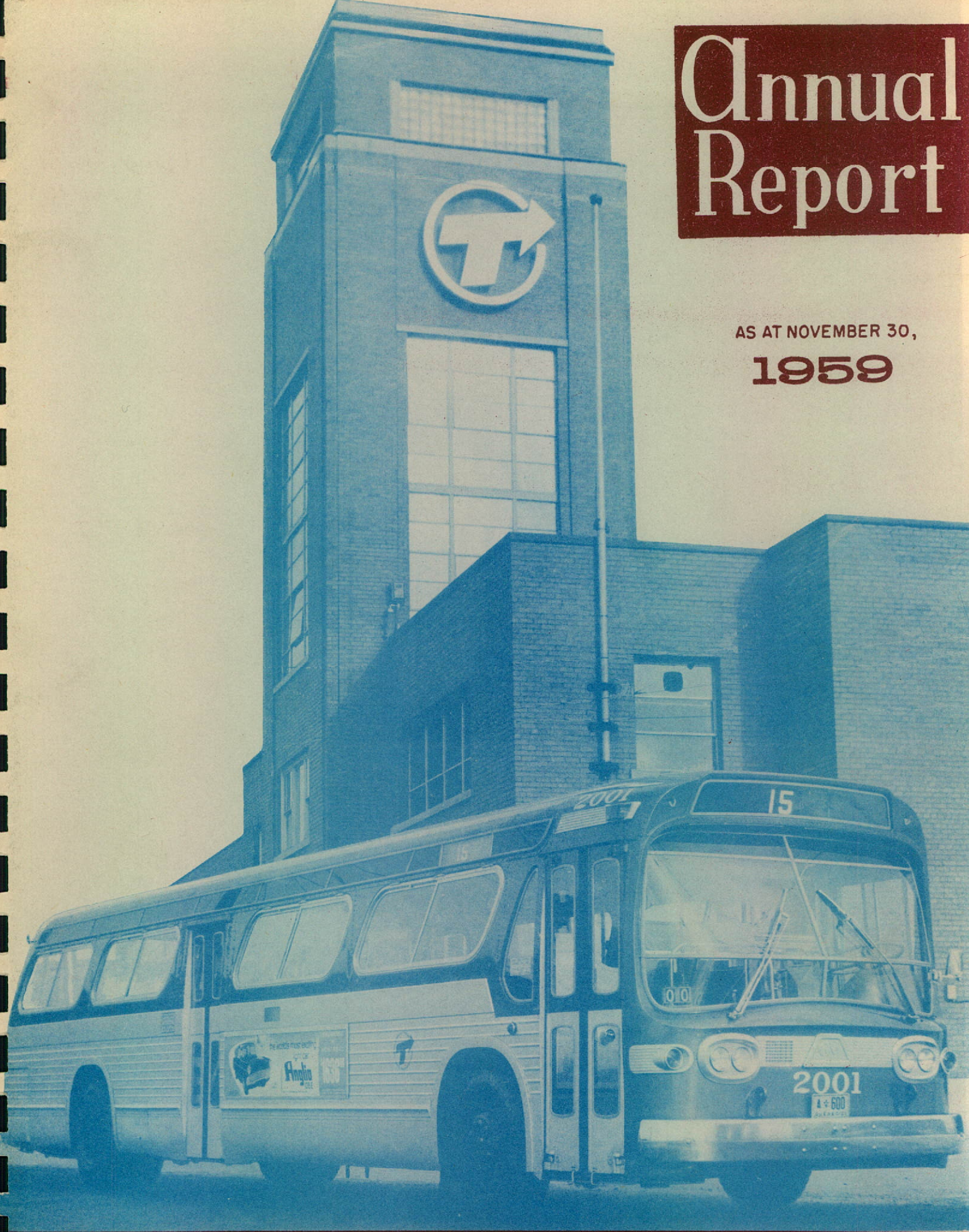


# Annual Report

AS AT NOVEMBER 30,

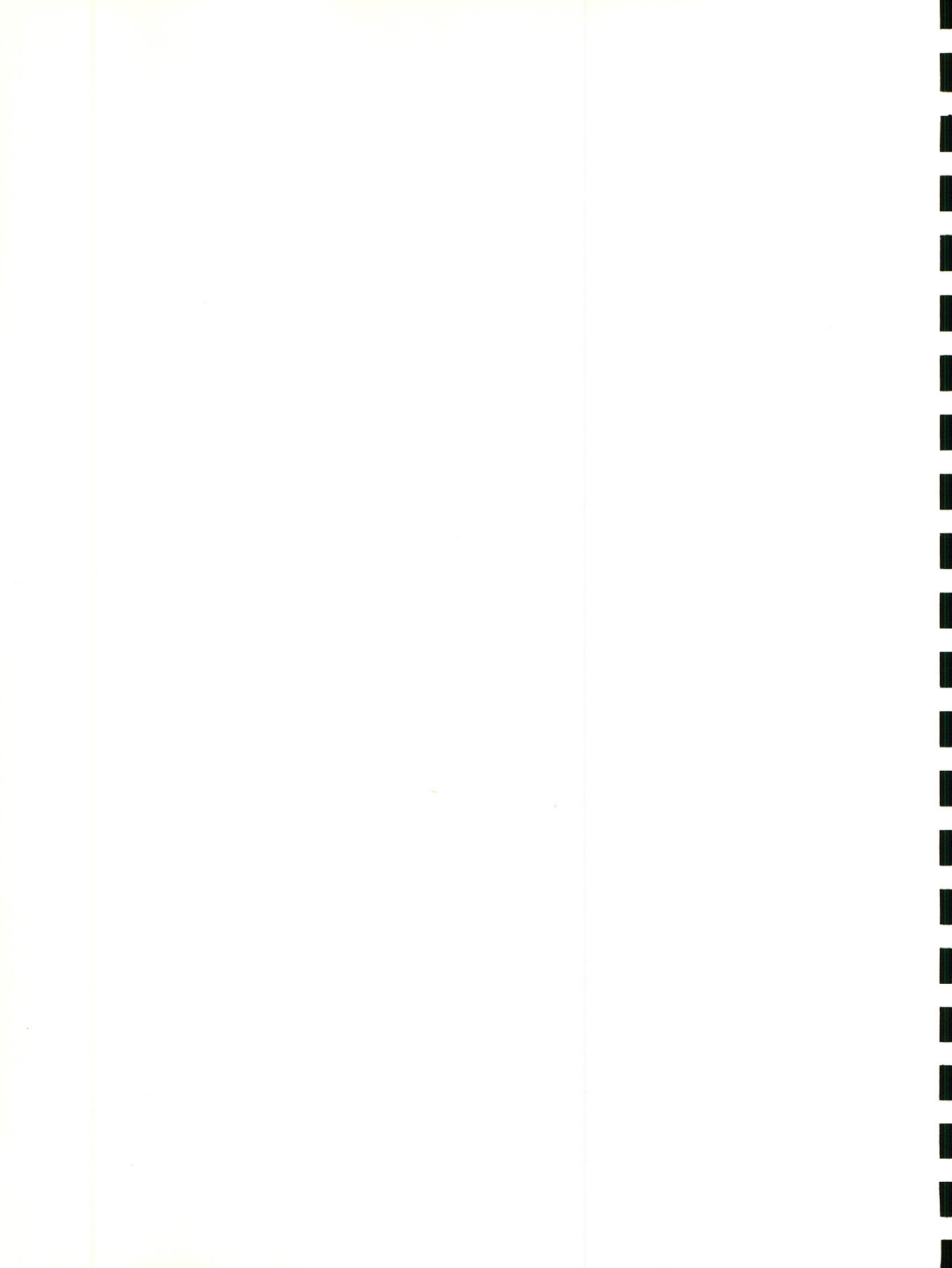
**1959**

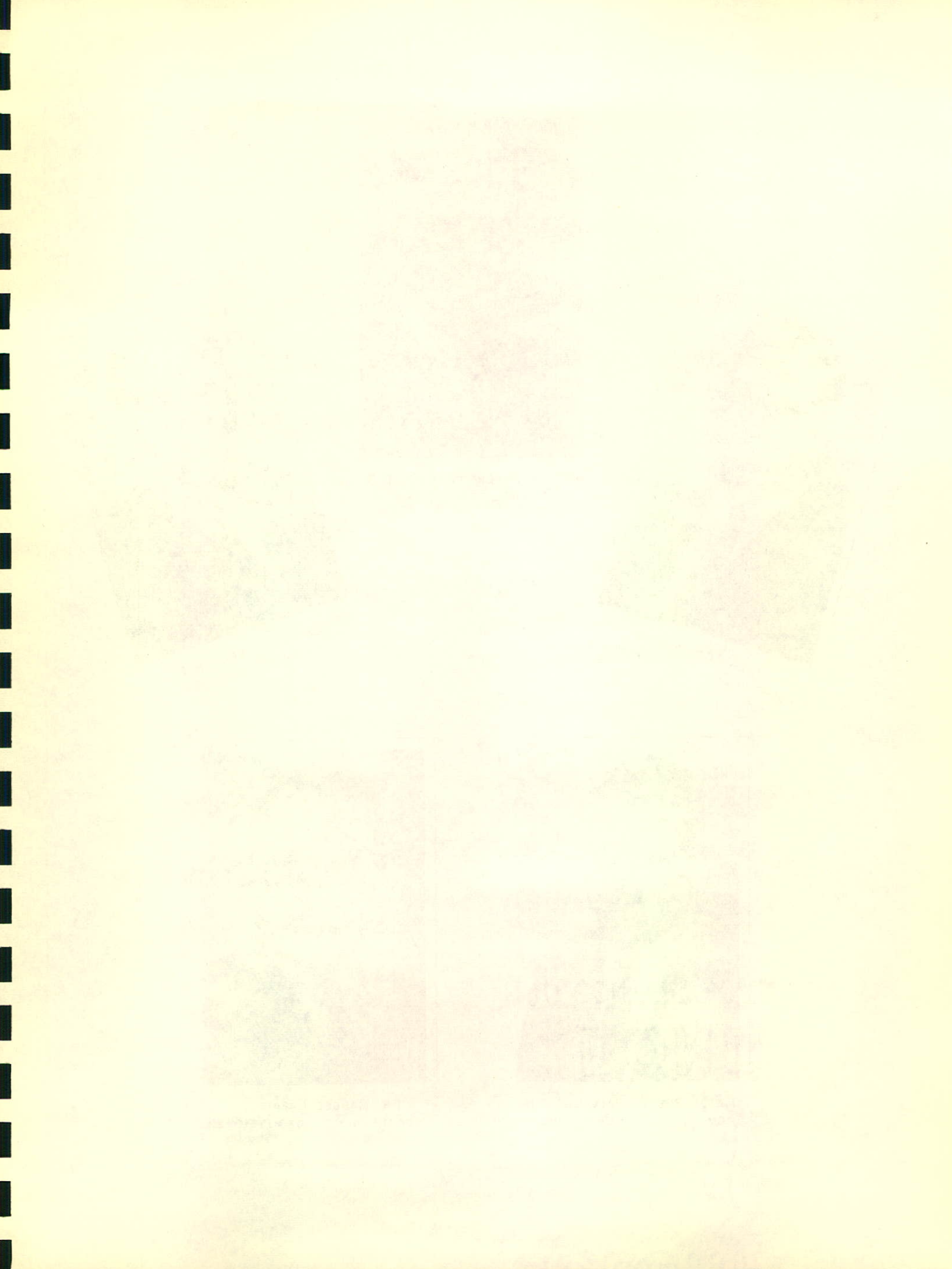


**Montreal Transportation Commission**











ARTHUR DUPERRON ING. P., D. SC.  
PRÉSIDENT ET GÉRANT GÉNÉRAL  
CHAIRMAN AND GENERAL MANAGER



LÉONARD LÉGER N. P.  
COMMISSAIRE · COMMISSIONER



JEAN CONSTANTIN  
VICE-PRÉSIDENT · VICE-CHAIRMAN



MAJOR ROBERT HAINAULT C.M.  
COMMISSAIRE · COMMISSIONER



R. MARCEL LAFAILLE  
COMMISSAIRE · COMMISSIONER

MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

---

COMMISSIONERS

Chairman and General Manager	:	Arthur Duperron
Vice-Chairman	:	Jean Constantin
		Léonard Léger
		Robert Hainault
		R. Marcel Lafaille





MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

For the period ended November 30, 1959

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, 1958 to November 30, 1959.

APPOINTMENT OF A  
NEW COMMISSIONER

The Commission felt deep sorrow at the death, on March 15, 1959, of Mr. Charles C. Brown, at the age of 45, who had been a member of the Commission since his appointment by the Municipal Council of the City of Montreal, on April 29, 1958.

To fill the position of Commissioner which

had become vacant by reason of the death of Mr. Brown, the Municipal Council of the City of Montreal appointed Mr. R. Marcel Lafaille on July 23, 1959.

Mr. Lafaille was a member of the Municipal Council of the City of Montreal during the fourteen years which preceded his appointment. After the general election of 1954, the members of the Municipal Council elected him Leader of the Council, a post to which he was reelected in 1957 and which he was still occupying at the time of his appointment to our Commission.

In 1956, the Municipal Council appointed him Chairman of a Commission, composed of Municipal Councilors, whose mandate was to study the problem of fares for public transportation in Montreal.

Mr. Lafaille was also, until his appointment, president of the important general insurance brokerage firm of Rolland, Lafaille & Morin Inc.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES  
(Statement No. 4)

The gross revenue amounted to \$40,045,009 for the year ended November 30, 1959. The Commission is

pleased to draw attention to the fact that the number of passengers carried during the year, was substantially greater than forecast, the increase being due mainly to the modernization of its facilities, the improvements in its service, and a general betterment in economic conditions.

The expenses for the year amounted to \$38,417,137, including a net amount of \$748,449 additional depreciation, which the Commission had to provide because of the acceleration of its modernization programme.

Consequently, the operations for the year ended November 30, 1959 show an excess of revenue over expenses of \$1,627,872.

BALANCE SHEET AS OF NOVEMBER 30, 1959  
(Statement No. 1)

Since its inception and including the year under review, the Commission has satisfied all its obligations with respect to the sinking fund of each of its debenture issues. During the year ended November 30, 1959, the Commission has also satisfied its obligations with respect to the following sinking fund instalments due in 1960 by purchasing debentures, and after cancel-

lation, depositing them with the Director of Finance of the City of Montreal:

<u>Issue</u>	<u>Sinking Fund Instalment Due Date</u>	<u>Amount of Debentures Retired</u>
4-1/4% Debentures due January 1, 1973	January 1, 1960 July 1, 1960	\$ 315,000 315,000
3-3/4% Debentures due May 1, 1974	May 1, 1960	\$ 810,000
5-1/4% Debentures due March 15, 1977	March 15, 1960	\$ 315,000
4-5/8% Debentures due February 15, 1978	February 15, 1960	\$ 472,000

With regard to the 4-3/8% Debentures due July 1, 1976, the Commission had on hand as of November 30, 1959, a sufficient amount of these Debentures to meet the sinking fund instalment of \$402,500 that will become due in 1960.

It should also be noted that during the year under review, the Commission incurred capital expenditures amounting to \$5,378,548 for the modernization of its system. On the other hand, it has written off \$5,633,301 of its assets.

LABOUR AGREEMENT

During the 1959 fiscal year, the contractual relations of the Commission with those of its employees who belong to the union, have been governed by the Collective Labour Agreement which was signed by the Commission and the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers, on May 14, 1958, for a period of three years commencing July 12, 1958.

This Collective Agreement provided for the following general increases in wages:

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

It provided also for the reduction during the year 1959, of the regular or average work week from forty-five (45) hours to forty-two hours and a half ( $42\frac{1}{2}$ ), as well as paid holidays and three (3) week holidays after fifteen (15) years instead of twenty (20), and a certain accumulation of days of sickness benefits.

Under the terms of this Collective Agreement, a general wage increase of 10¢ per hour came

into force on July 12 last, and the regular or average work week was reduced from forty-five (45) hours to forty-two and a half ( $42\frac{1}{2}$ ) hours.

As mentioned above, another general wage increase of 8¢ per hour will come into force on July 12, 1960.

The present Collective Labour Agreement will terminate on July 11, 1961.

#### F A R E S

There were no changes during 1959 in the various fares which became effective on August 24, 1958.

During the year 1959, these fares were confirmed by judgments of the Public Service Board, upon appeals filed by two municipalities and mentioned in last year's report.

#### ROLLING STOCK

During the course of the year 1959, the Commission purchased 175 new autobuses at a cost of \$4,917,689, for the purpose of its 1959 modernization programme. These autobuses were all of the 50-seat type.

They replaced the last trams still in use in the territory served by the Commission.

### W O R K S

During the year 1959, the Commission, as in previous years, has executed all the work necessary to maintain all its properties in excellent condition.

It should be noted here that our Commission, in the field of fire prevention, was awarded for the year 1959 the Grand Prize and Trophy conferred by the National Fire Protection Association to the industry ranking first in all of North America for the efficiency of its fire prevention system.

The Commission during 1959 pursued the work of converting Mount-Royal Car Barns into an autobus garage. This work will soon be completed and will bring the storage capacity of these buildings, which are now known as Mount-Royal garage, to more than 170 units.

The Commission has also proceeded with the construction of a new terminus at the Iberville-Metropolitan Boulevard intersection, as well as with the

work necessary for the establishment of turning loops on Papineau Street near Notre-Dame, and at the intersection of St-Michel and Henri-Bourassa boulevards. It has also improved and enlarged the turning loops situated at the Fleury-Larose and Bon Air-Iberville intersections.

As a result of the elimination of its tramway services, the Commission, in 1959, removed the tracks which were situated on its private properties and rights-of-way, the tracks so removed amounting to 11.6 miles of single track. It has also built new pavement and repaired existing pavement over a total area of approximately 38,300 square yards.

It should also be noted that since the Commission commenced its programme of substituting autobuses for tramways, it has converted into garages, St-Paul, St-Denis, St-Henri and Mount-Royal Car Barns, enlarged Montreal-East garage and built four new garages, namely, Frontenac, Namur, St-Michel and St-Denis garages; it has also more than doubled the size of its autobus repair shops located on St-Lawrence Boulevard north of Crémazie.



## TRANSPORTATION SYSTEM

### - The End of an Era - - Substitution of buses for tramways -

On August 30th, the programme of substituting autobuses for tramways was completed with the removal of tramway service on Papineau Avenue and Rosemont Boulevard. Thus was brought to a close an era of electric tramway operation in Montreal, which commenced in 1892.

Considering the extensive tramway system which existed when the Commission assumed the responsibilities of providing mass transportation in Montreal, the complete substitution of buses, which was started in 1952, has been accomplished in a remarkably short period. Originally estimated to take from ten to twelve years, the changeover was actually completed in eight years, - an achievement recognized as outstanding by transit authorities elsewhere.

To mark the passing of tramways from the streets of Montreal, an historical parade was held on Sunday afternoon, August 30th. The vehicles in the parade, which travelled along Papineau Avenue and Rose-

mont Boulevard, before many thousands of people, illustrated the evolution of public transportation in Montreal from the earliest horse-drawn sleighs and coaches to the latest autobuses. The electric regime was represented by street-cars of various types and periods including the first electric car to operate in Montreal in 1892, and also the last streetcar purchased. As this last car passed into the shops forever, service on Papineau and Rosemont was immediately taken over by new autobuses.

His Worship, the Mayor of Montreal, the Chairman, Vice-Chairman and members of the Executive Committee of the City of Montreal, and many councillors of the City of Montreal accepted the Commission's invitation to take part in this event. Also attending as guests of the Commission were the Mayors and Aldermen of the Municipalities in the Metropolitan District, the Chairman and several members of the Montreal Metropolitan Corporation, Federal and Provincial Members of Parliament for the Montreal district, civic officials and representatives of public bodies, and historical societies.

At the conclusion of the parade, His Worship, the Honourable Senator Sarto Fournier, Mayor of Montreal, and Mr. Arthur Duperron, Chairman and General

Manager of the Commission, performed the final ceremony of closing the car-house doors, inscribed "The End of an Era - 1892-1959", on the last streetcar to operate on the streets of Montreal.

This third, and last stage of the 1959 substitution programme, was preceded by a first stage in May and a second in June.

At the request of City of Montreal authorities, in order to facilitate the construction of the elevated roadway on Metropolitan Boulevard, between St-Hubert Street and St-Laurent Boulevard, the removal of tramway service on Millen, Route 24 and Montreal North, Route 40, originally planned for September, was carried out in May.

Likewise, in order to permit immediate modification of the traffic circle at Decarie Boulevard and Metropolitan Boulevard by the Montreal Metropolitan Corporation, the Commission succeeded in advancing the date of substituting buses on the Cartierville tramway line, from September to June.

Following are the tramway services replaced by bus services during the year, listed in chronological order:-

1 9 5 9

May 3rd

- MILLEN No. 24 tramway route was discontinued and replaced by the extension of St-Denis No. 68 buses to Henri-Bourassa Boulevard. This extension allows passengers to travel on the St-Denis route from Craig Street to Henri-Bourassa without transfer. At the same time a new bus route, HENRI-BOURASSA No. 164 was inaugurated on that street between St-Laurent Boulevard and St-Michel Boulevard.

- The MONTREAL NORTH tramway route was replaced by autobus route, MONTREAL NORD No. 40, between St-Michel Boulevard and Ste-Gertrude Street.

June 28th

- CARTIERVILLE No. 17 tramway route was discontinued and replaced by an autobus route of the same name and number operating over practically the same route.

- July 19th - DELORIMIER No. 10 tramway route was discontinued and replaced by an autobus service having the same designation and following the same route.
- August 30th - PAPINEAU No. 45 tramway route which terminated at Belanger Street, and the Papineau autobus route No. 42 which operated between Belanger Street and Henri-Bourassa boulevard, were discontinued and replaced by a single autobus route, designated PAPINEAU No. 45 between Notre-Dame Street and Henri-Bourassa Boulevard, via Papineau Avenue. Also a supplementary service designated PAPINEAU No. 44 was established between Notre-Dame Street and Metropolitan Boulevard during rush hours.
- August 30th - ROSEMONT No. 54 tramway route was discontinued and replaced by a new autobus route ROSEMONT No. 197 on Rosemont Boulevard and De Fleurimont Street between St-Denis Street and Lacordaire Street.

- This new east-west route directly connects the Rosemont district with important services on St-Hubert and St-Denis Streets.

- New routes and extensions -

In addition to the above important changes resulting from the substitution of buses for tramways, the Commission during the year established other new bus routes and extended several existing routes.

Following are the details:-

New autobus routes

1.-  
Metropolitan Boulevard No. 100 - A new service inaugurated on August 30th, 1959 on Metropolitan Boulevard between Iberville Street and the western limits of the City of St-Laurent. This important service along the surface roads of the Metropolitan Boulevard has a round trip length of 15.6 miles.

- 2.-  
Jarry East No. 193 - Service inaugurated August 30th, 1959 on Jarry Street, during rush hours, between Iberville and Pie IX Boulevard, to connect the eastern terminus of Metropolitan Boulevard No. 100 with Pie IX Boulevard.
- 3.-  
Montreal-Nord No. 140 - Service inaugurated July 8th, 1959 in Montreal North between the west limits of Montreal North and the intersection of Ste-Gertrude Street and Perras Boulevard, via Fleury, St-Vital, Monselet, Pie IX, Amiens, Armand-Lavergne, Charleroi and Ste-Gertrude.
- 4.-  
Bordeaux No. 163 - On May 3rd, 1959, St-Laurent-Bordeaux No. 56 was replaced by the extension northward of St-Laurent No. 55 from Crémazie to Henri-Bourassa, and by a new route designated Bordeaux No. 163 operating between Ahuntsic terminus and Pasteur Street.

5.-  
Legendre No. 98

- Service inaugurated December 18th, 1958, on Legendre and Beauharnois Streets.

6.-  
Montreal Sud  
No. 71

- Service inaugurated December 24th, 1958, starting from the intersection of Victoria and St. Helen Streets, east on Harrison, south on Joliette, west on Brébeuf, north on Marmier, west on Harrison, north on St. Helen, east of Victoria, south on Préfontaine, west on Washington, north on Lafayette, east on Victoria to the starting point.

7.-  
Mount Royal  
Boulevard No. 50

- Service inaugurated January 11th, 1959, between the intersection of Bellingham and Maplewood and the intersection of Park and Mount Royal Avenues, via Mount Royal Boulevard, to replace Maplewood No. 51 which was modified.

8.-  
Paré No. 115

- Service inaugurated August 3rd, 1959, during rush hours, on Paré, Devonshire and Royalmount.



- 9.-  
8th Avenue No. 88 - Service inaugurated October 13th, 1959, during rush hours, on 8th Avenue between Notre-Dame Street and Forsyth Street, in the City of Pointe-aux-Trembles.
- 10.-  
Beaugrand No. 28 - Service inaugurated November 2nd, 1959, during rush hours, on Beau-grand Street, between Notre-Dame Street and the limits of Ville d'Anjou.
- 11.-  
Rockland No. 119 - Service inaugurated November 2nd, 1959, during rush hours, on Laird, Rockland, Dunrae and Graham, in the Town of Mount Royal.

Routes extended

- 1.-  
Maplewood No. 51 - Route altered January 11th, 1959, via Côte Ste-Catherine Road, and extended during rush hours to Craig terminus, via Laurier and Bleury, and outside rush hours to St-Laurent Boulevard via Laurier.

- 2.-  
Sherbrooke No. 4 - Sherbrooke No. 4 and Sherbrooke No. 73 were merged on January 11th, 1959, into a single line operating directly between Claremont Avenue and Pie IX Boulevard via Sherbrooke.
- 3.-  
Lafleur No. 111 - Extended May 3rd, 1959 to St-Patrick Street, via Lafleur, Wanklyn, des Oblats, Clément, Lafleur, Elmslie, and Dollard.
- 4.-  
Pie IX Boul. No. 139 - Extended northward, May 3rd, 1959, from 26th Avenue Ville St-Michel to Gouin Boulevard.
- 5.-  
St-Laurent Boulevard No. 55 - Extended northward, May 3rd, 1959, from Cremazie Boulevard to Henri-Bourassa Boulevard to provide direct service between Craig Terminus and Henri-Bourassa Boulevard.
- 6.-  
O'Brien Boul. No. 117 - Extended on June 28th, 1959, from the intersection of O'Brien and Gouin Boulevards to Cartierville Terminus.

- 7.-  
Chapelle No. 186 - Extended east July 20th, 1959,  
on Notre-Dame Street from De la  
Rousselière to 53rd Avenue.
- 8.-  
Jarry No. 99 - Extended east August 30th, 1959,  
on Villeray to Iberville streets  
and south to Bon-Air loop.
- 9.-  
Delorimier  
No. 10 - Extended north August 30th, 1959,  
from Bon-Air to Metropolitan Bou-  
levard and west to Papineau.
- 10.-  
Laurentien Bou-  
levard No. 16B - Extended south, September 2nd, 1959,  
on Ste-Croix and return via Metro-  
politan Boulevard.
- 11.-  
Fleury No. 57 - Extended west September 28th, 1959,  
from Hogue Street to Place Fleury.
- 12.-  
LaSalle No. 112 - Route altered on November 1st, 1959,  
to operate via Central Avenue  
between 37th and 68th Avenues, in  
Ville LaSalle.
- 13.-  
O'Brien Bou-  
levard No. 117 - Extended west on November 1st, 1959,  
via Décarie and Poirier.

14.-  
Jarry No. 99

- Extended northward November 1st, 1959, from Jarry to Anvers streets at the western terminus.

#### RAPID TRANSIT SYSTEM

The question of a subway in Montreal was frequently raised during 1959.

On its part, the Commission deposited with the Executive Committee of the City of Montreal, under date of October 28th, 1959, a memorandum pointing out the urgent need for a rapid transit system in our city, in accordance with the plans prepared by the Commission, and submitted to the City of Montreal on October 23rd, 1953.

The Commission concluded its memorandum as follows:-

"Our Commission, conscious of its great responsibilities concerning the transportation of the masses in our City of

"Montreal and the Metropolitan District, and, because of these responsibilities, believes that it is its duty to beg His Worship the Mayor, the Chairman and Members of the Executive Committee, as well as the Municipal Councillors, to immediately take the necessary measures to put into execution, as soon as possible, the very serious and very detailed recommendations contained in the Report which it deposited in 1953."

#### 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) LÉONARD LÉGER

(Signed) ROBERT HAINAULT

(Signed) R. MARCEL LAFAILLE

Montreal, January 25, 1960.

FINANCIAL STATEMENTS

---

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION\*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1959

ASSETS

CURRENT ASSETS:

Cash on Hand and in Bank		\$ 1,442,360.59	
Call Loans including Accrued Interest thereon		3,432,846.28	
Marketable Securities at Market Value	\$5,022,877.66		
Accrued Interest thereon	<u>44,778.01</u>	5,067,655.67	
Accounts Receivable		297,934.26	
Inventories of Overhead Materials, Bus repair parts and supplies, etc., at cost, less reserve		<u>1,205,546.14</u>	\$11,446,342.94

FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment		\$71,640,372.67	
Less: Accumulated Depreciation (2)		<u>17,492,205.58</u>	54,148,167.09

OTHER ASSETS:

Advances to Ticket Offices and Chauffeurs		\$ 365,055.30	
Deferred Charges		419,852.59	
Unamortized Debenture Discount and Expenses		<u>3,250,293.94</u>	4,035,201.83

\* 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, 1959 an additional amount of \$748,449 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.

\$69,629,711.86

Approved on behalf of the Commission.

A. Duperron

Chairman

Jean Constantin

Vice-Chairman

Montreal, January 25, 1960.



## BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1959

## LIABILITIES

## CURRENT LIABILITIES:

Accounts Payable		\$ 987,270.86	
Accrued Wages		729,117.34	
Montreal Transportation Commission Pension Fund		214,037.89	
Taxes		38,852.48	
Accrued Interest on Debentures		739,903.32	
Debenture Sinking Fund Payments due during twelve months ending November 30, 1960 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>123,000.00</u>	139,500.00	
3-3/4% Debentures due May 1, 1974	\$162,000.00		
Less: Principal amount purchased	<u>161,000.00</u>	1,000.00	
4-3/8% Debentures due July 1, 1976	\$402,000.00		
Less: Principal amount purchased	<u>402,000.00</u>	-	
5-1/4% Debentures due March 15, 1977	\$105,000.00		
Less: Principal amount purchased	<u>105,000.00</u>	-	
4-5/8% Debentures due February 15, 1978	\$315,000.00		
Less: Principal amount purchased	<u>76,000.00</u>	239,000.00	
Reserve for Claims for Injuries and Damages		1,000,000.00	
Employees' Security Deposits		<u>27,152.00</u>	\$ 4,115,833.89
FUNDED DEBT (1) (Statement No. 2)			65,126,500.00
RESERVE for Unpresented Tickets			<u>500,000.00</u>
			\$69,742,333.89
ACCUMULATED DEFICIT as at November 30, 1959 (Statement No. 3)			112,622.09

NOTE: The above figures do not include commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately \$361,000.00.

---



---

\$69,629,711.86

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

McDonald, Currie & Co.

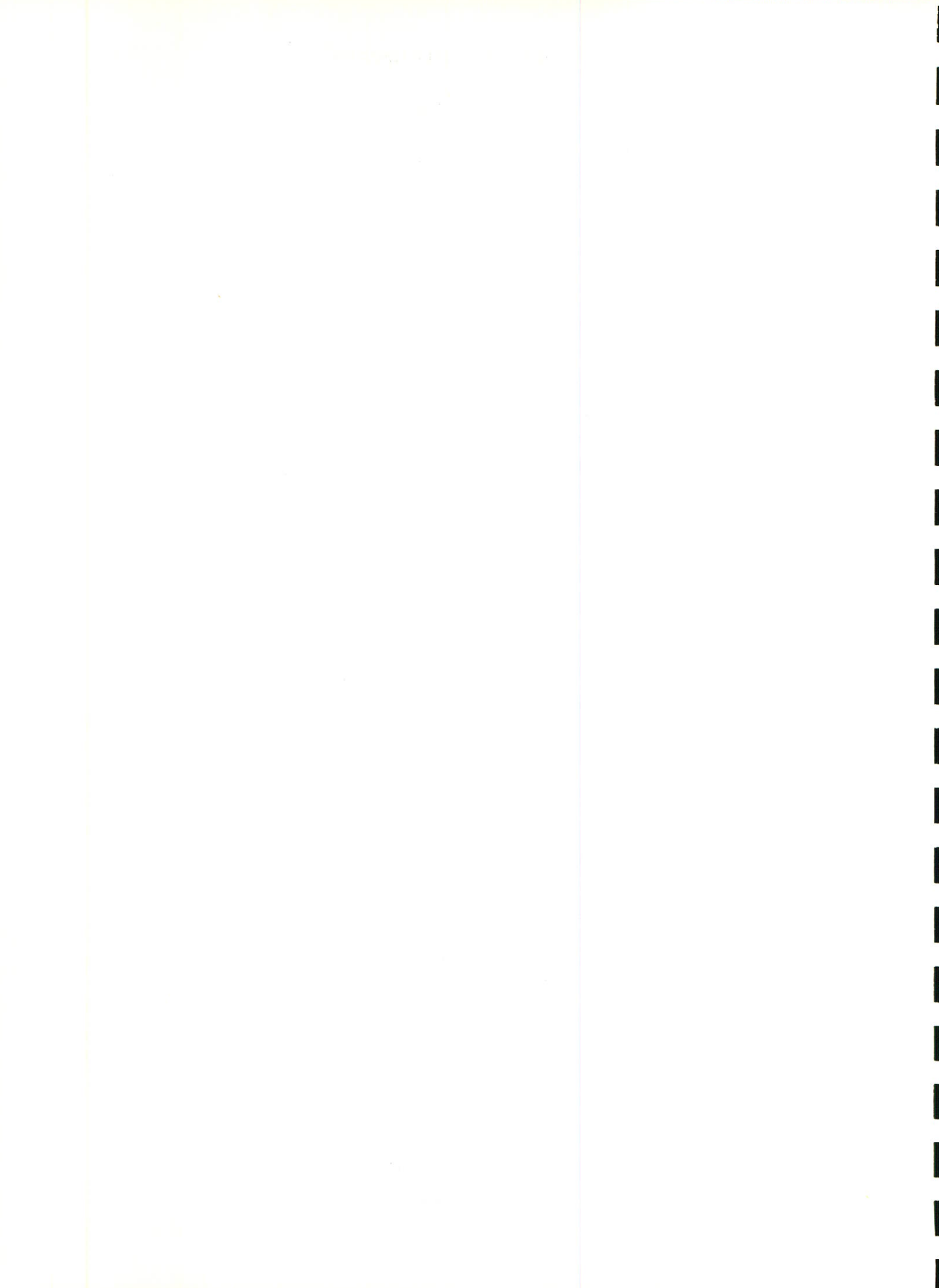
Chartered Accountants.

Rossire Courtois, C. A.

of

Courtois, Frédette & Cie.

Chartered Accountants.



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT NOVEMBER 30, 1959

<u>*Sinking Fund Debentures</u>	<u>Authorized and Issued</u>	<u>Retired</u>	<u>Sinking Fund Payments due within one year</u>	<u>Balance</u>
4-1/4% due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U. S. currency)	\$18,000,000.00	\$ 4,410,000.00	\$ 262,500.00	\$13,327,500.00
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000.00	4,860,000.00	162,000.00	21,978,000.00
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000.00	1,208,000.00	402,000.00	9,890,000.00
5-1/4% due March 15, 1977 (Payable in U. S. currency)	9,000,000.00	945,000.00	105,000.00	7,950,000.00
4-5/8% due February 15, 1978 (Payable in U. S. currency)	<u>13,500,000.00</u>	<u>945,000.00</u>	<u>315,000.00</u>	<u>12,240,000.00</u>
	<u>\$79,000,000.00</u>	<u>\$12,368,000.00</u>	<u>\$1,246,500.00</u>	<u>\$65,385,500.00</u>
 Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation of Sinking Funds:				
4-3/8% due July 1, 1976			\$ 1,000.00	
5-1/4% due March 15, 1977			<u>258,000.00</u>	<u>259,000.00</u>
As per Balance Sheet				<u>\$65,126,500.00</u>

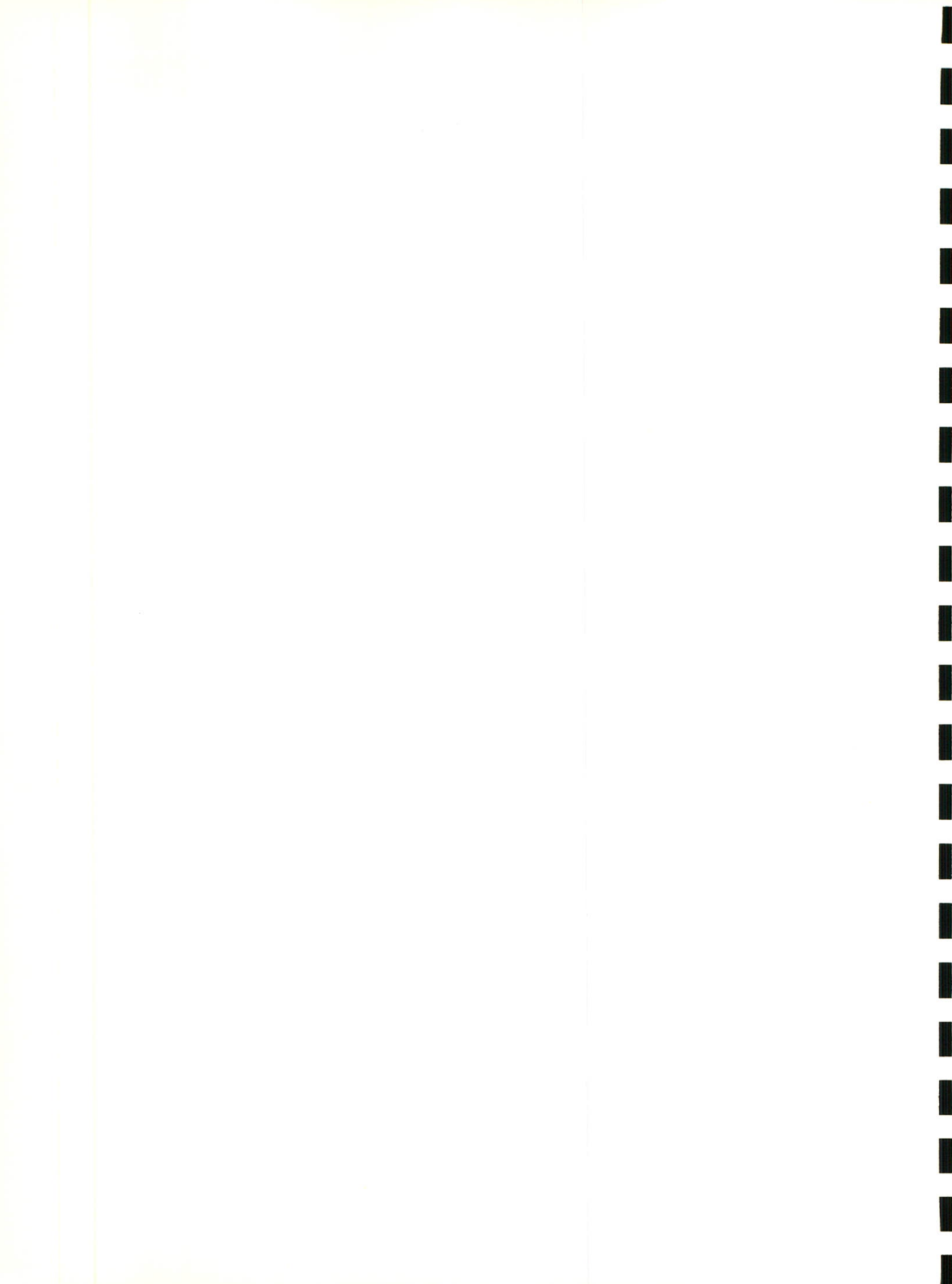
\*See Note (1) on Balance Sheet



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF ACCUMULATED DEFICIT FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1959

Accumulated Deficit as at November 30, 1958		\$2,094,772.30
Deduct:		
Discount on Debentures purchased for Sinking Funds	\$231,693.34	
Profit on disposal of properties	116,440.60	
Increase in Market Value of Securities	<u>48,642.17</u>	
	\$396,776.11	
Less: Net loss on Investments redeemed or sold	<u>42,497.40</u>	<u>354,278.71</u>
		1,740,493.59
Deduct:		
Excess of Revenue over Expenses for the year ended November 30, 1959 (Statement No. 4)		<u>1,627,871.56</u>
Accumulated Deficit as at November 30, 1959		<u>\$ 112,622.03</u>



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1959

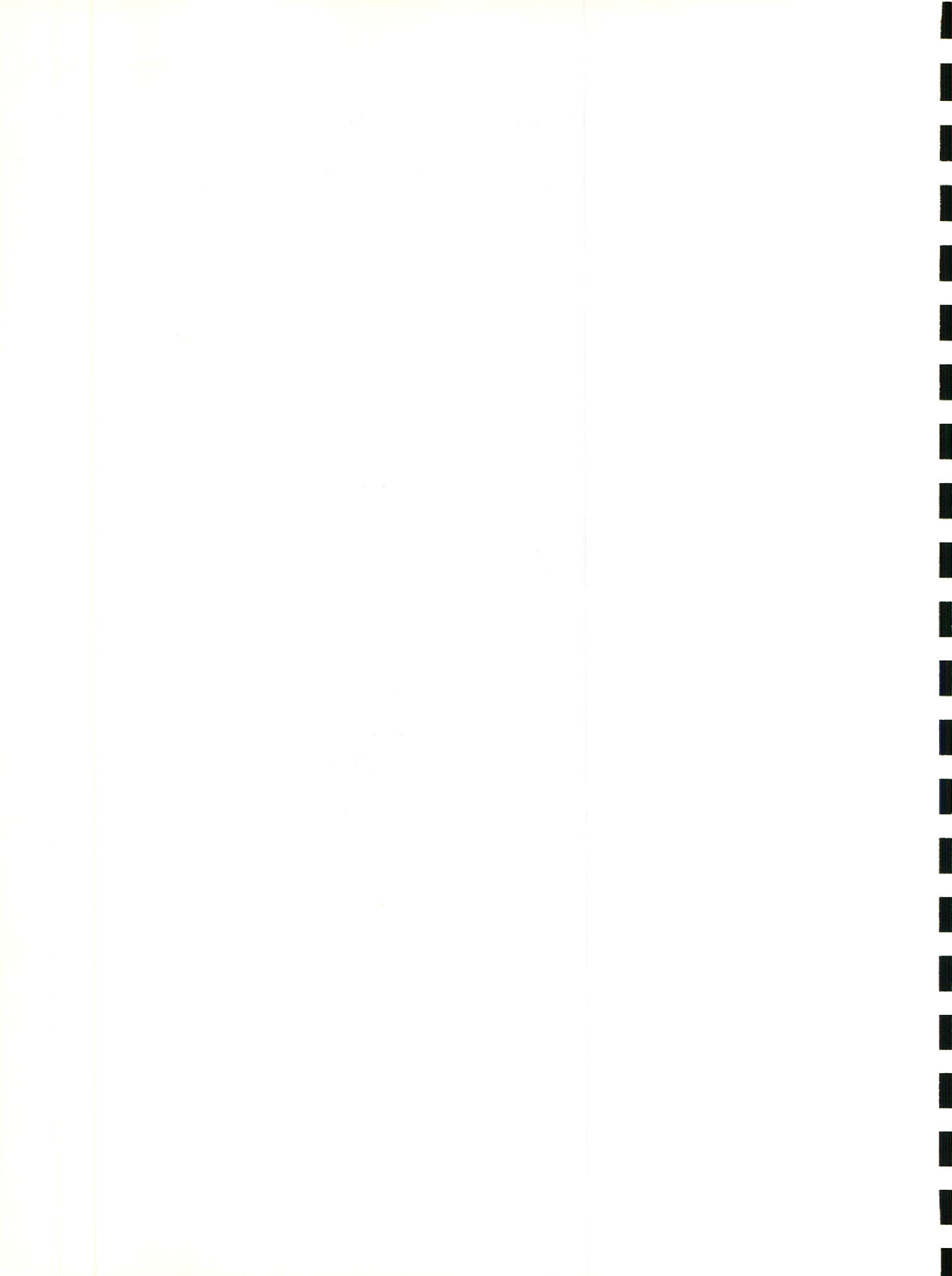
## REVENUE

Passenger Revenue	\$38,761,340.86	
Miscellaneous Revenue	<u>1,283,667.86</u>	
		\$40,045,008.72

## EXPENSES

Operating Expenses and Taxes	\$24,735,669.98	
Maintenance	6,061,446.53	
Depreciation	4,075,608.22	
*Special Depreciation due to accelerated modernization programme (after deducting an amount of \$291,734.60 equivalent to the salvage value of Tramway Assets written off during the year)	<u>748,448.83</u>	35,621,173.56
Debenture Interest and Expenses	\$ 2,827,991.55	
Amortization of Debenture Discount and Expenses	<u>305,271.79</u>	
Less: Other Revenue	\$ 3,133,263.34	
	<u>337,299.74</u>	<u>2,795,963.60</u>
		<u>38,417,137.16</u>
Excess of Revenue over Expenses for the year ended November 30, 1959		\$ <u>1,627,871.56</u>

\*See Note (2) on Balance Sheet





MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

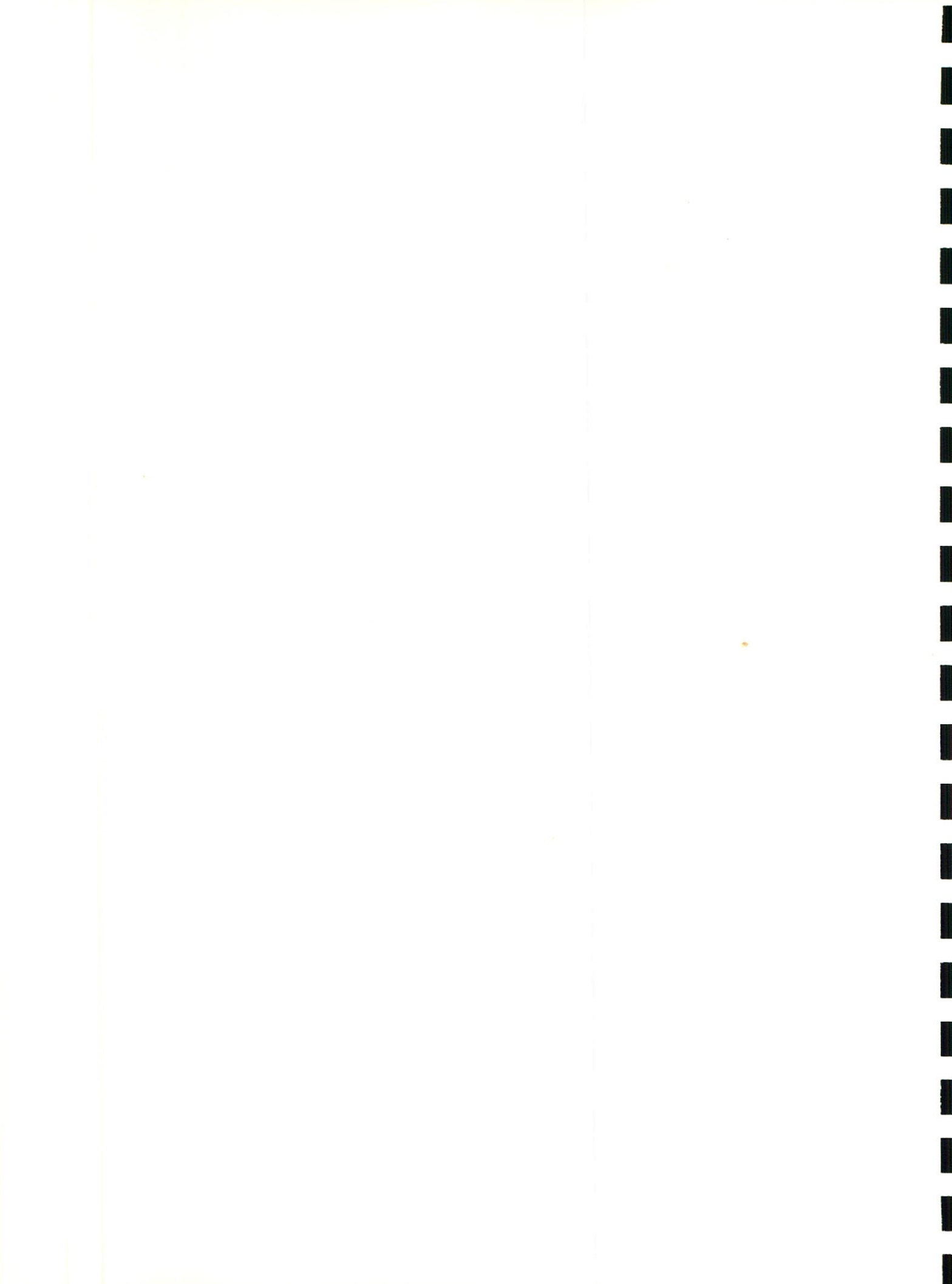
We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1959 and the statements of revenue and expenses and of accumulated deficit for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, the accompanying balance sheet and statements of revenue and expenses and of accumulated deficit present fairly the financial position of the Commission as at November 30, 1959 and the results of its operations for the year ended on that date, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

McDonald, Currie & Co.  
Chartered Accountants.

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

Montreal, January 25, 1960.



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



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

<u>Year ending November 30</u>	<u>Revenue Passengers</u>	<u>Passenger Revenue</u>
1951 <sup>X</sup>	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
1959	280,495,114	38,761,340

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

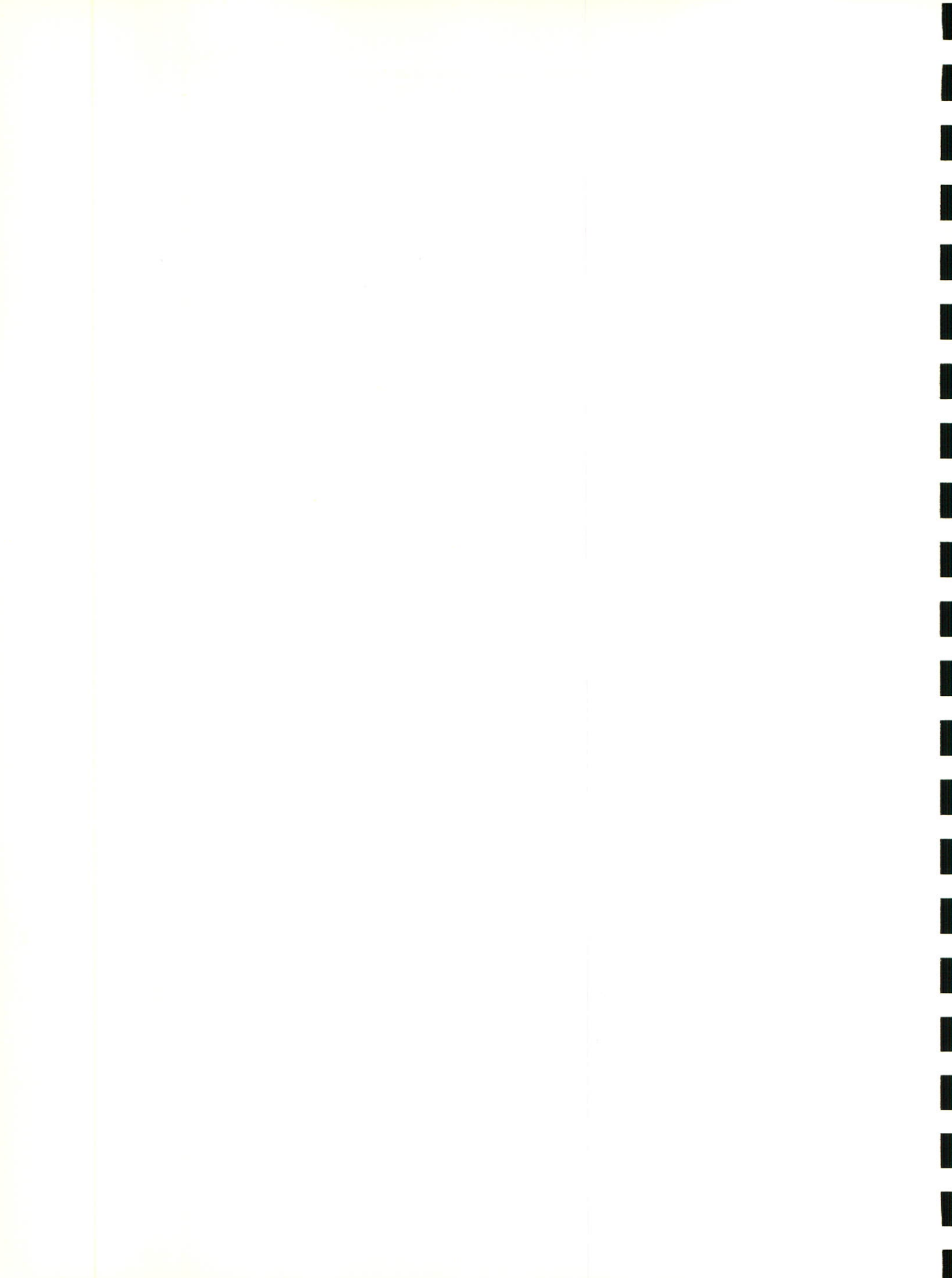
NUMBER OF MILES OPERATED

<u>Year ending November 30</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total Number</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</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
1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178
1959	1,818,877	4%	43,223,217	91%	2,186,971	5%	47,229,065

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

NUMBER OF VEHICLES

	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total Number</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</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
As at Nov. 30, 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919
As at Nov. 30, 1959	-	-	1830	95%	105	5%	1935



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 "
As at Nov. 30, 1959	342.20 "

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 "
As at Nov. 30, 1959	N11

---

Electricity consumed in 1959 (in K.W. Hours)	22,729,970 K.W. Hours
Gasoline consumed in 1959 (in gallons)	1,074,742 Gallons
Diesel Oil consumed in 1959 (in gallons)	7,437,560 Gallons
Area served in 1959	91 Square Miles
Population in area served, 1959	1,546,000 approx.



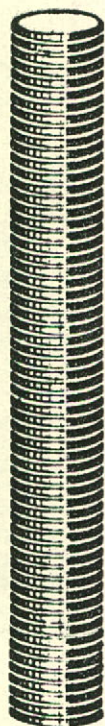


# DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1959

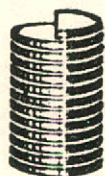
---

TOTAL: \$ 38,417,138

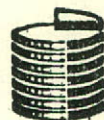
## SALARIES AND BENEFITS TO EMPLOYEES



## MATERIALS AND SERVICES DEPRECIATION



## INTEREST



## TAXES



\$ 23,042,955

5,742,225

4,824,057

2,795,964

2,011,937

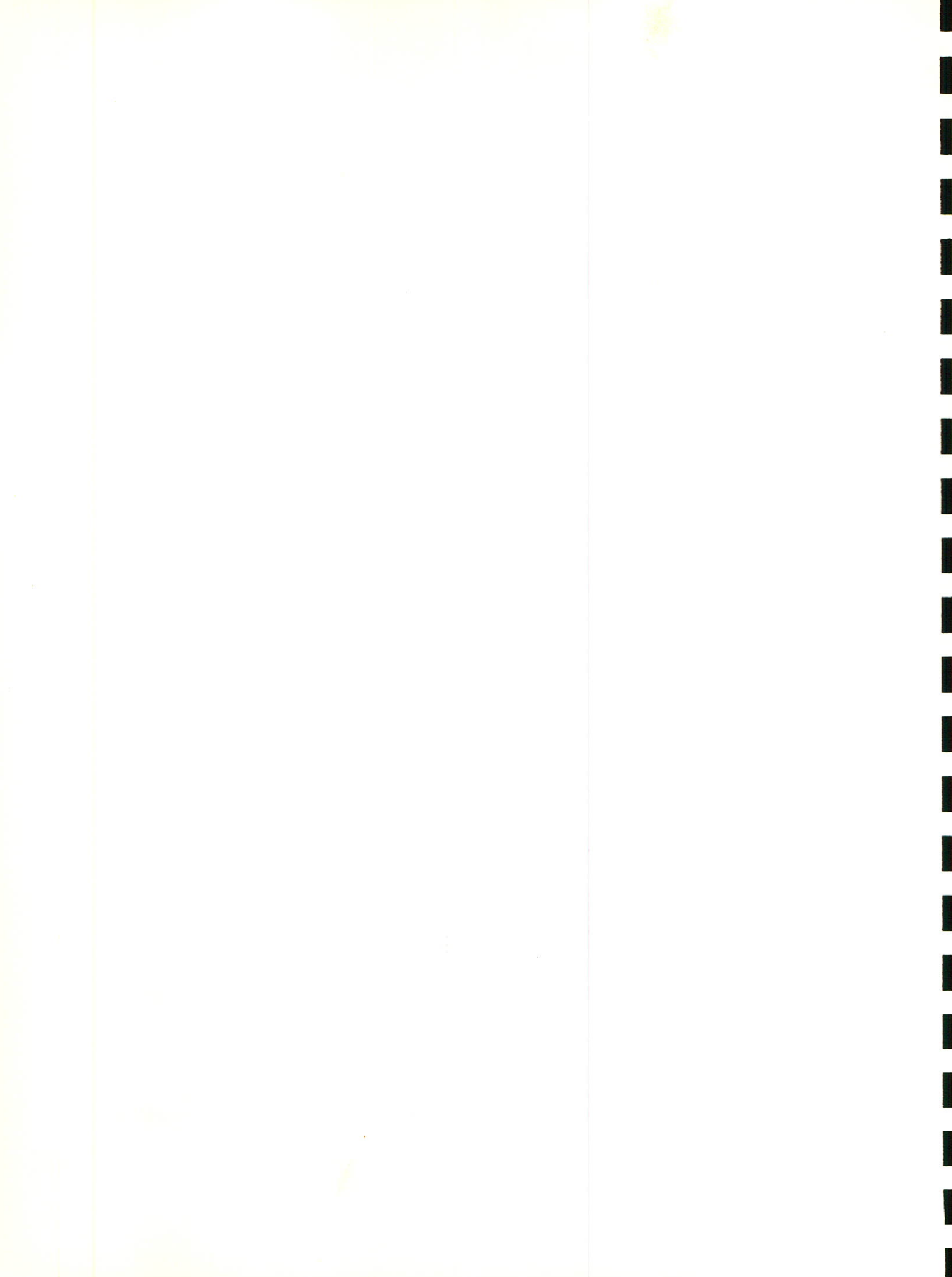
60 %

15 %

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

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

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



Stack

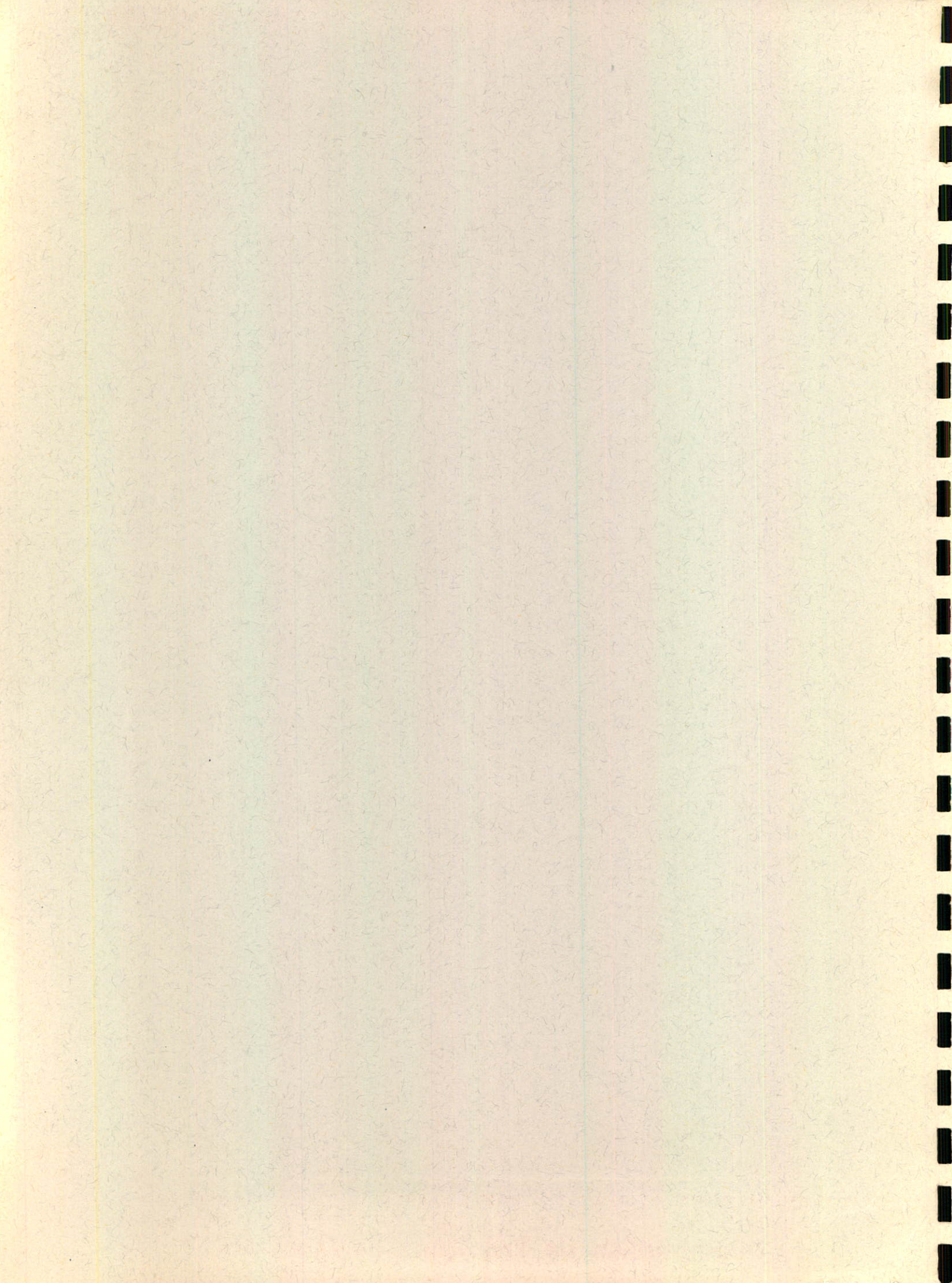
# Rapport Annuel

AU 30 NOVEMBRE,  
**1959**

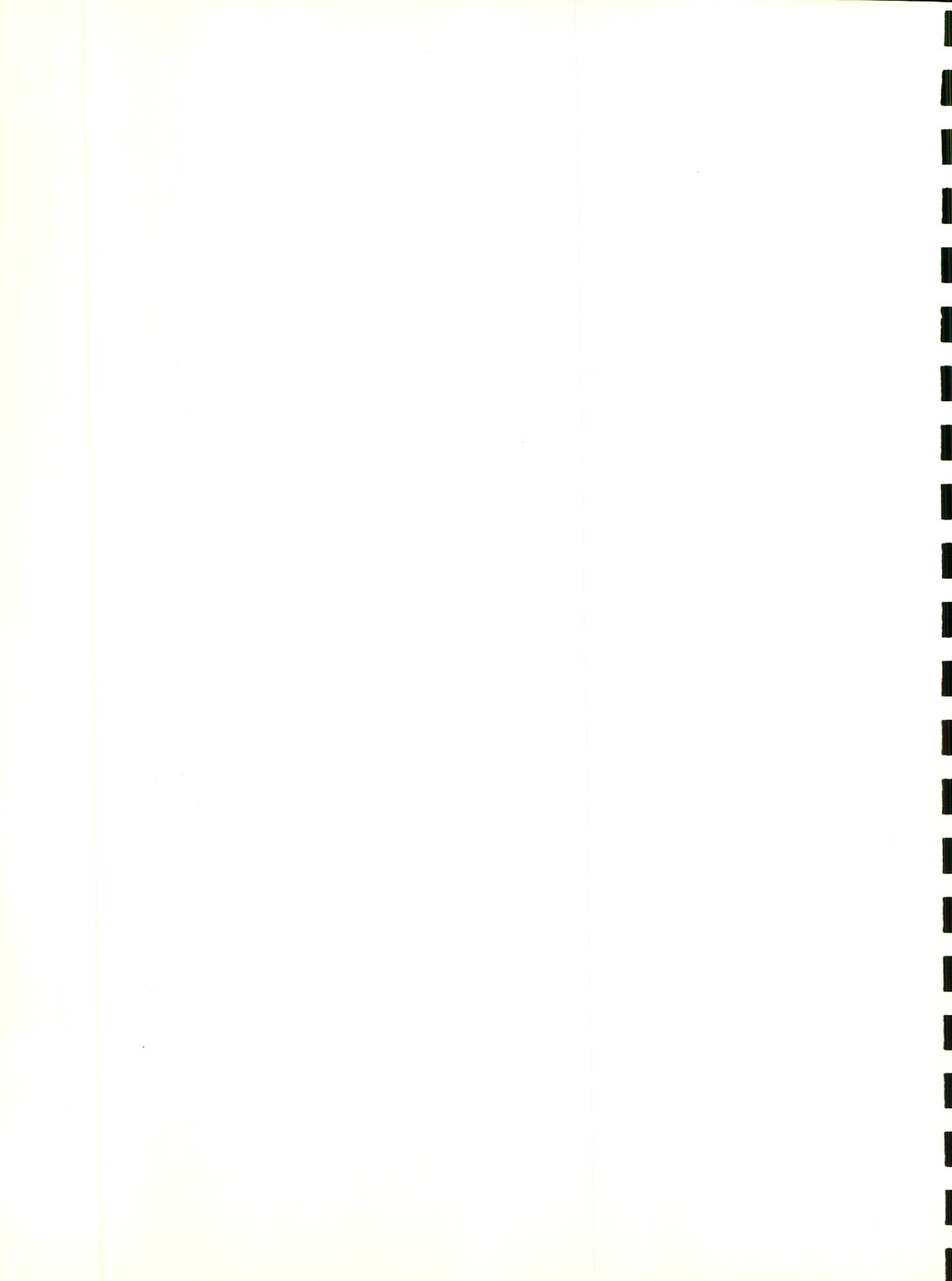


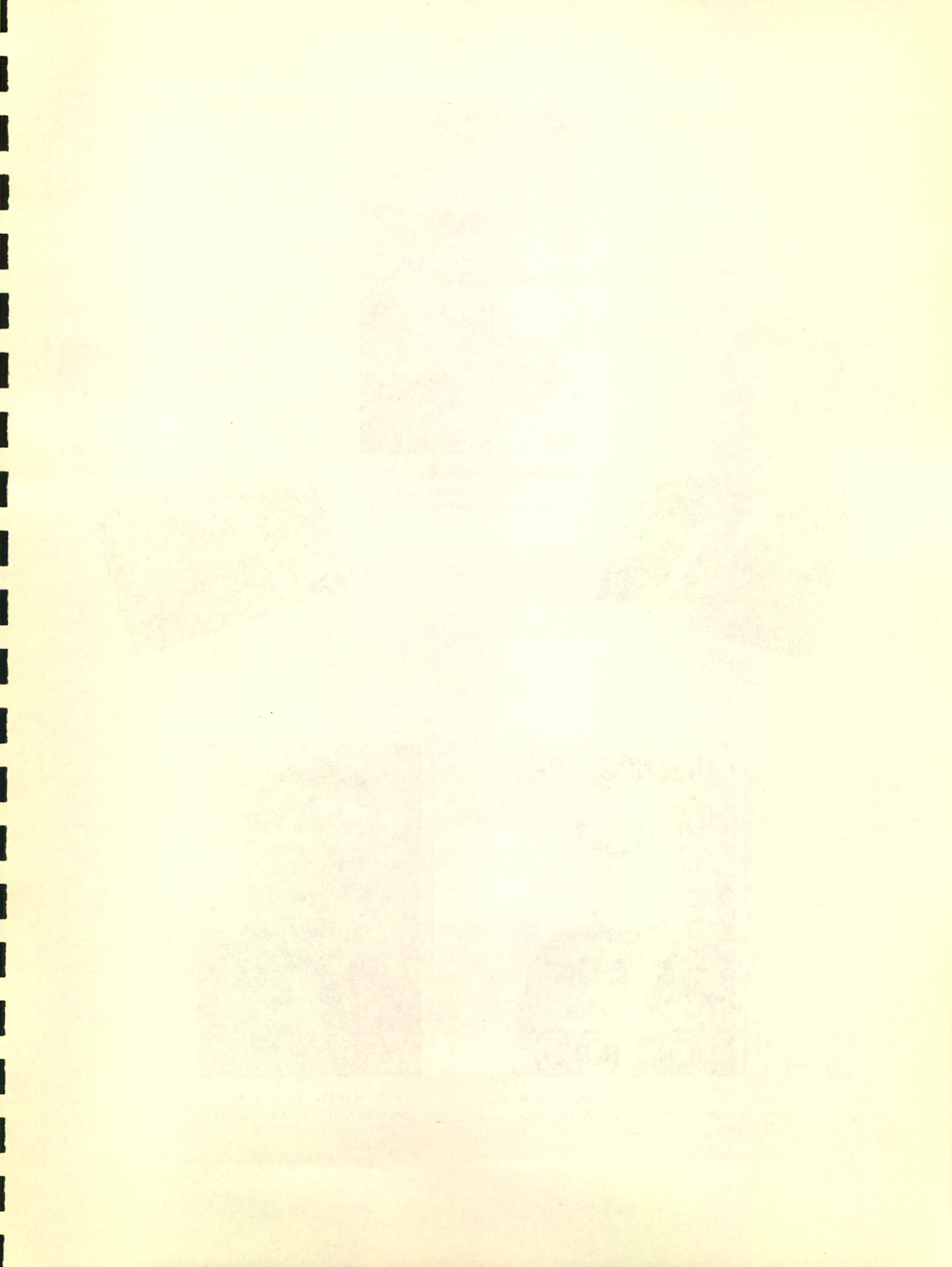
PERSONAL LIBRARY  
JUL 6 1961  
MCGILL UNIVERSITY

**Commission de Transport de Montréal**











ARTHUR DUPERRON ING. P., D. SC.  
PRÉSIDENT ET GÉRANT GÉNÉRAL  
CHAIRMAN AND GENERAL MANAGER



JEAN CONSTANTIN  
VICE-PRÉSIDENT • VICE-CHAIRMAN



LÉONARD LÉGER N. P.  
COMMISSAIRE • COMMISSIONER



MAJOR ROBERT HAINAULT C.M.  
COMMISSAIRE • COMMISSIONER



R. MARCEL LAFAILLE  
COMMISSAIRE • COMMISSIONER



COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

---

COMMISSAIRES

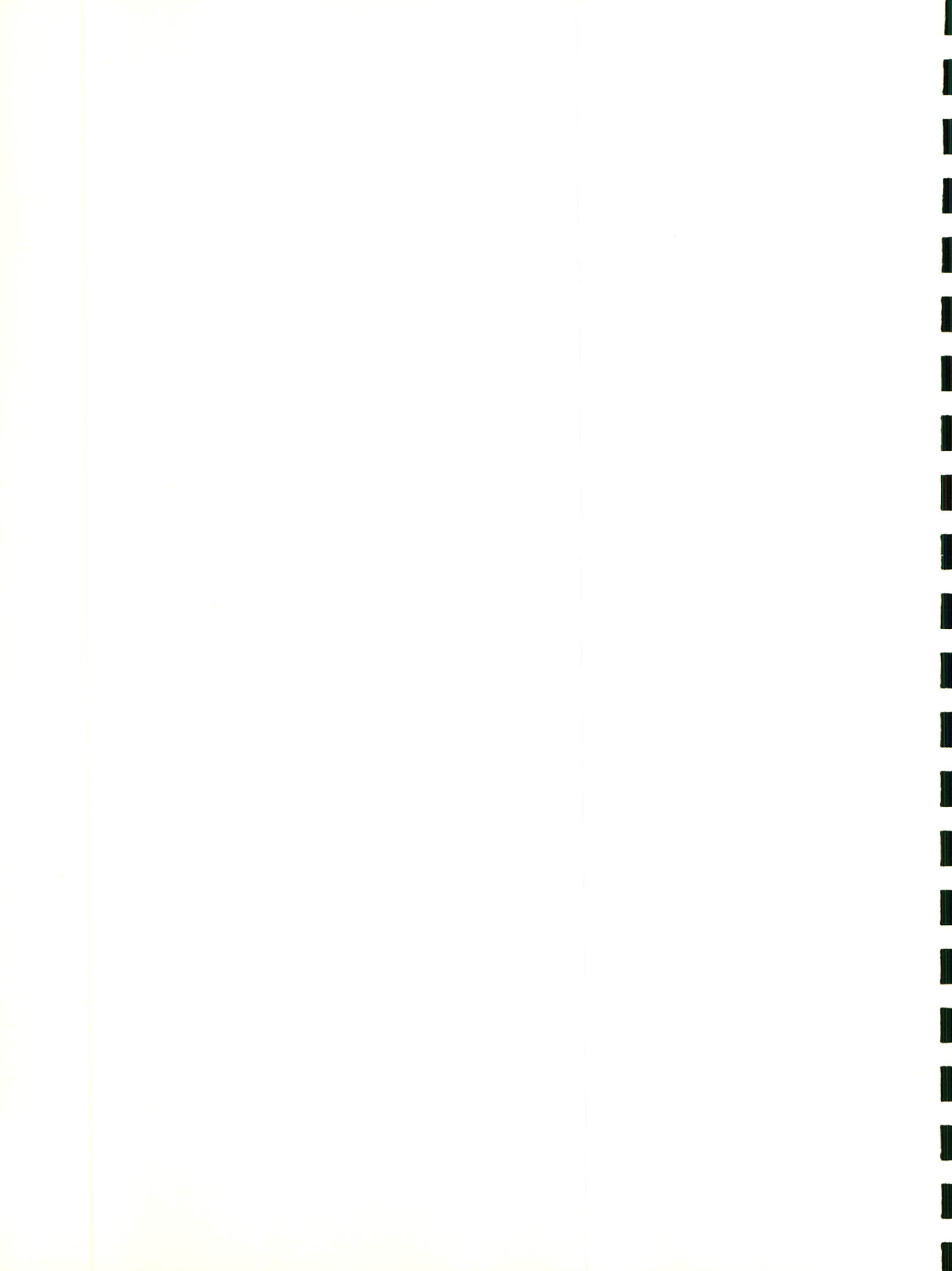
Président et  
gérant général : Arthur Duperron

Vice-président : Jean Constantin

Léonard Léger

Robert Hainault

R. Marcel Lafaille



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice terminé le 30 novembre 1959

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 1958 au 30 novembre 1959.

NOMINATION D'UN  
NOUVEAU COMMISSAIRE

C'est avec une vive émotion que nous avons appris, le 15 mars 1959, la mort à l'âge de 45 ans, de Monsieur Charles C. Brown, qui avait été nommé au poste de Commissaire de notre Commission par le conseil municipal de la Cité de Montréal, le 29 avril 1958.

Pour combler le poste devenu vacant par la mort de M. Brown, le conseil municipal de la Cité de

Montréal désignait, le 23 juillet 1959, Monsieur R. Marcel Lafaille.

M. Lafaille a siégé au conseil municipal de la Cité de Montréal pendant les quatorze années qui ont précédé sa nomination. Après l'élection générale de 1954, les membres du conseil municipal l'élirent "Chef - Leader du Conseil", poste auquel il fut réélu en 1957 et qu'il occupait encore au moment de sa nomination.

En 1956, le conseil municipal le désignait à la présence d'une commission échevinale dont le mandat était d'étudier le problème des tarifs du transport en commun à Montréal.

M. Lafaille était également jusqu'à sa nomination, président de l'importante maison de courtage d'assurances générales Rolland, Lafaille & Morin Inc.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 4)

Les revenus de l'année terminée le 30 novembre 1959 se sont chiffrés à \$40,045,009. La Commission est heureuse de souligner ici que le nombre de voyageurs transportés durant l'année en question a été substantiellement plus élevé que prévu, cette augmentation étant attribuable principalement à la modernisation de notre réseau, à l'amélioration de nos services, ainsi qu'à un accroissement général de l'activité économique.

Les dépenses de l'année ont été de \$38,417,137, y compris un amortissement additionnel d'un montant net de \$748,449 auquel la Commission a dû pourvoir à cause de l'accélération du programme de modernisation.

En conséquence, les opérations de l'année terminée le 30 novembre 1959 se sont soldées par un excédent de \$1,627,872 des revenus sur les dépenses.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1959 (État no 1)

Depuis le début de son administration, y compris l'année sous examen, la Commission a rempli tous ses engagements concernant le fonds d'amortissement de

chacune de ses émissions de débentures.

Durant l'année terminée le 30 novembre 1959, elle s'est en outre acquittée de ses obligations au sujet des versements suivants aux fonds d'amortissement qui viendront à échéance durant l'année 1960, en achetant des débentures et en les déposant après annulation, chez le Directeur des Finances de la Cité de Montréal:

<u>Emission</u>	<u>Echéance des versements aux fonds d'amortissement</u>	<u>Montant des débentures déposées</u>
Débentures 4-1/4% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1960 1er juillet 1960	\$ 315,000 315,000
Débentures 3-3/4% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1960	\$ 810,000
Débentures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1960	\$ 315,000
Débentures 4-5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1960	\$ 472,000

Quant aux débentures 4-3/8% échéant le 1er juillet 1976, la Commission détenait, au 30 novembre 1959, un montant suffisant de ces débentures pour rencontrer

le versement de \$402,500 au fonds d'amortissement, qui deviendra dû en 1960.

Il convient de noter ici qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a consacré la somme de \$ 5,378,548 à des dépenses d'immobilisations pour la modernisation de son réseau. D'autre part, elle a rayé des livres, des actifs au montant total de \$5,633,301.

#### CONTRAT DE TRAVAIL

Au cours de l'année financière 1959, 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 Cheminots, Employés des Transports et autres Ouvriers le 14 mai 1958, pour une période de trois années commençant le 12 juillet 1958.

Cette convention collective prévoyait les augmentations générales de salaires suivantes:

le 12 juillet 1958 . . . . .	10¢	de 1'heure
le 12 juillet 1959 . . . . .	10¢	" "
le 12 juillet 1960 . . . . .	8¢	" "

Elle prévoyait aussi la réduction au cours de l'année 1959, de la semaine régulière ou moyenne de travail de quarante-cinq (45) heures à quarante-deux heures et demie ( $42\frac{1}{2}$ ), 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.

Suivant les termes de cette convention collective, une augmentation générale de salaires de 10% de l'heure est entrée en vigueur le 12 juillet dernier, et la semaine régulière ou moyenne de travail a été réduite de quarante-cinq (45) heures à quarante-deux heures et demie ( $42\frac{1}{2}$ ).

Tel que sus-mentionné, une autre augmentation générale de salaires de 8% de l'heure entrera en vigueur le 12 juillet 1960.

La présente convention collective de travail prend fin le 11 juillet 1961.

#### TARIFS

Il n'y a pas eu de changement en 1959 dans l'échelle de tarifs entrée en vigueur le 24 août 1958.



Au cours de l'année 1959, la Régie des Services Publics, à la suite des appels logés par deux municipalités, et dont il était question dans le rapport de l'an dernier, a rendu jugement confirmant ces tarifs.

#### MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1959, la Commission a acheté 175 autobus neufs au coût de \$4,917,689 pour les fins de son programme de modernisation de l'année. Ces autobus étaient tous du type 50 sièges. Ils ont remplacé les derniers tramways en service dans le territoire de la Commission.

#### TRAVAUX

La Commission, au cours de l'année 1959, a exécuté, tout comme par les années précédentes, les travaux nécessaires pour garder en excellente condition toutes ses propriétés.

Il convient de signaler ici, que, dans le domaine de la prévention des incendies, notre Commission a remporté, pour l'année 1959, le grand prix et le trophée décernés par la National Fire Protection

Association à l'industrie classée première dans toute l'Amérique du Nord pour l'efficacité de son système de protection contre les incendies.

La Commission a poursuivi durant 1959 la transformation en garage des remises Mont-Royal. Les travaux en cours seront bientôt terminés et porteront la capacité de ces édifices maintenant connus sous le nom de garage Mont-Royal à plus de 170 unités.

La Commission a de plus procédé à la construction d'un nouveau terminus au carrefour Iberville-Boulevard Métropolitain et aménagé des boucles de virage rue Papineau près de Notre-Dame, ainsi qu'à la rencontre des boulevards St-Michel et Henri-Bourassa. Elle a de plus ré-aménagé et agrandi les boucles aux intersections Fleury-Larose et Bon Air-Iberville.

Par suite de la suppression complète des services de tramways, la Commission a enlevé, en 1959, les rails qui se trouvaient sur ses propriétés et voies privées, soit sur une distance de 11.6 milles de voies simples. Elle a de plus procédé à la construction de nouveaux pavages et à la réparation de pavages existants sur une surface totale d'environ 38,300 verges carrées.

Il convient de souligner, ici, que depuis que la Commission a entrepris l'exécution de son programme de remplacement du tramway par l'autobus, elle a converti en garages les remises St-Paul, St-Denis, St-Henri et Mont-Royal, agrandi le garage Montréal-Est et construit quatre nouveaux garages, à savoir les garages Frontenac, Namur, St-Michel et St-Denis; elle a en outre agrandi de plus du double ses ateliers de réparations d'autobus situés sur le boulevard St-Laurent au nord de Crémazie.

#### RÉSEAU DE TRANSPORT

- La fin d'une époque -  
- Substitution de l'autobus au tramway -

Le 30 août 1959, le programme de substitution de l'autobus au tramway était complété par la suppression des lignes de tramways Papineau et Rosemont. C'est ainsi que prenait fin à Montréal, l'ère du tramway électrique dont les débuts remontaient à 1892.

Lorsque l'on considère l'importance du réseau de tramways qui existait au moment où la Commission assumait les responsabilités du transport en commun

à Montréal, l'on doit convenir que la réalisation complète de la substitution de l'autobus au tramway, - inaugurée en 1952 et terminée en 1959, - a été menée à bonne fin en un espace de temps remarquablement court. A l'origine, l'on prévoyait que cette tâche s'échelonnerait sur une période de 10 à 12 ans, alors qu'elle fut en réalité accomplie en huit ans, résultat que les autorités de transport en commun du continent reconnaissent comme remarquable.

La disparition du tramway des rues de Montréal fut marquée dans l'après-midi du dimanche 30 août 1959, par un défilé historique. Les véhicules qui défilèrent par la rue Papineau et le boulevard Rosemont, devant une foule nombreuse groupée le long du parcours, illustraient l'évolution du transport public à Montréal, depuis les premières voitures d'été et d'hiver à traction animale, jusqu'aux autobus du plus récent modèle, en passant par le premier tramway électrique à circuler à Montréal, en 1892, et le dernier tramway qui, en ce jour du 30 août 1959, entraît aux remises pour toujours et précédait immédiatement les autobus des nouveaux circuits Papineau et Rosemont, qui prenaient la relève.

Son Honneur le Maire de Montréal, le président, le vice-président ainsi que les membres du comité

exécutif de la Cité de Montréal, de nombreux conseillers de la Cité de Montréal, les Maires et échevins des municipalités du district métropolitain, le président ainsi que plusieurs membres de la Corporation de Montréal Métropolitain, les députés fédéraux et provinciaux du district de Montréal, plusieurs officiers municipaux ainsi que des représentants de nombreux corps publics et de sociétés historiques avaient accepté l'invitation de Messieurs les Commissaires de prendre part à cet événement.

Lorsque la parade fut terminée, Son Honneur l'Honorable sénateur Sarto Fournier, maire de Montréal et Monsieur A. Duperron, président et gérant général de la Commission, refermèrent sur le dernier tramway à circuler dans les rues de Montréal, des portes portant l'inscription: "La fin d'une Epoque - 1892-1959".

Cette troisième et dernière phase du programme de substitution, de l'année 1959, avait été précédée d'une première en mai et d'une seconde en juin.

En effet, à la demande des autorités de la Cité de Montréal et afin de permettre la construction de la voie élevée du boulevard Métropolitain, entre les rues St-Hubert et St-Laurent, la suppression des lignes de tramways Millen 24 et Montréal-Nord 40, qui devait, selon

le programme, s'effectuer en septembre, fut exécutée en mai.

La Corporation de Montréal Métropolitain désirant entreprendre sans délai la modification du rond-point Boulevard Décarie-Boulevard Métropolitain, la Commission réussit à avancer de septembre à juin, la substitution des autobus aux tramways sur la ligne Cartierville.

Voici dans un ordre chronologique, l'histoire du remplacement du tramway par l'autobus dans le cours de l'année:

1 9 5 9

le 3 mai - La ligne de tramways MILLEN no 24 est remplacée par le prolongement du circuit St-Denis 68 jusqu'au boulevard Henri-Bourassa; ce prolongement permet aux voyageurs empruntant le circuit St-Denis de se rendre sans correspondance de la rue Craig au boulevard Henri-Bourassa. En même temps, a lieu l'inauguration de la ligne d'autobus Henri-Bourassa no 164 qui circule sur le boulevard du même nom à compter du boulevard St-Michel jusqu'au boulevard St-Laurent.

- La ligne de tramways MONTREAL-NORD est également supprimée et remplacée par le circuit d'autobus Montréal-Nord no 40, entre le boulevard St-Michel et la rue Ste-Gertrude.
  
- le 28 juin - La ligne de tramways CARTIERVILLE no 17 est supprimée et remplacée par un circuit d'autobus portant les mêmes nom et numéro et suivant à peu près le même itinéraire.
  
- le 19 juillet - La ligne de tramways DELORIMIER no 10 est supprimée et remplacée par une ligne d'autobus portant les mêmes désignations et suivant le même parcours.
  
- le 30 août - La ligne de tramways PAPINEAU 45 qui se terminait à la rue Bélanger et le circuit d'autobus Papineau no 42 qui reliait la rue Bélanger et le boulevard Henri-Bourassa sont supprimés pour être remplacés par une seule ligne d'autobus désignée Papineau no 45 et reliant directement la rue Notre-Dame au boulevard Henri-Bourassa via Papineau; de plus, une ligne additionnelle désignée Papineau

no 44, reliant la rue Notre-Dame au boulevard Métropolitain, vient s'ajouter à la ligne principale pendant les heures d'affluence.

le 30 août - La ligne de tramways ROSEMONT no 54 est également supprimée et remplacée par le circuit d'autobus Rosemont no 197 fonctionnant sur le boulevard Rosemont et la rue De Fleurimont, de la rue Lacordaire à la rue St-Denis, ce nouveau circuit est-ouest reliant directement le quartier Rosemont aux importants circuits d'autobus St-Hubert et St-Denis.

- Établissement 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 l'année, a établi et prolongé plusieurs autres circuits d'autobus.

En voici le détail:



## Nouveaux circuits d'autobus

1.-

Circuit Boulevard

Métropolitain no 100

- Nouveau service inauguré le 30 août 1959 sur le boulevard Métropolitain, entre la rue Iberville et les limites ouest de la Cité de St-Laurent; ce nouveau circuit d'une très grande importance et qui emprunte les voies de surface du boulevard Métropolitain, a un parcours, pour l'aller et le retour, de 15.6 milles.

2.-

Circuit Jarry Est  
no 193

- Service inauguré le 30 août 1959 sur la rue Jarry, aux heures d'affluence, de la rue Iberville au boulevard Pie IX, reliant le terminus est du circuit Boulevard Métropolitain situé à la rue Iberville, au boulevard Pie IX.

3.-

Circuit Montréal-  
Nord no 140

- Service inauguré le 8 juillet 1959 dans la ville de Montréal-Nord, de la limite ouest de Montréal-Nord, à l'intersection de la rue Ste-Gertrude

et Boulevard Perras, via Fleury, St-Vital, Monselet, Pie IX, Amiens, Armand-Lavergne, Charleroi et Ste-Gertrude.

4.-  
Circuit Bordeaux  
no 163

- Le 3 mai 1959, le circuit St-Laurent-Bordeaux 56 est remplacé par le prolongement vers le nord du circuit Boulevard St-Laurent 55, depuis le boulevard Crémazie jusqu'au boulevard Henri-Bourassa et par un nouveau service désigné Bordeaux 163 reliant le terminus Ahuntsic à la rue Pasteur.

5.-  
Circuit Legendre  
no 98

- Service inauguré le 18 décembre 1958, rues Legendre et Beauharnois.

6.-  
Circuit Montréal-  
Sud no 71

- Service inauguré le 24 décembre 1958, à partir de l'intersection des rues Victoria et Ste-Hélène, vers l'est par Harrison, vers le sud par Joliette, vers l'ouest par Brébeuf, vers le nord par Marmier, vers l'ouest par Harrison, vers le nord par Ste-Hélène, vers l'est par Victoria, vers le sud

- par Préfontaine, vers l'ouest par Washington, vers le nord par Lafayette, et vers l'est par Victoria jusqu'au point de départ.

7.-  
Circuit Boul.  
Mont-Royal no 50

- Service inauguré le 11 janvier 1959, de l'intersection Bellingham-Maplewood à celle Avenue du Parc-Mont-Royal, via Boulevard Mont-Royal pour remplacer le circuit Maplewood 51 dont l'itinéraire est modifié.

8.-  
Circuit Paré  
no 115

- Service inauguré le 3 août 1959, durant les heures d'affluence, rues Paré, Devonshire et Royalmount.

9.-  
Circuit 8ième  
Avenue no 88

- Service inauguré le 13 octobre 1959, durant les heures d'affluence, sur la 8ième avenue, entre la rue Notre-Dame et la rue Forsyth, dans la cité de Pointe-aux-Trembles.

10.-  
Circuit Beaugrand  
no 28

- Service inauguré le 2 novembre 1959, durant les heures d'affluence rue Beaugrand, entre la rue Notre-Dame et les limites de Ville d'Anjou.

11.-  
Circuit Rockland  
No 119

- Nouveau service durant les heures d'affluence rues Laird, Rockland, Dunrae et Graham, dans Ville Mont-Royal.

Circuits prolongés

1.-  
Circuit Maplewood  
no 51

- Itinéraire modifié le 11 janvier 1959 via chemin Côte Ste-Catherine et prolongé, pendant les heures d'affluence, jusqu'au terminus Craig via Laurier et Bleury et hors des heures d'affluence jusqu'au Boulevard St-Laurent via Laurier.

2.-  
Circuit Sherbrooke  
no 4

- Les circuits Sherbrooke 4 et 73 sont fondus, le 11 janvier 1959, en une seule ligne reliant directement la rue Claremont au boulevard Pie IX via Sherbrooke.

3.-  
Circuit Lafleur  
no 111

- Prolongé, le 3 mai 1959, jusqu'à la rue St-Patrick, via Lafleur, Wanklyn,

- des Oblats, Clément, Lafleur, Elmslie et Dollard.

4.-  
Circuit Boulevard  
Pie IX 139

- Prolongé le 3 mai 1959 vers le nord de la 26ième avenue, Ville St-Michel jusqu'au boulevard Gouin.

5.-  
Circuit Boulevard  
St-Laurent no 55

- Prolongé vers le nord, le 3 mai 1959, du boulevard Crémazie au boulevard Henri-Bourassa, pour relier directement à compter de cette date le terminus Craig au boulevard Henri-Bourassa.

6.-  
Circuit Boulevard  
O'Brien no 117

- Prolongé, le 28 juin 1959, de l'intersection des boulevards O'Brien et Gouin jusqu'au terminus de Cartierville.

7.-  
Circuit Chapelle  
no 186

- Prolongé vers l'est, le 20 juillet 1959, rue Notre-Dame à partir de De la Rousselière jusqu'à la 53ième avenue.

8.-  
Circuit Jarry  
no 99

- Prolongé vers l'est, le 30 août 1959, rue Villeray jusqu'à la rue Iberville et vers le sud à la boucle Bon-Air.

9.-  
Circuit Delorier  
no 10

- Prolongé vers le nord, le 30 août 1959, de la rue Bon-Air jusqu'au boulevard Métropolitain et vers l'ouest jusqu'à la rue Papineau.

10.-  
Circuit Laurentien  
no 16B

- Prolongé vers le sud, le 2 septembre 1959, chemin Ste-Croix et retour via le boulevard Métropolitain.

11.-  
Circuit Fleury  
no 57

- Prolongé vers l'ouest, le 28 septembre 1959, de Hogue jusqu'à Place Fleury.

12.-  
Circuit LaSalle  
no 112

- Service modifié, le 1er novembre 1959, empruntant l'avenue Centrale entre les 37e et 68e avenues, Ville LaSalle.

13.-

Circuit Boulevard  
O'Brien no 117

- Prolongé vers l'ouest, le  
1er novembre 1959, via Décarie  
et Poirier.

14.-

Circuit Jarry  
no 99

- Prolongé vers le nord, le 29  
novembre 1959, de la rue Jarry  
à la rue Anvers.

SYSTÈME DE TRANSPORT  
EN COMMUN RAPIDE

A plusieurs reprises, il fut question pendant l'année 1959 de la construction d'un métro à Montréal.

Pour sa part, la Commission déposait, en date du 28 octobre 1959, devant le Comité exécutif de la Cité de Montréal, un mémoire signalant l'urgence de doter notre cité d'un système de transport en commun rapide,

selon les plans préparés par la Commission et soumis à la Cité de Montréal le 23 octobre 1953.

En conclusion de ce mémoire, la Commission s'exprimait comme suit:

"Notre Commission, consciente de ses graves responsabilités en ce qui concerne le transport des masses dans notre ville et le district métropolitain, et à cause de ces responsabilités, croit de son devoir de prier Son Honneur le Maire, Monsieur le président et MM. les membres du Comité exécutif, ainsi que MM. les conseillers municipaux, et les prie instamment de prendre les mesures nécessaires à la mise à exécution, le plus tôt possible, des recommandations très sérieuses et très élaborées contenues dans le rapport qu'elle déposait en 1953."

#### 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) LÉONARD LÉGER

(Signé) ROBERT HAINAULT

(Signé) R. MARCEL LAFAILLE

Montréal, le 25 janvier 1960.



ÉTATS FINANCIERS

---

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL\*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1959

ACTIF

DISPONIBILITES:

Espèces en caisse et en banque		\$ 1,442,360.59	
Prêts à demande et intérêts courus		3,432,846.28	
Valeurs négociables à la valeur du marché	\$5,022,877.66		
Intérêts courus	<u>44,778.01</u>	5,067,655.67	
Comptes à recevoir		297,934.26	
Inventaires des fournitures pour lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour autobus, etc., au prix coûtant, moins réserve		<u>1,205,546.14</u>	\$11,446,342.94

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant		\$71,640,372.67	
Moins: Amortissement accumulé (2)		<u>17,492,205.58</u>	54,148,167.09

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs		\$ 365,055.30	
Frais payés d'avance		419,852.59	
Escompte sur débetures et dépenses non amortis		<u>3,250,293.94</u>	4,035,201.83

\* 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 1959, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de \$748,449 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de \$1,400,000.

\$69,629,711.86

Approuvé pour la Commission.

A. Duperron

Président

Jean Constantin

Vice-Président

Montréal, 25 janvier 1960.

BILAN  
 AU  
 30 NOVEMBRE 1959

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer		\$ 987,270.86	
Gages courus		729,117.34	
Fonds de pension de la Commission de Transport de Montréal		214,037.89	
Taxes		38,852.48	
Intérêts courus sur débetures		739,903.32	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1960 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>123,000.00</u>	139,500.00	
Débetures 3-3/4% échéant le 1 <sup>er</sup> mai 1974	\$162,000.00		
Moins: Valeur nominale des débetures achetées	<u>161,000.00</u>	1,000.00	
Débetures 4-3/8% échéant le 1 <sup>er</sup> juillet 1976	\$402,000.00		
Moins: Valeur nominale des débetures achetées	<u>402,000.00</u>	-	
Débetures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	\$105,000.00		
Moins: Valeur nominale des débetures achetées	<u>105,000.00</u>	-	
Débetures 4-5/8% échéant le 15 février 1978	\$315,000.00		
Moins: Valeur nominale des débetures achetées	<u>76,000.00</u>	239,000.00	
Réserve pour réclamations en dommages		1,000,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		<u>27,152.00</u>	\$ 4,115,833.89
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)			65,126,500.00
RESERVE pour billets non utilisés			<u>500,000.00</u>
			\$69,742,333.89
DEFICIT ACCUMULE au 30 novembre 1959 (Etat No. 3)			112,622.03

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 \$361,000.

\$69,629,711.86

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

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.



## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

## ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1959

<u>*Débenture à fonds d'amortissement</u>	<u>Autorisées et émises</u>	<u>Rachetées et Annulées</u>	<u>Versements aux fonds d'amortissement échéant avant un an</u>	<u>Solde</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	\$ 4,410,000.00	\$ 262,500.00	\$13,327,500.00
3-3/4% échéant le 1 <sup>er</sup> mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000.00	4,860,000.00	162,000.00	21,978,000.00
4-3/8% échéant le 1 <sup>er</sup> juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000.00	1,208,000.00	402,000.00	9,890,000.00
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000.00	945,000.00	105,000.00	7,950,000.00
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	<u>13,500,000.00</u>	<u>945,000.00</u>	<u>315,000.00</u>	<u>12,240,000.00</u>
	<u>\$79,000,000.00</u>	<u>\$12,368,000.00</u>	<u>\$1,246,500.00</u>	<u>\$65,385,500.00</u>

Moins: Valeur nominale des débentures achetées  
en anticipation du fonds d'amortissement:

4-3/8% échéant le 1<sup>er</sup> juillet 1976

\$ 1,000.00

5-1/4% échéant le 15 mars 1977

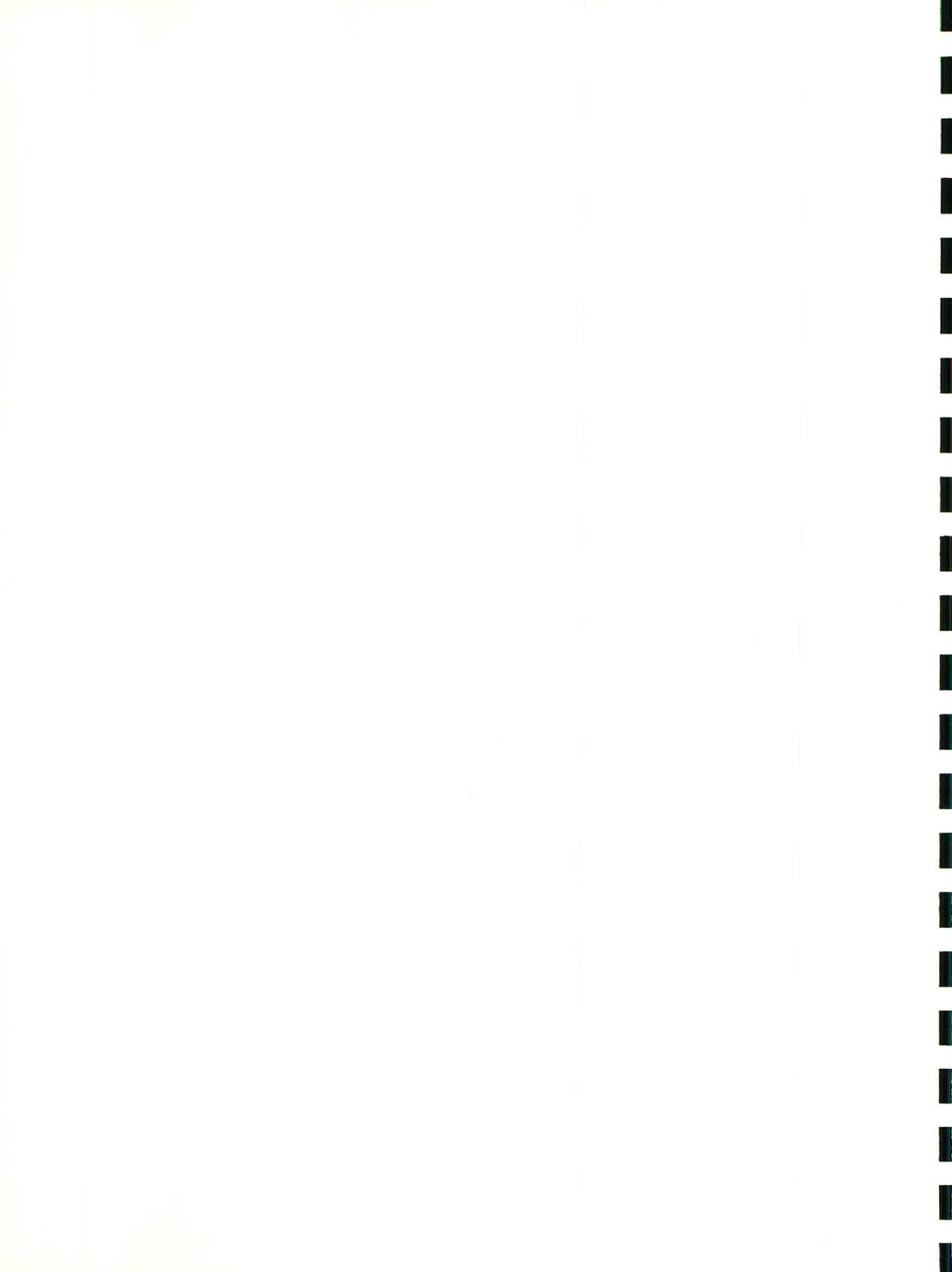
258,000.00

259,000.00

Tel que montré au bilan

\$65,126,500.00

\*Voir note (1) au bilan.





## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1959

Déficit accumulé au 30 novembre 1958		\$2,094,772.30
Déduire:		
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	\$231,693.34	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	116,440.60	
Augmentation de la valeur du marché des placements	<u>48,642.17</u>	
	396,776.11	
Moins: Perte nette sur placements rachetés ou vendus	<u>42,497.40</u>	<u>354,278.71</u>
		1,740,493.59
Déduire:		
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'année terminée le 30 novembre 1959 (Etat No. 4)		<u>1,627,871.56</u>
Déficit accumulé au 30 novembre 1959		<u>\$ 112,622.03</u>



## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE  
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1959

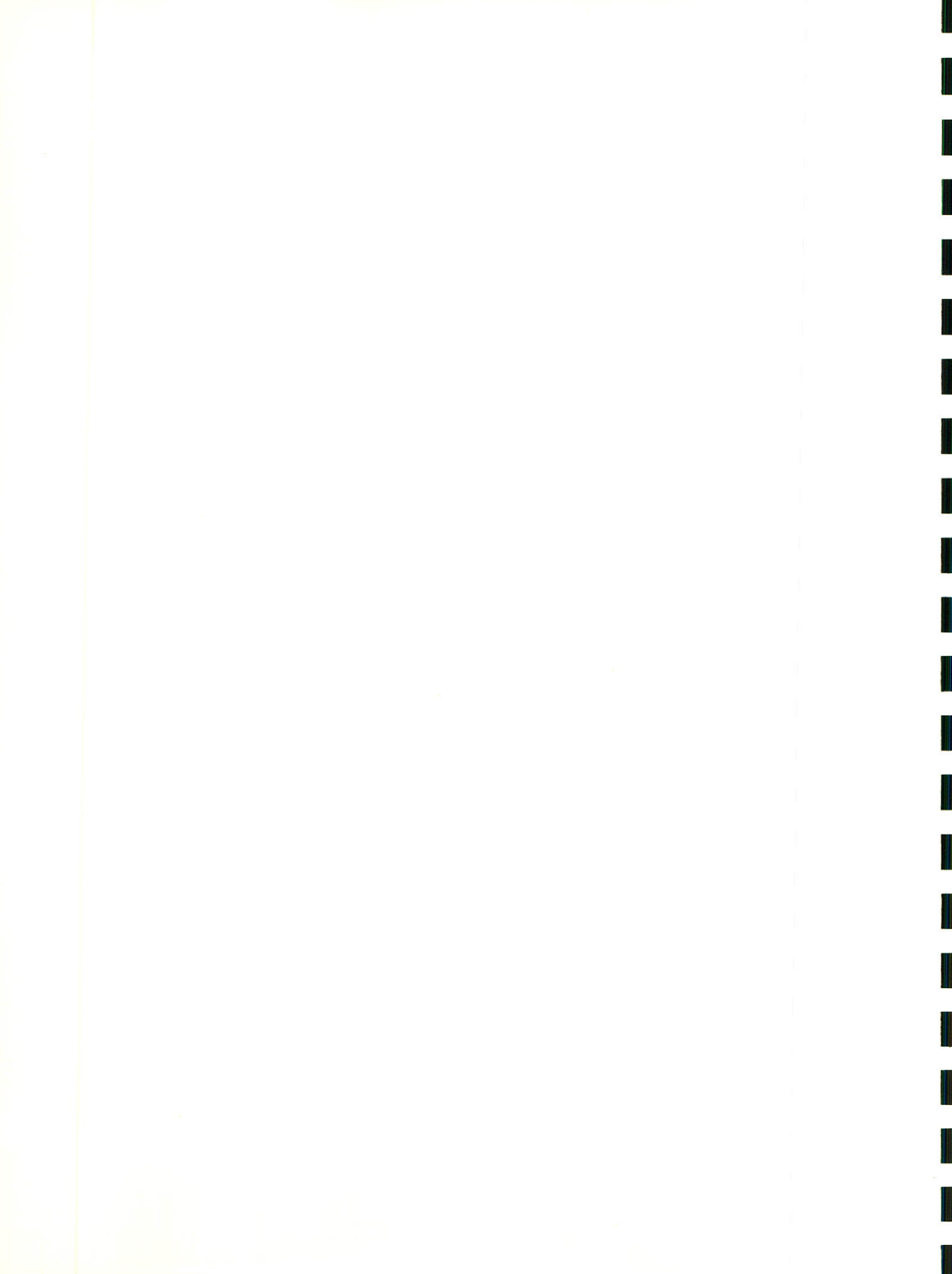
## REVENUS

Revenus de passagers	\$38,761,340.86	
Revenus divers	<u>1,283,667.86</u>	\$40,045,008.72

## DEPENSES

Frais d'opérations et taxes	\$24,735,669.98	
Entretien	6,061,446.53	
Amortissement	4,075,608.22	
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de \$291,734.60 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année)	<u>748,448.83</u>	35,621,173.56
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,827,991.55	
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>305,271.79</u>	
Moins: Autres Revenus	3,133,263.34 <u>337,299.74</u>	<u>2,795,963.60</u>
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'année terminée le 30 novembre 1959		<u>\$ 1,627,871.56</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 1959, et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 novembre 1959, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

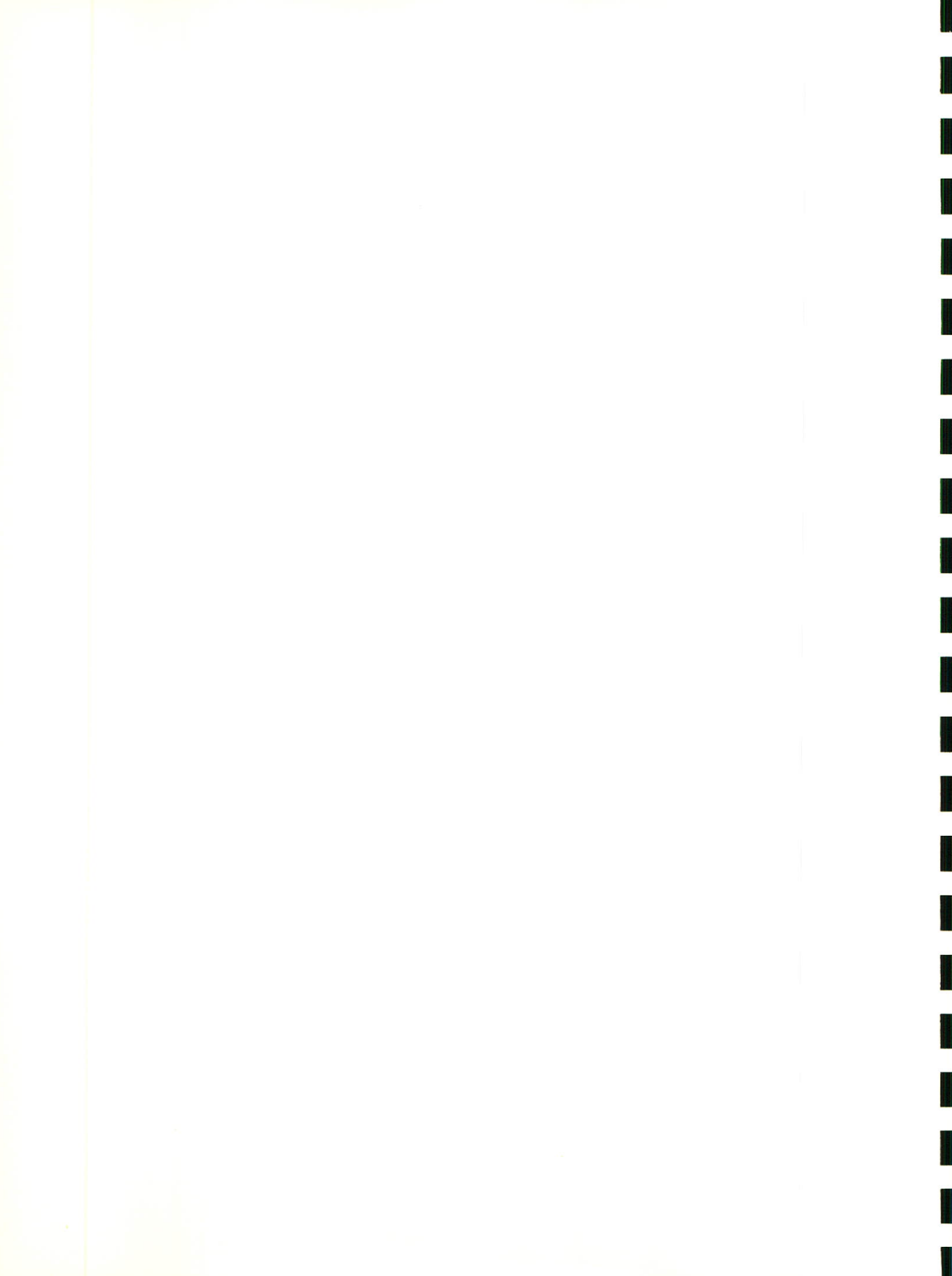
Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

Montréal, 25 janvier 1960.



- STATISTIQUES -





COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Passagers payants</u>	<u>Recettes Passagers</u>
1951 <sup>X</sup>	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
1959	280,495,114	38,761,340

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

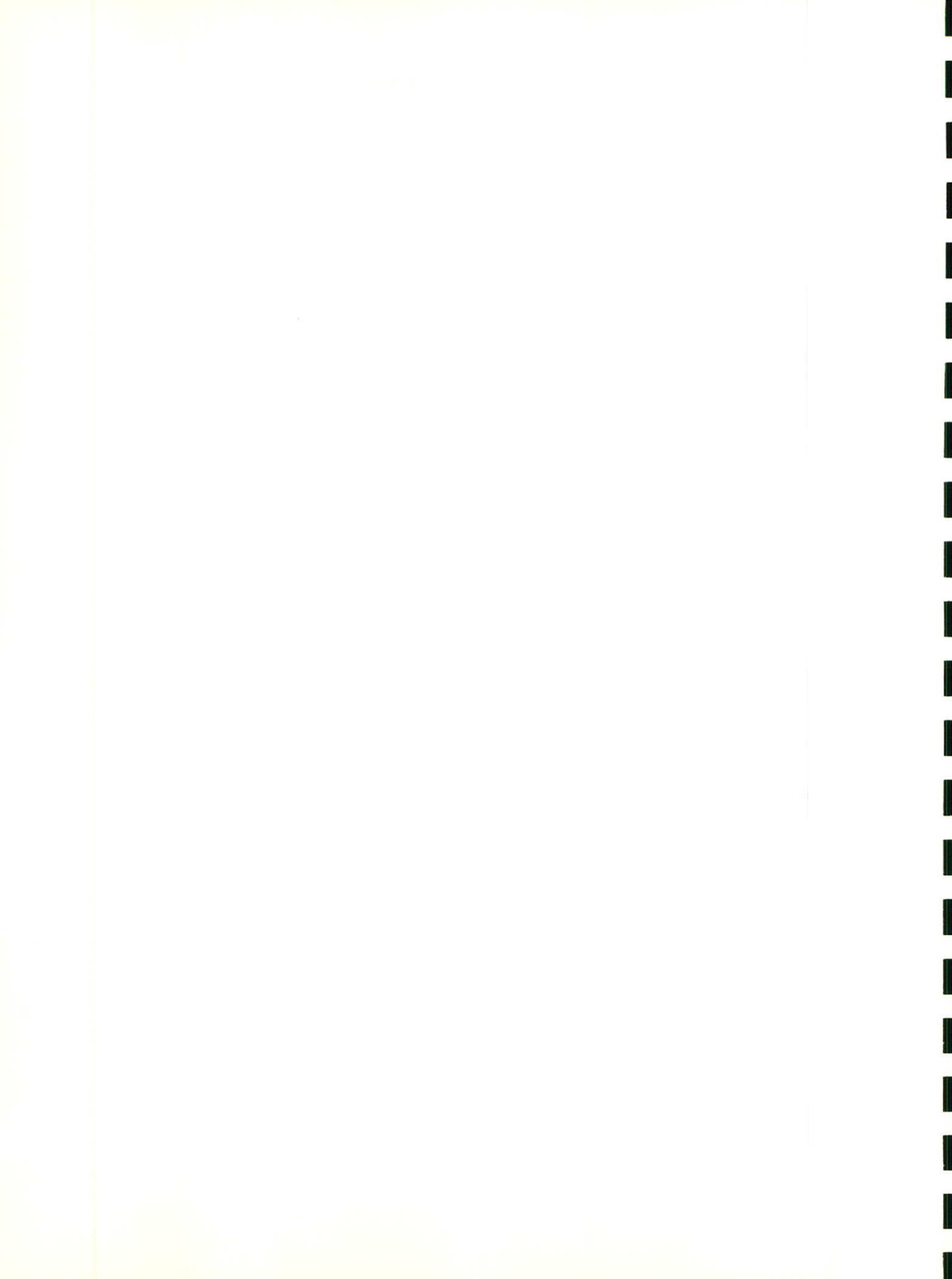
NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

<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
1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178
1959	1,818,877	4%	43,223,217	91%	2,186,971	5%	47,229,065

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
Au 30 nov. 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919
Au 30 nov. 1959	-	-	1830	95%	105	5%	1935



LONGUEUR EN MILLES DES RUES UTILISEES  
PAR LES VEHICULES DE LA COMMISSION

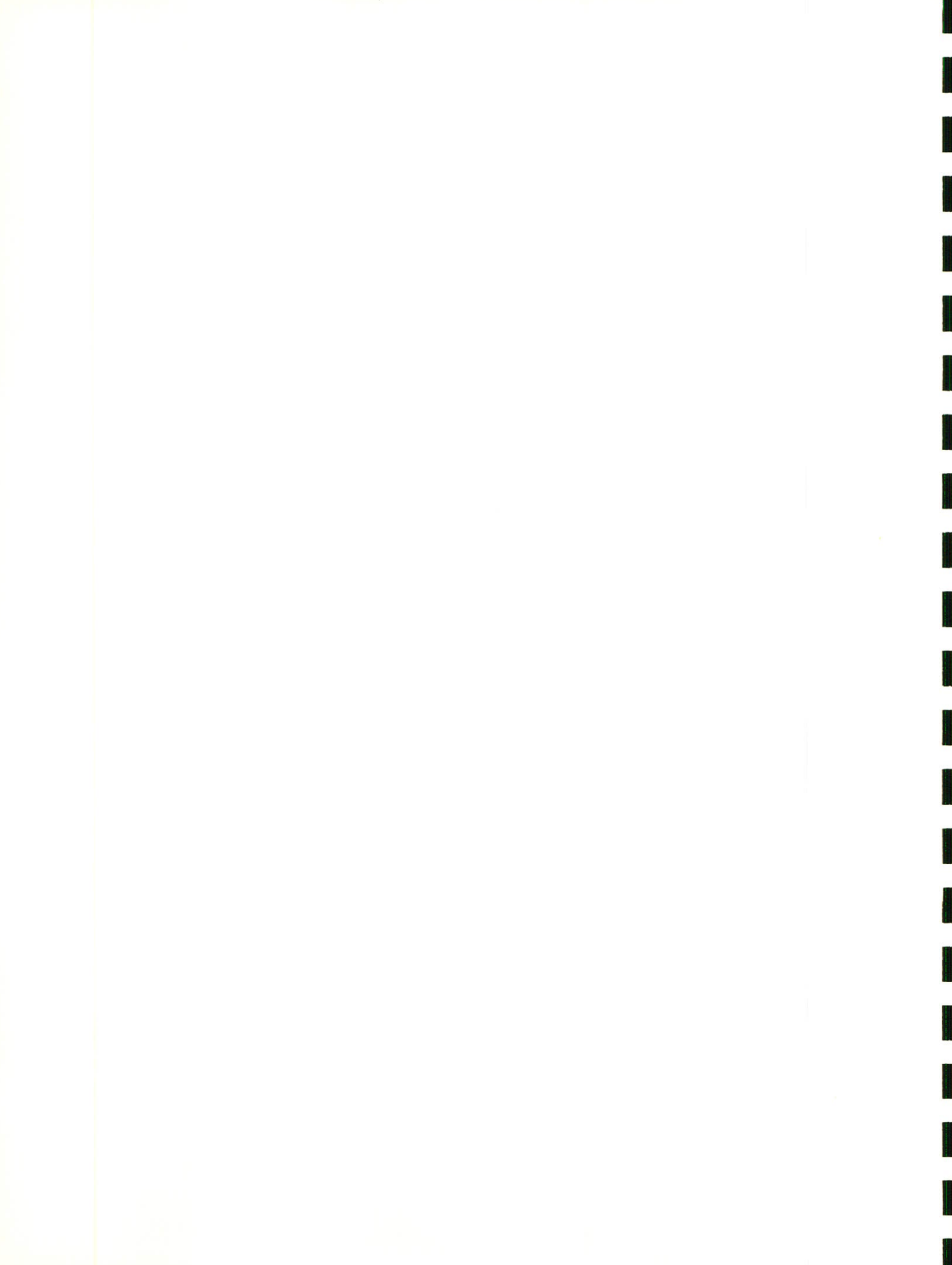
Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "
Au 30 nov. 1959	342.20 "

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 "
Au 30 nov. 1959	Nil

---

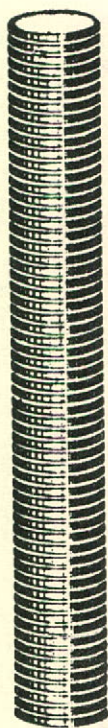
Electricité consommée en 1959 (en K.W. heures)	22,729,970 K.W. hrs.
Gazoline consommée en 1959 (en gallons)	1,074,742 gallons
Huile Diesel consommée en 1959 (en gallons)	7,437,560 gallons
Superficie desservie en 1959	91 milles carrés
Population dans la superficie desservie, 1959	1,546,000 approx.



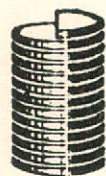
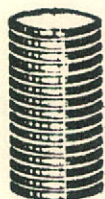
# DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1959

TOTAL: \$ 38,417,138

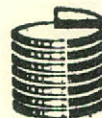
## SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



## MATÉRIEL ET SERVICES DÉPRÉCIATION



## INTÉRÊTS



## TAXES



\$ 23,042,955

5,742,225

4,824,057

2,795,964

2,011,937

60 %

15 %

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

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

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

