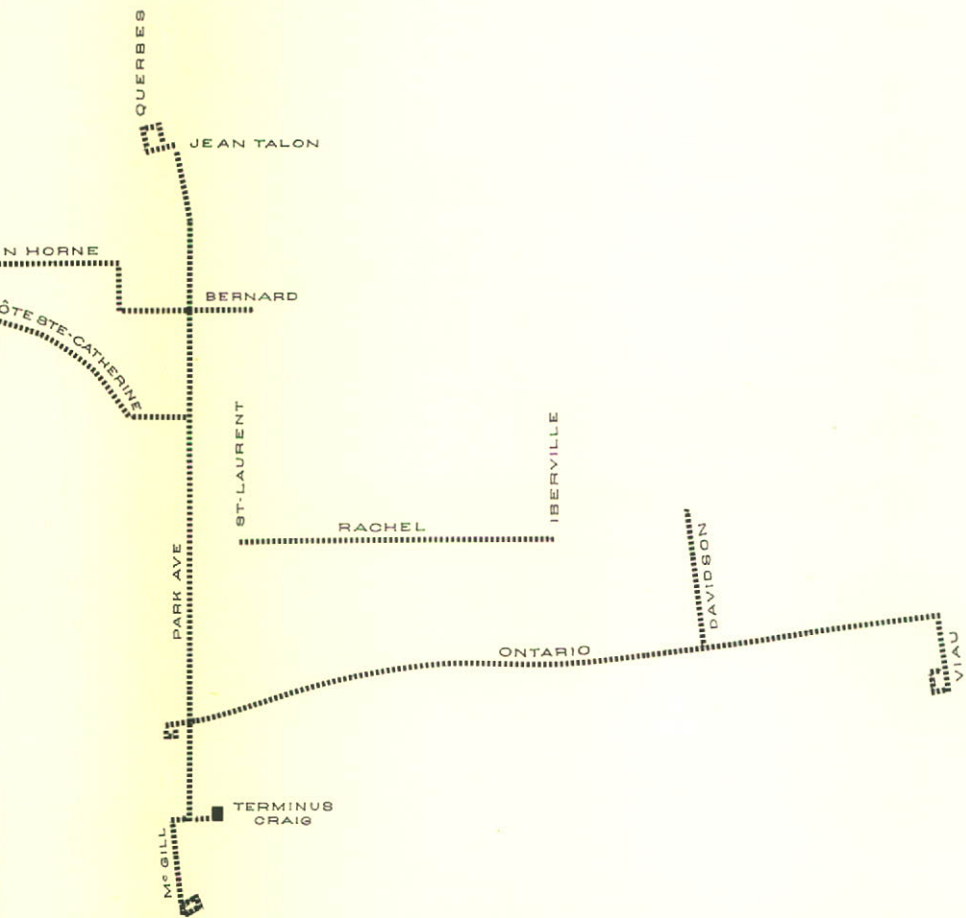






COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

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



*Annual Report*

AS AT NOVEMBER 30, 1957

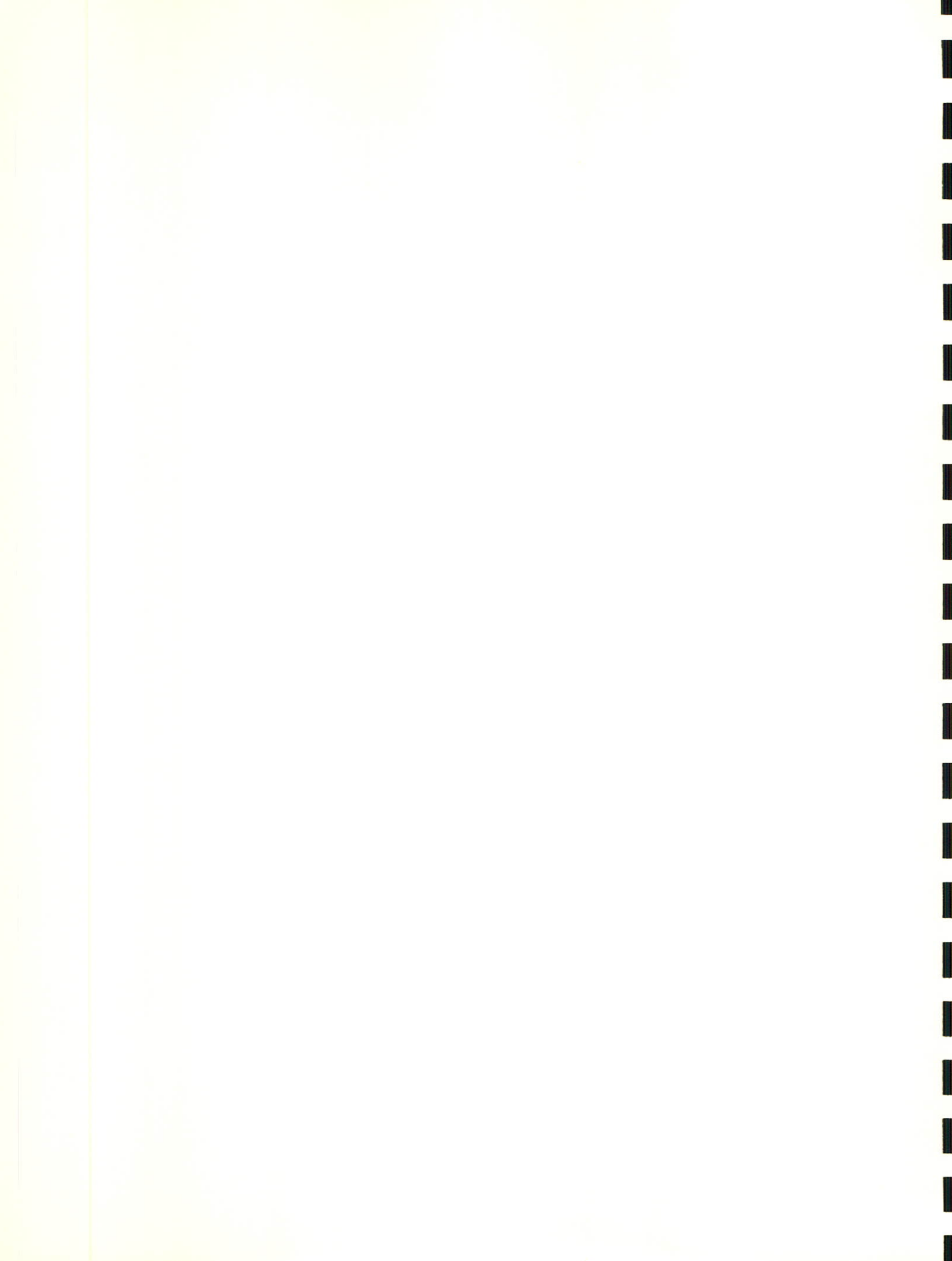
PURVIS HALL  
LIBRARIES

FEB 5 1958









MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

COMMISSIONERS

Chairman and  
General Manager : Arthur Duperron

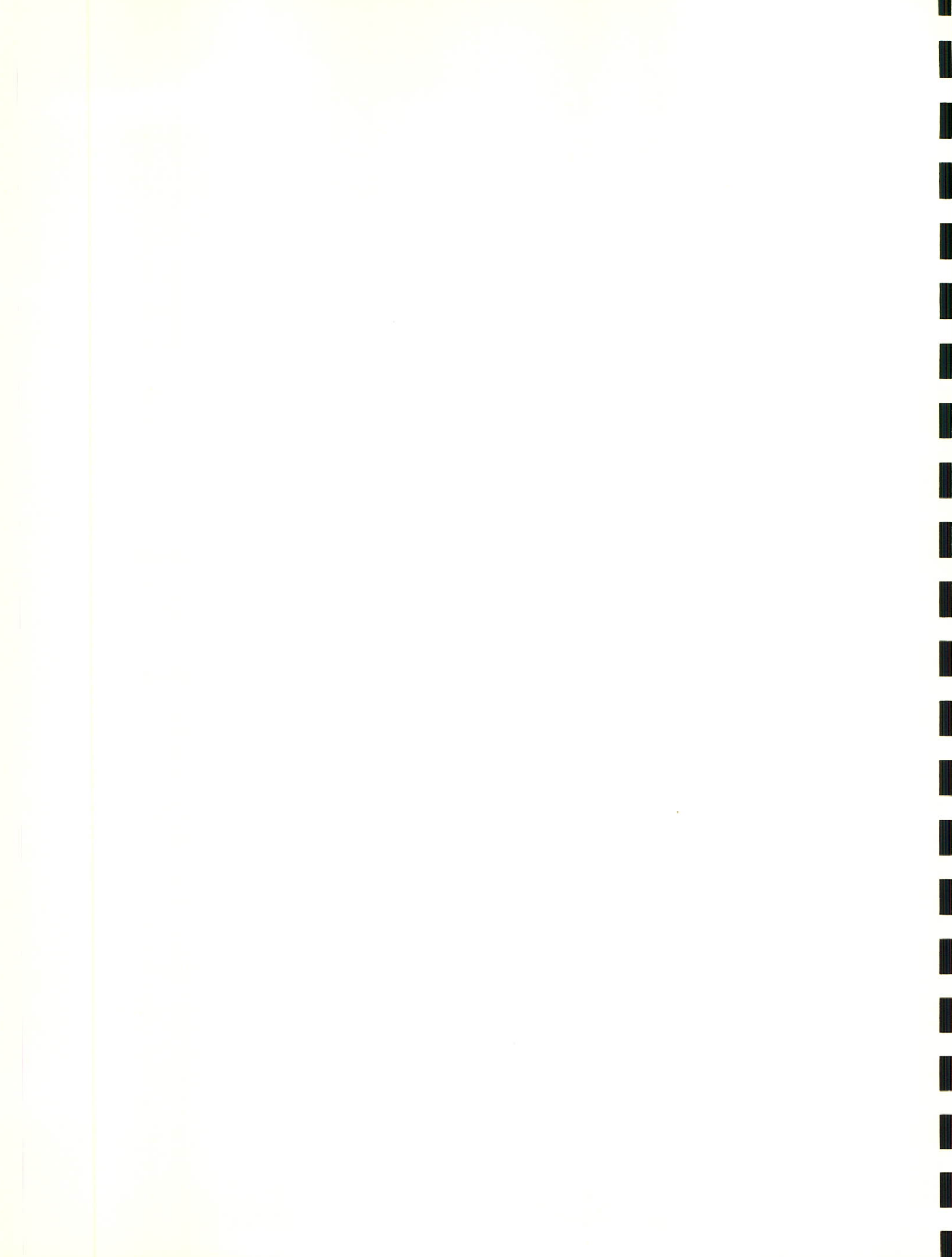
Vice-Chairman : Richard-F. Quinn\*

Jean Constantin

Robert Hainault

Léonard Léger

\* Deceased January 11, 1958.



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

For the period ended November 30, 1957

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, 1956 to November 30, 1957.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES (Statement No. 4)

The gross revenues amounted to \$34,974,450 and the ordinary operating expenses amounted to \$35,352,677, leaving a deficit of \$378,227 for the year ended November 30, 1957. Furthermore, as a result

of the acceleration of its modernization program, the Commission has had to provide an additional depreciation of a net amount of \$132,029 with respect to the abandonment of certain assets of the tramways system. This additional depreciation brings the deficit of operations for the year 1957 to the amount of \$510,256.

BALANCE SHEET AS OF NOVEMBER 30, 1957 (Statement No. 1)

On March 15, 1957, the Commission issued \$9,000,000 principal amount of 5 $\frac{1}{4}$ % Sinking Fund Debentures maturing March 15, 1977, of which the principal, the interest and sinking fund retirements are guaranteed unconditionally by the City of Montreal. The proceeds of this issue have been added to the general funds of the Commission to be applied to the modernization program of its system, namely, principally the purchase of 280 buses out of the 300 received during the year, the construction of an employees' depot and a garage for the operation and maintenance of autobuses situated in the Town of St. Michel, and the conversion of the St. Henry car barns into an autobus service garage.



The Commission has, since its inception, satisfied its obligations with respect to the sinking funds of every security issued by it. During the current fiscal year, the Commission has also satisfied its obligation with respect to the sinking fund instalments due in 1958 by purchasing debentures and after cancelling them depositing them with the Director of Finance of the City of Montreal. In this respect the following retirements were made to meet instalments due for each of its outstanding debenture issues as follows:

<u>Issue</u>	<u>Sinking Fund Instalment Due Date</u>	<u>Amount of Debentures retired</u>
4 $\frac{1}{4}$ % Debentures due January 1, 1973	Jan. 1, 1958 July 1, 1958	\$ 315,000 315,000
3 $\frac{3}{4}$ % Debentures due May 1, 1974	May 1, 1958	\$ 810,000
4 $\frac{3}{8}$ % Debentures due July 1, 1976	July 1, 1958	\$ 402,000
5 $\frac{1}{4}$ % Debentures due March 15, 1977	March 15, 1958	\$ 315,000

The Municipal Council of the City of Montreal, by resolution dated June 6, 1957, has

authorized the Executive Committee to give the guarantee of the City to a loan of \$13,500,000 which the Commission must obtain at the beginning of the financial year 1958, for the purpose principally of obtaining the necessary funds to realize its 1958 modernization program.

It should also be noted, that during the course of the current year, the Commission has incurred capital expenditures in the amount of \$11,028,154 for the modernization of its system. On the other hand it has written off \$6,298,953 of its assets.

#### LABOUR AGREEMENT

During the fiscal year 1957, the contractual relations of the Commission with its union employees were governed by the Collective Labour Agreement which was signed by the Commission and the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers, on February 3, 1956 and which was made effective for a period of three years beginning

July 12, 1955.

For the first year, that is from July 12, 1955 to July 11, 1956, this Collective Agreement provided for the complete application of an arbitration award which was binding on both parties for the said period of July 12, 1955 to July 11, 1956, and which decreed a reduction from 48 to 45 hours in the weekly number of working hours of the employees in the maintenance services, as well as a reduction from 6 to 5 days in the weekly number of working days of the employees of the Transportation Department, the whole with maintenance of the same weekly salary, that is to say, an increase in all wage rates which, in the average, amounted to 9¢ an hour. Furthermore, this Collective Agreement provided for an increase of 6¢ an hour as of July 12, 1956, another increase of 4¢ an hour which took effect on April 1, 1957, and, finally another increase of 4¢ an hour which became effective December 1, 1957.

As mentioned above, this Collective Agreement will terminate on July 11, 1958.

## ROLLING STOCK

During the year 1957, the Commission purchased 300 new autobuses at a cost of \$7,698,335 for the purpose of its 1957 modernization program. Of these autobuses, 100 were of the 45 seat type and the remaining 200 of the 50 seat type.

The Commission must purchase in the very near future 325 additional new autobuses which are to be delivered in 1958. All of these autobuses will be of the 50 seat type, and will be used principally for the substitution of autobuses for tramways on the routes appearing in the 1958 modernization program.

## WORK

The Commission has executed, during the year under review, all the work necessary to keep all its properties in excellent condition.

Among the more important work, the following should be mentioned:

The construction of St. Michel Garage, - mentioned in last year's report, - was completed and inaugurated during the year. It can accommodate 210 autobuses.

Last year's report also mentioned that the Commission had undertaken the conversion of the St. Henry Car Barns in anticipation of its 1957 program. The Commission completed this work during the year under review and these car barns are now autobus garages of the most modern type. Furthermore, the old St. Henry autobus garage has been renovated.

The extension of the Cremazie autobus repair shops, undertaken in 1956, was completed during the year at a cost of approximately \$2,000,000. These shops, situated on the northeast corner of St. Laurent and Cremazie Boulevards, now occupy a floor area of 186,000 square feet and contain all the facilities necessary for major repair works on a fleet of 2,100 autobuses.

In the summer of 1957, the Commission started the construction of a new garage next to the

St. Denis barns on DeFleurimont Street. It is anticipated that this garage, which will accommodate 154 autobuses, will be completed during the year 1958.

As foreseen, continuation of the program of substitution of autobuses for tramways has made it necessary to enlarge Frontenac garage, built in 1956. The construction of an extension, which was commenced during the summer of 1957, and will be completed in June 1958, will afford accommodation for 86 additional autobuses and bring the total capacity of the garage to 216 autobuses.

The Commission has also built a shelter for its travellers on the northwest corner of Rachel Street and Pie IX Boulevard, near the entrance to the Botanical Gardens.

Following a request from the City, the Commission has moved its tracks on the Metropolitan Boulevard between St. Lawrence and Millen Streets. This displacement is of a temporary nature and was made necessary by the construction of the Metropolitan Boulevard expressway.

At the City's request also, the Commission has removed the tramway tracks in the center of the Wellington Street tunnel underneath the Lachine canal. The tramway tracks on the mountain were also removed in order to permit the City of Montreal to build a new road at this location.

CHANGES IN TRANSPORTATION  
SERVICES DURING 1957

Three hundred (300) new buses in service; one hundred and ninety-three (193) tramways discarded; tramway lines abandoned on 23 street miles and replaced by autobus routes; finally, new routes established to meet the needs of the public. This is a brief summary of the modifications made by the Commission in its transportation services during year 1957. The following are the details of these modifications:

- Substitution of autobuses for tramways -

During this twelve month period, the Commission has continued to carry out its policy of

substitution of autobuses for tramways, and has reached a most important stage in the realization of its modernization program inaugurated in 1952.

The carrying out of the 1957 program has taken place in three stages.

On April 28, tramway lines Wellington Nos. 58 and 60 were replaced by autobus routes of the same name following a slightly modified itinerary.

On June 23, tramway lines Notre Dame West 35, Notre Dame East 22, Centre 2 and sections of Papineau 44, Rosemont 54, Delorimier 12 and Lachine 91 lines were replaced by an arrangement of new autobus routes known as Craig-Centre 136, and Notre Dame 20, 22, 36 and 152. The main feature of this new arrangement was to establish direct services between the east and west sectors of the downtown district without transfer at Place d'Armes.

Finally, on November 3, 1957, tramway lines St. Antoine 48 and St. Henry 31 were discontinued and replaced by autobus routes St. Antoine-St. James 31 and 48 and St. James 102.



As a consequence of this substitution program, Notre Dame, St. James, Craig, St. Antoine, Wellington, Centre, and Girouard Streets particularly have seen the last of tramways and have welcomed modern buses in their place. As a result considerable improvement in public transportation services and in traffic conditions in general has taken place in this section of the City.

- New Routes and Extensions -

In addition to the major changes above described, the Commission, during the year 1957, inaugurated many new autobus routes and extended certain other routes in its autobus system.

The most important of these new routes is Jarry (99) which since September 1st, operates on Jarry and Villeray Streets, from Champagneur Street in the west to Delorimier Avenue in the east, covering a total distance of approximately five and one half miles.

The following are in chronological order the other routes which were inaugurated or

extended during the year 1957:

- January 15 - Route 162, WESTMINSTER, extended westward to Wentworth Avenue;
- March 3 - Route 51, MONT ROYAL BOULEVARD, extended westward to Decarie Boulevard, resulting from the merger of the old route of the same name with route Victoria 13;
- April 28 - Route 27, ST. JOSEPH BOULEVARD, extended eastward from Molson Avenue to 7th Avenue, except during rush hours;
- June 23 - Routes 74 and 75, LONGUEUIL, which ended formerly at the northern end of Jacques Cartier Bridge, have been extended via Delorimier Avenue to Craig Street;
- July 20 - Route 112, LASALLE, extended via Larente, Trudeau and Dollard Streets in Ville LaSalle;
- September 1 - Route 132, VIAU, extended northward from St. Zotique Street to Belanger Street;
- " " - Route 169, CARTIERVILLE WEST, inaugurated on Gouin Boulevard from Cartierville Terminus to Beausejour Street;

- September 1 - Route 194, ST. MICHEL, inaugurated from Iberville Street to Pie IX Boulevard during rush hours;
- Octobre 19 - Route 139, PIE IX, extended northward from Dumouchel Street to Couture Street;
- November 3 - Routes 152 and 155, NOTRE-DAME, merged into route Notre-Dame 152 and operating during rush hours from Atwater Terminus to Frontenac Terminus (semi-express service).

It should be mentioned also that on October 6, at the request of the municipal authorities who wished to construct on the mountain a road for the use of automobiles, linking Mount Royal Avenue at Park Avenue with Cote des Neiges Road, tramway line No. 11, MOUNTAIN was abandoned and the tracks were removed.

#### PROGRAM FOR 1958

The 1958 program of substitution of autobuses for tramways is equally as important as that of 1957.

To execute this program, and in order also to provide for the other needs of mass transportation, the Commission, as already mentioned, proposes to purchase 325 new autobuses in 1958.

The realization of this program, which will be carried out in two stages, will bring about the disappearance of tramways from the following streets:

June 22 : Ontario Street,  
Viau Street,  
Davidson Street,  
Rachel Street.

August 31 : Park Avenue and Bleury Street,  
Aylmer Loop,  
Jean Talon Street,  
Ogilvie Loop,  
Bernard Avenue,  
Outremont Avenue,  
Van Horne Avenue,  
Laurier Avenue,  
Cote Ste-Catherine Road,  
Bellingham Avenue,

Maplewood Avenue,

DeCelles Avenue,

Decarie Boulevard, between Queen Mary  
Road and Garland Terminus,

McGill Street,

Victoria Square Loop.

Consequently tramway lines

Ontario Nos. 5 and 5A,

Davidson No. 87,

Rachel No. 9,

Bleury Nos. 80 and 82,

Van Horne Nos. 61, 96, 97,

Outremont No. 29

will be abandoned and replaced by several autobus routes, in order to provide better service in the areas concerned.

The 1958 program also includes the abandonment of the Lachine tramway line and its replacement by an autobus route. The City of Montreal, for the purpose of constructing a main sewer, is to take possession of the strip of land used by the present

Lachine line, from Cote St. Paul Road, to 5th Avenue, Lachine. However, before proceeding with this work, the City has undertaken the construction, as its own cost, of a roadway which will be used temporarily by the autobus route which the Commission will inaugurate to replace the Lachine tramway line. The date of this substitution will coincide with the completion date of the construction of this road.

Mr. RICHARD-F. QUINN

It is with deep sorrow that we have learned during the morning of January 11th last of the death of our devoted Vice-Chairman Richard-F. Quinn at the age of 52.

Municipal Councillor of the City of Montreal from 1936 to 1950, Mr. Quinn had also been for a period of 10 years (1940-1950) a member of the Executive Committee of the City of Montreal and for 3 years (1947-1950) its Vice-Chairman.

He left this latter post to become in November 1950, a member and Vice-Chairman of the Montreal Transportation Commission which had just been created.

The Commission has suffered a great loss in the death of Mr. Quinn who had served the Commission actively until his last days.

The Commission wishes to reiterate to the wife and family of Mr. Quinn its deepest sympathy.

ACKNOWLEDGEMENT

The Commissioners wish to thank the authorities of the City of Montreal and of the Cities and Towns of the Metropolitan district for the effective collaboration received from them. They also 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,

(Signed) A. DUPERRON  
Chairman and General Manager

(Signed) JEAN CONSTANTIN

(Signed) ROBERT HAINAULT

(Signed) LEONARD LEGER  
Commissioners

Montreal, January 27, 1957.



FINANCIAL STATEMENTS

---

## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION\*

## BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1957

## ASSETS

## CURRENT ASSETS:

Cash on Hand and in Bank		\$ 1,101,101.58	
Call Loans		2,150,000.00	
Marketable Securities at Market Value	\$ 3,941,307.89		
Accrued Interest thereon	<u>16,093.75</u>	3,957,401.64	
Accounts Receivable		183,453.87	
Inventories of Track and Overhead Materials			
Street Car and Bus repair parts and supplies, etc., at cost, less reserve, as certified by the Management.		<u>1,647,112.97</u>	\$ 9,039,070.06

## FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment		\$69,366,826.06	
Less: Accumulated Depreciation (2)		<u>21,913,198.11</u>	47,453,627.95

## OTHER ASSETS:

Advances to Ticket Offices and Operators		\$ 340,616.35	
Deferred Charges		387,030.11	
Unamortized Debenture Discount and Expenses		<u>2,879,369.18</u>	3,607,015.64

\* 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 Tramway 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, 1957 an additional amount of \$132,029 has been charged to operations as special depreciation, after allowing for the salvage value of assets written off, to provide the said \$1,400,000.

---



---

\$60,099,713.65

---



---

Approved on behalf of the Commission.

A. Duperron

Chairman

Jean Constantin

Commissioner

Montreal, January 22, 1958.

## BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1957

## LIABILITIES

## CURRENT LIABILITIES:

Accounts Payable			\$ 1,134,436.68
Accrued Wages			581,237.36
Montreal Transportation Commission Pension Fund			263,113.10
Taxes			48,984.33
Provision for abandonment of Tramways Tracks			5,380.00
Accrued Interest on Debentures			621,484.25
Debenture Sinking Fund payments due during twelve months ending November 30, 1958 less principal amount of debentures purchased in anticipation thereof -			
4-1/4% Debentures due January 1, 1973	\$262,500.00		
Less: Principal amount purchased	<u>142,000.00</u>	120,500.00	
3-3/4% Debentures due May 1, 1974	\$162,000.00		
Less: Principal amount purchased	<u>109,000.00</u>	53,000.00	
5-1/4% Debentures due March 15, 1977	\$105,000.00		
Less: Principal amount purchased	<u>93,000.00</u>	12,000.00	
Reserve for Claims for Injuries and Damages			1,000,000.00
Employees' Security Deposits			<u>27,766.00</u>
			\$ 3,867,901.72
FUNDED DEBT (1) (Statement No. 2)			57,358,500.00
RESERVE for Unpresented Tickets			<u>500,000.00</u>
			\$61,726,401.72
DEFICIT as at November 30, 1957 (Statement No. 3)			1,626,688.07

---



---

\$60,099,713.65

NOTE: The above figures do not include commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately \$943,000 and Contingent Liabilities amounting to \$131,700.

This is the Balance Sheet referred to in our report of even date.

McDonald, Currie & Co.

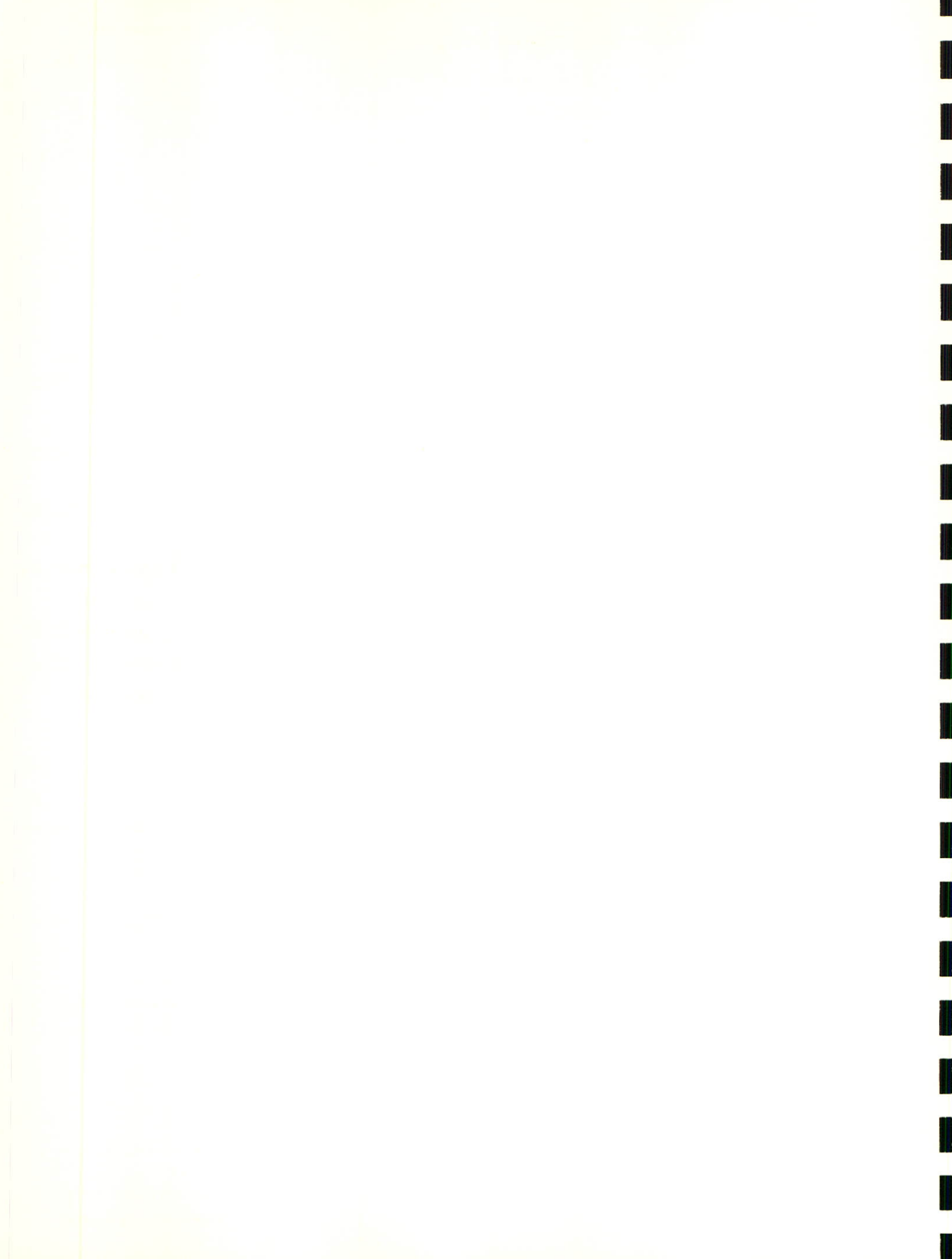
Chartered Accountants.

Rosaire Courtois, C. A.

of

Courtois, Frédette & Cie.

Chartered Accountants.

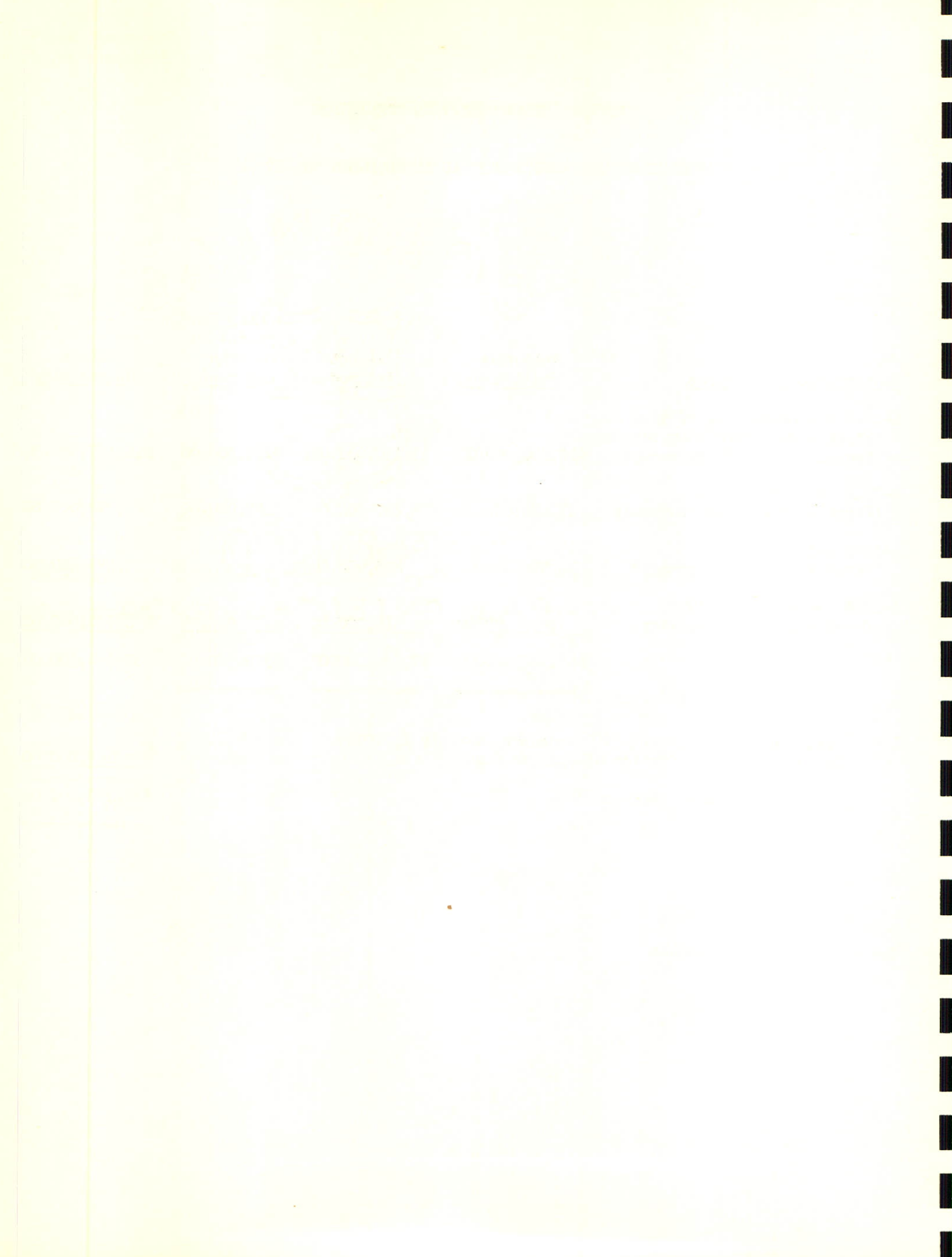


## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT NOVEMBER 30, 1957

<u>*Sinking Fund Debentures</u>	<u>Authorized and Issued</u>	<u>Amount Retired</u>	<u>Sinking Fund Payments due within one year</u>	<u>Balance Outstanding</u>
4-1/4% due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U. S. currency)	\$18,000,000.00	\$3,150,000.00	\$262,500.00	\$14,587,500.00
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000.00	3,240,000.00	162,000.00	23,598,000.00
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000.00	805,000.00	-	10,695,000.00
5-1/4% due March 15, 1977 (Payable in U. S. currency)	<u>9,000,000.00</u>	<u>315,000.00</u>	<u>105,000.00</u>	<u>8,580,000.00</u>
	<u>\$65,500,000.00</u>	<u>\$7,510,000.00</u>	<u>\$529,500.00</u>	<u>57,460,500.00</u>
Less: Principal amount of 4-3/8% Debentures due July 1, 1976 purchased in anticipation of Sinking Fund				<u>102,000.00</u>
As per Balance Sheet				<u>\$57,358,500.00</u>

\*See Note 1 on Balance Sheet



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF DIFICIT FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1957

Deficit as at November 30, 1956

\$1,817,981.38

## Deduct:

Increase in Market Value of Securities

\$127,123.10

Net Profit on Investments redeemed

6,234.40

Discount on Debentures purchased for Sinking Fund

222,635.74

Profit on disposal of Properties

11,564.60

Reduction of special depreciation charged to operations during prior years by an amount equivalent to the salvage value of Tramway Assets written off -

November 30, 1955

\$163,847.06

November 30, 1956

170,144.59333,991.65701,549.49

1,116,431.89

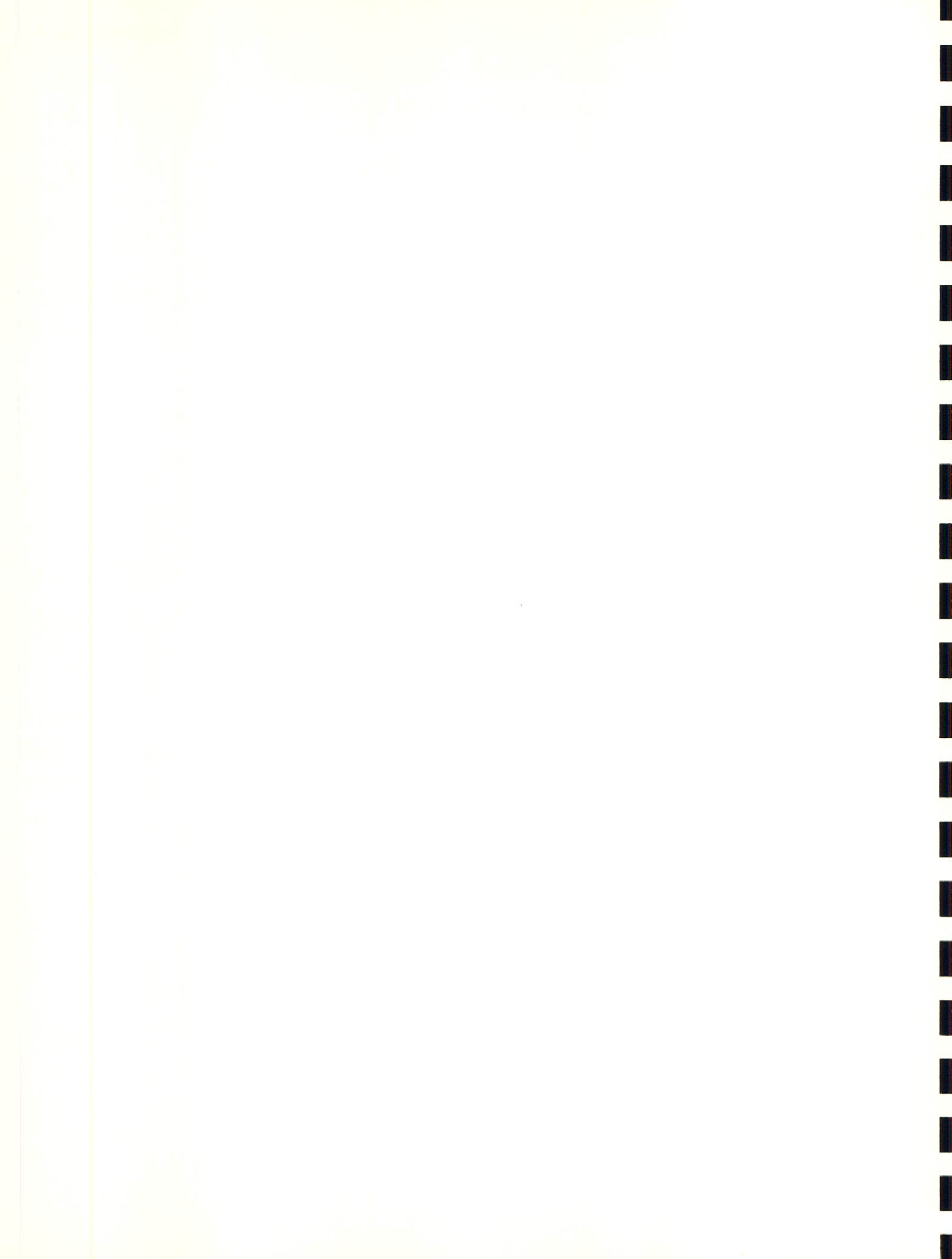
## Add:

Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1957 (Statement No. 4)

510,256.18

Deficit as at November 30, 1957

\$1,626,688.07





## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES  
FOR YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1957

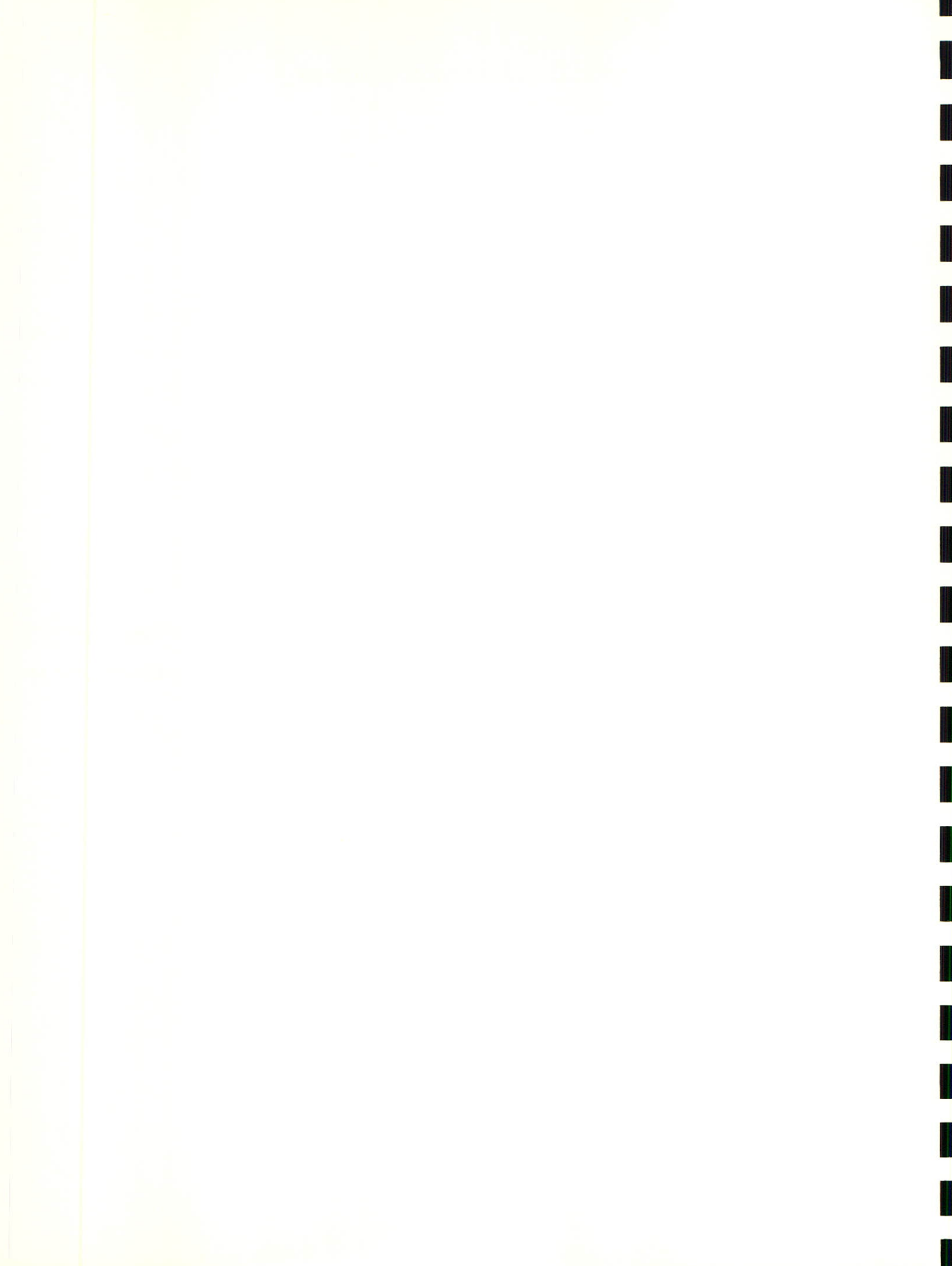
## REVENUE

Passenger Revenue		\$33,969,778.42	
Miscellaneous Revenue		<u>1,004,671.50</u>	
			\$34,974,449.92

## EXPENSES

Operating Expenses and Taxes	\$23,266,414.34		
Maintenance	6,286,311.45		
Depreciation	<u>3,518,222.39</u>	33,070,948.18	
Debenture Interest and Expenses	\$ 2,314,134.51		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	<u>235,291.80</u>		
	2,549,426.31		
Less: Other Revenue	<u>267,697.40</u>	<u>2,281,728.91</u>	
			<u>35,352,677.09</u>
Excess of Expenses over Revenue before Special Depreciation			\$ 378,227.17
*Special Depreciation due to accelerated modernization programme (after deducting an amount of \$362,571.87 equivalent to the salvage value of Tramway Assets written off during the year)			<u>132,029.01</u>
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1957			\$ <u>510,256.18</u>

\*See Note (2) on Balance Sheet



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

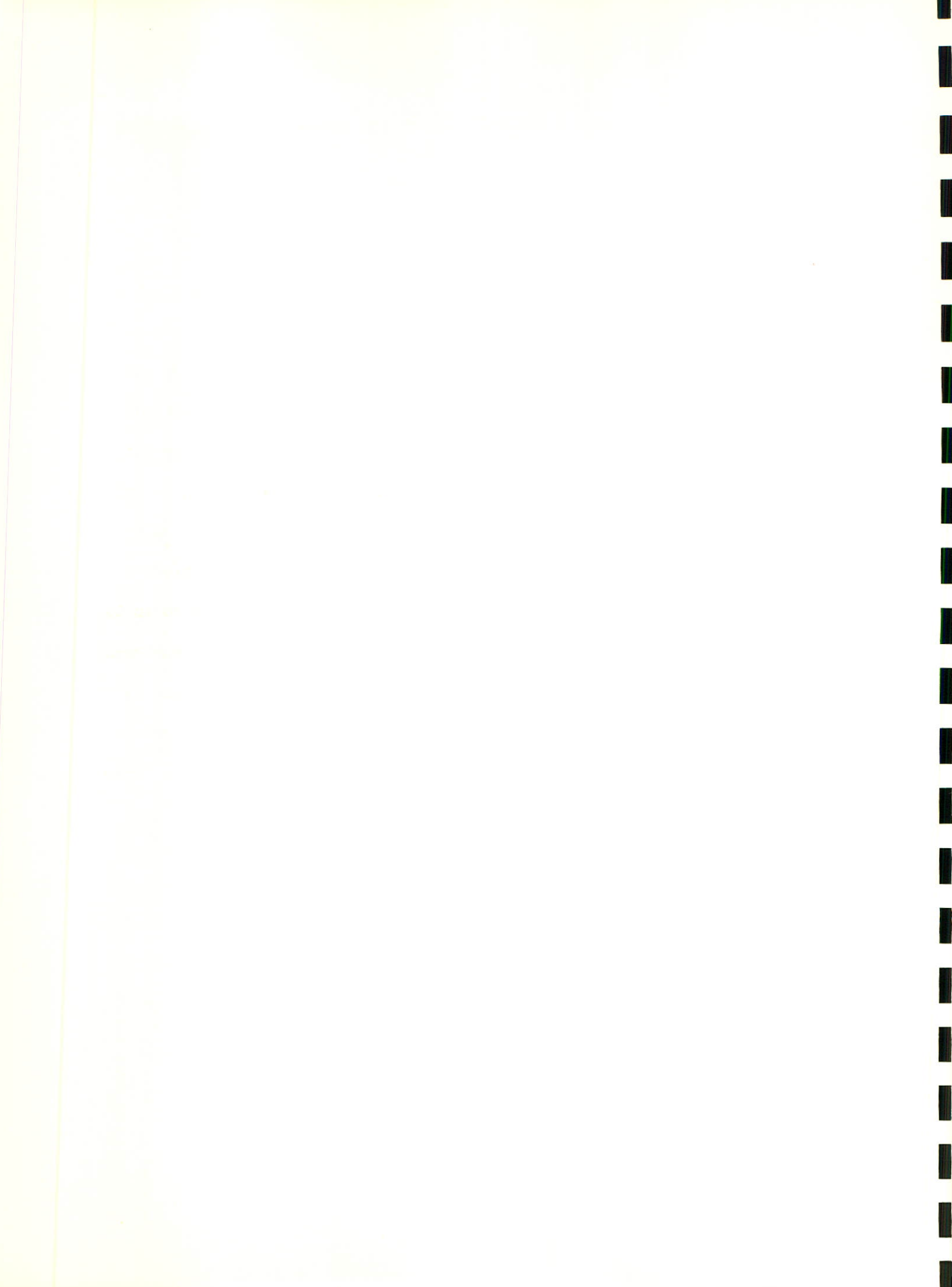
We have examined the Balance Sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1957 and the Statements of Revenue and Expenses and of Deficit for the year ended November 30, 1957. We have obtained all the information and explanations which we have required. Our examination was made in accordance 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, 1957, 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.

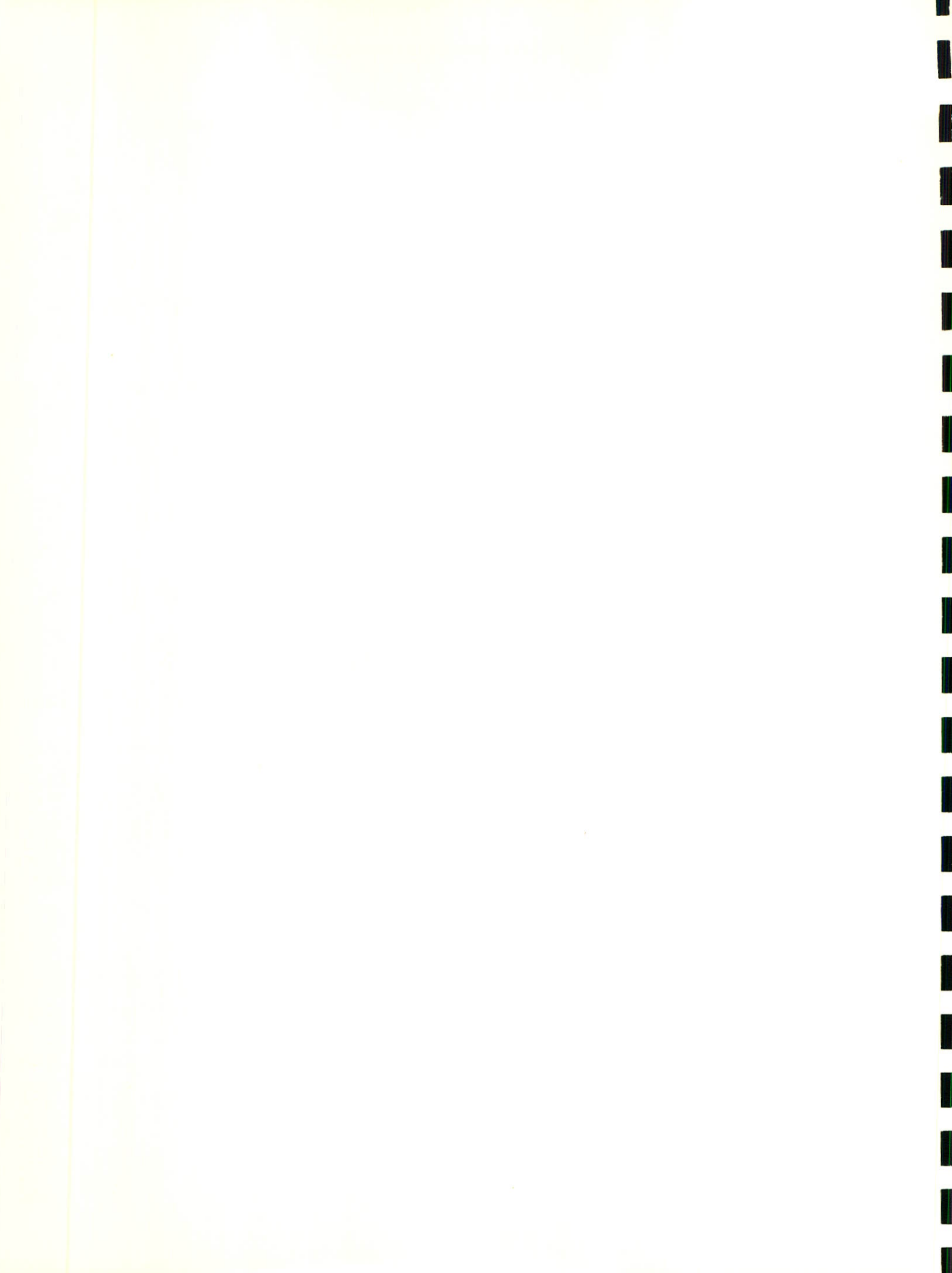
McDonald, Currie & Co.,  
  
Chartered Accountants.

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

Montreal, January 22, 1958.



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



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

NUMBER OF PASSENGERS

<u>Year ending November 30</u>	<u>Revenue Passengers</u>	<u>Transfers</u>	<u>Total</u>
1951 <sup>X</sup>	165,554,244	72,576,266	238,130,510
1952	368,394,827	158,743,036	527,137,869
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 - period June 16 to November 30, 1951, only

PASSENGER REVENUE

<u>Year ending November 30</u>	
1951 <sup>X</sup>	\$ 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 - period June 16 to November 30, 1951, only

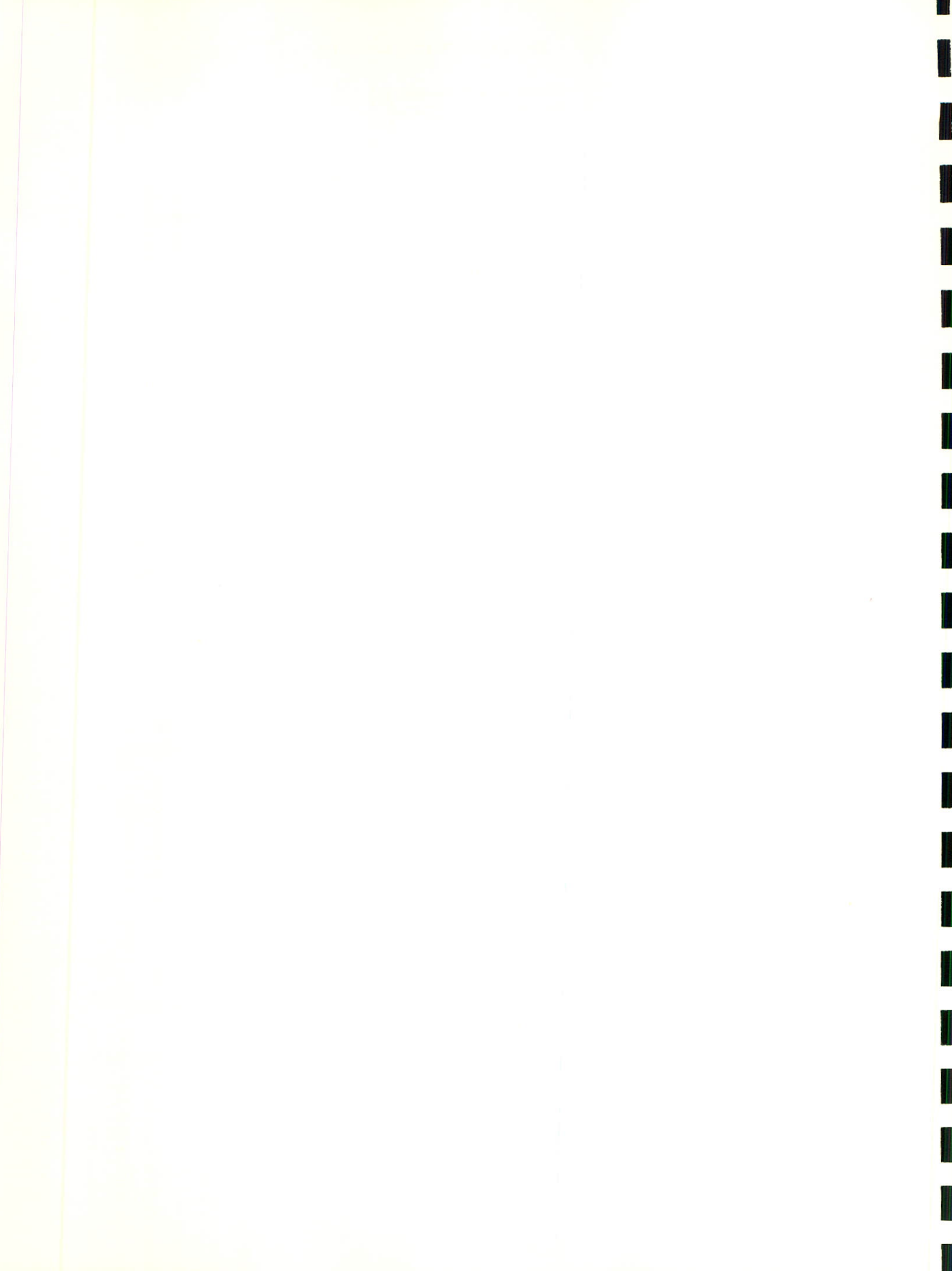
NUMBER OF MILES OPERATED

<u>Year ending November 30</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>
1951 <sup>X</sup>	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	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 - period June 16 to November 30, 1951, only

NUMBER OF VEHICLES

	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>
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
As at Nov. 30, 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
As at Nov. 30, 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876





MILEAGE OF STREETS USED BY  
THE COMMISSION'S VEHICLES

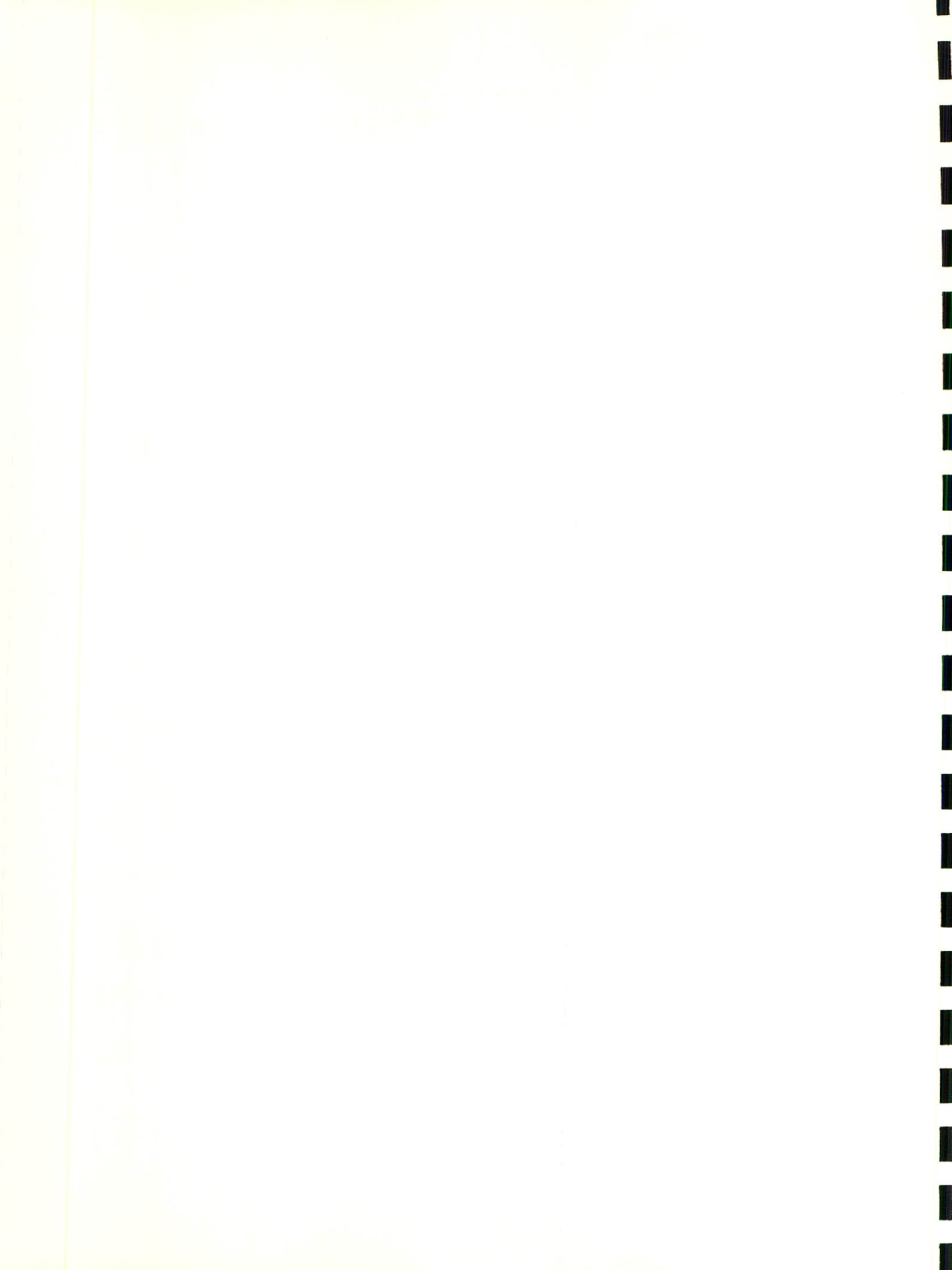
As at June 16, 1951	238.94 miles
As at Nov. 30, 1951	241.24 "
As at Nov. 30, 1952	243.51 "
As at Nov. 30, 1953	255.65 "
As at Nov. 30, 1954	268.29 "
As at Nov. 30, 1955	286.04 "
As at Nov. 30, 1956	299.33 "
As at Nov. 30, 1957	314.70 "

MILEAGE OF TRAMWAY TRACKS  
IN STREETS AND RIGHT-OF-WAYS  
(in miles of double tracks)

As at June 16, 1951	117.85 miles
As at Nov. 30, 1951	117.85 "
As at Nov. 30, 1952	108.55 "
As at Nov. 30, 1953	102.25 "
As at Nov. 30, 1954	100.35 "
As at Nov. 30, 1955	93.10 "
As at Nov. 30, 1956	78.65 "
As at Nov. 30, 1957	54.40 "

---

Electricity consumed in 1957 (in K.W. Hours)	61,730,650 K.W. Hours
Gasoline consumed in 1957 (in gallons)	1,699,210 Gallons
Diesel Oil consumed in 1957 (in gallons)	5,277,749 Gallons
Area served in 1957	91 Square Miles
Population in area served, 1957	1,475,000 approx.



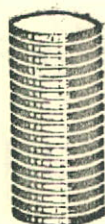
# DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1957

TOTAL: \$ 35,484,706

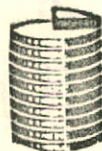
## SALARIES AND BENEFITS TO EMPLOYEES



## MATERIALS AND SERVICES



## DEPRECIATION



## INTEREST



## TAXES



\$ 21,875,789    6,018,560    3,650,251    2,281,729    1,658,377

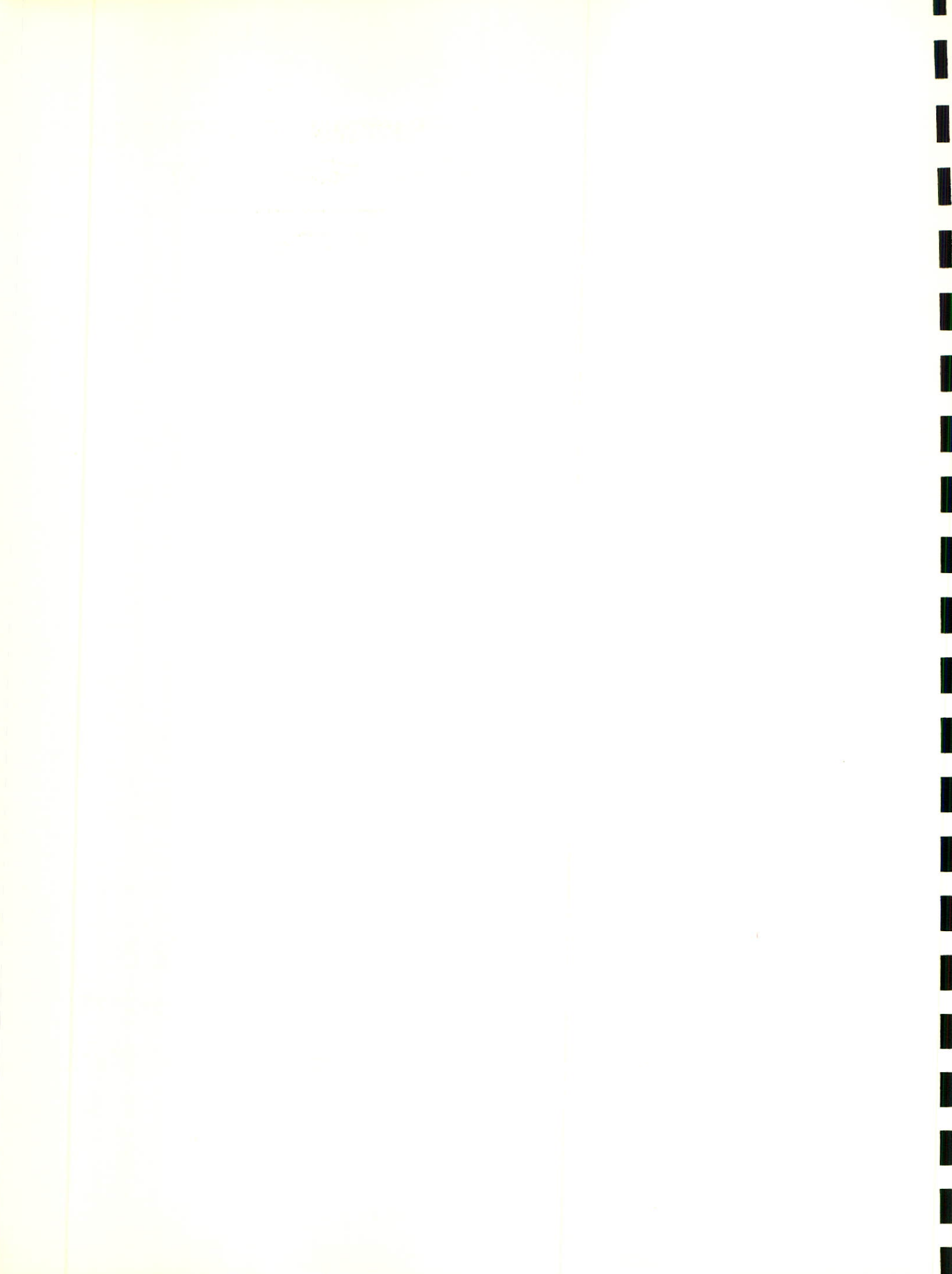
61  $\frac{3}{4}$  %

17 %

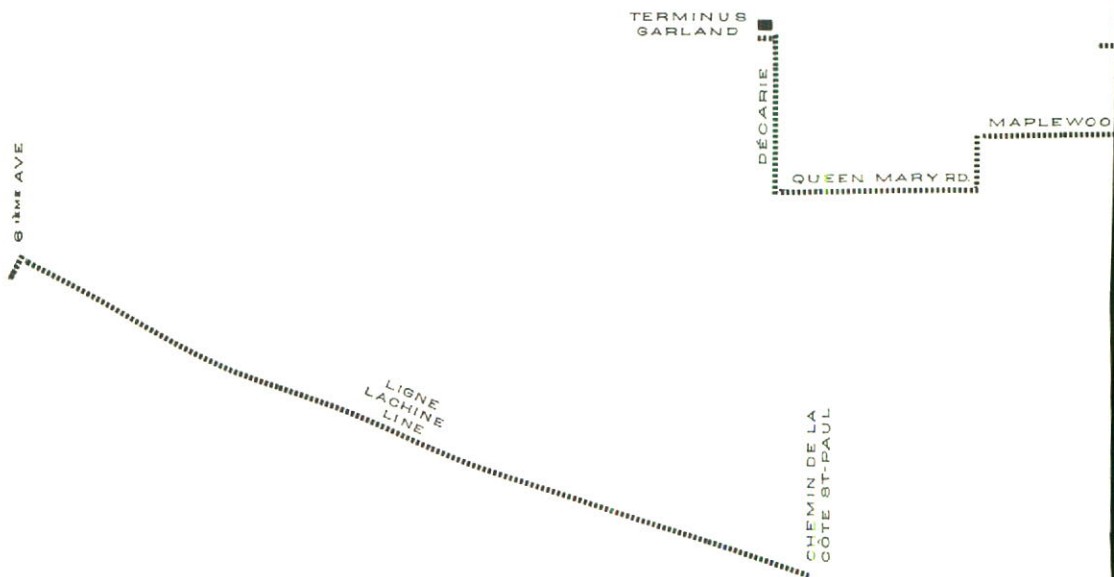
10  $\frac{1}{4}$  %

6  $\frac{1}{2}$  %

4  $\frac{1}{2}$  %

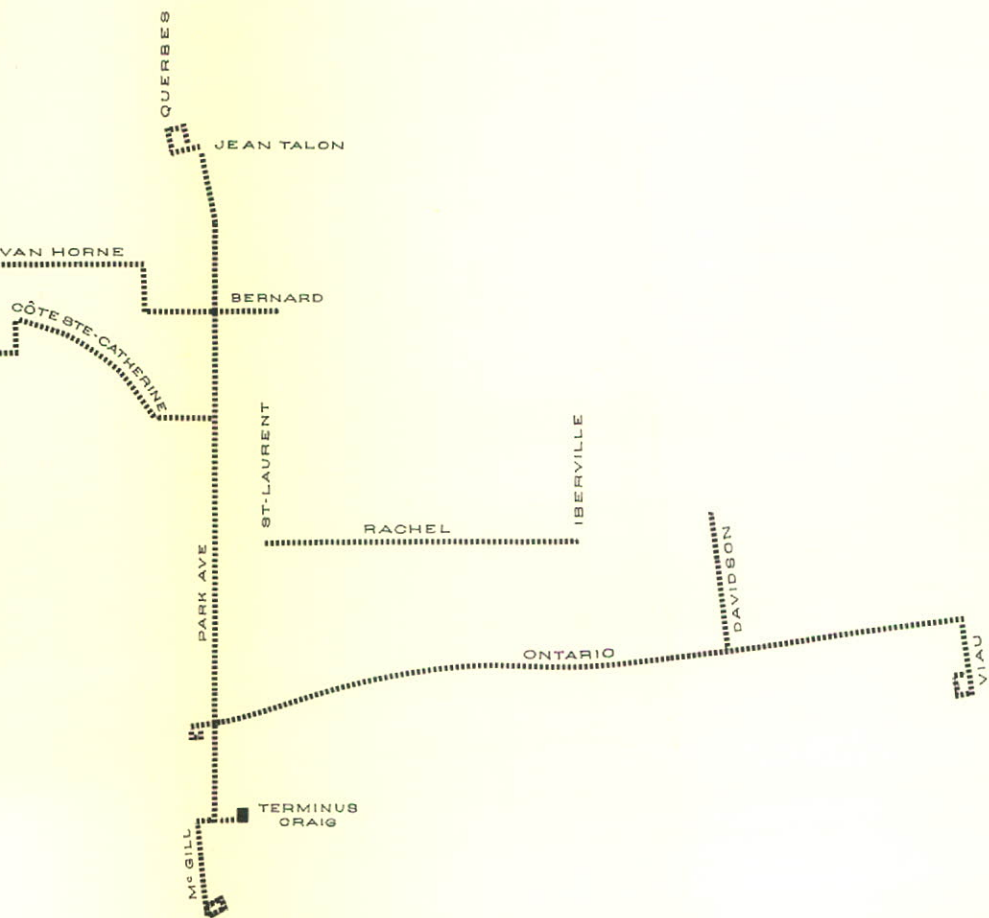






COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

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.

