

MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

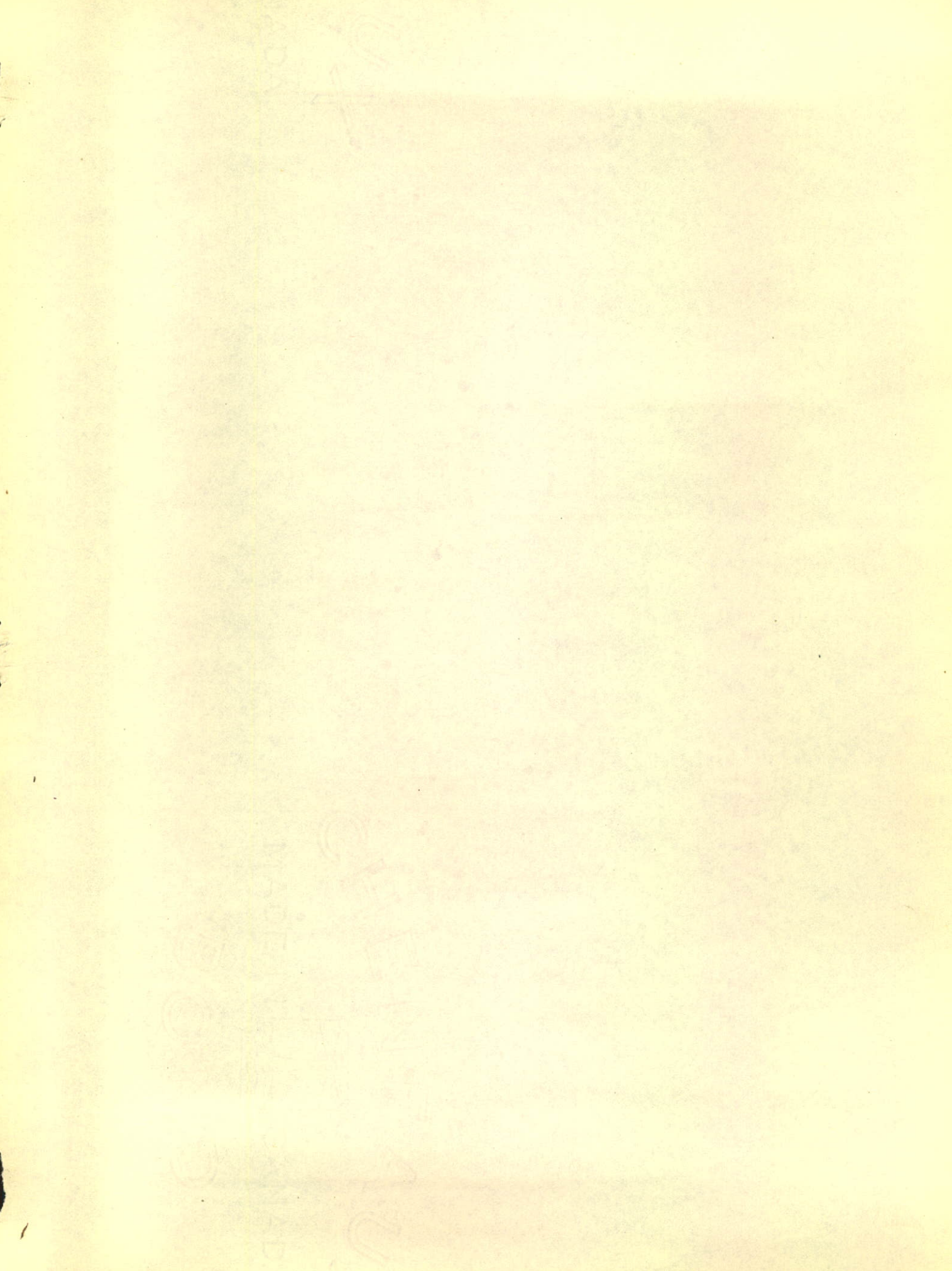
ANNUAL REPORT

AS AT NOVEMBER 30, 1951

PURVIS HALL
LIBRARIES

JUL 25 1955

MCGILL UNIVERSITY



MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

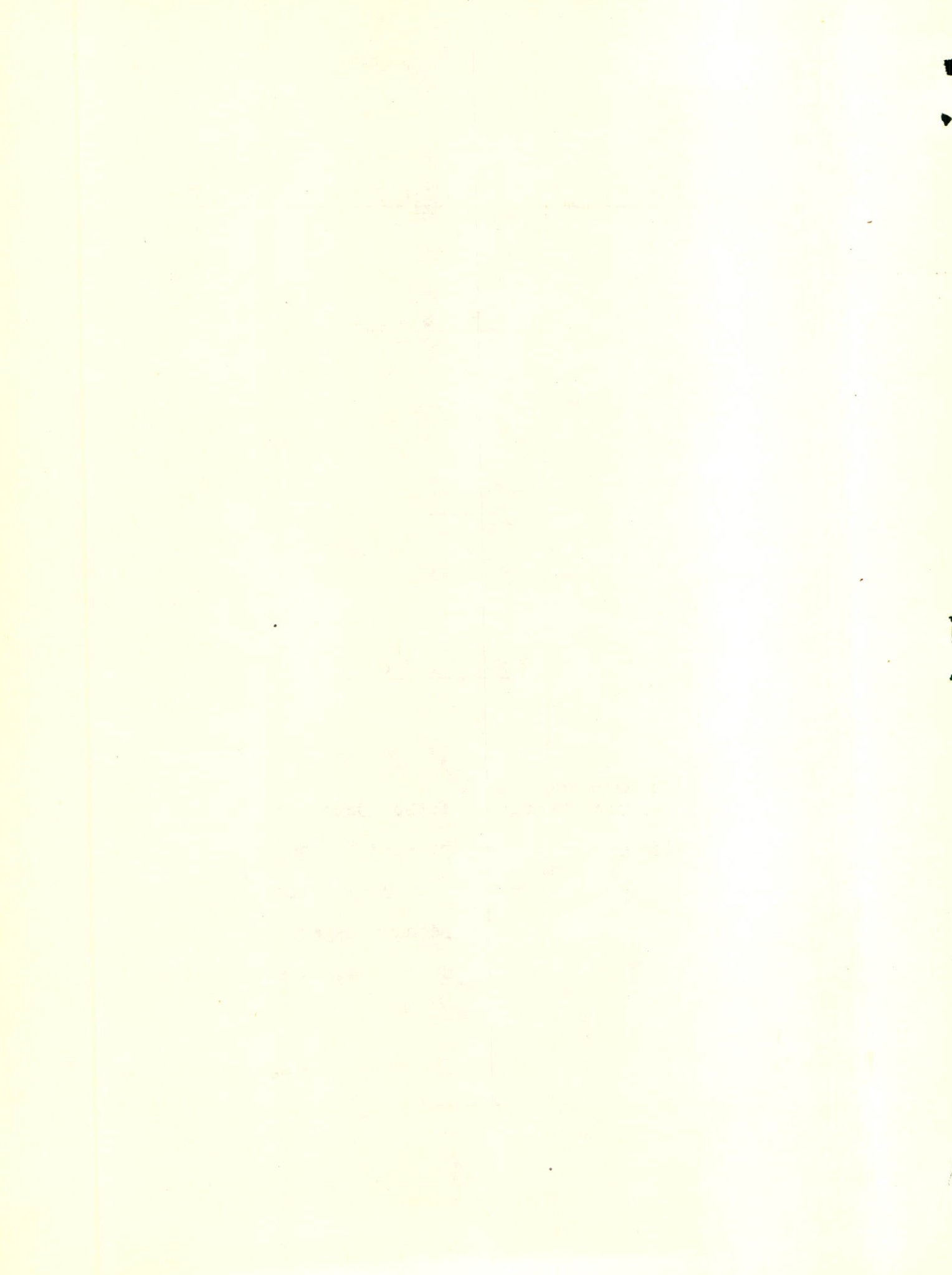
—

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, 1951

We have the honour to submit to you the Annual Report of the Montreal Transportation Commission covering the period from December 1, 1950 to November 30, 1951.

On November 14, 1950, the members of the Commission took oath and on December 1, 1950, they established the offices of the Commission at 1201 Sherbrooke Street West.

ACQUISITION OF MONTREAL TRAMWAYS COMPANY:

As soon as the Commission had assumed its functions, it studied the different methods of acquisition of the undertaking of Montreal Tramways Company permitted to it under the Act authorizing the creation of the Commission, namely, 14 Geo. VI, Chapter 79 (1950).

This Act permitted the acquisition, by mutual agreement or by expropriation, of the Capital Stock of the Company, or of all the properties comprising the undertaking of the Company.

The acquisition by mutual agreement of the properties of the Company presented insurmountable difficulties

THE HISTORY OF THE

REPUBLIC OF THE UNITED STATES

The history of the United States is a story of growth and change. It begins with the first settlers who came to the shores of North America. These early pioneers faced many hardships as they sought to build a new life in a new land. Over time, the colonies grew and developed, and eventually they declared their independence from Great Britain. The American Revolution was a turning point in the nation's history, as it established the United States as a sovereign nation. In the years following the Revolution, the country continued to expand westward, and new states were admitted to the Union. The American Civil War, which lasted from 1861 to 1865, was a defining moment in the nation's history, as it resolved the issue of slavery and preserved the Union. The Reconstruction era that followed was a period of significant change and progress, as the country worked to rebuild and reunite. The American Civil War was a defining moment in the nation's history, as it resolved the issue of slavery and preserved the Union. The Reconstruction era that followed was a period of significant change and progress, as the country worked to rebuild and reunite. The American Civil War was a defining moment in the nation's history, as it resolved the issue of slavery and preserved the Union. The Reconstruction era that followed was a period of significant change and progress, as the country worked to rebuild and reunite.

The American Civil War was a defining moment in the nation's history, as it resolved the issue of slavery and preserved the Union. The Reconstruction era that followed was a period of significant change and progress, as the country worked to rebuild and reunite. The American Civil War was a defining moment in the nation's history, as it resolved the issue of slavery and preserved the Union. The Reconstruction era that followed was a period of significant change and progress, as the country worked to rebuild and reunite.

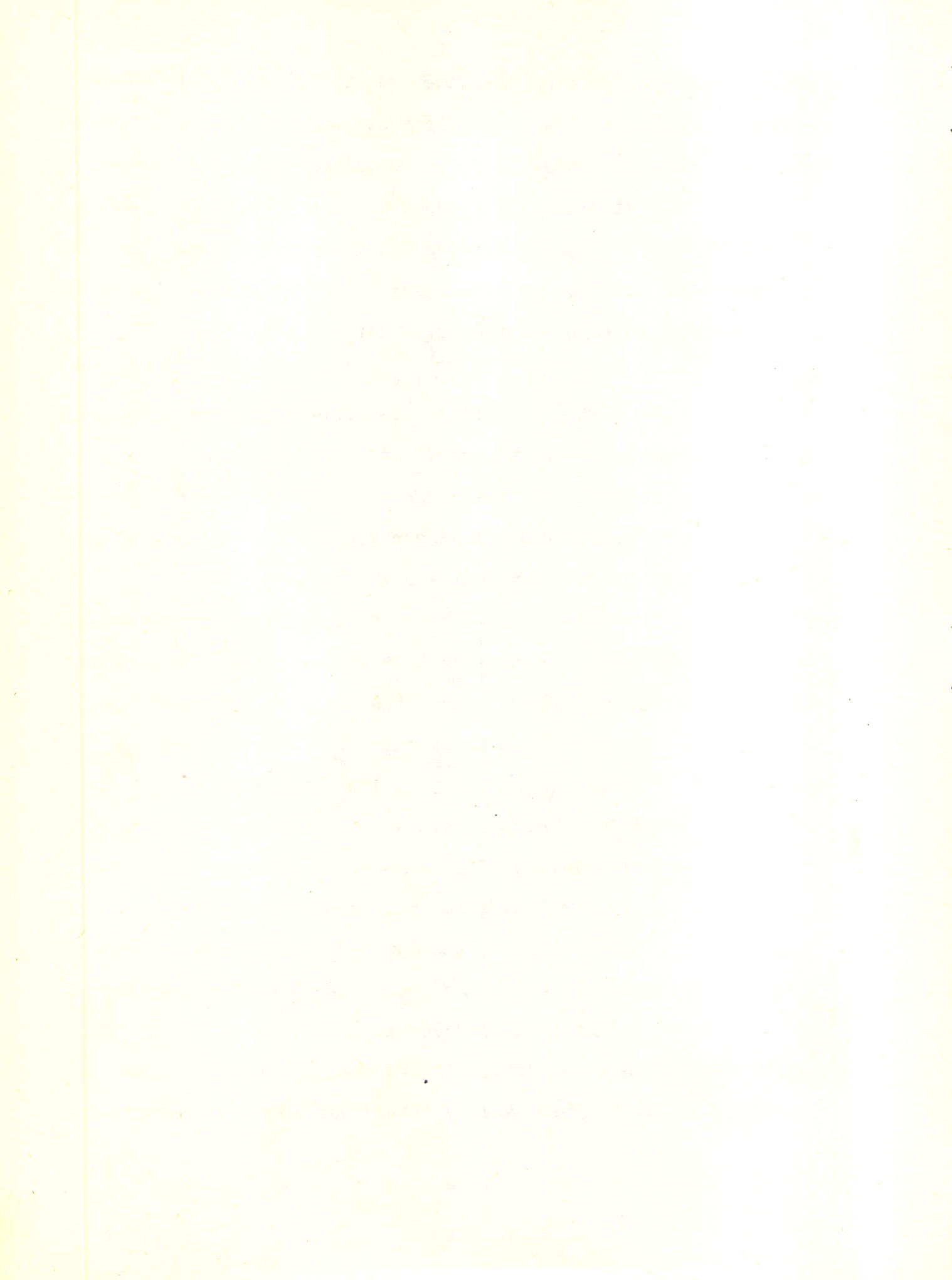
and the expropriation of the same properties exposed the Commission to lengthy delays, costly surveys, and considerable expenses, not to mention that the result of such an expropriation is always difficult to foresee.

The Commission believed that it would be preferable to purchase by mutual agreement the shares of the Company at an equitable price or to expropriate its Capital Stock.

The Act clearly set forth the principles by which the Commission might purchase the Capital Stock of Montreal Tramways Company by mutual agreement or by expropriation, but did not establish any legal procedure for either of these methods of acquisition and did not indicate the basis necessary for fixing the value of the shares in the case of expropriation; the Commission then came to the conclusion that it was necessary to have this legislation completed in this respect. To this end the Commission prepared a draft of an Act, which it presented to the legislature at Quebec on February 7, 1951, amending the Act 14, Geo. VI, Chapter 79; this Act was adopted and subsequently sanctioned on March 14, 1951 (14-15 Geo. VI, Chapter 124, 1951).

The Commission was then in the position to try to acquire the undertaking of the Company by buying or expropriating its Capital Stock, following the procedure established by this Act.

After a profound study of the value of the shares of the Company, the Commission decided to make an offer to the shareholders for the purchase by mutual agreement of the Capital



Stock of Montreal Tramways Company, at a price of \$60.00 per share; it then requested Chief Judge Thomas Tremblay to authorize this price, as prescribed by the Act.

In an elaborate report dated April 28, 1951, Judge Thomas Tremblay made an analysis of the financial situation of the Company and declared that after having examined and studied the problem in all its aspects, and in order to avoid delays, the costs and the hazards of an expropriation, he had arrived at the conclusion that the price of \$60.00 a share was just and equitable for all parties concerned and that consequently he authorized the Montreal Transportation Commission to acquire the whole or a portion of the Capital Stock of Montreal Tramways Company at the price of \$60.00 a share.

On May 9, 1951, the Commission offered to purchase from all the known shareholders of the Company their shares at a price of \$60.00 each, on the explicit condition that a majority in value of shareholders accept this offer. The notice mentioned also that the offer of \$60.00 a share was final and that no other price would be offered by the Commission for the purchase of these shares. On May 30, 1951, the Commission had acquired the majority of these shares.

The Act of the Montreal Transportation Commission, as amended, anticipated that if the portion of the Capital Stock acquired by mutual agreement by the Commission amounted, by means of acquisitions following the acquisition of the majority of the shares, to at least two-thirds of the shares issued by the Company,

the remainder of such Capital Stock would become the property of the Commission, from the date of the last publication of a notice inserted twice in the Quebec Official Gazette and twice in a French newspaper and an English newspaper of Montreal and attesting the number of shares of the Company acquired by mutual agreement by the Commission and the proportion it bears to the total amount of Capital Stock issued by the Company; the indemnity to be paid for these remaining shares to be the average price paid for the shares acquired by mutual agreement.

On June 5, 1951, the Commission had acquired by mutual agreement at the uniform price of \$60.00 a share, 73.47% of the shares of the Company and commenced the publication of the notices mentioned in the preceding paragraph.

On June 16, 1951, the Commission published in the Quebec Official Gazette the last notice required by the Act and all the shares of the Company were transferred into the name of the Montreal Transportation Commission. On this same date, by the effect of the above mentioned Act, the Montreal Transportation Commission, on behalf of the City of Montreal and as mandatory of the latter, became owner of all the properties of the Company and took possession of them.

On June 18, 1951, the Commission established its Head Office in the premises situated at 159 Craig Street West, in the City of Montreal, formerly occupied as the Head Office of Montreal Tramways Company.

The Commission thus took three months to take possession of the undertaking of Montreal Tramways Company after

the coming into force of the Act authorizing it to acquire the Capital Stock of the Company and less than seven months after its members had assumed their duties.

BALANCE SHEET AS AT NOVEMBER 30, 1951:

The Balance Sheet as at November 30, 1951, is shown as appendix.

For the purchase of the Capital Stock of Montreal Tramways Company, namely, 70,000 shares at a price of \$60.00 per share, the Commission borrowed from the bank, by promissory notes, \$4,200,000. This debt is shown as a Current Liability.

The Commission paid on July 1, 1951, \$700,000. of 2- $\frac{1}{4}$ % Serial Bonds maturing on that date. There remains only \$700,000. of these Bonds which the Commission must pay at their maturity date on July 1, 1952.

Bonds in the amount of \$11,300,000. and bearing interest at 3% will become due and payable January 1, 1953.

The balance of the consolidated debt consists of Bonds issued in virtue of a Supplementary Trust Deed, dated December 30, 1941, and designated as "General Mortgage Sinking Fund Bonds" maturing April 1, 1955. The amount of the Bonds presently outstanding is \$26,047,400. In virtue of this Trust Deed the following instalments must be paid to the Trustee for the retirement of these Bonds:

April 1, 1952	\$350,100.
April 1, 1953	367,400.
April 1, 1954	385,300.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSE AND SURPLUS:

Since taking possession on June 16, 1951, the Commission has administered the system of mass transportation in the City of Montreal and in the metropolitan district.

The Statement of Revenue and Expense and Surplus for the period June 16, 1951, to November 30, 1951, inclusive, namely, 5½ months, is shown as appendix.

The revenues amounted to \$13,487,133.15 and the expenses to \$13,306,315.53, being a surplus of revenues over expenditures of \$180,817.62. From this surplus must be deducted the expenditures incurred by the Commission from November 14, 1950, to June 15, 1951, and the costs arising from the purchase of the Capital Stock of Montreal Tramways Company, namely, \$137,462.81. The net surplus amounts to \$43,354.81.

It is fitting to mention that a Cost-of-Living bonus is payable to the employees, which must be revised every three months based upon the Cost-of-Living Index. On December 1, 1950, this bonus amounted to \$787,723.00 annually, on November 30, 1951, it was \$2,480,960.00 annually, an increase of \$1,693,237.00, annually.

To meet the expenses of the Commission before taking possession of the undertaking of the Tramways Company, the Commission negotiated two loans of \$50,000.00 each from the City of Montreal. These loans have since been repaid to the City.

BALANCE SHEET AS AT JUNE 16, 1951:

The Balance Sheet as at June 16, 1951, date of the taking possession of the undertaking of the Tramways Company by the Commission, is shown as appendix.

It will be noted that the value of immoveables, installations and Rolling Stock, depreciation not deducted, is shown as \$52,820,941.61. The Company book value of these assets was \$57,631,280.43. We have thus reduced by \$4,810,338.82 the value of these physical assets, to conform to that which appeared in the capital account on the books of the Montreal Tramways Commission. It is, moreover, this value of \$52,820,941.61 which the Transportation Commission and Judge Thomas Tremblay used as one of the factors to establish the financial situation of the Company and the value of its shares.

ROLLING STOCK:

Fifty new autobuses were received during the latter months of the year 1951 and were immediately placed in service. The total cost amounted to \$1,118,076.

LABOUR AGREEMENTS:

The autobus chauffeurs of the Commission have as their negotiating agent the Canadian Association of Autobus Chauffeurs Inc. whereas the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers represent all the other employees governed by the collective agreements.

When the Commission took possession of the undertaking of Montreal Tramways Company, the negotiations already commenced by the Company with the two unions, on the subject of amendments which they desired to add to the collective agreements, were continued. Several clauses were agreed upon but disagreement arose on the most important ones, that is to say, those dealing with seniority in the transportation department, salaries and various other benefits.

The disputes between the Commission and each of the unions on the subject of these clauses on which there had been no agreement were referred to the Quebec Labour Relations Board and, in accordance with the Quebec Trade Disputes Act, two councils of arbitration were created to settle these disputes. The hearings before the council of arbitration appointed to hear the dispute between the Commission and the Brotherhood commenced November 22, 1951; on the 28th of the same month, the council of arbitration appointed to hear the dispute between the Commission and the Association of Chauffeurs held its first hearing. As at the date of this report, the hearings are continuing before each of the councils and no decision has been rendered.

The question of the seniority rights of tramway employees who become autobus chauffeurs has been in litigation for several years. It is essential that this problem be settled immediately, because it paralyses the progress of mass transportation in Montreal and the metropolitan district. In fact, the trend towards motor vehicles favours the replacement of tramway lines by



autobus lines and the establishment of new autobus services. This dispute, up to the present, has prevented the Commission from replacing tramways by autobuses on certain lines.

The councils of arbitration have been called upon to settle this question, and when their decisions are rendered, the Commission will immediately initiate its programme of substituting autobuses for tramways.

SERVICE:

From June the 16th, to November 30, 1951, the Commission established new lines and extended existing services, as follows:

Route 16 - VILLE ST-LAURENT:

Route extended on Decarie boulevard to Tassé street.

" 42 - PAPINEAU:

Hours of service extended to give a continuous service from 6.00 a.m. to 1.00 a.m. daily, including Sundays, when formerly there was a service during rush hours only from Monday to Saturday inclusive.

" 67 - ST-MICHEL:

Route extended on Montée St-Michel to 37th Avenue.

" 62 - COTE ST-LUC:

Hours of service extended during the day to give a continuous service from 6.00 a.m. to 7.00 p.m., from Monday to Saturday inclusive, when there was formerly a service during rush hours only.

" 26B - BEAUBIEN:

Establishment of a route on Beaubien street between 12th Avenue and 26th Avenue.

Route 3B - SOMERLED:

Hours of service extended during the day and evening to give a continuous service from 6.45 a.m. to 1.15 a.m. daily, including Sundays, when there was formerly a service during rush hours only from Monday to Saturday inclusive.

" 2A - BRIDGE:

Hours of service extended. Service commencing at 5.30 a.m. instead of 6.00 a.m., except Sundays.

" 61 - VAN HORNE:

Service extended by two hours evenings from Hillside to Côte-des-Neiges.

" 8D - BEURLING:

Establishment of a new autobus service during rush hours, from Monday to Saturday inclusive, on Beurling street, Verdun.

STUDY AND WORK RELATING TO THE ESTABLISHMENT OF A SYSTEM OF RAPID MASS TRANSPORTATION:

By-Law No. 1981 of the City of Montreal, adopted by the Council on August 24, 1950, creating the Montreal Transportation Commission, provides that the Commission "shall, within two years of the assuming of office, submit to the Executive Committee a definite plan and program for the establishment of a system of rapid mass transportation, accompanied by a detailed estimate of the cost of the recommended work and the method for financing". (Article 57, 5th paragraph)

As soon as the Commission took possession of the undertaking of the Tramways Company on June 16, 1951, it immediately made plans to set up an organization to complete this project.

This by-law requires the preparation by the

Commission of definite plans for the establishment of a system of rapid mass transportation. These general plans, although definite, do not, of course, include all the detailed plans necessary for the execution of the project, but these additional plans could be prepared if it is decided to establish such a transportation system.

This work is of a very special nature: systems of underground rapid mass transportation only exist in some large cities of the world. It was necessary, in order to direct our studies, to retain the services of an engineer of the highest competence and of wide experience in this field of construction.

On July 19, 1951, the Commission retained for this purpose, the services of Mr. Charles E. DeLeuw, President of "DeLeuw, Cather & Company" of Chicago. Mr. DeLeuw is recognized as an authority in this work; he has prepared reports on such systems of transportation for several large American cities, among others Chicago, Los Angeles, San Francisco, Detroit, Cleveland, etc. He acted as Chief Engineer on the construction of the subway for the City of Chicago from 1941 to 1944 and presently directs the preparation of plans and the construction of the subway in the City of Toronto.

A special department has been established by the Commission for the preparation of these plans and specifications. A staff of engineers, architects and draughtsmen in the employ and under the control of the Commission has been set up and forms part of this department; their number will be increased as required. All departments of the Commission are collaborating in

the preparation of these plans.

The Commission is taking into consideration the studies and work already completed on this subject by the City of Montreal and takes this opportunity to thank the officers of the City who are co-operating with this department at all times.

STATISTICS:

Although the Commission had not taken possession of the undertaking until the 16th of June last, it is advisable to establish the comparison of passengers carried, revenues and the number of miles operated by tramways, autobuses and trolley buses for the following periods:

	Period Dec. 1, 1949 <u>Nov. 30, 1950</u>	Period Dec. 1, 1950 <u>Nov. 30, 1951</u>
Paying Passengers (transfers not included) . . .	370,794,498	370,053,311
	_____	_____
Passenger revenues	\$ 29,370,863.42	\$ 29,329,885.16
	_____	_____
Number of miles operated by tramways, autobuses and trolley buses	50,339,284	51,187,594
	_____	_____

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

Commissioners.

Montreal, January 30, 1952.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1951

ASSETS

CURRENT ASSETS:

Cash on Hand and in Bank	\$ 2,857,272.18		
Call Loans	<u>5,475,000.00</u>	\$ 8,312,272.18	
Marketable Securities at Market Value (Cost: \$4,217,523.89)	\$ 3,962,854.25		
Accrued Interest thereon	<u>25,555.91</u>	3,988,390.16	
Accounts Receivable (including the sum of \$94,266.37, being amount recoverable on 1950 Federal Income Tax)			274,593.48
Inventories of Track and Overhead Materials, Street Car and Autobus repair parts and supplies, etc., at cost, as certified by the management.		<u>2,119,741.89</u>	\$14,694,797.71

FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment Balance as at June 16, 1951	\$52,820,941.61		
Net additions at cost	<u>1,096,914.78</u>	\$53,917,856.39	
Less: Reserves for Depreciation			
Tranways	\$17,702,665.97		
Autobus	2,516,371.97		
Trolley Bus	<u>819,934.52</u>	<u>21,038,972.46</u>	32,878,883.93

OTHER ASSETS:

Advances to Operators		\$ 138,575.00	
Deferred Charges		<u>376,159.09</u>	514,734.09

NOTE:

The above figures do not take into consideration the commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately \$565,000.00

\$48,088,415.73

Approved on behalf of the Commission.

A. Duperron, Chairman and General Manager.
L. Léger, Commissioner.

MONTREAL, January 30, 1952.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1951

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:

Bank Loan		₹ 4,200,000.00	
Accounts Payable		741,786.34	
Accrued Wages		782,573.46	
Taxes		452,659.64	
Accrued Interest on Bonds		363,121.09	
Reserve for Claims for Injuries and Damages		841,688.92	
Employees' Security Deposits		35,413.44	
Bonds maturing July 1, 1952		700,000.00	
Sinking Fund instalment due April 1, 1952		350,100.00	
Accrued Rental City of Montreal		44,530.43	
Montreal Tramways Mutual Benefit Association		<u>1,166,542.04</u>	₹ 9,678,415.36

FUNDED DEBT:

First (Closed) Mortgage Bonds (Payable in Canadian currency)			
3% Bonds due January 1, 1953			₹11,300,000.00
General Mortgage Sinking Fund Bonds due April 1, 1955.			
Series "A" (Payable at holders' option in Canadian or			
U. S. currency or in sterling)			
5%	₹ 2,835,700.00		
4½%	<u>267,100.00</u>		
	₹ 3,102,800.00		
Series "B" (Payable in Canadian currency)			
5%	₹21,089,900.00		
4½%	<u>1,836,600.00</u>		
	₹22,926,500.00		
Bonds not yet presented for exchange			
5%	₹ 18,100.00		
	₹26,047,400.00		
Less: Provision for Sinking Fund, as above	<u>350,100.00</u>	<u>25,697,300.00</u>	36,997,300.00
Reserve for Unpresented Tickets			500,000.00
Surplus			912,700.37
			<u>₹48,088,415.73</u>

Subject to our report of even date.

George C. McDonald, C. A.
of
McDonald, Currie & Company

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

Chartered Accountants

Chartered Accountants

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES AND SURPLUS
FOR THE PERIOD JUNE 16 TO NOVEMBER 30, 1951

GROSS OPERATING REVENUE

Tramways		\$ 9,174,393.25	
Autobus		3,389,495.94	
Trolley Bus		<u>818,684.32</u>	
			\$ 13,382,573.51

EXPENSES

Tramways			
Operating Expenses and Taxes	\$ 5,799,944.42		
Maintenance	1,863,216.76		
Depreciation	<u>708,078.22</u>	8,371,239.40	
Autobus			
Operating Expenses and Taxes	\$ 2,469,099.51		
Maintenance	797,721.73		
Depreciation	<u>289,901.36</u>	3,556,722.60	
Trolley Bus			
Operating Expenses and Taxes	\$ 320,236.63		
Maintenance	105,705.39		
Depreciation	<u>112,114.21</u>	<u>538,056.23</u>	<u>12,466,018.23</u>
			\$ 916,555.28

Bond Interest, Exchange and Expenses		761,960.85	
Interest on Bank and Other Loans		58,947.74	
Study and Work relating to the establishment of a system of rapid mass transportation		<u>19,388.71</u>	

		840,297.30	
Less: Non-operating Revenue		<u>104,559.64</u>	<u>735,737.66</u>
			\$ 180,817.62

Expenses of Commission prior to June 16, 1951, including Expenses of acquiring Shares of Montreal Tramways Company			<u>137,462.81</u>
--	--	--	-------------------

Net Revenue \$ 43,354.81

Add: Surplus as at June 16, 1951		970,438.27	
Less: Decrease in Market Value of Securities for the period ended November 30, 1951		<u>101,092.71</u>	<u>869,345.56</u>

Surplus as at November 30, 1951 \$ 912,700.37

AUDITORS' REPORT

We have examined the Balance Sheet of the Montreal Transportation Commission as at November 30, 1951 and the Statement of Revenue and Expenses and Surplus for the period June 16, to November 30, 1951. 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 have been received covering the years up to and including 1950, but the Department of National Revenue has not yet reviewed the Income Tax Return of the Montreal Tramways Company for the period ended June 15, 1951.

In our opinion, the attached Balance Sheet and the related Statement of Revenue and Expenses and Surplus are drawn up so as to exhibit a true and correct view of the state of the affairs of the Montreal Transportation Commission as at November 30, 1951, and of the results of its operations for the period under review, according to the best of our information and the explanations given to us, and as shown by the books of the Commission.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

of

McDonald, Currie & Co.

Chartered Accountants.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

of

Courtois, Frédette & Cie

Chartered Accountants.

Montreal, January 30, 1952.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET

AS AT

JUNE 16, 1951

ASSETS

CURRENT ASSETS:

Cash on Hand and in Bank	\$ 3,308,503.01		
Call Loans	<u>5,475,000.00</u>	\$ 8,783,503.01	
Marketable Securities at Market Value (Cost: \$4,217,523.89)	\$ 4,063,946.96		
Accrued Interest thereon	<u>28,842.59</u>	4,092,789.55	
Accounts Receivable (including the sum of \$94,266.37, being amount recoverable on 1950 Federal Income Tax)		187,399.94	
Inventories of Track and Overhead Materials, Street Car and Autobus repair parts and supplies, etc., at cost, as certified by the management.		<u>2,020,115.63</u>	\$15,083,808.13

FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment		\$52,820,941.61	
Less: Reserves for Depreciation			
Tramways	\$16,990,476.49		
Autobus	2,229,368.69		
Trolley Bus	<u>708,820.31</u>	<u>19,928,667.49</u>	32,892,274.12

OTHER ASSETS:

Advances to Operators		\$ 138,575.00	
Deferred Charges		<u>700,127.90</u>	838,702.90

\$48,814,785.15

Approved on behalf of the Commission.

A. Duperron, Chairman and General Manager.
L. Léger, Commissioner.

MONTREAL, January 30, 1952.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET

AS AT

JUNE 16, 1951

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:

Bank Loan	\$ 3,700,000.00		
Capital Stock acquired not paid for at June 15, 1951	<u>500,000.00</u>	\$ 4,200,000.00	
City of Montreal Loan		100,000.00	
Accounts Payable		449,557.29	
Accrued Wages		762,867.75	
Taxes		650,504.64	
Accrued Interest on Bonds and Loans		444,578.61	
Reserve for Claims for Injuries and Damages		825,000.00	
Employees' Security Deposits		35,381.44	
Bonds maturing July 1, 1951		700,000.00	
Sinking Fund instalment due April 1, 1952		350,100.00	
Accrued Rental City of Montreal		44,530.45	
Montreal Tramways Mutual Benefit Association		<u>1,084,526.72</u>	\$ 9,647,046.88

FUNDED DEBT:

First (Closed) Mortgage Bonds (Payable in Canadian currency)			
2-1/4% Serial Bonds due July 1, 1952	\$ 700,000.00		
3% Bonds due January 1, 1953	<u>11,300,000.00</u>	12,000,000.00	
 General Mortgage Sinking Fund Bonds due April 1, 1955			
Series "A" (Payable at holders' option in Canadian or U. S. currency or in Sterling)			
5%	\$ 2,834,200.00		
4 1/2%	<u>267,100.00</u>		
	<u>\$ 3,101,300.00</u>		
 Series "B" (Payable in Canadian currency)			
5%	\$21,089,800.00		
4 1/2%	<u>1,836,100.00</u>		
	<u>\$22,925,900.00</u>		
 Bonds not yet presented for exchange			
5%	\$ 19,700.00		
4 1/2%	<u>500.00</u>		
	<u>\$ 20,200.00</u>		
	<u>\$26,047,400.00</u>		
Less: Provision for Sinking Fund, as above	<u>350,100.00</u>	<u>25,697,300.00</u>	37,697,300.00
			500,000.00
Reserve for Unpresented Tickets			970,438.27
Surplus			<u>48,814,785.15</u>

Subject to our report of even date.

George C. McDonald, C. A.
of
McDonald, Currie & Company

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

Chartered Accountants

Chartered Accountants

AUDITORS' REPORT

We have examined the Balance Sheet of the Montreal Transportation Commission as at June 16, 1951 and we have obtained all the information and explanations which we have required. This balance sheet is the balance sheet of the Montreal Tramways Company as at June 15, 1951 as reported on by the company's auditors to which certain adjustments have been made arising from the change in ownership.

Notices of assessment have been received covering the years up to and including 1950, but the Department of National Revenue has not yet reviewed the Income Tax Return of the Montreal Tramways Company for the period ended June 15, 1951.

In accordance with Section 53-(d) of the Act 14 Geo. VI, Chapter 79 as amended, we report that, in our opinion, the attached Balance Sheet as of June 16, 1951 is drawn up so as to exhibit a true and correct view of the state of the affairs of the Montreal Transportation Commission as at that date, according to the best of our information and the explanations given to us and as shown by the books of the Commission.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

of

McDonald, Currie & Co.

Chartered Accountants.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

of

Courtois, Frédette & Cie

Chartered Accountants

Montreal, January 30, 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE 1951



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 1951.

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1950 au 30 novembre 1951.

Le 14 novembre 1950, les membres de la commission prêtèrent serment et le premier décembre 1950, ils établirent les bureaux de la commission au numéro 1201 ouest, rue Sherbrooke.

ACQUISITION DE LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL:

Dès son entrée en fonction, la commission a étudié les différentes méthodes d'acquisition de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal que lui permettait sa loi constitutive, 14 George VI, chapitre 79 (1950).

Cette loi permettait l'acquisition de gré à gré ou par expropriation soit du capital-actions de la compagnie, soit de tous les biens composant l'entreprise de la compagnie.

L'acquisition de gré à gré des biens de la compagnie présentait des difficultés insurmontables et l'expro-

priation de ces mêmes biens exposait la commission à de longs délais, des expertises coûteuses et des frais considérables, sans compter que le résultat d'une telle expropriation est toujours difficile à prévoir.

La commission crut qu'il serait de beaucoup préférable d'acheter de gré à gré les actions de la compagnie à un juste prix ou d'exproprier son capital-actions.

La loi consacrait bien le principe de l'achat par la commission de gré à gré ou par expropriation du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal, mais n'établissait aucun mécanisme juridique pour utiliser l'un ou l'autre de ces modes d'acquisition, et n'indiquait pas les normes nécessaires à la fixation de la valeur de ces actions dans le cas d'expropriation; la commission en vint donc à la conclusion qu'il était nécessaire de faire compléter cette législation dans ce sens.

La commission prépara un projet de loi à cet effet, qu'elle présenta à la législature de Québec le 7 février 1951, amendant la loi 14 George VI, chapitre 79; cette loi fut adoptée et par la suite sanctionnée le 14 mars 1951 (14-15 George VI, chapitre 124, 1951).

La commission pouvait alors tenter d'acquérir l'entreprise de la compagnie en achetant ou en expropriant son capital-actions, suivant la procédure établie dans cette loi.

Après une étude approfondie de la valeur des actions de la compagnie, elle décréta de faire une offre aux

actionnaires pour l'achat de gré à gré du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal, au prix de \$60.00 par action; elle demanda alors à M. le juge en chef Thomas Tremblay d'autoriser ce prix, tel que le prescrivait la loi.

Dans un rapport élaboré en date du 28 avril 1951, le juge Thomas Tremblay fit l'analyse de la situation financière de la compagnie et déclara, qu'après avoir examiné et étudié le problème sous tous ses aspects, et pour éviter les délais, les frais et les aléas d'une expropriation, il en était arrivé à la conclusion que le prix de \$60.00 l'action était juste et équitable pour toutes les parties en cause et qu'il autorisait, en conséquence, la Commission de transport de Montréal à se porter acquéreur de tout ou partie du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal au prix de \$60.00 l'action.

Le 9 mai 1951, la commission offrit à tous les actionnaires connus de la compagnie d'acheter leurs actions au prix de \$60.00 chacune, à la condition expresse qu'une majorité en valeur des actionnaires accepte cette offre. L'avis mentionnait aussi que l'offre de \$60.00 l'action était définitive et qu'aucun autre prix ne serait offert par la commission pour l'achat de ces actions. Le 30 mai 1951, la commission avait ainsi acquis la majorité de ces actions.

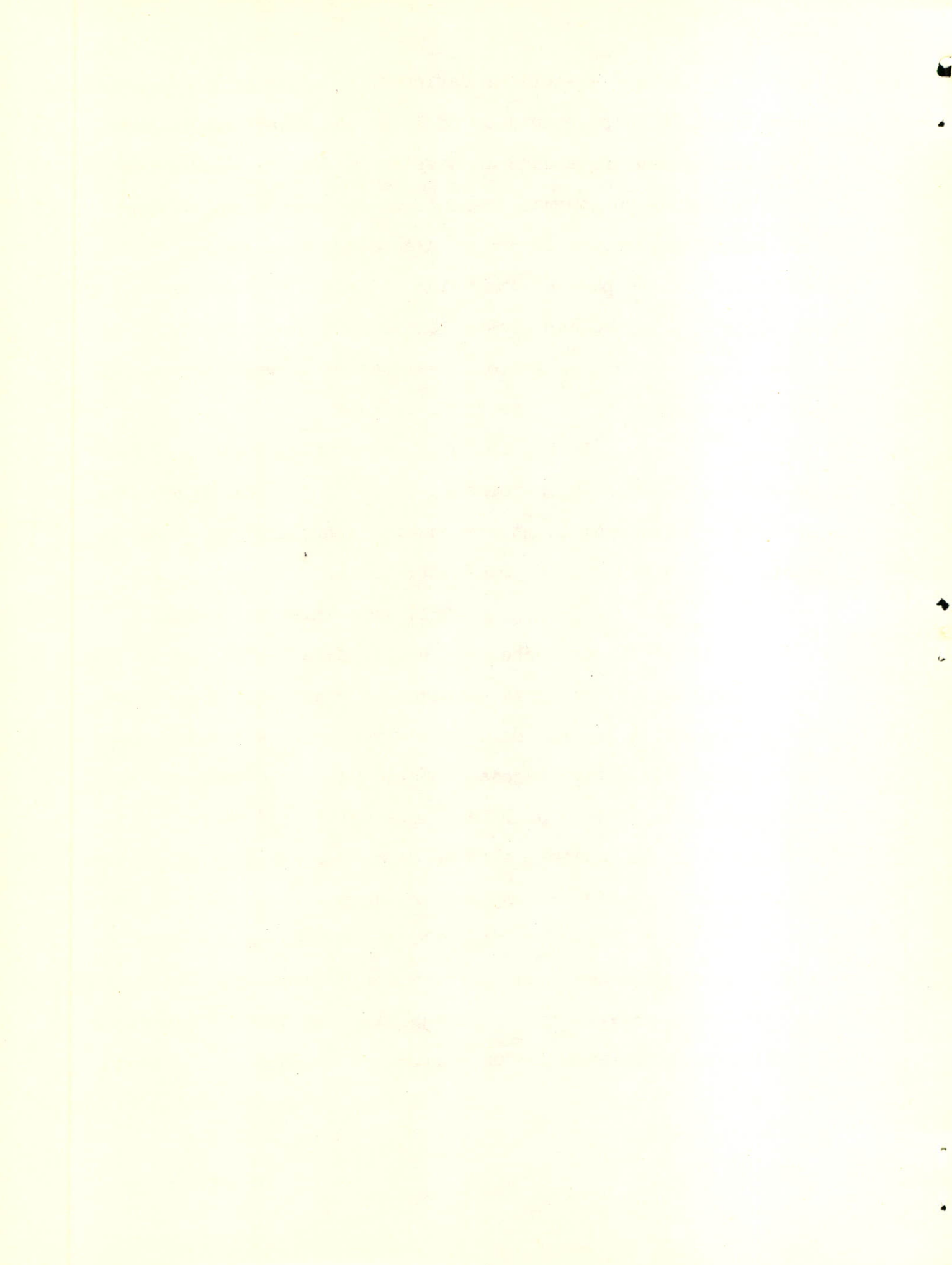
La loi de la Commission de transport de Montréal telle qu'amendée prévoyait que si la portion du capital-actions acquise de gré à gré par la commission atteignait, au moyen d'acquisitions subséquentes à l'acquisition de la majorité des actions, au moins les deux tiers des actions émises par la compagnie, le

résidu de ce capital-actions deviendrait la propriété de la commission, à compter du jour de la dernière publication d'un avis inséré deux fois dans la Gazette Officielle de Québec et deux fois dans un journal français et un journal anglais de Montréal et attestant le nombre d'actions de la compagnie acquises de gré à gré par la commission et sa proportion par rapport au montant total du capital-actions émis par la compagnie, l'indemnité payée pour ces actions résiduelles devant être le prix moyen payé pour les actions acquises de gré à gré.

Le 5 juin 1951, la commission avait acquis de gré à gré, au prix uniforme de \$60.00 l'action, 73.47% des actions de la compagnie et commençait la publication des avis mentionnés au paragraphe précédent.

Le 16 juin 1951, la commission publia dans la Gazette Officielle de Québec le dernier avis requis par la loi et toutes les actions de la compagnie furent transférées au nom de la Commission de transport de Montréal. A cette même date, par l'effet de la loi ci-dessus mentionnée, la Commission de transport de Montréal, pour le compte de la cité de Montréal et à titre de mandataire de cette dernière, devint propriétaire de tous les biens de la compagnie et en prit possession.

Le 18 juin 1951, la commission établissait son siège social dans des locaux situés à 159 ouest, rue Craig, en la cité de Montréal, occupés jusque là comme bureau chef de la Compagnie des Tramways de Montréal.



La commission mit donc trois mois à prendre possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal après l'entrée en vigueur de la loi l'autorisant à acquérir le capital-actions de la compagnie et moins de sept mois après l'entrée en fonction de ses membres.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1951:

Le bilan au 30 novembre 1951 est montré en appendice.

Pour l'achat du capital-actions de la Compagnie des Tramways, soit 70,000 actions au prix de \$60.00 l'action, la commission a fait un emprunt bancaire par billets, au montant de \$4,200,000.00. Cette dette est indiquée aux exigibilités.

La commission a remboursé le 1er juillet 1951, une tranche de \$700,000.00 échue à cette date, des obligations 2½% remboursables par séries. Il ne reste qu'une tranche de \$700,000.00 de ces obligations que la commission remboursera à son échéance le 1er juillet 1952.

Des obligations au montant de \$11,300,000.00 et portant intérêt à 3% deviendront échues le 1er janvier 1953.

Le solde de la dette consolidée consiste en obligations émises en vertu d'un acte de fiducie supplémentaire en date du 30 décembre 1941 et désignées "obligations avec hypothèque générale et fonds d'amortissement" échéant le 1er avril 1955. Le montant de ces obligations présentement en circulation

s'élève à \$26,047,400.00. En vertu de cet acte de fiducie, les versements suivants devront être payés au fiduciaire pour l'amortissement de ces obligations:

1er avril 1952	\$350,100
1er avril 1953	\$367,400
1er avril 1954	\$385,300

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES ET DE SURPLUS:

Depuis la prise de possession, le 16 juin 1951, la commission a administré le système de transport en commun dans la cité de Montréal et le district métropolitain.

L'état de revenus et dépenses et de surplus pour la période du 16 juin au 30 novembre 1951, soit cinq mois et demi, est reproduit en appendice.

Les revenus se sont élevés à \$13,487,133.15 et les dépenses à \$13,306,315.53, soit un excédent des revenus sur les dépenses de \$180,817.62. De cet excédent, doivent être déduites les dépenses encourues par la commission du 14 novembre 1950 au 15 juin 1951 et les frais se rapportant à l'achat du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal, à savoir \$137,462.81. Le surplus net se chiffre à \$43,354.81.

Il convient de mentionner qu'un boni de vie chère est payable aux employés, lequel doit être révisé tous les trois mois suivant l'indice du coût de la vie. Au 1er décembre 1950 ce boni était de l'ordre de \$787,723.00 par année, au 30

novembre 1951 il était de \$2,480,960.00, soit une augmentation de \$1,693,237.00 par année.

Pour rencontrer les dépenses de la commission avant la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways, la commission a négocié deux emprunts de \$50,000.00 chacun de la cité de Montréal. Ces emprunts ont depuis été remboursés à la cité.

BILAN AU 16 JUIN 1951:

Le bilan au 16 juin 1951, date de la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways par la commission, est montré en appendice.

L'on notera que la valeur des immeubles, installations et matériel roulant, dépréciation non déduite, est portée à \$52,820,941.61. La valeur aux livres de la compagnie de ces actifs était de \$57,631,280.43. Nous avons donc réduit de \$4,810,338.82 la valeur de ces actifs pour la rendre conforme à celle qui apparaissait au compte capital dans les livres de la commission des tramways de Montréal; c'est d'ailleurs cette valeur de \$52,820,941.61 dont se sont servis la Commission de transport et le juge Thomas Tremblay comme l'un des éléments pour établir la situation financière de la compagnie et la valeur de ses actions.

MATÉRIEL ROULANT:

Cinquante nouveaux autobus ont été reçus durant les derniers mois de l'année 1951 et ont été placés immé-

diatement en service. Le coût d'achat s'est élevé à \$1,118,076.

CONTRATS DE TRAVAIL:

Les chauffeurs d'autobus de la commission ont comme agent négociateur l'Association Canadienne des Chauffeurs d'autobus Inc., tandis que la Fraternité Canadienne des Employés de Chemins de Fer et Autres Transports représente tous les autres employés régis par les conventions collectives.

Lorsque la commission prit possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal, les négociations déjà entamées par la compagnie avec ces deux unions, au sujet des amendements qu'ils désiraient apporter aux conventions collectives, se continuèrent. L'entente se fit sur diverses clauses, mais on resta en désaccord sur les plus importantes, à savoir, celle de l'ancienneté au service du transport et celles touchant les salaires et bénéfices divers.

Les différends entre la commission et chacune des unions au sujet des clauses sur lesquelles il n'y avait pas eu accord furent référés à la Commission des Relations Ouvrières de Québec, et, conformément à la loi des différends ouvriers de Québec, deux conseils d'arbitrage furent constitués pour les régler.

Les séances devant le conseil d'arbitrage chargé d'entendre le différend entre la commission et la fraternité ont commencé le 22 novembre 1951; le 28 du même mois, le conseil d'arbitrage chargé d'entendre celui entre la commission et l'association

des chauffeurs tenait sa première séance. A la date de ce rapport, les séances se continuent devant chacun de ces conseils et aucune décision n'a été rendue.

La question des droits d'ancienneté des employés de tramways qui deviennent chauffeurs d'autobus est en litige depuis plusieurs années. Il est essentiel que ce problème se règle immédiatement, car il paralyse le progrès du transport en commun dans Montréal et le district métropolitain. En effet, la tendance moderne vers le véhicule automobile favorise le remplacement de lignes de tramways par des lignes d'autobus, de même que l'établissement de nouveaux services d'autobus. Ce litige a jusqu'ici empêché la commission de remplacer des tramways par des autobus sur certains parcours. Les conseils d'arbitrage sont appelés à trancher cette question, et, lorsque les sentences seront rendues, la commission verra immédiatement à mettre en marche son programme de substitution de l'autobus au tramway.

SERVICE:

Du 16 juin au 30 novembre 1951, la commission a établi de nouveaux circuits et a prolongé des services existants, à savoir:

Route 16 - VILLE ST-LAURENT:

Parcours prolongé sur le boulevard Décarie jusqu'à la rue Tassé.

" 42 - PAPINEAU:

Les heures de service prolongées pour donner un service continu de 6.00 a.m. à 1.00 a.m. tous les jours, y compris les dimanches, alors qu'il y avait auparavant un

service durant les heures d'affluence seulement du lundi au samedi inclusivement.

Route 67 ST-MICHEL:

Parcours prolongé sur la montée St-Michel jusqu'à la 37ième avenue.

" 62 - CÔTE ST-LUC:

Les heures de service prolongées durant le jour pour donner un service continu de 6.00 a.m. à 7.00 p.m., du lundi au samedi inclusivement, alors qu'il y avait auparavant un service durant les heures d'affluence seulement.

" 26B - BEAUBIEN:

Inauguration du parcours sur la rue Beaubien entre la 12ème avenue et la 26ème avenue.

" 3B - SOMERLED:

Heures de service prolongées durant le jour et la soirée pour donner un service continu de 6.45 a.m. à 1.15 a.m., tous les jours, y compris le dimanche, alors qu'il y avait auparavant un service durant les heures d'affluence seulement du lundi au samedi inclusivement.

" 2A - BRIDGE:

Heures de service prolongées. Service commençant à 5.30 a.m. au lieu de 6.00 a.m., excepté le dimanche.

" 61 - VAN HORNE:

Service prolongé de deux heures le soir de Hillsdale à Côte-des-Neiges.

" 8D - BEURLING:

Inauguration d'un nouveau service d'autobus durant les heures d'affluence, du lundi au samedi inclusivement, sur la rue Beurling, à Verdun.

ÉTUDES ET TRAVAUX CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT
D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE:

Le règlement 1981 de la cité de Montréal, adopté par le conseil le 24 août 1950, établissant la Commission de transport de Montréal, décrète que la commission "devra, dans les deux ans de son entrée en fonction, soumettre au comité exécutif un plan et un programme définitifs pour l'établissement d'un système de transport rapide, accompagnés d'une estimation détaillée du coût des travaux recommandés ainsi que du mode de financement." (article 57, par. 5ème)

Dès que la commission a pris possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways, le 16 juin 1951, elle s'est mise immédiatement à l'oeuvre pour jeter les bases d'une organisation en vue de mener à bonne fin ce travail.

Ce règlement décrète la préparation par la commission de plans définitifs pour l'établissement d'un système de transport en commun rapide. Ces plans généraux quoique définitifs ne comprendront pas évidemment tous les plans de détails nécessaires à l'exécution du projet, mais ces plans additionnels pourront être préparés s'il est décidé d'établir un tel système.

Des travaux de cette nature sont d'un caractère bien spécial et des systèmes de transport en commun rapide souterrains n'existent que dans quelques grandes villes du monde. Il était nécessaire pour diriger nos études de retenir les services d'un ingénieur de haute compétence et d'une vaste expérience dans

ce genre de construction.

Le 19 juillet 1951, la commission retenait pour cette fin les services de M. Charles E. DeLeuw, président de "DeLeuw, Cather & Company", de Chicago. M. DeLeuw est reconnu comme une autorité en la matière; il a préparé des rapports sur de tels systèmes de transport pour plusieurs grandes villes américaines, entre autres Chicago, Los Angeles, San Francisco, Détroit, Cleveland etc. Il a agi comme ingénieur en chef lors de la construction du métro de Chicago de 1941 à 1944 et dirige présentement la préparation des plans et la construction du métro de la ville de Toronto.

Un département spécial a été établi par la commission pour la préparation de ces plans et devis. Un personnel d'ingénieurs, d'architectes et de dessinateurs à l'emploi et sous le contrôle de la commission en fait partie et sera augmenté au besoin; tous les départements de la commission concourent à l'élaboration de ces plans.

La commission prend en considération les études et travaux déjà faits sur ce sujet par la cité de Montréal et profite de cette occasion pour remercier les officiers de la cité qui collaborent avec ce département en toute circonstance.

STATISTIQUES:

Quoique la commission n'ait pris possession de l'entreprise que le 16 juin dernier, il convient d'établir la comparaison des passagers transportés, des revenus et du nombre de milles parcourus par les tramways, autobus et trolleybus pour

les périodes suivantes:

	Période 1er déc. 1949 - 30 nov. 1950	Période 1er déc. 1950 - 30 nov. 1951
Passagers payants (correspondances non incluses).	370,794,498	370,053,311
	_____	_____
Revenus des passagers . . .	\$ 29,370,863.42	\$ 29,329,885.16
	_____	_____
Nombre de milles par- cours par les tram- ways, autobus et trolleybus.	50,339,284	51,187,594
	_____	_____

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 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1951

ACTIF

DISPONIBILITÉS:

Espèces en caisse et en banque	\$ 2,837,272.18		
Prêts à demande	<u>5,475,000.00</u>	\$ 8,312,272.18	
Valeurs négociables à la valeur du marché (Coûtant: \$4,217,523.89)	\$ 3,962,854.25		
Intérêts courus	<u>25,535.91</u>	3,988,390.16	
Comptes à Recevoir (y compris la somme de \$94,266.37, en recouvrement de l'impôt fédéral sur le revenu 1950)			274,393.48
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)		<u>2,119,741.89</u>	\$14,694,797.71

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:			
Solde au 16 juin 1951	\$52,820,941.61		
Additions nettes au coûtant	<u>1,096,914.78</u>	53,917,856.39	
Moins: Réserves pour dépréciation			
Tramways	\$17,702,665.97		
Autobus	2,516,371.97		
Trolleybus	<u>819,934.52</u>	<u>21,038,972.46</u>	32,878,883.93

AUTRES ACTIFS:

Avances aux opérateurs	\$	138,575.00	
Frais payés d'avance		<u>376,159.09</u>	514,734.09

NOTE:

Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte des engagements pour achat d'équipement et de contrats de construction se chiffrant à environ \$565,000.00.

\$48,088,415.73

Approuvé pour la Commission.

A. Duperron, Président et Gérant Général.

L. Léger, Commissaire.

MONTRÉAL, le 30 janvier 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1951

PASSIF

EXIGIBILITÉS:

Emprunt bancaire		\$ 4,200,000.00	
Comptes à payer		741,786.34	
Gages courus		782,573.46	
Taxes		452,659.64	
Intérêts courus sur obligations		363,121.09	
Réserve pour réclamations en dommages		841,688.92	
Dépôts de cautionnement des employés		35,413.44	
Obligations remboursables le 1er juillet 1952		700,000.00	
Versement au Fonds d'amortissement dû le 1er avril 1952		350,100.00	
Redevance accumulée à la Cité de Montréal		44,530.43	
Association Mutuelle de Bienfaisance des Tramways de Montréal		<u>1,166,542.04</u>	\$ 9,678,415.36

DETTE OBLIGATAIRE:

Obligations première hypothèque (émission limitée) (payables en monnaie canadienne) 3% échéant le 1er janvier 1953			\$11,300,000.00
Obligations hypothèque générale, avec fonds d'amortissement, échéant le 1er avril 1955			
Série "A" (payables au gré du porteur, soit en monnaie canadienne, soit en dollars des Etats-Unis, soit en livres sterling)			
5%	\$ 2,835,700.00		
4½%	<u>267,100.00</u>		
	\$ 3,102,800.00		
Série "B" (payables en monnaie canadienne)			
5%	\$21,089,900.00		
4½%	<u>1,836,600.00</u>		
	\$22,926,500.00		
Obligations non encore présentées pour échange 5%	\$ <u>18,100.00</u>		
	\$26,047,400.00		
Moins: Provision pour fonds d'amortissement	<u>350,100.00</u>	<u>25,697,300.00</u>	36,997,300.00
Réserve pour billets non utilisés			500,000.00
Surplus			<u>912,700.37</u>
			<u>\$48,088,415.73</u>

Sujet à notre rapport de même date.

George C. McDonald, C. A.
de
McDonald, Currie & Company

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

Comptables Agréés

Comptables Agréés

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES ET DE SURPLUS
POUR LA PÉRIODE DU 16 JUIN AU 30 NOVEMBRE 1951

REVENU BRUT D'OPÉRATIONS

Tramways		\$9,174,393.25	
Autobus		3,389,495.94	
Trolleybus		<u>818,684.32</u>	\$13,382,573.51

DÉPENSES

Tramways			
Frais d'opérations et taxes	\$5,799,944.42		
Entretien	1,863,216.76		
Dépréciation	<u>708,078.22</u>	8,371,239.40	
Autobus			
Frais d'opérations et taxes	\$2,469,099.51		
Entretien	797,721.73		
Dépréciation	<u>289,901.36</u>	3,556,722.60	
Trolleybus			
Frais d'opérations et taxes	\$ 320,236.53		
Entretien	105,705.39		
Dépréciation	<u>112,114.21</u>	<u>538,056.23</u>	<u>12,466,018.23</u>
			\$ 916,555.28

Intérêt sur obligations, échange et dépenses		761,960.85	
Intérêt sur emprunts de banque et autres		58,947.74	
Etudes et travaux concernant l'établissement d'un système de transport en commun rapide		<u>19,388.71</u>	
		840,297.30	
Moins: Revenus divers		<u>104,559.64</u>	<u>735,737.66</u>
			\$ 180,817.62

Frais encourus par la Commission antérieurement au 16 juin 1951, y compris les frais de rachat des actions de la Compagnie des Tramways de Montréal			<u>137,462.81</u>
--	--	--	-------------------

Revenu net \$ 43,354.81

Plus: Surplus au 16 juin 1951		970,438.27	
Moins: Diminution de la valeur du marché des placements pour la période terminée le 30 novembre 1951		<u>101,092.71</u>	<u>869,345.56</u>
Surplus au 30 novembre 1951			\$ <u>912,700.37</u>

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1951, et l'état de revenus et dépenses et de surplus pour la période du 16 juin au 30 novembre 1951. 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 révisé le rapport d'impôt sur le revenu de la Compagnie des Tramways de Montréal pour la période se terminant le 15 juin 1951.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et l'état de revenus et dépenses et de surplus 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 1951, et le résultat de ses opérations pour la période 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

de

Courtois, Frédette & Cie

Comptables agréés.

Montréal, le 30 janvier 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN

AU

16 JUIN 1951

ACTIF

DISPONIBILITÉS:

Espèces en caisse et en banque	ⱥ 3,308,503.01	
Prêts à demande	<u>5,475,000.00</u>	ⱥ 8,783,503.01
Valeurs négociables à la valeur du marché (Coûtant: ⱥ4,217,523.89)	ⱥ 4,063,946.96	
Intérêts courus sur valeurs négociables	<u>28,842.59</u>	4,092,789.55
Comptes à Recevoir (y compris la somme de ⱥ94,266.37, en recouvrement de l'impôt fédéral sur le revenu 1950)		187,399.94
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)		<u>2,020,115.63</u>
		ⱥ15,083,808.13

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:		ⱥ52,820,941.61
Moins: Réserves pour dépréciation		
Tramways	ⱥ16,990,478.49	
Autobus	<u>2,229,368.69</u>	
Trolleybus	<u>708,820.31</u>	<u>19,928,667.49</u>
		32,892,274.12

AUTRES ACTIFS:

Avances aux opérateurs	ⱥ 138,575.00	
Frais payés d'avance	<u>700,127.90</u>	838,702.90

ⱥ48,814,785.15

Approuvé pour la Commission.

A. Duperron, Président et Gérant Général.
L. Léger, Commissaire.

MONTRÉAL, le 30 janvier 1952.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN
AU
16 JUIN 1951

PASSIF

EXIGIBILITÉS:

Emprunt bancaire	\$ 3,700,000.00	
Capital-actions acquis mais non payé le 15 juin 1951	<u>500,000.00</u>	\$ 4,200,000.00
Emprunt de la Cité de Montréal		100,000.00
Comptes à payer		449,557.29
Gages courus		762,867.75
Taxes		650,504.64
Intérêts courus sur obligations et emprunts		444,578.61
Réserve pour réclamations en dommages		825,000.00
Dépôts de cautionnement des employés		35,381.44
Obligations remboursables le 1er juillet 1951		700,000.00
Versement au fonds d'amortissement dû le 1er avril 1952		350,100.00
Redevance accumulée à la Cité de Montréal		44,530.43
Association Mutuelle de Bienfaisance des Tramways de Montréal		<u>1,084,526.72</u>
		\$ 9,647,046.88

DETTE OBLIGATAIRE:

Obligations première hypothèque (émission limitée) (payables en monnaie canadienne)		
2½% obligations sériées échéant le 1er juillet 1952	\$ 700,000.00	
3% obligations échéant le 1er janvier 1953	<u>11,300,000.00</u>	12,000,000.00
Obligations hypothèque générale, avec fonds d'amortissement, échéant le 1er avril 1955		
Série "A" (payables au gré du porteur, soit en monnaie canadienne, soit en dollars des Etats-Unis, soit en livres sterling)		
5%	\$ 2,834,200.00	
4½%	<u>267,100.00</u>	
	\$ 3,101,300.00	
Série "B" (payables en monnaie canadienne)		
5%	\$21,089,800.00	
4½%	<u>1,836,100.00</u>	
	\$22,925,900.00	
Obligations non encore présentées pour échange		
5%	\$ 19,700.00	
4½%	<u>500.00</u>	
	\$ 20,200.00	
	\$26,047,400.00	
Moins: Provision pour fonds d'amortissement	<u>350,100.00</u>	<u>25,697,300.00</u>
Réserve pour billets non utilisés		37,697,300.00
Surplus		<u>500,000.00</u>
		<u>970,438.27</u>
		<u>\$48,814,785.15</u>

Sujet à notre rapport de même date.

George C. McDonald, C. A.
de
McDonald, Currie & Company

Rosaire Courtois, C. A.
de
Courtois, Fredette & Cie.

Comptables Agréés

Comptables Agréés

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de Montréal, arrêté au 16 juin 1951 et avons obtenu tous les renseignements et explications demandés. Ce bilan est le bilan de la Compagnie des Tramways de Montréal arrêté au 15 juin 1951 couvert par le rapport des vérificateurs de la compagnie auquel certains ajustements ont été faits résultant de l'acquisition des actions de la compagnie par la commission.

Les avis de cotisation, y compris celui de l'année 1950, ont été reçus, mais le Ministère du revenu national n'a pas encore révisé le rapport d'impôt sur le revenu de la Compagnie des Tramways de Montréal pour la période se terminant le 15 juin 1951.

Conformément à l'article 53-(d) de la loi 14 Geo. VI, chapitre 79, tel qu'amendé, nous faisons rapport qu'à notre avis le bilan ci-attaché est dressé de manière à représenter fidèlement l'état véritable et exact des affaires de la Commission de transport de Montréal au 16 juin 1951, 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

de

Courtois, Frédette & Cie

Comptables agréés.

Montréal, le 30 janvier 1952.

