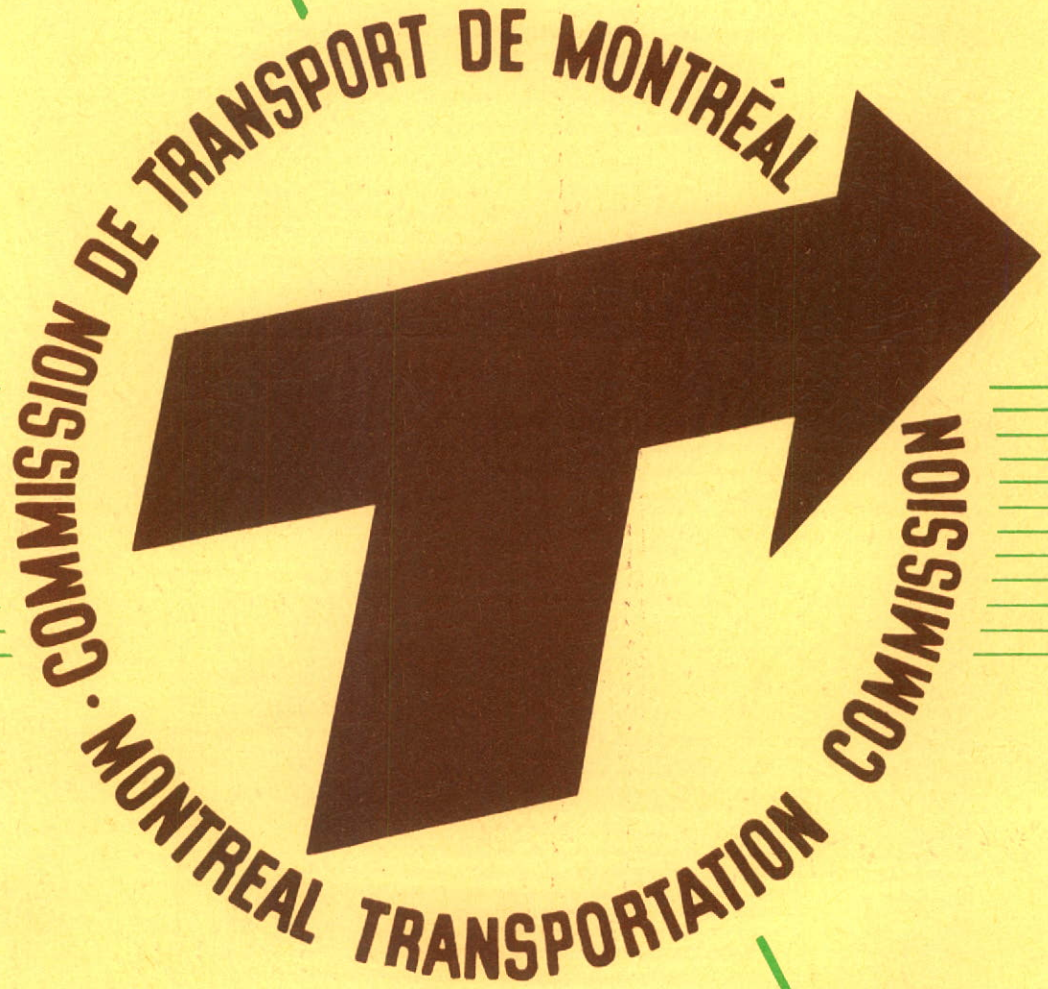
Stock

ANNUAL REPORT



AS AT NOVEMBER 30, 1958

MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

COMMISSIONERS

Chairman and General Manager	:	Arthur Duperron
Vice-Chairman	:	Jean Constantin
		Charles C. Brown
		Robert Hainault
		Léonard Léger

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

For the period ended November 30, 1958

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, 1957 to November 30, 1958.

APPOINTMENT OF A NEW VICE-CHAIRMAN AND OF A NEW COMMISSIONER

As we mentioned in the last Annual Report, the Commission lost one of its Commissioners who was at the same time Vice-Chairman of the Commission, namely, Mr. Richard F. Quinn, who died on January 11, 1958.

Mr. Jean Constantin, who has been a member of the Commission since its creation in November 1950, was named to the position of Vice-Chairman of the Commission to succeed Mr. R. F. Quinn, which appointment

was approved by an Order-in-Council of the Government of the Province of Quebec.

To fill the position of Commissioner which had become vacant by reason of the death of Mr. Quinn, the Municipal Council of the City of Montreal appointed on April 29, 1958, Mr. Charles C. Brown, who, up to that time occupied the position of Assistant to the Executive and Director of Sales and Publicity of the Continental Can Company of Canada Limited and was a member of the City Council of the City of Montreal for the last five years, as representative of District No. 3.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES (Statement No. 4)

The gross revenues amounted to $36,020,723 and the ordinary operating expenses amounted to $36,327,472, leaving a deficit of $306,749 for the year ended November 30, 1958, - the increase in fares having been in force since the preceding August 24th only. 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 $402,283. This additional depreciation brings the deficit of operations for the year 1958 to the amount of $709,032.

BALANCE SHEET AS OF NOVEMBER 30, 1958
(Statement No. 1)

On February 15, 1958, the Commission issued $13,500,000 principal amount of 4 5/8% Sinking Fund Debentures maturing February 15, 1978, 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 345 autobuses of which 325 were received during the year and 20 were received during the previous year, the construction of the new St. Denis Garage on DeFleurimont St., the extension of the Frontenac Garage and additional equipment for existing garages.

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 1959 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 in 1959 for each of its

outstanding debenture issues as follows:

Issue	Sinking Fund Instalment Due Date	Amount of Debentures retired
4¼% Debentures due January 1, 1973	Jan. 1, 1959 July 1, 1959	$ 315,000 315,000
3¾% Debentures due May 1, 1974	May 1, 1959	$ 810,000
4 3/8% Debentures due July 1, 1976	July 1, 1959	$ 403,000
5¼% Debentures due March 15, 1977	March 15, 1959	$ 210,000
4 5/8% Debentures due February 15, 1978	Feb. 15, 1959	$ 473,000

It should also be noted, that during the course of the current year, the Commission has incurred capital expenditures in the amount of $10,829,632.98 for the modernization of its system. On the other hand it has written off $8,301,333.53 of its assets.

LABOUR AGREEMENT

For the first part of the 1958 fiscal year, namely, until July 11, 1958, the contractual relations of the Commission with its employees who belong to the

union have been governed by the Collective Labour Agreement signed by the Commission and the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers, on February 3, 1956, for a period of three (3) years commencing July 12, 1955.

On May 14, 1958, the Commission and the Brotherhood signed a new Collective Labour Agreement for another period of three (3) years commencing at the expiration of the above mentioned Agreement, namely July 12, 1958, to terminate July 11, 1961.

The Collective Agreement provides for the following general increases of wages:

July 12, 1958 . . . . . .10¢ per hour;
July 12, 1959 . . . . . .10¢ " "
July 12, 1960 . . . . . 8¢ " "

It provides for the reduction during the year 1959, of the normal or average work week from forty-five (45) hours to forty-two hours and a half (42½), as well as paid holidays and three (3) week holidays after fifteen (15) years of service instead of twenty (20) years, and a certain accumulation of days of sick benefits.

It is estimated that, on the basis of

present hours of work, the above mentioned improvements in the conditions of work of all the employees, including those not covered by the Collective Agreement, which will take effect gradually during the term of three (3) years of the Collective Labour Agreement, will represent, when they have all come into force, a total of $4,000,000 per year.

The Commission is of the opinion that the scale of wages and the other conditions of work fixed by the Collective Agreement of May 14th last, will have the effect of making the employees more conscious of the importance of their duties and will assure the best possible service to the public and a maximum efficiency in the operation of the Commission's system.

FARES

During the current year, the Commission estimated that, without any change in the fares, its operations for the 1958 fiscal year would result in a deficit of approximately $1,920,000, and that with additional costs which would be added to the expenses during the year 1959, the Commission would be confronted with a deficit of approximately $3,965,000 for the fiscal year ending November 30, 1959.

The additional costs above mentioned for the fiscal year 1959 would be derived from two sources: the cost of salaries, and the cost of modernization of the system.

In fact, as a result of the Collective Agreement in force between the Commission and the Union representing its employees, it is estimated that the expenses of the next financial period with regard to the salaries of all employees, including those not governed by the Collective Agreement, will be increased as compared with those of the year ending November 30, 1958, by about $1,400,000. Furthermore, as a result of its program of modernization and improvement of the system for the years 1958 and 1959, (which is described in more detail in another section of this Report), the Commission must provide in 1959 as against 1958, for additional expenses of about $600,000 for interest and depreciation.

These considerable deficits of $1,920,000 for the fiscal year 1958 and $3,965,000 for the fiscal year 1959 obliged the Commission to increase its fares, for the Commission, in accordance with the Law under which it was created, had no other means of obtaining revenues sufficient to meet its expenses and to furnish the essential transportation service for the population.

On the 23rd of July 1958, the Commission ordered the fares to be increased as follows, to take effect as of August 24th, 1958:

CENTRAL ZONE: Adults: 2 tickets for 30 cents or 20 cents cash; School Children: 5 tickets for 30 cents or 7 cents cash.

EACH OF THE OTHER ZONES: Adults: 4 tickets for 30 cents or 10 cents cash; School Children: 6 tickets for 30 cents or 6 cents cash.

Passengers crossing Jacques Cartier Bridge: Adults: 4 tickets for 35 cents or 10 cents cash; School Children: 5 tickets for 30 cents.

The Commission had forecast that these fares would produce an additional revenue of about $3,945,000 per year, taking into account an estimated decrease of 7½% in the number of adult passengers. The actual results for the period from August 24th to date confirm these forecasts.

This decision of the Commission was taken in appeal before the Public Service Board, by the City of Montreal and the City of Lachine.

At the date of the drafting of this report, the hearing of these appeals has been completed, but judgment has not yet been rendered.

ROLLING STOCK

During the year 1958, the Commission purchased 325 new autobuses at a cost of $8,695,013, for the purpose of its 1958 modernization program. These autobuses were of the 50-seat type.

The Commission must purchase in the very near future 175 additional new autobuses which are to be delivered in 1959. These autobuses will replace the last trams in service in the territory served by the Commission.

WORK

During the course of the year 1958, the Commission, as in previous years, has executed all the work necessary to maintain all its properties in excellent condition. The more important works, which we believe should be mentioned in this report, include the following:

The construction was completed during the year of a new garage adjacent to the former northern

St. Denis Car Barns on De Fleurimont Street. This was indicated in our report of last year and it has added 154 autobus storage spaces to this important autobus garaging center. In addition the Commission has converted into a garage and has built an extension to St. Denis Car Barns 3, 4 and 5, thereby adding 30 storage spaces and bringing the total storage capacity of this garage to 158 units.

Last year's report also mentioned the construction of an extension, started during the summer of 1957, to the existing Frontenac Garage. This extension has added 86 spaces to the storage capacity which is now 216 autobuses.

At the end of the year 1958, the Commission also started the work of converting Mount-Royal Car Barns into an autobus garage. This conversion will be completed before the beginning of the month of September 1959.

The tracks of the former Montreal-Lachine tramway service had to be removed during the course of the year, from September Avenue in Montreal to Fifth Avenue in the City of Lachine, and the autobus service which replaced the tramway service now operates on a new temporary road built for this specific purpose by the City of Montreal and located along the north side of Lachine Canal.

The Commission also removed, during the year, its tramway tracks located on the east side of its right-of-way along Decarie Blvd, from Queen Mary Road to the Garland Terminus. The Commission used the space where the track was removed to build a paved roadway of a total area of approximately 11,600 square yards, which is used exclusively for the operation of its autobus services.

Other asphalt paving works required by the substitution of bus services to tramway services in other locations total approximately 6,160 square yeards.

CHANGES IN TRANSPORTATION SERVICES DURING 1958

During the year, the Commission carried out another important part of its modernization program.

Tramway services on 18 miles of streets and 5 miles of private right-of-way were abandoned and replaced by new autobus routes. In addition several existing autobus routes were extended.

Following are the details of service changes made during 1958.

- Substitution of Autobuses for Tramways -

Continuing its policy, inaugurated in 1952, of substituting autobuses for tramways, the Commission carried out the following modernization program in 1958.

On June 22nd, tramway services were discontinued on:

Ontario St.,

Rachel St.,

Davidson St.,

Viau St.

These were replaced by autobus services. In the case of Davidson St., the route was extended south to Notre Dame St., and in that of Rachel St., service was extended south to Pine Ave.

On August 10th, it became necessary for the Commission to abandon its Lachine tramway right-of-way to allow the City of Montreal to construct a main sewer. On the same date, Lachine autobus routes 191-192 were extended eastward from 6th Avenue, Lachine, to St. Rémi and Notre Dame Sts., in Montreal, to replace the former tramway service between these points. Between St. Joseph

St., in Lachine and Cote St. Paul Road, in Montreal, the buses now operate over a roadway constructed for this purpose by the City of Montreal along the north bank of Lachine Canal.

On August 31st, 1958, tramway services were discontinued on:-

Bleury St.,
Park Ave.,
Aylmer Loop,
Jean Talon St.,
Ogilvie Loop,
Bernard Ave.,
Outremont Ave.,
Van Horne Ave.,
Laurier Ave.,
Cote St. Catherine Rd.,
Bellingham Rd.,
Maplewood Ave.,
Decelles Ave.,
Queen Mary Rd.,
Decarie Bldvd., (between Queen Mary Rd. and Garland Terminus)
McGill St.,
Victoria Square Loop,
Youville Loop.

Tramway services on these streets were replaced by an entirely new system of autobus routes as follows:-

Park-Cremazie
Route No. 80 - Craig Terminus to Cremazie Blvd;

Park-Jean-Talon
Route No. 84 - McGill St., to Jean-Talon St.;

Park-Cote Ste. Catherine Route No. 129	-	Craig Terminus to Garland Terminus;
Maplewood Route No. 51	-	Cote St. Luc Rd., to Park Ave.;
St. Urbain-Van Horne Route No. 128	-	Craig Terminus to Hillsdale;
Van Horne Route No. 161	-	Garland Terminus to St. Lawrence Blvd.;
Barclay Route No. 160	-	Garland Terminus to St. Lawrence Blvd.

- New Routes and Extensions -

In addition to the changes resulting from the bus substitution program described above, several other autobus routes were inaugurated or extended during 1958. Following is a chronological list of these:-

December 30, 1957	-	Route 16A Cote de Liesse extended westward for a distance of approximately 4,200 feet.
April 7, 1958	-	Route 16B Laurentien extended eastward from Decarie Blvd., to St. Croix St.
August 31, 1958	-	Route 57 Fleury extended westward from Jeanne Mance St., to Hogue St.

September 14, 1958 - Route 99 Jarry extended westward from Bloomfield Ave., to L'Acadie St.

September 27, 1958 - Route 21 Desormeaux extended northward from De Grosbois St., to Tiffin St.

September 28, 1958 - Route 124 Victoria. A new service established to provide a direct service between the area north of Queen Mary Rd. and Sherbrooke St. and St. Catherine St.

October 15, 1958 - Route 139 Boul. Pie IX extended northward to 26th Ave.

November 9, 1958 - Route 116 Decarie extended northward to Decelles St.

In October, the Commission completed the paving of its right- of-way on Decarie Blvd. between Queen Mary Rd. and Garland Terminus, for the exclusive use of its vehicles. As a result, buses of Routes 48, 65 and 129 are no longer subject to traffic delays on this section of Decarie Blvd. and the service is thus much improved.

PROGRAM FOR 1959

In 1959, all remaining tramway lines will disappear, thus completing the Commission's bus substitution program started in 1952.

In fact, tram routes No. 45, Papineau, No. 54, Rosemont, No. 10, Delorimier, No. 24, Millen, No. 40, Montreal Nord, and No. 17 Cartierville will be replaced by autobus services on September 6th, 1959.

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
Vice-Chairman

(Signed) CHARLES C. BROWN

(Signed) ROBERT HAINAULT

(Signed) LÉONARD LÉGER

Commissioners

Montreal, January 30, 1959.

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, 1958

ASSETS

CURRENT ASSETS:			
Cash on Hand and in Bank		$ 1,744,874.95	
Call Loans		3,900,000.00	
Marketable Securities at Market Value	$4,866,310.39		
Accrued Interest thereon	29,330.67	4,895,641.06	
Accounts Receivable		216,201.05	
Inventories of Track and Overhead Materials, Street Car and Bus repair parts and supplies, etc., at cost, less reserve		1,507,513.49	$12,264,230.55
FIXED ASSETS:			
Property, Plant and Equipment		$71,895,125.51	
Less: Accumulated Depreciation (2)		18,058,085.89	53,837,039.62
OTHER ASSETS:			
Advances to Ticket Offices and Operators		$ 370,018.15	
Deferred Charges		339,247.85	
Unamortized Debenture Discount and Expenses		3,555,471.16	4,264,737.16
			$70,366,007.33

* 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, 1958 an additional amount of $402,283 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.

Approved on behalf of the Commission

A. Duperron — Chairman

Jean Constantin — Vice-Chairman

Montreal, January 27, 1959.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1958

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:			
Accounts Payable		$ 937,090.87	
Accrued Wages		628,873.10	
Montreal Transportation Commission Pension Fund		281,248.12	
Taxes		32,450.39	
Accrued Interest on Debentures		772,495.15	
Debenture Sinking Fund payments due during twelve months ending November 30, 1959 less principal amount of debentures purchased in anticipation thereof -			
4-1/4% Debentures due January 1, 1973	$262,500.00		
Less: Principal amount purchased	124,000.00	138,500.00	
3-3/4% Debentures due May 1, 1974	$162,000.00		
Less: Principal amount purchased	162,000.00	-	
5-1/4% Debentures due March 15, 1977	$210,000.00		
Less: Principal amount purchased	29,000.00	181,000.00	
4-5/8% Debentures due February 15, 1978	$314,500.00		
Less: Principal amount purchased	131,000.00	183,500.00	
Reserve for Claims for Injuries and Damages		1,000,000.00	
Employees' Security Deposits		26,622.00	$ 4,181,779.63
FUNDED DEBT (1) (Statement No. 2)			67,779,000.00
RESERVE for Unpresented Tickets			500,000.00
			$72,460,779.63
ACCUMULATED DEFICIT as at November 30, 1958 (Statement No. 3)			2,094,772.30
			$70,366,007.33

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

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

McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT NOVEMBER 30, 1958

*Sinking Fund Debentures	Authorized and Issued	Retired	Sinking Fund Payments due within one year	Balance
4-1/4% due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U. S. currency)	$18,000,000.00	$ 3,780,000.00	$262,500.00	$13,957,500.00
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000.00	4,050,000.00	162,000.00	22,788,000.00
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000.00	1,208,000.00	-	10,292,000.00
5-1/4% due March 15, 1977 (Payable in U. S. currency)	9,000,000.00	525,000.00	210,000.00	8,265,000.00
4-5/8% due February 15, 1978 (Payable in U. S. currency)	13,500,000.00	473,000.00	314,500.00	12,712,500.00
	$79,000,000.00	$10,036,000.00	$949,000.00	$68,015,000.00

Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation of Sinking Funds:		
3-3/4% due May 1, 1974	$133,000.00	
4-3/8% due July 1, 1976	103,000.00	236,000.00
As per Balance Sheet		$67,779,000.00

*See Note 1 on Balance Sheet

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF ACCUMULATED DEFICIT FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1958

Accumulated Deficit as at November 30, 1957		$1,626,688.07
Deduct:		
Net Profit on Investments redeemed or sold	$106,044.40	
Discount on Debentures purchased for Sinking Fund	209,737.89	
Adjustment following decision of the Privy Council disallowing claim for realty taxes covering the years 1936 to 1951	28,417.78	
	344,200.07	
Less: Decrease in Market Value of Securities	103,251.90	240,948.17
		1,385,739.90
Add:		
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1958 (Statement No. 4)		709,032.40
Accumulated Deficit as at November 30, 1958		$2,094,772.30

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
FOR YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1958

REVENUE			
Passenger Revenue		$34,882,830.59	
Miscellaneous Revenue		1,137,892.00	
			$36,020,722.59
EXPENSES			
Operating Expenses and Taxes	$23,530,577.88		
Maintenance	6,271,127.70		
Depreciation	3,754,339.97	$33,556,045.55	
Debenture Interest and Expenses	$ 2,822,224.31		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	301,259.73		
	3,123,484.04		
Less: Other Revenue	352,058.03	2,771,426.01	
			36,327,471.56
Excess of Expenses over Revenue before Special Depreciation			$ 306,748.97
*Special Depreciation due to accelerated modernisation programme (after deducting an amount of $345,444.96 equivalent to the salvage value of Tramway Assets written off during the year)			402,283.43
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1958			$ 709,032.40

*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, 1958 and the Statements of Revenue and Expenses and of Accumulated Deficit for the year ended November 30, 1958. 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 Accumulated 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, 1958, 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.

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

McDonald, Currie & Co.,
Chartered Accountants.

Montreal, January 27, 1959.

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

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

Year ending November 30	Revenue Passengers	Passenger Revenue
1951[X]	165,554,244	$ 13,154,986
1952	368,394,827	30,093,012
1953	342,893,777	32,187,264
1954	327,515,022	30,660,691
1955	316,442,441	29,635,901
1956	295,442,624	34,301,695
1957	292,908,434	33,969,778
1958	285,818,614	34,882,830

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
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
1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178

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
As at Nov. 30, 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
As at Nov. 30, 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876
As at Nov. 30, 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919

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	253.35 "
As at Nov. 30, 1954	265.99 "
As at Nov. 30, 1955	283.74 "
As at Nov. 30, 1956	295.72 "
As at Nov. 30, 1957	306.84 "
As at Nov. 30, 1958	309.30 "

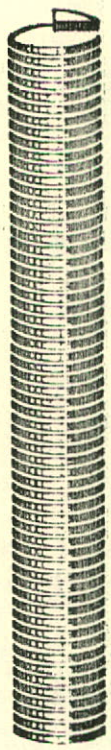
MILEAGE OF TRAMWAY TRACKS IN STREETS AND RIGHT-OF-WAYS (in miles of double tracks)

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 "
As at Nov. 30, 1958	25.01 "

Electricity consumed in 1958 (in K.W. Hours)	41,067,400 K.W. Hours
Gasoline consumed in 1958 (in gallons)	1,357,099 Gallons
Diesel Oil consumed in 1958 (in gallons)	6,316,824 Gallons
Area served in 1958	91 Square Miles
Population in area served, 1958	1,500,000 approx.

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1958

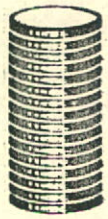
TOTAL: $ 36,729,754



SALARIES AND BENEFITS TO EMPLOYEES

$ 22,099,730

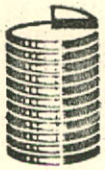
60 1/4 %



MATERIALS AND SERVICES

5,905,321

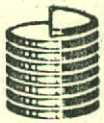
16%



DEPRECIATION

4,156,623

11 1/4 %



INTEREST

2,771,426

7 1/2 %

TAXES

1,796,654

5%

RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE, 1958

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

Président et gérant général	:	Arthur Duperron
Vice-président	:	Jean Constantin
		Charles C. Brown
		Robert Hainault
		Léonard Léger

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1958

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 1957 au 30 novembre 1958.

NOMINATION D'UN NOUVEAU VICE-PRÉSIDENT ET D'UN NOUVEAU COMMISSAIRE

Comme nous le mentionnions dans notre dernier rapport annuel, la Commission perdit en la personne de M. Richard-F. Quinn, décédé le 11 janvier 1958, l'un de ses commissaires qui était en même temps le vice-président de la Commission.

M. Jean Constantin, membre de la Commission depuis sa création en novembre 1950, fut nommé au poste

de vice-président de la Commission, pour succéder à M. R.F.Quinn, nomination qui fut approuvée par arrêté ministériel du Gouvernement de la Province de Québec.

Pour combler le poste de commissaire devenu vacant par la mort de M. Quinn, le Conseil municipal de la Cité de Montréal désignait, le 29 avril 1958, M. Charles C. Brown, qui, jusque-là, avait occupé le poste d'adjoint à la direction et de directeur des ventes et de la publicité de la Continental Can Company of Canada Limited et siégé pendant cinq ans au Conseil municipal de la Cité de Montréal, comme représentant du district no 3.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 4)

Les revenus se sont chiffrés à $36,020,723 et les dépenses d'opérations ordinaires à $36,327,472, laissant un déficit de $306,749 pour l'année terminée le 30 novembre 1958,-la hausse du tarif n'étant entrée en vigueur que le 24 août précédent. 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 $402,283. Cet amortissement additionnel porte le déficit des opérations de l'année 1958 à la somme de $709,032.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1958 (État no 1)

Le 15 février 1958, la Commission a émis des débentures à fonds d'amortissement au chiffre de $13,500,000, portant intérêt au taux de 4 5/8% l'an, échéant le 15 février 1978, et 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 particulièrement à l'achat de 345 autobus, - dont 325 furent livrés dans le courant de l'année et 20 avaient été livrés au cours de l'année précédente, - à la construction d'un nouveau garage d'exploitation et d'entretien d'autobus, à savoir le garage St-Denis situé rue De Fleurimont, à l'agrandissement du garage Frontenac et à l'achat d'équipement additionnel installé dans des garages déjà existants.

Depuis le début de son administration, la Commission a satisfait à ses engagements concernant le fonds d'amortissement de chacune de ses émissions de débentures. Durant l'année sous examen, elle s'est également acquittée de ses obligations au sujet des versements aux fonds d'amortissement qui viendront à échéance durant

l'année 1959, en achetant des débentures et en les déposant, après annulation, chez le Directeur des finances de la Cité de Montréal. A cet égard, la Commission effectua les retraits suivants de débentures en vue de rencontrer les versements à échoir, en 1959, de chacune de ses émissions de débentures, à savoir:

Emission	Echéance des versements aux fonds d'amortissement	Montant des débentures déposées
Débentures 4¼% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1959 1er juillet 1959	$ 315,000 315,000
Débentures 3¾% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1959	$ 810,000
Débentures 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1959	$ 403,000
Débentures 5¼% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1959	$ 210,000
Débentures 4 5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1959	$ 473,000

Il convient de noter ici, qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a consacré la somme de $10,829,632.98 à des dépenses d'immobilisations pour la modernisation de son système. D'autre part, elle a rayé des livres des actifs au montant total de $8,301,333.53.

CONTRAT DE TRAVAIL

Pour la première partie de l'année financière 1958, soit jusqu'au 11 juillet 1958, 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, commencée le 12 juillet 1955.

Le 14 mai 1958, la Commission et la Fraternité ont signé une nouvelle convention collective de travail pour une autre période de trois années commençant à l'expiration de la convention sus-mentionnée, soit le 12 juillet 1958, pour se terminer le 11 juillet 1961.

Cette convention collective prévoit les augmentations générales de salaires suivantes:

le 12 juillet 1958	10¢	de l'heure
le 12 juillet 1959	10¢	" "
le 12 juillet 1960	8¢	" "

Elle prévoit la réduction au cours de l'année 1959, de la semaine normale ou moyenne de travail

de quarante-cinq (45) heures à quarante-deux heures et demie (42½), ainsi que des congés payés, de même que trois semaines de vacances après quinze au lieu de vingt années de service, et une certaine accumulation des jours de bénéfices en maladie.

L'on estime que, sur la base des heures de travail actuelles, les améliorations sus-mentionnées dans les conditions de travail de tous les employés, y compris ceux non régis par la convention collective, devant prendre effet graduellement durant le terme de trois (3) ans de la convention collective, représenteront, lorsqu'elles seront toutes en vigueur, une somme totale d'environ $4,000,000 par année.

La Commission est d'avis que l'échelle de salaires et les autres conditions de travail fixées par la convention collective du 14 mai dernier contribueront à rendre les employés davantage conscients de l'importance de leurs fonctions et assureront le meilleur service possible au public et une efficacité maximum dans l'exploitation du réseau de la Commission.

TARIFS

Au cours de l'année sous examen, la Commission estima que, sans changement de tarifs, ses opérations de l'année financière 1958 se termineraient par un déficit de l'ordre de $1,920,000, et que les charges nouvelles qui viendraient s'ajouter aux dépenses au cours de l'année 1959, placeraient la Commission en face d'un déficit de l'ordre de $3,965,000 pour l'année financière se terminant le 30 novembre 1959.

Les charges nouvelles sus-mentionnées pour l'année financière 1959 proviendront de deux sources: le coût des salaires, et le coût de la modernisation du réseau.

En effet, par suite de la convention collective de travail en vigueur entre la Commission et le Syndicat représentant ses employés syndiqués, l'on estime que les dépenses du prochain exercice financier au poste des salaires de tous les employés, y compris ceux non régis par la convention collective, seront augmentées, en comparaison de celles de l'année terminée le 30 novembre 1958, d'environ $1,400,000. De plus, la Commission doit pourvoir à une augmentation de dépenses d'environ $600,000 pour les charges additionnelles d'intérêts

et de dépréciation que lui causera en 1959, par rapport à 1958, son programme de modernisation et d'amélioration du réseau pour les années 1958 et 1959, dont il est question en détails dans une autre section de ce rapport.

Ces déficits considérables de $1,920,000 pour l'année financière 1958 et de $3,965,000 pour l'année financière 1959 imposaient à la Commission l'obligation de hausser ses tarifs, car 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 23 juillet 1958, la Commission décréta les tarifs augmentés suivants, qui sont en vigueur depuis le 24 août 1958:

ZONE CENTRALE: Adultes: 2 billets pour 30 cents ou 20 cents en argent; enfants d'école: 5 billets pour 30 cents ou 7 cents en argent.

CHACUNE DES AUTRES ZONES: Adultes: 4 billets pour 30 cents ou 10 cents en argent; enfants d'école: 6 billets pour 30 cents ou 6 cents en argent.

Passagers traversant le pont Jacques-Cartier: adultes: 4 billets pour 35 cents ou 10

cents en argent; <u>enfants d'école</u>: 5 billets pour 30 cents.

La Commission avait prévu que ces tarifs produiraient un revenu additionnel d'environ $3,945,000 par année, compte tenu d'une diminution estimée à 7½% dans le nombre de voyageurs adultes. Les résultats réels pour la période du 24 août à date confirment ces prévisions.

Cette décision de la Commission fut portée en appel devant la Régie des Services publics, par la Cité de Montréal et la Cité de Lachine.

A la date de la rédaction de ce rapport, l'instruction de ces appels est terminée, mais jugement n'est pas encore rendu.

MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1958, la Commission a acheté 325 autobus neufs au coût de $8,695,013, pour les fins de son programme de modernisation de l'année 1958. Ces autobus étaient tous du type 50 sièges.

La Commission doit acheter incessamment

175 autres autobus neufs dont elle prendra livraison en 1959. Ces autobus remplaceront les derniers tramways en service dans le territoire de la Commission.

TRAVAUX

La Commission, au cours de l'année 1958, a exécuté, tout comme par les années précédentes, les travaux nécessaires pour garder en excellentes conditions toutes ses propriétés. Les travaux les plus importants que nous croyons devoir signaler dans ce rapport sont les suivants:

La construction d'un nouveau garage adjacent aux remises St-Denis, rue de Fleurimont, qui avait été signalée dans notre rapport de l'an dernier, a été complétée au cours de l'année, ajoutant une capacité de 154 autobus à cet important centre de remisage. De plus, la Commission a transformé en garage et a agrandi les remises de tramways St-Denis 3, 4 et 5, permettant d'y remiser 30 autobus de plus et portant sa capacité à 158 unités.

Nous avions également signalé dans notre rapport de l'an dernier l'agrandissement, commencé au cours de l'été 1957, du garage Frontenac. Cet agrandissement a ajouté 86 unités à la capacité de remisage qui est maintenant portée à 216 autobus.

La Commission, à la fin de l'année 1958, a commencé les travaux requis pour transformer à leur tour les remises de tramways Mont-Royal en garage d'autobus. Cette transformation sera complétée avant le mois de septembre 1959.

Les voies de tramways utilisées pour assurer le service de transport par tramways entre Montréal et la Ville de Lachine ont dû être enlevées au cours de l'année, à partir de l'avenue Septembre dans Montréal, jusqu'à la 5e avenue dans la Ville de Lachine, et le service d'autobus qui a remplacé le service de tramways circule présentement dans un nouveau chemin temporaire construit à cette fin par la Ville de Montréal et situé le long du Canal Lachine, côté nord.

La Commission a également enlevé les voies de tramways situées du côté est de sa propriété du boulevard Décarie, entre le chemin Queen Mary et le terminus Garland, et elle a construit à leur place un chemin pavé d'une superficie d'environ 11,600 verges carrées, qui sert exclusivement à la circulation des lignes d'autobus.

Les autres travaux de pavage en asphalte, à divers endroits, nécessités par la substitution de l'autobus au tramway, sont de l'ordre de 6,160 verges carrées.

MODIFICATIONS AU RÉSEAU DE TRANSPORT EN 1958

Au cours de l'année, la Commission a réalisé une autre partie importante de son programme de modernisation.

Les services de tramways ont été remplacés par de nouveaux circuits d'autobus dans dix-huit milles de rue et cinq milles de voies privées. De plus, plusieurs circuits d'autobus existants ont été prolongés.

Voici le détail des modifications apportées pendant cette période.

- Substitution de l'autobus au tramway -

Poursuivant toujours sa politique de substituer l'autobus au tramway, politique inaugurée en 1952, la Commission a exécuté son programme de modernisation de l'année 1958 de la façon suivante:

Le 22 juin, les tramways furent remplacés par des autobus dans les rues suivantes:

Ontario,

Rachel,

Davidson,

Viau.

Dans le cas de la rue Davidson, le service fut prolongé vers le sud jusqu'à la rue Notre-Dame, et dans celui de la rue Rachel, prolongé vers le sud jusqu'à l'avenue Pine.

Le 10 août suivant, la Commission dut abandonner sa voie privée de tramway Lachine, afin de permettre à la Cité de Montréal d'y installer un égout collecteur. A la même date, les lignes d'autobus Lachine 191 et 192 furent prolongées vers l'est de la 6ième Avenue, Lachine, jusqu'à l'intersection des rues St-Rémi et Notre-Dame, dans Montréal, pour remplacer le service de tramways qui existait entre ces deux points. Entre la rue St-Joseph, Lachine, et le chemin de la Côte St-Paul, à Montréal, nos autobus circulent maintenant sur une route construite à cette fin par la Cité de Montréal le long de la rive nord du Canal Lachine.

Le 31 août 1958, les services de tramways furent supprimés dans les rues suivantes:

Bleury,
Avenue Park,
Boucle Aylmer,
Jean-Talon,
Boucle Ogilvie,
Avenue Bernard,
Avenue Outremont,
Avenue Van Horne,
Avenue Laurier,
Chemin de la Côte Ste-Catherine,

Chemin Bellingham,
Avenue Maplewood,
Avenue Decelles,
Chemin Queen Mary,
Boulevard Décarie (de chemin Queen Mary au terminus Garland)
McGill,
Boucle Square Victoria,
Boucle Youville.

Pour remplacer ces lignes de tramways, un nouveau réseau de circuits d'autobus fut établi comme suit:

Park-Crémazie no 80	-	du terminus Craig au boulevard Crémazie;
Park-Jean-Talon no 84	-	de la rue McGill à la rue Jean-talon;
Park-Côte Ste-Catherine no 129	-	du terminus Craig au terminus Garland;
Maplewood no 51	-	du chemin de la Côte St-Luc à Avenue Park;
St-Urbain-Van Horne no 128	-	du terminus Craig à la boucle Hillsdale;
Van Horne no 161	-	du terminus Garland au boulevard St-Laurent;
Barclay no 160	-	du terminus Garland au boulevard St-Laurent.

- Etablissement et prolongement de circuits -

En plus des changements importants décrits ci-dessus et résultant de la substitution de l'autobus au

tramway, la Commission au cours de 1958 a établi et prolongé plusieurs autres circuits d'autobus.

En voici le détail.

30 décembre 1957 - Circuit Côte de Liesse 16A prolongé vers l'ouest sur une distance d'environ 4,200 pieds.

7 avril 1958 - Circuit Laurentien 16B prolongé vers l'est du boulevard Décarie à la rue Ste-Croix.

31 août 1958 - Circuit Fleury 57 prolongé vers l'ouest de Jeanne-Mance à Hogue.

14 septembre 1958 - Circuit Jarry 99 prolongé vers l'ouest de l'avenue Bloomfield à la rue de l'Acadie.

27 septembre 1958 - Circuit Désormeaux 21 prolongé vers le nord de la rue de Grosbois à la rue Tiffin.

28 septembre 1958 - Circuit Victoria 124 - un nouveau service établi afin de relier directement le secteur situé au nord du chemin Queen Mary

et les rues Sherbrooke et Ste-Catherine.

15 octobre 1958 - Circuit Boul. Pie IX 139 prolongé vers le nord jusqu'à la 26ième avenue.

9 novembre 1958 - Circuit Décarie 116 prolongé vers le nord jusqu'à la rue Decelles.

En octobre, la Commission compléta le pavage de son chemin privé du boulevard Décarie entre le chemin Queen Mary et le terminus Garland, pour l'usage exclusif de ses véhicules. Ainsi, les autobus des circuits 48, 65 et 129 ne sont plus sujets aux retards de circulation qu'ils rencontraient boulevard Décarie et le service en est considérablement amélioré.

PROGRAMME DE L'ANNÉE 1959

Durant l'année 1959, toutes les lignes de tramways encore en service seront supprimées, complétant ainsi le programme de substitution de l'autobus au tramway de la Commission, inauguré en 1952.

En effet, les lignes de tramways Papineau no 45, Rosemont no 54, Delorimier no 10, Millen no 24, Montréal-Nord no 40 et Cartierville no 17 seront remplacées

le 6 septembre 1959 par des circuits d'autobus.

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

Le vice-président,

(Signé) JEAN CONSTANTIN

Les commissaires,

(Signé) CHARLES C. BROWN

(Signé) ROBERT HAINAULT

(Signé) LÉONARD LÉGER

Montréal, le 30 janvier 1959.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL *

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1958

ACTIF

DISPONIBILITES:			
Espèces en caisse et en banque		$ 1,744,874.95	
Prêts à demande		3,900,000.00	
Valeurs négociables à la valeur du marché	$4,866,310.39		
Intérêts courus	29,330.67	4,895,641.06	
Comptes à recevoir		216,201.05	
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		1,507,513.49	$12,264,230.55
IMMOBILISATIONS:			
Immeubles, installations et matériel roulant		$71,895,125.51	
Moins: Amortissement accumulé (2)		18,058,085.89	53,837,039.62
AUTRES ACTIFS:			
Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		$ 370,018.15	
Frais payés d'avance		339,247.85	
Escompte sur débentures et dépenses non amortis		3,555,471.16	4,264,737.16
			$70,366,007.33

* 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 1958, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de $402,283 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de $1,400,000.

Approuvé pour la Commission.

A. Duperron — Président

Jean Constantin — Vice-Président

Montréal, 27 janvier 1959.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1958

PASSIF

EXIGIBILITES:			
Comptes à payer		$ 937,090.87	
Gages courus		628,873.10	
Fonds de pension de la Commission de Transport de Montréal		281,248.12	
Taxes		32,450.39	
Intérêts courus sur débentures		772,495.15	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1959 aux fonds d'amortissement des débentures moins valeur nominale des débentures achetées en anticipation de ces versements -			
Débentures 4-1/4% échéant le 1er janvier 1973	$262,500.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	124,000.00	138,500.00	
Débentures 3-3/4% échéant le 1er mai 1974	$162,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	162,000.00	-	
Débentures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	$210,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	29,000.00	181,000.00	
Débentures 4-5/8% échéant le 15 février 1978	$314,500.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	131,000.00	183,500.00	
Réserve pour réclamations en dommages		1,000,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		26,622.00	$ 4,181,779.63
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)			67,779,000.00
RESERVE pour billets non utilisés			500,000.00
			$72,460,779.63
DEFICIT ACCUMULE au 30 novembre 1958 (Etat No. 3)			2,094,772.30
			$70,366,007.33

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

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

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1958

*Débentures à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Rachetées	Versements aux fonds d'amortissement échéant avant un an	Solde
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	$18,000,000.00	$ 3,780,000.00	$262,500.00	$13,957,500.00
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000.00	4,050,000.00	162,000.00	22,788,000.00
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000.00	1,208,000.00	-	10,292,000.00
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000.00	525,000.00	210,000.00	8,265,000.00
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	13,500,000.00	473,000.00	314,500.00	12,712,500.00
	$79,000,000.00	$10,036,000.00	$949,000.00	$68,015,000.00
Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:				
3-3/4% échéant le 1er mai 1974			$133,000.00	
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976			103,000.00	236,000.00
Tel que montré au bilan				$67,779,000.00

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1958

Déficit accumulé au 30 novembre 1957		$1,626,688.07
Déduire:		
Profit net sur placements rachetés ou vendus	$106,044.40	
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	209,737.89	
Régularisation à la suite de la décision du Conseil Privé rejetant une réclamation pour des taxes foncières des années 1936 à 1951	28,417.78	
	344,200.07	
Moins: Diminution de la valeur du marché des placements	103,251.90	240,948.17
		1,385,739.90
Ajouter:		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1958 (Etat No. 4)		709,032.40
Déficit accumulé au 30 novembre 1958		$2,094,772.30

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1958

REVENUS:			
Revenus de passagers		$34,882,830.59	
Revenus divers		1,137,892.00	
			$36,020,722.59
DEPENSES:			
Frais d'opérations et taxes	$23,530,577.88		
Entretien	6,271,127.70		
Amortissement	3,754,339.97	$33,556,045.55	
Intérêts sur débentures et dépenses	$ 2,822,224.31		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débentures	301,259.73		
	3,123,484.04		
Moins: Autres Revenus	352,058.03	2,771,426.01	
			36,327,471.56
Excédent des dépenses sur les revenus avant amortissement spécial			$ 306,748.97
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de $345,444.96 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année)			402,283.43
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1958			$ 709,032.40

*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 1958, et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé pour l'année terminée le 30 novembre 1958. 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 des revenus et dépenses et du déficit accumulé 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 1958, 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.

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

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

Montréal, 27 janvier 1959.

- STATISTIQUES -

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

Année terminée le 30 novembre	Passagers payants	Recettes Passagers
1951[X]	165,554,244	$ 13,154,986
1952	368,394,827	30,093,012
1953	342,893,777	32,187,264
1954	327,515,022	30,660,691
1955	316,442,441	29,635,901
1956	295,442,624	34,301,695
1957	292,908,434	33,969,778
1958	285,818,614	34,882,830

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

Année terminée le 30 novembre	Tramways Nombre	Tramways % du total	Autobus Nombre	Autobus % du total	Trolleybus Nombre	Trolleybus % du total	Total Nombre
1951[X]	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
1954	21,910,406	44%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685
1955	19,582,368	40%	26,567,102	54%	3,123,356	6%	49,272,826
1956	16,208,684	33%	30,069,637	61%	2,958,580	6%	49,236,901
1957	10,877,029	22%	35,161,922	72%	2,726,113	6%	48,765,064
1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178

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

NOMBRE DE VEHICULES

	Tramways Nombre	Tramways % du total	Autobus Nombre	Autobus % du total	Trolleybus Nombre	Trolleybus % du total	Total Nombre
Au 16 juin 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
Au 30 nov. 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
Au 30 nov. 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
Au 30 nov. 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
Au 30 nov. 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1658
Au 30 nov. 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726
Au 30 nov. 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
Au 30 nov. 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876
Au 30 nov. 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919

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	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "

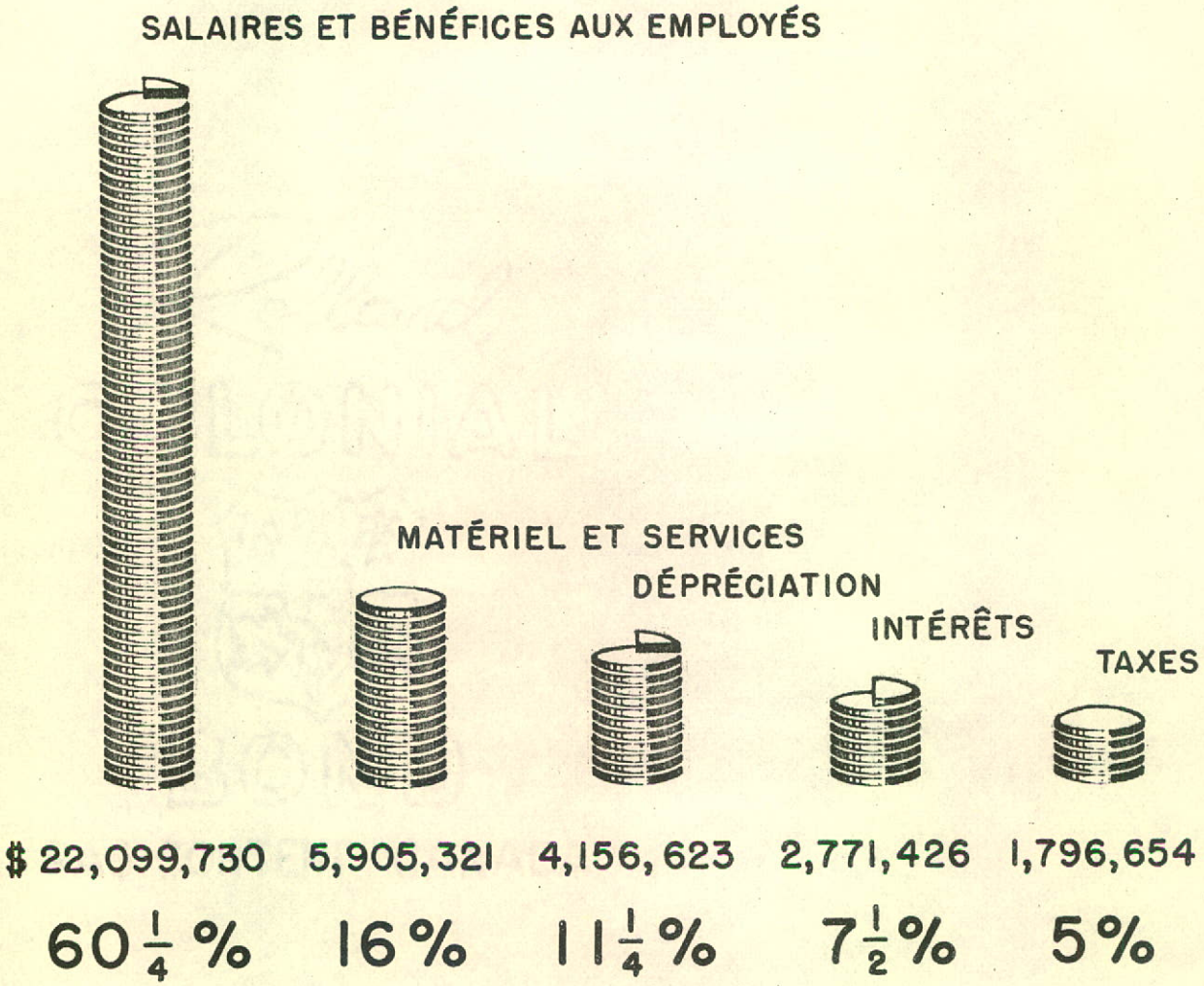
LONGUEUR DES VOIES DE TRAMWAYS DANS LES RUES ET DROITS DE PASSAGE (en milles de voies doubles)

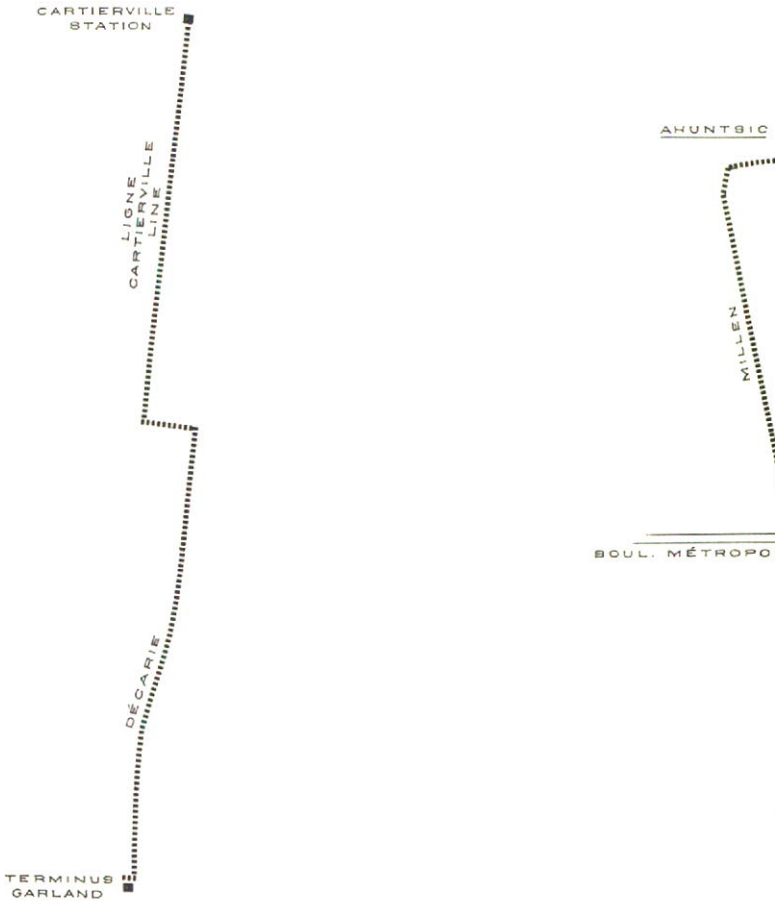
Au 16 juin 1951	117.85 milles
Au 30 nov. 1951	117.85 "
Au 30 nov. 1952	108.55 "
Au 30 nov. 1953	102.25 "
Au 30 nov. 1954	100.35 "
Au 30 nov. 1955	93.10 "
Au 30 nov. 1956	78.65 "
Au 30 nov. 1957	54.40 "
Au 30 nov. 1958	25.01 "

Electricité consommée en 1958 (en K.W. heures)	41,067,400 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1958 (en gallons)	1,357,099 gallons
Huile Diesel consommée en 1958 (en gallons)	6,316,824 gallons
Superficie desservie en 1958	91 milles carrés
Population dans la superficie desservie, 1958	1,500,000 approx.

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1958

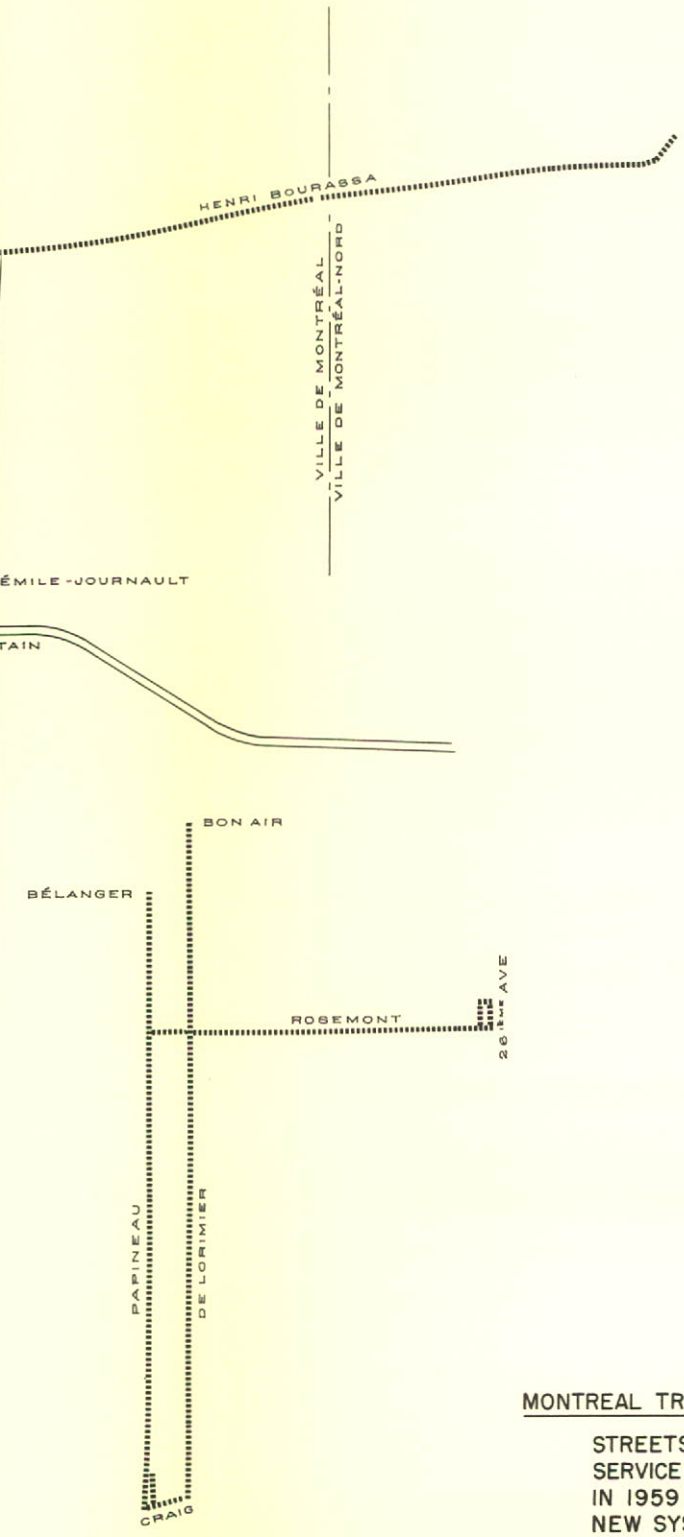
TOTAL: $ 36,729,754





COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RUES OÙ LE SERVICE DE TRAMWAYS SERA SUPPRIMÉ EN 1959 ET REMPLACÉ PAR UN NOUVEL AGENCEMENT DE LIGNES D'AUTOBUS.



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STREETS ON WHICH TRAMWAY SERVICE WILL BE DISCONTINUED IN 1959 AND REPLACED BY A NEW SYSTEM OF BUS ROUTES.