MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

ANNUAL REPORT

AS AT NOVEMBER 30, 1952

MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

COMMISSIONERS

Chairman and General Manager:	Arthur Duperron
Vice-Chairman :	Richard F. Quinn
	Jean Constantin
	Léonard Léger
	Charles-Auguste Sylvestre

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

for the period ended November 30, 1952

We have the honour to submit to you the Annual Report of the Montreal Transportation Commission covering the period from December 1, 1951 to November 30, 1952.

STATEMENT OF REVENUES AND EXPENSES: (Statement No. 3)

Financial operations of the year have resulted in a deficit of $1,616,339.55, due to various causes, particularly the following,

a) The general increase in wages imposed by the arbitration awards of March 28, 1952;

b) Increase in cost of materials;

c) Increase in vehicle miles operated by the Commission compared to those operated in the previous year;

d) A decrease in number of passengers;

e) The increase in allocations for depreciation resulting from the purchase of new assets for the modernization of the transportation system.

STATISTICS:

The comparison of the number of Revenue Passengers, of passenger revenue, and of miles operated by the Commission's Streetcars, Autobuses and Trolleybuses during the financial year 1952 and 1951 are as follows:-

	Year ending November 30		Increase or (decrease)
	1952	1951	
Revenue Passengers (transfers not included)	368,394,827	370,053,311	(0.45%)
Passenger revenues	$30,111,469.×	$29,329,885.	2.66%
Miles operated by Streetcars, Autobuses and Trolleybuses	52,741,873	51,187,594	3.04%

× The new tariffs became effective September 26, 1952.

BALANCE SHEET AS AT NOVEMBER 30, 1952: (Statement No. 1)

The Commission paid, on April 1st, 1952, a sum of $350,100 to the bond sinking fund: designated "general mortgage" and it has also redeemed, on July 1st 1952, the last part of $700,000 worth of 2¼% bonds, redeemable serially.

This balance sheet shows a bank loan of $4,200,000 contracted for the purchase of all the shares of the Montreal Tramways Company as well as the $11,300,000 worth of bonds bearing 3% interest per annum, all maturing January 1st, 1953.

This bank loan and these bonds were paid when due through temporary bank loans, which in turn have been paid as a result of the issuance of 4¼% sinking fund debentures to a total amount of $18,000,000, unconditionally guaranteed by the City of Montreal.

During the year, the Commission has also redeemed bonds to the extent of $476,900 nominal value of the general mortgage, which is being held for the purpose of subsequent sinking fund instalments as follows:

April 1st 1953 . . . $ 367,400
April 1st 1954 . . . $ 385,300

The balance of the funded debt in the hands of the public as at November 30, 1952, therefore consists of redeemable bonds to a total of $25,220,400.

It is also to be noted that during the year under review, the Commission has bought new assets to the value of $4,556,875.12 and it has retired obsolete assets to the book value of $1,132,256.72.

LABOR AGREEMENT:

In our report for the year terminating November 30, 1951, we have mentioned that Arbitration Boards had been formed, in virtue of the Quebec Trades Dispute Act, to decide certain disputes between the Commission and the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers and the Canadian Autobus Chauffeurs Association Incorporated, respectively.

On March 28, 1952, these arbitration boards rendered their decisions binding the parties for one year from that date.

The two arbitration awards replaced the existing cost of living bonus by a general basic wage increase of 30 cents per hour. The cost of living bonus then amounted to about $2,600,000 yearly, approximately $800,000 per year more than at June 16, 1951, the date when the former Montreal Tramways Company was taken over by the Commission. The substitution of a general increase of 30 cents per hour, in place of the cost of living bonus, represented for the vast majority of the Commission's employees, a net increase of about 11.4 cents per hour. We estimate that this general wage increase has added approximately $2,000,000 yearly to the cost of operation, and that from the date when it became effective, March 28, 1952,

to the end of the financial year at November 30, 1952, the expenses increased due solely to this item by about $1,300,000.

In addition, the arbitration awards settled the question of seniority rights of streetcar employees and autobus chauffeurs; this question under litigation for several years prevented the replacement of Streetcars by Autobuses. As soon as the awards were rendered, the Commission immediately put into effect its program of substituting Autobuses for Streetcars, as mentioned elsewhere in this report.

TARIFFS:

As shown in the statement of revenues and expenses for the financial year under review, the operations show a considerable deficit. On the basis of wages paid since March 28, 1952, of the price of materials then prevailing, of additional interest and depreciation charges to be met, the Commission estimated towards the end of the present fiscal year that it would have to face a deficit in the nature of $3,500,000 for the coming twelve months. As the duty of the Commission is to secure adequate revenues to meet its expenses and to provide the population with the best transportation service possible, it became imperative to alter the tariffs. Moreover, the Commission had to borrow to meet the maturities at January 1st, 1953 to the extent of $15,500,000 and it became

essential that its financial condition be well settled.

Concurrently with the study concerning the general increase in tariffs, the Commission had to consider the request of the municipalities of Lachine, LaSalle, Cote St. Luc and St. Michel asking that their respective territories be included in the uniform tariff territory and by that very fact the special fares would be abolished.

The Commission considered this request during the month of August 1952, and on September 8, it rendered a majority decision rejecting these requests.

On September 9, 1952, the Commission outlined, to the representatives of all the municipalities in the metropolitan district, its financial condition and stated that it was obliged to increase the fares. The Commission at the same time created a zone system, comprised of one central zone and a certain number of other zones. The new tariffs were established as follows:

CENTRAL ZONE:	Fare for adults: 3 tickets for 30 cents or 12 cents cash; Children: 6 tickets for 25 cents; no change in night fares, nor in the cash fare for children.
EACH OTHER ZONE:	Fare for adults: 5 tickets for 25 cents or 7 cents cash; Children: 7 tickets for 25 cents or 5 cents cash; night fare: 8 cents cash; subject to the payment of one cent additional for all passengers travelling over Jacques Cartier bridge.

These fares became effective September 26, and it is estimated that they will produce added revenue of approximately $3,568,000 per annum.

On November 21, 1952, the Public Service Board rendered judgment which rejected the appeals of certain municipalities, asking the revision of these newly established tariffs.

These new tariffs, for the period from September 26 to November 30, 1952, have brought in an additional revenue of about $650,000 and have contributed with other factors in reducing the expected deficit for the financial year under review, from $2,455,000 to $1,616,339.55.

ROLLING STOCK:

During the year 1952, the Commission has received 105 new autobuses and 25 new trolleybuses which have been placed in service for the public and the purchase cost of which totalled $3,049,944.82. These new autobuses are the most modern and carry a greater number of passengers.

RAPID TRANSIT SYSTEM:

In the report of November 30, 1951, the Commission stated that it had taken the necessary steps to

conform to By-law 1981 of the City of Montreal, with a view to successfully concluding the preparation of plans for a system of rapid transit. It also mentioned that it had retained for this purpose the services of Mr. Charles E. DeLeuw, a well known and experienced Engineer in this type of work, and that a special department had been established to prepare these plans.

During the year just terminated, this department, with the necessary personnel, working under the Commission's control, has furthered its studies and continued the preparation of the plans necessary for the construction of a Subway.

The location of a Subway has been the subject of profound study in order to co-ordinate the services on the surface with the Subway and to provide to the greatest part of the population the advantages of a public rapid transportation system.

The Commission has sunk eight (8) test pits to a level below those of the projected construction; these open pits permitting precise records of the nature of the ground. Pumping tests have also provided knowledge of subterranean water flows which must be considered in the detailing of the plans and in the construction methods.

The Commission has also taken drill-hole samples at 89 locations and has analysed the extracted material. We have also studied all the foundation plans of important buildings located near the routes under study, every time that it was possible for us to procure them.

The Railway Companies have also extended to us very valuable information.

All these undertakings, with the information obtained from the City of Montreal Public Works Department, have allowed the establishing in a very satisfactory manner, of the composition of the ground and the sub-soil, the level of the water table, the volume of water to be reckoned with, and the depth to rock-level. The Commission is completing the general plans and is now making the estimate of construction costs for a Subway.

The Commission here wishes to thank the officials of the City of Montreal Departments, those of the Railway Companies and the owners of many important buildings who have all contributed to facilitating our Engineers' work.

The work completed during the year 1952 and the present continuation of this work will permit the Commission to submit to the City of Montreal plans for a public rapid transportation system, estimates of the cost of construction

and the method of financing its realization, on or about June 16, 1953.

WORK:

The Commission has completed many important undertakings during the year 1952 and others are still under way.

The steam power plant, located at Hochelaga, having become obsolete has been abandoned. A new electric receiving station was therefore built and equipped at a more appropriate site on Logan Street between Delorimier and Parthenais Streets. The equipment of this new station was installed during the Summer of 1952 and the various sub-stations of the Commission were linked by twelve thousand volt underground cables to this receiving station, which is delivering power since September 18, 1952.

The Hochelaga plant also contained units for converting power from alternating current to direct current, and two of these units as well as mercury arc rectifiers are being installed in two new sub-stations now under construction, one on Ontario Street near Fullum and the other at the corner of Aylwin and St. Catherine Streets.

The increase in the number of autobuses in service has made the construction of a new garage necessary

together with important modifications to the garage already existing at the intersection of George V and Notre Dame East. Work begun during the summer of 1952, once terminated, will permit increasing the number of autobuses stored at this location from 27 to 90 and will allow minor repairs and motor adjustments to be made there. This garage, known as "Garage Montréal-Est", is one of the most modern and best equipped.

At Hochelaga, the car barn located north of St. Catherine Street on Harbour Street was partially repaired and modified to make a garage having a capacity of 24 autobuses.

One of the large streetcar barns on St. Denis Street at de Fleurimont was also repaired and modified during the year as a garage to hold 63 autobuses, in anticipation of the substitution of autobuses for streetcars on St. Lawrence Blvd., which took place on October 26, 1952.

During the year, the construction and track maintenance department has removed a total of 42,770 feet of rail, including, among others, 29,529 feet from Iberville and Frontenac Streets where trolleybuses have been substituted for streetcars, and 5,590 feet at the western end of the Lachine streetcar line where autobuses have replaced streetcars.

In order to maintain the tracks in good condition wherever transportation service is provided by streetcars,

the construction staffs have rebuilt or repaired 42,041 feet of rail during the year.

SERVICE:

The settlement, by arbitration, on March 28, 1952, of the seniority rights of tramway employees who become autobus drivers, allowed the Commission to proceed with its programme of replacing tramway services by autobus services. Five tram routes, or portions of routes were successfully changed over to bus or trolleybus operation from the date of settlement of this seniority problem to the end of the financial year, a period of about eight months,

From December 1, 1951 to November 30, 1952, the following changes in service were put into effect:-

St. Catherine Street:

Tramway service on St. Catherine street between Harbour street and Viau street, was replaced on June 22, 1952 by an autobus service: St. Catherine route 34 and extended eastward to Vimont street.

Route 94 - Frontenac:

Tramway service on Frontenac and Iberville streets was discontinued and replaced by a trolleybus route

inaugurated on August 31, 1952, and extended northward to Bon Air street.

Route 92 - Lachine Extension:

Tramway service between 44th Avenue and 56th Avenue, in the City of Lachine, was replaced on May 10, 1952 by the extension of the 40th Avenue bus route to 55th Avenue and Dixie road, via St. Joseph street.

Route 61 - Van Horne:

Tramway service on Van Horne avenue between Hillsdale Loop and Cote des Neiges road, was replaced on August 31, 1952 by an autobus service operating between Garland Terminal and Hillsdale.

Boul. St. Laurent:

Autobus service was established on Boulevard St. Laurent between Craig street and Cremazie boulevard, replacing all tramway services on this important artery.

In addition to these transformations of tramway lines into autobus or trolleybus lines, the Commission also improved the service during the financial year 1952 by establishing new lines and by extending existing services as follows:

Route 26B - Beaubien:

Extended eastward from 26th Avenue to the intersection of Viau and Bellechasse streets.

Route 32 - Cadillac-Rosemont:

Extended on 25th and 26th Avenues from Bellechasse street to Beaubien street.

Route 78 - Glen:

Extended southward from Notre Dame street to the intersection of LeCaron and Eadie streets in Cote St. Paul, via the St. Remi Tunnel.

Route 13 - Victoria:

Route extended westward from Trans-Island avenue to Decarie boulevard.

Route 74B - Longueuil Sud:

Establishment of a new autobus route serving the section of the City of Longueuil, south of the Canadian National Railways.

Route 8C - St. Patrick:

A new bus route was established between the intersection of Atwater and Centre streets, and the intersection of Church Avenue and Laurendeau street, during rush hours and operating for the most part via St. Patrick street.

Route 39A - St. Michel-Rosemont:

Extended northward from Cote St. Michel to Dumouchel street.

Route 62 - Cote St. Luc Rd:

Hours of service extended to include evening service daily, and all-day service established on Sundays and holidays.

Commencing October 26th, the Commission was obliged to discontinue through tramway service on its Notre Dame No. 22 route due to the closing of the bridge over the Canadian Pacific Railway, near Harbour street, by the Board of Transport Commissioners. Until a new bridge is constructed, no service will be provided on Notre Dame street between Harbour street and Viau street. Instead, the autobus service on St. Catherine street between these two points has been augmented.

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

RESPECTFULLY SUBMITTED.

A. DUPERRON
Chairman and General Manager

RICHARD F. QUINN
Vice-Chairman

JEAN CONSTANTIN

LEONARD LEGER

C. A. SYLVESTRE

Montreal, January 30, 1953.

Commissioners.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION *

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1952

ASSETS

CURRENT ASSETS			
Cash on Hand and in Bank		$ 2,312,607.30	
Marketable Securities at Market Value	$ 4,900,823.82		
Accrued Interest thereon	25,535.91	4,926,359.73	
Accounts Receivable (including the sum of $94,266.37, being amount claimed on 1950 Canadian Income Tax)		406,884.62	
Inventories of Track and Overhead Materials, Street Car and Bus repair parts and supplies, etc., at cost, as certified by the management.		2,111,221.96	$ 9,757,073.61
FIXED ASSETS:			
Property, Plant and Equipment			
Balance as at June 16, 1951	$52,820,941.61		
Net Additions at cost	4,521,533.18	57,342,474.79	
Less: Reserves for Depreciation			
Tramways	$18,252,257.06		
Autobus	3,167,481.11		
Trolley Bus	1,080,792.19	22,500,530.36	34,841,944.43
OTHER ASSETS:			
Advances to Operators		$ 138,575.00	
Deferred Charges		362,246.65	500,821.65
			$45,099,839.69

(1) Amount borrowed for acquisition of the Shares of the entire Capital Stock of Montreal Tramways Company. The City of Montreal, under the Act 14 Geo. VI, Chap. 79, as amended, is guarantor of the reimbursement of this loan.

(2) These bonds were issued by Montreal Tramways Company and the payment thereof has been assumed by Montreal Transportation Commission and The City of Montreal and the security therefor has been discharged.

(3) The bank loan and the bonds due January 1, 1953 were refinanced by temporary bank loans which in turn have since been repaid from the proceeds of an issue by Montreal Transportation Commission of 4½% Sinking Fund Debentures in the principal sum of $18,000,000.00 guaranteed unconditionally by The City of Montreal.

Approved on behalf of the Commission.

A. Duperron — Chairman and General Manager.

R. F. Quinn — Vice-Chairman

Montreal, January 29, 1953.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION* Statement No. 1

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1952

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:			
Accounts Payable		$ 854,183.89	
Accrued Wages		949,870.84	
Taxes		231,722.52	
Accrued Interest on Bonds and Bank Loan		360,217.66	
Reserve for Claims for Injuries and Damages		900,000.00	
Employees' Security Deposits		36,021.44	
Reserve for Employees' Pension Fund		1,263,442.19	
Montreal Tramways Mutual Benefit Association		35,050.76	
		4,630,509.30	
3% Bank Loan due January 1, 1953 (1) (3)	$ 4,200,000.00		
3% Bonds due January 1, 1953 (2) (3)	11,300,000.00	15,500,000.00	$20,130,509.30
FUNDED DEBT:			
General Mortgage Sinking Fund Bonds due April 1, 1955 (2) **			
Series "A" (Payable at holder's option in Canadian or U. S. currency or in sterling)			
5%	$ 2,813,300.00		
4½%	244,100.00	3,057,400.00	
Series "B" (Payable in Canadian currency)			
5%	$20,901,300.00		
4½%	1,728,000.00	22,629,300.00	
Bonds not yet presented for exchange under 1941 Arrangement			
5%		10,600.00	
		25,697,300.00	
Less: Principal amount of above bonds purchased in anticipation of Sinking Fund		476,900.00	25,220,400.00
Reserve for Unpresented Tickets			500,000.00
			45,850,909.30
Deficit as at November 30, 1952 (Statement No. 2)			751,069.61
			$45,099,839.69

* 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.

NOTE: The above figures do not include commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately $381,000.00, and Contingent Liabilities amounting to $41,883.32.

** These bonds are redeemable at any time in whole or in part on thirty days' notice at 100½%.

Subject to our report of even date.

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

George C. McDonald, C. A.
of
McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION STATEMENT NO. 2

STATEMENT OF DEFICIT AS AT NOVEMBER 30, 1952

Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1952 (Statement No. 3)	$ 1,616,339.55
Decrease in market value of securities	47,430.43
	$ 1,663,769.98
Deduct	
Surplus as at November 30, 1951	912,700.37
Deficit as at November 30, 1952	$ 751,069.61

Statement No. 3.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
FOR YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1952

GROSS OPERATING REVENUE			
Tramways		$20,148,119.10	
Autobus		8,503,649.20	
Trolley Bus		1,994,165.51	
			$30,645,933.81
EXPENSES			
Tramways			
Operating Expenses and Taxes	$14,084,484.21		
Maintenance	4,235,345.63		
Depreciation	1,559,959.41	19,879,789.25	
Autobus			
Operating Expenses and Taxes	$ 6,344,362.19		
Maintenance	2,149,560.13		
Depreciation	749,252.16	9,243,174.48	
Trolley Bus			
Operating Expenses and Taxes	$ 899,530.49		
Maintenance	181,445.39		
Depreciation	261,719.53	1,342,695.41	
			30,465,659.14
			$ 180,274.67
Bond Interest, Exchange and Expenses		$ 1,639,869.96	
Interest on Bank Loan		126,345.26	
Study and Work relating to the establishment of a system of rapid mass transportation		230,085.93	
		1,996,301.15	
Less: Other Revenue		199,686.93	
			1,796,614.22
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1952			$ 1,616,339.55

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

We have examined the Balance Sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1952 and the Statements of Revenue and Expenses and of Deficit for the year ended November 30, 1952. 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.

Notices of assessment for Canadian income taxes have been received covering the years up to and including 1950. However, the unpaid provisions for an employees' pension fund accumulated since 1943 and amounting at June 15, 1951 to $1,075,063.85 (included in the reserve of $1,263,442.19 shown on accompanying Balance Sheet) are subject to final approval by the Department of National Revenue. Further, the Department has under review the returns of Montreal Tramways Company for the years 1949 and 1950, and for the period ended June 15, 1951.

In our opinion, the attached Balance Sheet and the related Statements of Revenue and Expenses and of Deficit are drawn up so as to exhibit a true and correct view of the state of the affairs of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1952, 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.
of
McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Montreal, January 29, 1953.

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE 1952

C O M M I S S I O N D E T R A N S P O R T

D E M O N T R É A L

C O M M I S S A I R E S

Président et gérant général:	Arthur Duperron
Vice-président :	Richard F. Quinn
	Jean Constantin
	Léonard Léger
	Charles-Auguste Sylvestre

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1952

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1951 au 30 novembre 1952.

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES: (État no 3)

Les opérations financières de l'année se sont soldées par un déficit de $1,616,339.55, attribuable à diverses causes et spécialement à:

a) l'augmentation générale des salaires imposée par des sentences arbitrales rendues le 28 mars 1952;

b) la hausse du prix des matériaux;

c) l'augmentation du nombre de milles parcourus par les voitures de la commission comparé à celui de l'année précédente;

d) la diminution du nombre des passagers;

e) l'augmentation des provisions pour amortissement résultant

de l'achat de nouveaux actifs pour la modernisation du système de transport.

STATISTIQUES:

La comparaison du nombre des passagers, des recettes-passagers et du nombre de milles parcourus par les tramways, autobus et trolleybus de la commission, au cours des années financières 1952 et 1951, s'établit comme suit:

	Années terminées le 30 novembre 1952	1951	Augmentation ou (Diminution)
Passagers (correspondances non incluses)	368,394,827	370,053,311	(0.45%)
Recettes-passagers	$30,111,469.*	$29,329,885.	2.66%
Milles parcourus par les tramways, autobus et trolleybus	52,741,873	51,187,594	3.04%

*les nouveaux tarifs entrèrent en vigueur le 26 septembre 1952.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1952: (État no 1)

La commission a versé le 1er avril 1952 une somme de $350,100 au fonds d'amortissement des obligations désignées "hypothèque générale"; elle a aussi remboursé, le 1er juillet 1952, la dernière tranche de $700,000 des obligations 2¼% remboursables en séries.

Ce bilan indique un emprunt bancaire au montant de $4,200,000 contracté pour l'achat de la totalité du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal ainsi que $11,300,000 d'obligations portant intérêt au taux de 3% par année, le tout échéant le 1er janvier 1953.

Cet emprunt bancaire et ces obligations furent payés à échéance au moyen d'emprunts bancaires temporaires, qui à leur tour ont été payés à même le produit d'une émission de débentures à fonds d'amortissement 4¼% au montant total de $18,000,000 garanties sans condition par la cité de Montréal.

La commission a aussi racheté durant l'année pour une valeur nominale de $476,900 d'obligations désignées "hypothèque générale" qu'elle détient en anticipation des versements suivants au fonds d'amortissement:

1er avril 1953 . . . $ 367,400.

1er avril 1954 . . . $ 385,300.

Le solde de la dette consolidée entre les mains du public au 30 novembre 1952, consiste donc en obligations rachetables par anticipation au montant de $25,220,400.

Il est aussi à noter qu'au cours de l'année sous examen, la commission a acheté des nouveaux actifs d'une valeur de $4,556,875.12 et elle a mis au rancart des actifs désuets d'une valeur aux livres de $1,132,256.72.

CONTRAT DE TRAVAIL:

Dans notre rapport pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1951, nous avons mentionné que des conseils d'arbitrage avaient été constitués en vertu de la Loi des différends ouvriers de Québec, pour trancher certains différends entre la Commission et la Fraternité Canadienne des Employés de Chemins de fer et autres transports et l'Association Canadienne des chauffeurs d'autobus Inc. respectivement.

Le 28 mars 1952, ces conseils d'arbitrage rendirent leurs décisions qui lient les parties pour un an à compter de cette dernière date.

Les deux sentences arbitrales remplacèrent le boni de vie chère en vigueur par une augmentation générale

des salaires de base de 30 cents par heure. Le coût du boni de vie chère était alors d'environ $2,600,000 par année, soit près de $800,000 par année de plus qu'au 16 juin 1951, date de la prise de possession de l'entreprise de l'ancienne Compagnie des Tramways par la commission. La substitution d'une augmentation de 30 cents par heure au boni de vie chère représentait pour la très grande majorité des employés de la commission une augmentation nette d'environ 11.4 cents par heure. Nous estimons que cette augmentation générale des salaires a accru le coût des opérations d'environ $2,000,000 par année, et que de la date de sa mise en vigueur le 28 mars 1952 à la fin de l'année financière terminée le 30 novembre 1952, les dépenses ont augmenté de ce fait d'environ $1,300,000.

De plus, les sentences arbitrales tranchèrent la question des droits d'ancienneté des employés de tramways et des chauffeurs d'autobus; cette question en litige depuis plusieurs années empêchait le remplacement des tramways par des autobus. Dès que les sentences furent rendues, la commission mit immédiatement à exécution son programme de substitution de l'autobus au tramway, tel que le révèle une autre partie de ce rapport.

TARIFS:

Tel qu'indiqué à l'état des revenus et dépenses

pour l'année financière sous examen, les opérations se sont soldées par un déficit considérable. Sur la base des salaires payés depuis le 28 mars 1952, du prix des matériaux alors courant, des charges additionnelles d'intérêt et d'amortissement de l'actif à rencontrer, la commission estima vers la fin du présent exercice financier qu'elle aurait à faire face à un déficit de l'ordre de $3,500,000 pour les douze mois à venir. Comme c'est le devoir de la commission de se procurer les revenus suffisants pour rencontrer ses dépenses et de fournir à la population le meilleur service de transport possible, il devenait impérieux de modifier les tarifs. De plus, la commission devait emprunter pour rencontrer les échéances du 1er janvier 1953 au montant de $15,500,000 et il était essentiel que sa situation financière soit établie sur des bases solides.

Concurremment à l'étude concernant la hausse générale des tarifs, la commission eut à considérer les requêtes des municipalités de Lachine, LaSalle, Côte St-Luc et St-Michel demandant l'inclusion de leur territoire respectif dans le territoire à tarif uniforme et par le fait même l'abolition des tarifs spéciaux.

La commission entendit ces requêtes au cours du mois d'août 1952, et le 8 septembre elle rendit une décision majoritaire les rejetant.

Le 9 septembre 1952, la commission exposa aux représentants de toutes les municipalités du territoire métropolitain sa situation financière et déclara qu'elle se voyait dans l'obligation de hausser les tarifs. La commission institua en même temps un système de zones, comprenant une zone centrale et un certain nombre d'autres zones. Les nouveaux tarifs furent établis comme suit:

ZONE CENTRALE: le tarif pour adultes: 3 billets pour 30 cents ou 12 cents en argent; celui des enfants: 6 billets pour 25 cents; aucun changement au tarif de nuit, ni au tarif en argent pour les enfants.

CHACUNE DES AUTRES ZONES: le tarif pour adultes: 5 billets pour 25 cents ou 7 cents en argent; celui des enfants: 7 billets pour 25 cents ou 5 cents en argent; le tarif de nuit: 8 cents en argent; le tout sujet au paiement d'un cent additionnel pour tous les passagers traversant le pont Jacques-Cartier.

Ces tarifs entrèrent en vigueur le 26 septembre et l'on estime qu'ils produiront un revenu additionnel d'environ $3,568,000 par année.

Le 21 novembre 1952, la Régie des Services Publics rendit jugement rejetant les appels de certaines municipalités demandant la revision des nouveaux tarifs établis.

Ces nouveaux tarifs pour la période du 26 septembre au 30 novembre 1952 ont rapporté un revenu additionnel

d'environ $650,000 et ont contribué avec d'autres facteurs à réduire le déficit prévu pour l'année financière sous examen de $2,455,000 à $1,616,339.55.

MATÉRIEL ROULANT:

Au cours de l'année 1952, la commission a reçu cent cinq nouveaux autobus et vingt-cinq nouveaux trolley-bus qui ont été mis au service du public et dont le coût d'achat s'est élevé à $3,049,944.82. Ces nouveaux autobus sont les plus modernes et peuvent transporter un plus grand nombre de passagers.

TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE:

Dans son rapport du 30 novembre 1951, la commission mentionnait qu'elle avait pris les mesures nécessaires pour se conformer au règlement 1981 de la Cité de Montréal, en vue de mener à bonne fin la préparation des plans d'un système de transport en commun rapide. Elle faisait mention également qu'elle avait retenu pour cette fin les services de monsieur Charles E. De Leuw, ingénieur d'expérience dans ce genre de travail, et qu'un département spécial avait été établi pour la préparation de ces plans.

Au cours de l'année qui vient de se terminer, ce département formé du personnel requis, travaillant sous le contrôle de la commission, a poursuivi ses études et continué la préparation des plans nécessaires à la construction d'un métro.

La localisation d'un métro a fait le sujet d'études approfondies de façon à coordonner les services de surface avec ce métro et de procurer à la plus grande partie de la population les avantages d'un système de transport en commun rapide.

La commission a fait creuser huit puits d'épreuve à un niveau inférieur aux constructions projetées; ces puits à ciel ouvert permettent de se rendre compte d'une façon très précise de la nature du sol. Des tests de pompage ont également permis de connaître les sources souterraines dont il faut tenir compte dans l'élaboration des plans et des méthodes de construction.

La commission a de plus pratiqué des forages en 89 endroits et fait analyser le matériel extrait. Nous avons également examiné tous les plans de fondation des édifices importants situés près des parcours étudiés, chaque fois que nous avons pu nous les procurer.

Les compagnies de chemins de fer nous ont également communiqué des renseignements très précieux.

Tous ces travaux et les renseignements obtenus du département des Travaux Publics de la Ville de Montréal, ont permis d'établir d'une façon très satisfaisante la composition du sol et du sous-sol, le niveau de la table d'eau, la quantité d'eau dont il faut tenir compte et la profondeur de la ligne du roc. La commission est à terminer les plans généraux et à faire l'évaluation du coût de construction d'un métro.

La commission désire ici remercier les officiers des services de la cité de Montréal, ceux des chemins de fer et les propriétaires de plusieurs édifices importants qui ont tous contribué à faciliter le travail de nos ingénieurs.

Le travail accompli au cours de l'année 1952 et la poursuite active de ce travail, permettront à la commission de soumettre à la ville de Montréal des plans d'un système de transport rapide, une estimation du coût de sa construction et le mode de financement de son exécution, le ou vers le 16 juin 1953.

TRAVAUX:

La commission a exécuté plusieurs travaux importants durant l'année 1952 et d'autres sont en cours d'exécution.

L'usine génératrice à vapeur, située à Hochelaga, étant devenue désuète a été abandonnée. Un nouveau poste de réception de l'énergie électrique fut donc construit à un endroit plus approprié, soit rue Logan entre les rues Delorimier et Parthenais. L'équipement de ce nouveau poste fut installé au cours de l'été 1952, et les différentes sous-stations de la commission lui furent reliées par cables souterrains à une tension de 12,000 volts; elles en reçoivent l'énergie électrique depuis le 18 septembre 1952.

L'usine Hochelaga contenait également des convertisseurs de courant alternatif à courant continu. Deux nouvelles sous-stations sont maintenant en construction, l'une rue Ontario près de Fullum, et l'autre au coin des rues Aylwin et Ste-Catherine et deux de ces convertisseurs ainsi que des redresseurs à vapeur de mercure y seront installés.

L'augmentation du nombre d'autobus en service a nécessité la construction d'un nouveau garage et des modifications importantes à l'ancien garage situé au coin des rues George V et Notre-Dame est. Les travaux commencés au cours de l'été de 1952, une fois terminés,permettront de porter de 27 à 90 le nombre d'autobus remisés à cet endroit et d'y effectuer toutes les mises-au-point de moteurs et les petites réparations. Ce garage connu sous le nom de "Garage Montréal-Est"

est des plus modernes et des mieux équipés.

A Hochelaga, la remise de tramways située au nord de la rue Ste-Catherine, à la rue Harbour, fut partiellement réparée et modifiée pour en faire un garage d'autobus d'une capacité de 24 voitures.

L'une des grandes remises de tramways de la rue St-Denis près De Fleurimont fut également réparée et modifiée pendant l'année, pour en faire un garage d'autobus d'une capacité de 63 voitures, en vue de la substitution d'autobus aux tramways rue St-Laurent, le 26 octobre 1952.

Au cours de l'année, les équipes du Service de la Construction et de la réparation des voies ont enlevé un total de 42,770 pieds de voies, comprenant entr'autres 29,529 pieds rues Iberville et Frontenac, où le trolleybus a été substitué au tramway, et 5,590 pieds à l'extrémité ouest de la ligne de tramways de Lachine où l'autobus a été substitué au tramway.

Afin de garder les voies en bon état partout où le service de transport est assuré par des tramways, les équipes de construction ont reconstruit ou réparé 42,041 pieds de voies au cours de l'année.

SERVICE:

Le règlement de la question des droits d'ancienneté des employés de tramways et des chauffeurs d'autobus par les sentences arbitrales en date du 28 mars 1952, permit à la commission de procéder à la réalisation de son programme de substitution de l'autobus au tramway. De la date du règlement de cette question d'ancienneté à la fin de l'année financière, c'est-à-dire dans une période d'environ huit mois, cinq circuits de tramways ou parties de circuits furent transformés soit en lignes d'autobus, soit en lignes de trolleybus. A notre avis, chacune de ces substitutions fut un succès incontestable. Voici quelles ont été ces transformations:

Circuit Ste-Catherine:

Le service de tramway sur la rue Ste-Catherine entre les rues Harbour et Viau fut remplacé, le 22 juin 1952, par une ligne d'autobus que l'on a nommée circuit 34 - Ste-Catherine, et que l'on a prolongée vers l'est jusqu'à la rue Vimont.

Circuit 94 - Frontenac:

Le service de tramway sur la rue Frontenac et Iberville fut remplacé par une ligne de trolleybus inaugurée le 31 août 1952 et prolongée vers le nord jusqu'à la

rue Bon Air.

Circuit 92 - Lachine:

Le service de tramway entre la 44ième et la 56ième avenue dans la Cité de Lachine fut remplacé, le 10 mai 1952, par une prolongation de la ligne d'autobus de la 40ième avenue jusqu'à la 55ième avenue et le chemin Dixie, en passant par la rue St-Joseph.

Circuit 61 - Van Horne:

Le service de tramway sur la rue Van Horne entre l'avenue Hillsdale et le chemin de la Côte-des-Neiges fut remplacé, le 31 août 1952, par un service d'autobus qui va de la boucle Hillsdale au terminus Garland.

Boulevard St-Laurent:

Un service d'autobus fut établi, le 26 octobre 1952, sur le boulevard St-Laurent entre la rue Craig et le boulevard Crémazie pour remplacer tous les services de tramways sur cette importante artère.

En plus de ces transformations de lignes de tramways en lignes d'autobus ou de trolleybus, la commission a amélioré le service au cours de l'année financière 1952 en établissant aussi des nouveaux circuits et en prolongeant des services existants, à savoir:

Circuit 26B - Beaubien:

Prolongation du parcours de ce circuit vers l'est de la 26ième avenue à l'intersection des rues Viau et Bellechasse.

" 32 - Cadillac-Rosemont:

Prolongation de ce circuit vers le nord sur les 25ième et 26ième avenues, de la rue Bellechasse à la rue Beaubien.

" 78 - Glen:

Prolongation de ce circuit vers le sud de la rue Notre-Dame à l'intersection des rues LeCaron et Eadie dans Côte-St-Paul, via le tunnel St-Rémi.

" 13 - Victoria:

Prolongation de ce circuit vers l'ouest de l'avenue Trans-Island au boulevard Décarie.

" 74B - Longueuil-Sud:

Inauguration d'un nouveau circuit d'autobus desservant les parties de la cité de Longueuil au sud des voies des Chemins de fer Nationaux du Canada.

" 8C - St-Patrick:

Inauguration d'un nouveau circuit d'autobus durant les heures d'affluence, entre l'intersection des rues Atwater et Centre et l'intersection de la rue Laurendeau

et de l'avenue de l'Eglise, en empruntant la rue St-Patrick pour la majeure partie du parcours.

Circuit 39A - St-Michel-Rosemont:

Prolongation de ce circuit vers le nord du chemin de la Côte St-Michel à la rue Dumouchel.

" 62 - Côte St-Luc:

Prolongation des heures de service de ce circuit pour donner un service tous les soirs et pour donner un service tout le jour les dimanches et jours de fête.

Le 26 octobre dernier, la commission dut discontinuer son service de tramways sur la rue Notre-Dame entre les rues Harbour et Viau par suite de la fermeture du pont du chemin de fer Canadien Pacifique ordonnée par la Commission fédérale des Transports. Ce service ne pourra être repris que lorsque la reconstruction du pont sera complétée. Dans l'intervalle, la commission a augmenté le service d'autobus sur la rue Ste-Catherine entre les rues Harbour et Viau de façon à donner au public le meilleur service possible dans les circonstances.

Les commissaires désirent exprimer aux officiers et employés de la commission leur sincère appréciation

pour les services loyaux et efficaces rendus et les en remercient.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

Le président et gérant général,

A. DUPERRON

Le vice-président,

RICHARD F. QUINN

Les commissaires,

JEAN CONSTANTIN

LÉONARD LÉGER

C.A. SYLVESTRE

Montréal, le 30 janvier 1953.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL *

BILAN
AU
30 NOVEMBRE 1952

ACTIF

DISPONIBILITÉS:			
Espèces en caisse et en banque		$ 2,312,607.30	
Valeurs négociables à la valeur du marché	$ 4,900,823.82		
Intérêts courus	25,535.91	4,926,359.73	
Comptes à recevoir (y compris la somme de $94,266.37, en recouvrement de l'impôt fédéral sur le revenu 1950)		406,884.62	
Inventaires des fournitures pour voies et lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour tramways et autobus, etc., au prix coûtant (tel que certifié par la direction).		2,111,221.96	$ 9,757,073.61
IMMOBILISATIONS:			
Immeubles, installations et matériel roulant			
Solde au 16 juin 1951	$52,820,941.61		
Additions nettes au coûtant	4,521,533.18	57,342,474.79	
Moins: Provisions pour amortissement			
Tramways	$18,252,257.06		
Autobus	3,167,481.11		
Trolleybus	1,080,792.19	22,500,530.36	34,841,944.43
AUTRES ACTIFS:			
Avances aux opérateurs		$ 138,575.00	
Frais payés d'avance		362,246.65	500,821.65
			$45,099,839.69

(1) Cet emprunt a été contracté pour fins d'acquisition de la totalité du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal. Conformément à la loi 14 Geo. VI, Chap. 79 et ses amendements, la Cité de Montréal est garante du remboursement de cet emprunt.

(2) Ces obligations ont été émises par la Compagnie des Tramways de Montréal, et leur remboursement a été assumé par la Commission de Transport de Montréal et par la Cité de Montréal, et les hypothèques et garanties qui les grevaient ont été éteintes.

(3) Cet emprunt bancaire de même que les obligations échéant le 1er janvier 1953 ont été refinancés par un emprunt bancaire temporaire qui a été remboursé depuis à même le produit d'une émission d'obligations de $18,000,000.00, 4½% avec fonds d'amortissement, faite par la Commission de Transport de Montréal et garantie sans conditions par la Cité de Montréal.

Approuvé pour la Commission

A. Duperron — Président et Gérant Général

R. F. Quinn — Vice-Président

MONTREAL, le 29 janvier 1953.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL * Etat No. 1

BILAN
AU
30 NOVEMBRE 1952

PASSIF

EXIGIBILITÉS:			
Comptes à payer		$ 854,183.89	
Gages courus		949,870.84	
Taxes		231,722.52	
Intérêts courus sur obligations et emprunt bancaire		360,217.66	
Réserve pour réclamations en dommages		900,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		36,021.44	
Réserve pour fonds de pension des employés		1,263,442.19	
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal		35,050.76	
		4,630,509.30	
Emprunt bancaire, 3%, échéant le 1er janvier 1953 (1) (3)	$ 4,200,000.00		
Obligations, 3%, remboursables le 1er janvier 1953 (2) (3)	11,300,000.00	15,500,000.00	$20,130,509.30
DETTE OBLIGATAIRE:			
Obligations hypothèque générale à fonds d'amortissement, échéant le 1er avril 1955 (2) **			
Série "A" (remboursables au gré du détenteur, soit en monnaie canadienne, soit en dollars des Etats-Unis, soit en livres sterling)			
5%	$ 2,813,300.00		
4½%	244,100.00	3,057,400.00	
Série "B" (remboursables en monnaie canadienne)			
5%	$20,901,300.00		
4½%	1,728,000.00	22,629,300.00	
Obligations non encore présentées pour échange en vertu de l'entente de 1941			
5%		10,600.00	
		25,697,300.00	
Moins: Valeur nominale des obligations ci-dessus achetées en anticipation du fonds d'amortissement		476,900.00	25,220,400.00
Réserve pour billets non utilisés			500,000.00
			45,850,909.30
Déficit au 30 novembre 1952 (Etat No. 3)			751,069.61
			$45,099,839.69

* 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.

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 $381,000.00, ni d'un passif contingent se totalisant à $41,883.32.

** Ces obligations sont remboursables en aucun temps, en totalité ou en partie, sur avis de trente jours à 100½%.

Sujet à notre rapport de même date

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

George C. McDonald, C. A.
de
McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ETAT DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1952

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1952 (Etat No. 3)	$ 1,616,339.55
Diminution de la valeur du marché des placements	47,430.43
	$ 1,663,769.98
Moins	
Surplus au 30 novembre 1951	912,700.37
Déficit au 30 novembre 1952	$ 751,069.61

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES
POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1952

REVENU BRUT D'OPERATIONS			
Tramways		$20,148,119.10	
Autobus		8,503,649.20	
Trolleybus		1,994,165.51	$30,645,933.81
DEPENSES			
Tramways			
Frais d'opérations et taxes	$14,084,484.21		
Entretien	4,235,345.63		
Amortissement	1,559,959.41	19,879,789.25	
Autobus			
Frais d'opérations et taxes	$ 6,344,362.19		
Entretien	2,149,560.13		
Amortissement	749,252.16	9,243,174.48	
Trolleybus			
Frais d'opérations et taxes	$ 899,530.49		
Entretien	181,445.39		
Amortissement	261,719.53	1,342,695.41	30,465,659.14
			$ 180,274.67
Intérêt sur obligations, change et dépenses		$ 1,639,869.96	
Intérêt sur emprunt bancaire		126,345.26	
Etudes et travaux concernant l'établissement d'un système de transport en commun rapide		230,085.93	
		1,996,301.15	
Moins: Autres revenus		199,686.93	1,796,614.22
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1952			$ 1,616,339.55

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1952, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1952. 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.

Les avis de cotisation, y compris celui de l'année 1950, ont été reçus mais le Ministère du revenu national n'a pas encore approuvé, pour fins d'impôt fédéral sur le revenu, les provisions non payées à un fonds de pension des employés, accumulées depuis 1943 et se totalisant au 15 juin 1951 à $1,075,063.85 (compris dans la réserve de $1,263,442.19 montrée au bilan ci-joint). De plus, le Ministère a aussi sous examen les rapports de la Compagnie des Tramways de Montréal pour les années 1949 et 1950, et pour la période terminée le 15 juin 1951.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états de revenus et dépenses et de déficit s'y rattachant, sont dressés de manière à représenter fidèlement l'état véritable et exact des affaires de la Commission de Transport de Montréal au 30 novembre 1952, 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.
de
McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

Montréal, le 29 janvier 1953.