MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

ANNUAL REPORT

AS AT NOVEMBER 30, 1954

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, 1954

We have the honour to submit to you the Annual Report of the Montreal Transportation Commission covering the period from December 1, 1953 to November 30, 1954.

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

The Gross Revenues amounted to $31,426,773.05 and the Operating Expenses amounted to $32,181,834.36 resulting in a deficit of $755,061.31 for the year ended November 30, 1954.

BALANCE SHEET AS AT NOVEMBER 30, 1954: (Statement No. 1)

During the financial year ended November 30, 1954, the Commission issued $27,000,000 principal amount of 3-3/4% Sinking Fund Debentures dated May 1st, 1954, due May 1st, 1974, guaranteed unconditionally as to principal, interest and Sinking Fund payments by the City of Montreal. From the proceeds of this issue, the Commission redeemed prior to maturity all the outstanding General Mortgage Sinking Fund

Bonds of the Montreal Tramways Company due April 1, 1955, amounting to $24,944.300.

In September 1954, the Commission deposited in the Sinking Fund $810,000 of Debentures of this issue, which it had purchased and cancelled, to satisfy in whole the Sinking Fund instalment due May 1, 1955. Moreover, as at November 30, 1954, the Commission had on hand $150,000 principal amount of these Debentures purchased in anticipation of a Sinking Fund instalment of $162,000 to become due during the fiscal year ending 1955.

During the current fiscal year, the Commission deposited in the Sinking Fund $630,000 cancelled 4¼% Debentures due in 1973, thereby satisfying in whole its obligations with respect to the Sinking Fund instalments due on July 1, 1954 and January 1, 1955. In addition, as at November 30, 1954, the Commission had on hand $189,000 principal amount of these Debentures purchased in anticipation of Sinking Fund instalments of $577,500 to become due during the fiscal year 1955.

It should also be noted that during the year under review, the Commission spent $785,050.02 in capital expenditures for the modernization of its system. On the other hand, an amount of $1,016,440.12 of fixed assets, which were no

longer useful, was written off the books.

LABOUR AGREEMENT:

On July 6, 1954, the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers submitted its demands for changes in the Labour Agreement which was to terminate on September 1 following. On its own part, the Commission informed the Brotherhood that it also wished to effect certain changes in this Agreement.

The negotiations between the Commission and the Brotherhood commenced on July 26, 1954. After numerous meetings with the representatives of the Brotherhood, agreement was reached on most of the amendments, but no agreement was reached in respect of certain demands made by the Brotherhood, the most important of which was that relating to the weekly number of days and hours of work. The Brotherhood was asking for a reduction in the weekly number of working days to five (5) and a reduction in the weekly number of working hours to forty (40), with the maintenance of the same weekly salary as presently paid for forty-eight (48) hours. This demand would mean an additional minimum annual expense of $3,200,000 for the Commission. In view of the present working conditions of its employees and in view of its financial situation, the

Commission felt justified in not acceding to this demand of the Brotherhood.

In accordance with the Quebec Trade Disputes Acts and The Public Employees Disputes Act, this dispute was then referred to the registrar of the conciliation and arbitration service. Conciliation not having succeeded, the dispute was then taken before a Council of Arbitration. The hearings in this dispute before such Council began on December 20, 1954 and are not yet terminated.

ROLLING STOCK:

Toward the end of the financial period, the Commission purchased, at a cost of $2,227,632.50, one hundred (100) new autobuses which are to be delivered in the spring of 1955. These autobuses are diesel powered and of the 44-seat type. They are of the most modern design and will serve to implement the programme of substitution of autobuses for tramways as well as to establish new circuits. The cost of these autobuses is included in the commitments mentioned on the balance sheet.

WORK:

During the year, the Commission has seen to the maintenance of all its properties and has done the work

necessary to keep these properties in good condition.

Construction work was started to extend the trolley-wires for trolley buses on Iberville and Bélanger streets, and will be completed early in 1955. The substitution of autobuses for tramways has necessitated the removal of electrical wires and poles from Allard street, between Monk Boulevard and de Monts Avenue; from St. Catherine street, between Marlborough and St-Clément; and from St-Laurent street, between Jean-Talon and Crémazie.

The Construction and Track Maintenance Department removed 25,870 feet of track(1) from St-Laurent street, St. Catherine east and Monk Boulevard. Following the reconstruction by the Canadian Pacific of its viaduct on Notre-Dame street, East, the Commission reinstalled 1,115 feet of new track(1) at that location in order to resume its service on Notre-Dame East, which had been partly discontinued due to such work. It was necessary to renew 2,944 feet(1) of specially curved track at the intersections of McGill and St. James Streets, of Ontario and de Lorimier streets and at other locations. It was also necessary to replace rails at 46 car stops, involving a total of 5,660 feet(1) of track. In addition, 24,103 square yards of paving were renewed in our track space.

(1) single track.

The programme substitution of autobuses for tramways made it necessary to build a new garage on de Namur street. This garage, which is very modern and the largest ever built by the Commission, will be completed in the beginning of June and will accommodate 155 autobuses.

A ventilation system was installed in order to exhaust as rapidly as possible the fumes emanating from the autobuses using the east side of the Craig Terminus.

A shelter for the benefit of its users was also constructed by the Commission at the Beaubien - 12th Avenue terminus.

PROGRAMME OF MODERNIZATION
AND SERVICE EXTENSION:

As we have already mentioned in the preceding paragraphs, the Commission, during the period 1954, started the construction of the Namur Garage which will have a capacity of 155 autobuses, and placed an order for 100 new autobuses in order to implement part of the modernization programme which it wants to accomplish between June, 1955 and July, 1956. We are happy to furnish the following details concerning this programme.

On or about June 24, 1955, the present Côte-des-Neiges Garland 65, Guy Beaver Hall-Westmount Boulevard 14

tramway lines, as well as the Somerled 3B and Terrebonne 46 autobus routes will disappear. Consequently, tramways will no longer run on the following streets:

a) Guy and Côte-des-Neiges, from Dorchester Street to Queen Mary Road;

b) Dorchester, from Guy Street to University Street;

c) Westmount Boulevard, from Côte-des-Neiges Road to Lansdowne Avenue;

d) Lansdowne, Westmount Avenue and Claremont Avenue;

e) Somerled, from Grand Boulevard to Walkley Avenue.

The new autobus routes which will replace the above-mentioned tramway lines and autobus routes will be the following:

A.- ROUTE "65 COTE-DES-NEIGES GARLAND", from Victoria Square, via Craig, University, Dorchester, Côte-des-Neiges, Queen Mary Road, Décarie Boulevard to the Garland street terminus;

B.- ROUTE "66 COTE-DES-NEIGES SNOWDON", from Victoria Square, via Craig, University, Dorchester, Côte-des-Neiges, Westmount Boulevard, Côte St-Luc, Coolbrooke to Isabella street. Return by Décarie Boulevard, Côte St-Luc, Westmount Boulevard, Côte-des-Neiges, Dorchester and Beaver Hall Hill;

C.- ROUTE "102 SOMERLED", from Elmhurst terminus via Sherbrooke, Trenholme, Fielding, Walkley, Somerled, Côte St-Luc, Décarie Boulevard to Notre-Dame-de-Grâce Avenue;

D.- ROUTE "114 CLAREMONT", this route will unite Westmount Boulevard with Sherbrooke Street and will serve Claremont Avenue, Westmount Avenue, Lansdowne Avenue and Westmount Boulevard.

In the Fall of 1955, Mount Royal Number 7 tramway line operating on Mount Royal Avenue, between Park Avenue and d'Iberville, on d'Iberville street, between Mount Royal and Masson, and on Masson street, between d'Iberville and Pie IX, will be replaced by an autobus route along the same course.

During the year 1955, the following additions will be made in the autobus service:

a) New autobus service on Sherbrooke Street from Pie IX Boulevard to George V street (eastern limit of the City of Montreal), turning southward on George V street, with the terminus at the corner of George V and Notre-Dame streets;

b) Extension of the Bélanger street trolleybus service (Route No. 95) as far as Montée St-Michel;

c) Extension of the Bélanger East autobus service (Route No. 195) southward on Eleventh Avenue, Rosemount, as far

as Masson Street;

d) New autobus service on Jean-Talon street, from St-Denis to d'Iberville;

e) Extension of the trolleybus service on d'Iberville street as far as the Metropolitan Boulevard;

f) Extension of the autobus service on Montée St-Michel (Route No. 67) as far as Fortieth Avenue.

On or about June 24, 1956, tramway service will disappear from the following streets:

a) St. Catherine, from Harbour street in Hochelaga district (present terminus of autobus route St. Catherine East No. 34) to Victoria Avenue in the City of Westmount;

b) Dorchester, from University Street to Beaver Hall Hill;

c) Sherbrooke, from Atwater Avenue to Elmhurst terminus;

d) Monkland, from Girouard Avenue to Grand Boulevard;

e) Grand Boulevard, from Monkland to Somerled;

f) Victoria Avenue, from St. Catherine to Sherbrooke;

g) Greene Avenue, from St. Catherine to Sherbrooke;

h) Atwater, from St. Antoine to Sherbrooke;

i) Windsor Street, from St. James to St. Catherine;

j) Beaver Hall Hill, from Dorchester to Craig.

The tramway services so discontinued are the following:

St. Catherine: Routes Nos. 3, 3A, 3X and 15.

Windsor: Routes Nos. 70 and 83.

St. Antoine: Route No. 49 extension, at Monkland Boulevard.

Sherbrooke: Routes Nos. 63 and 64.

Sherbrooke: Routes Nos. 7A and 9A.

Girouard: Route No. 50.

To replace these tramway lines, the following new autobus routes will be established:

A.- ROUTE "15 STE-CATHERINE", on St. Catherine Street, from Atwater terminus to Frontenac terminus.

B.- ROUTE "150 DORCHESTER", on Dorchester Street, from Atwater terminus to Frontenac terminus.

C.- ROUTE "151 DORCHESTER", from Atwater terminus to the Craig Street terminus via Dorchester, Beaver Hall Hill and Craig. This service will be in operation during rush hours only;

D.- ROUTES "170 and 171 WINDSOR-BEAVER HALL", between Place d'Armes and St. Catherine Street, looping in both directions via Windsor and Beaver Hall;

E.- ROUTE "103 MONKLAND", from Madison and Monkland to Atwater terminus via Monkland, Décarie Boulevard, Côte St-Antoine, Sherbrooke and Atwater;

F.- ROUTE "104 NOTRE-DAME-DE-GRACE", from Walkley and Somerled to Atwater terminus via Walkley, Monkland, Grand Boulevard, Notre-Dame-de-Grâce, Claremont, Sherbrooke, Victoria and St. Catherine;

G.- ROUTE "105 SHERBROOKE", from Elmhurst terminus to Atwater terminus via Sherbrooke and Atwater;

H.- ROUTE "102 SOMERLED", this route will be extended as far as Atwater terminus via Décarie Boulevard, Sherbrooke, Greene and St. Catherine.

We include in this report a plan on which are shown the new autobus routes which will replace those of the tramways in 1955 and 1956, and on which are shown also the additions to be made during 1955 to the present autobus service.

Express service:

In answer to general public demands, the Commission has decided to inaugurate, on or about June 24th next, an express autobus service during rush hours. This service will be established on a trial basis, for a period of three months.

This service will be operated from Ahuntsic terminus on Millen Street to the Craig Street terminus, via St. Denis Street, under the following conditions:

a) That parking be forbidden on St. Denis Street, from Craig Street to Jean Talon Street during the operation of such service;

b) That the rate of fare be two regular tickets, with transfer privileges, or one regular ticket on presentation of a valid transfer.

Furthermore, the Commission is requesting the City to synchronize the traffic lights over the full length of the route, in order that the experiment may be successful. It is further understood that this experiment will be conducted on a trial basis and that its permanence will be determined by the results obtained.

To execute all this programme, the Commission will have to purchase about 300 autobuses in addition to the 100 autobuses already ordered, expand the bus repair garage at Cremazie Boulevard, construct a new operating garage in the eastern part of the City and make alterations in the existing shops; furthermore, it will be necessary to establish a terminus and shelter at Atwater Avenue and also in the vicinity of Frontenac Street.

The programme of substituting autobuses for tramways, the establishment of new autobus routes and additions to existing services during the period June 1955 to June 1956

is thus very considerable. In addition to purchasing 400 buses it will be necessary to plan for operating and repair garages for these autobuses, as which we have mentioned above, and to train the numerous employees which must be transferred from tramway to autobus service.

The Commission firmly believes that this programme of substitutions and additions hereinabove mentioned will result in a great improvement in the mass transportation service and traffic conditions in general, and more particularly in the heart of the City where congestion is the greatest.

TRANSPORTATION SERVICE:

Substitution of autobuses for tramways

Since taking over the undertaking of the Montreal Tramways Company, the Commission has pursued, with as much diligence as possible, a programme of substitution of autobuses for tramways; as a result, from June 16, 1951 to November 30, 1954, autobuses or trolleybuses have replaced tramways on the following routes, or parts of routes:

1.- STE-CATHERINE ROUTES, from Harbour and Viau streets;

2.- FRONTENAC ROUTE, between Notre-Dame and Bélanger streets;

3.- VAN HORNE ROUTE, between Hillsdale Avenue and Côte-des-Neiges Road;

4.- ST-LAURENT ROUTE, between Craig Street and Crémazie boulevard;

5.- WINDSOR ROUTE, on Sherbrooke Street, west on Elmhurst Loop, and on Westminster Avenue in the Town of Montreal West;

6.- NOTRE-DAME-COTE ST-PAUL ROUTE, from Notre-Dame street and Côte St-Paul Road to Wellington Street;

7.- NOTRE-DAME - VILLE EMARD ROUTE, from Notre-Dame street and Côte St-Paul Road to de Monts street;

8.- ST-DENIS ROUTES, between Craig Street terminus and Emile Journault street;

9.- LACHINE ROUTES, west of 6th Avenue and replaced by two autobus routes Lachine 191 and 192.

New Autobus Routes

Between June 16, 1951 and November 30, 1954, the Commission inaugurated the following new autobus routes:

1.- ROUTE 26B (now route 126) BEAUBIEN, on Beaubien Street, between 12th Avenue and Viau Street;

2.- ROUTE 8D - BEURLING, extended along Stevens Street, LaSalle Boulevard and Woodland, and service given all day;

3.- ROUTE 74B - LONGUEUIL SOUTH, to serve the section of the City of Longueuil situated south of the Canadian National

Railway lines;

4.- ROUTE 8C - ST. PATRICK, between the intersection of Atwater and Centre streets and the intersection of Laurendeau street and Church Avenue;

5.- ROUTE 38 - BARCLAY, on Barclay Avenue, between the Garland terminus and the intersection of Pratt and Van Horne Avenues;

6.- ROUTE 57 - FLEURY, on Fleury street, between Tolhurst and Larose Streets;

7.- ROUTE 95A (now route 195) BELANGER, on Bélanger street, between d'Iberville and 31st Avenue;

8.- ROUTE 116 - DECARIE, to serve the south-western section of Ville St-Laurent;

9.- ROUTE 75 - LONGUEUIL, this service was inaugurated to establish direct service during rush hours between Montreal and the southern section of Longueuil; Route 74B - LONGUEUIL presently operates only outside of rush hours; the itinerary of these two routes 74B and 75 constitutes an extension of the itinerary of former Route 74B;

10.- ROUTE 106 - UPPER LACHINE, on Upper Lachine Road from Girouard to Elmhurst.

In addition, the Commission inaugurated, on January 2, 1955, a new autobus service on Viau street between Notre-Dame and St-Zotique streets, bearing No. 132. It is planned to extend this autobus service as far as Bélanger street, when paving of Viau Street has been completed.

New Tramway routes

ROUTES 7A and 9A MONTROSE. [illegible] routes [illegible] operating since December 4, 1953, [illegible] and Edmundsons Corners respectively.

Extension of routes

[illegible] from June 16, 1951 to November [illegible] extension extended many of the routes, particularly the [illegible]

[illegible] 1A - PARTHENAU, extension in the hours of operation [illegible] to give uninterrupted service all day, every day [illegible] week, instead of service during rush hours only [illegible] Monday to Saturday inclusive;

[illegible] - ST-MICHEL, extension on Route 8A Michel to [illegible] as 37th avenue;

[illegible] 2 - SOUTH ST-LUC, extension in the hours of operation [illegible] to give uninterrupted service all day, every day [illegible] week, instead of service during rush hours only, [illegible] Monday to Saturday inclusive;

[illegible] - JEANNEDARC, extension in the hours of operation [illegible] to give uninterrupted service all day, every day [illegible] week, instead of service during rush hours only, [illegible] Monday to Saturday inclusive;

New Tramway Routes

ROUTES 7A and 9A SHERBROOKE, these routes have been operating since December 9, 1953, from the Forum to Somerled and Elmhurst streets respectively.

Extension of Routes

From June 16, 1951 to November 30, 1954, the Commission extended many of its routes, particularly the following:

1.- ROUTE 42 - PAPINEAU, extension in the hours of operation in order to give uninterrupted service all day, every day of the week, instead of service during rush hours only from Monday to Saturday inclusively;

2.- ROUTE 67 - ST-MICHEL, extension on Montée St-Michel as far as 37th Avenue;

3.- ROUTE 62 - COTE ST-LUC, extension in the hours of operation in order to give uninterrupted service all day, every day of the week, instead of service during rush hours only from Monday to Saturday inclusively;

4.- ROUTE 3B - SOMERLED, extension in the hours of Operation in order to give uninterrupted service all day, every day of the week, instead of service during rush hours only from Monday to Saturday inclusively;

5.- ROUTE 32 - CADILLAC ROSEMONT, extension along Rosemont Boulevard as far as Pie IX boulevard and along Pie IX boulevard as far as Beaubien;

6.- ROUTE 78 - GLEN, extension southward from Notre-Dame street to the intersection of Allard and de Monts streets via the St-Rémi street tunnel;

7.- ROUTE 39A - ST-MICHEL-ROSEMONT, extension northward from Côte St-Michel Road to Dumouchel Street;

8.- ROUTE 21 - DESORMEAUX, extension westward along Sherbrooke Street as far as Beaugrand;

9.- ROUTE 86A - CHAPELLE, extension eastward along Sherbrooke Street from de la Rousselière Avenue to 32nd Avenue, Pointe-aux-Trembles, in order to give service to "Le Foyer de la Charité";

10.- ROUTE 76 - UNIVERSITY, extension westward from Atwater Avenue to the Victoria Avenue loop;

11.- ROUTE 4 - WESTMOUNT-N.D.G., a change in the western terminus to Beaconsfield, Sherbrooke and Grand Boulevard and a change in the itinerary to Claremont instead of Girouard and Décarie;

12.- ROUTES 81, 181, 182, 183 BROADWAY, a change in the itinerary in order to serve the industries located in that area more effectively;

13.- ROUTE 19 - HAMPSTEAD, extension in the hours of service and operation of the service on Sundays and Holidays;

14.- ROUTE 126 - BEAUBIEN, extension eastward and southward as far as Maisonneuve Hospital on Assumption Boulevard.

THANKS TO THE PERSONNEL:

The Commissioners wish 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
LÉONARD LÉGER
C.-A. SYLVESTRE
Commissioners.

Montreal, January 31, 1954.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1954

ASSETS

CURRENT ASSETS:			
Cash on Hand and in Bank		$ 2,062,893.05	
Call Loans and Accrued Interest thereon		2,258,739.74	
Marketable Securities at cost (Market Value $4,396,690.50)	$ 4,375,398.02		
Accrued Interest thereon	46,590.85	4,421,988.87	
Accounts Receivable		146,272.47	
Inventories of Track and Overhead Materials, Street Car and Bus repair parts and supplies, etc., at cost, less reserve, as certified by the Management.		1,869,015.72	$10,758,909.85
FIXED ASSETS:			
Property, Plant and Equipment			
Balance as at June 16, 1951	$52,820,941.61		
Net Additions at cost	6,480,426.48	$59,301,368.09	
Less: Reserves for Depreciation			
Tramways	$20,001,657.19		
Autobus	5,126,808.97		
Trolleybus	1,717,097.53	26,845,563.69	32,455,804.40
OTHER ASSETS:			
Advances to Ticket Offices and Operators		$ 362,877.20	
Deferred Charges		346,582.60	
Unamortized Debenture Discount and Expenses		1,942,035.14	2,651,494.94
			$45,866,209.19

* Under the Act 14 Geo. VI, Chap. 79, as amended, all property of the Commission is declared to be the property of The City of Montreal.

(1) These debentures are guaranteed unconditionally as to principal, interest and sinking fund retirements by The City of Montreal.

Approved on behalf of the Commission.

A. Duperron — Chairman

R. F. Quinn — Vice-Chairman

Montreal, January 25, 1955.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION *

Statement No. 1

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1954

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:			
Accounts Payable		$ 906,239.45	
Accrued Wages		962,978.11	
Taxes		79,870.99	
Reserve re: abandonment of tramway tracks		94,704.00	
Accrued Interest on Debentures		379,783.54	
4½% Debentures Sinking Fund payments due during twelve months ending November 30, 1955	$ 577,500.00		
Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation	189,000.00	388,500.00	
3¾% Debentures Sinking Fund payments due during twelve months ending November 30, 1955	$ 162,000.00		
Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation	150,000.00	12,000.00	
Reserve for Claims for Injuries and Damages		925,000.00	
Employees' Security Deposits		33,538.44	
Reserve for Employees' Pension Fund	$ 1,518,262.25		
Less: Securities and Cash transferred "In Trust" to General Trust of Canada under trust agreements	1,075,063.85	443,198.40	
Montreal Tramways Mutual Benefit Association		35,050.76	$ 4,260,863.69
FUNDED DEBT:			
4½% Sinking Fund Debentures due January 1, 1973 (1) (Payable at holder's option in Canadian or U. S. currency)			
Authorized and Issued	$18,000,000.00		
Less: Amount retired	945,000.00		
	$17,055,000.00		
Less: Sinking Fund payments as above	577,500.00	$16,477,500.00	
3¾% Sinking Fund Debentures due May 1, 1974 (1) (Payable in Canadian currency)			
Authorized and Issued	$27,000,000.00		
Less: Amount retired	810,000.00		
	$26,190,000.00		
Less: Sinking Fund payments as above	162,000.00	26,028,000.00	42,505,500.00
Reserve for Unpresented Tickets			500,000.00
			$47,266,363.69
Deficit as at November 30, 1954 (Statement No. 2)			1,400,154.50
			$45,866,209.19

NOTE: The above figures do not include commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately $2,555,000. and Contingent Liabilities amounting to $85,271.40.

Subject to our report of even date.

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

McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Statement No. 2

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF DEFICIT AS AT NOVEMBER 30, 1954

Deficit as at November 30, 1953		$ 871,072.61
Premium and expenses on account of redemption of Montreal Tramways Company General Mortgage Sinking Fund 5% and 4½% Bonds prior to maturity		168,583.82
		1,039,656.43
Deduct:		
Discount on debentures purchased for Sinking Fund	$ 7,055.00	
Profit on disposal of properties	60,880.56	
Profit on Investments redeemed or sold	12,109.00	
Adjustment resulting from the exemption of the Commission from payment of the Quebec Corporation Tax on gross revenues, both past and future.	309,055.89	
Adjustment of Reserve for Discount on U.S. Funds	5,462.79	394,563.24
		645,093.19
Add:		
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1954 (Statement No. 3)		755,061.31
Deficit as at November 30, 1954		$1,400,154.50

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
FOR YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1954

REVENUE			
Tramways		$15,904,883.72	
Autobus		13,197,288.05	
Trolleybus		2,324,601.28	
			$31,426,773.05
EXPENSES			
Tramways			
Operating Expenses and Taxes	$11,181,957.72		
Maintenance	3,917,806.47		
Depreciation	1,518,742.52	$16,618,506.71	
Autobus			
Operating Expenses and Taxes	$ 8,377,047.11		
Maintenance	2,543,467.16		
Depreciation	1,183,047.40	12,103,561.67	
Trolleybus			
Operating Expenses and Taxes	$ 1,011,113.45		
Maintenance	205,933.23		
Depreciation	318,690.60	1,535,737.28	
Bond and Debenture Interest, Exchange and Expenses	$ 1,947,552.86		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	134,082.18		
	$ 2,081,635.04		
Less: Other Revenue	157,606.34	1,924,028.70	
			32,181,834.36
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1954			$ 755,061.31

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

We have examined the Balance Sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1954 and the Statements of Revenue and Expenses and of Deficit for the year ended November 30, 1954. We have obtained all the information and explanations which we have required. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards and accordingly included such tests of the accounting records as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, the attached Balance Sheet and the related statements of Revenue and Expenses and of Deficit are drawn up so as to exhibit a true and correct view of the state of the affairs of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1954, and of the results of its operations for the year under review, according to the best of our information and the explanations given to us, and as shown by the books of the Commission.

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

McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Montreal, January 25, 1955.

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

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

NUMBER OF PASSENGERS

Year ending November 30	Revenue Passengers	Transfers	Total
1951X	165,554,244	72,576,266	238,130,510
1952	368,394,827	158,743,036	527,137,863
1953	342,893,777	157,463,740	500,357,517
1954	327,515,022	147,761,879	475,276,901

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

PASSENGER REVENUE

Year ending November 30	
1951X	$ 13,154,759
1952	30,111,469
1953	32,108,634
1954	30,597,267

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

NUMBER OF MILES OPERATED

	Tramways		Autobus		Trolley Bus		Total
Year ending November 30	Number	% of total	Number	% of total	Number	% of total	Number
1951X	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
1954	21,910,406	44%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685

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

NUMBER OF VEHICLES

	Tramways		Autobus		Trolley Bus		Total
	Number	% of total	Number	% of total	Number	% of total	Number
As at June 16, 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
As at Nov. 30, 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
As at Nov. 30, 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
As at Nov. 30, 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
As at Nov. 30, 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1657

MILEAGE OF STREETS USED BY THE COMMISSION'S VEHICLES

As at June 16, 1951	238.94 miles
As at Nov. 30, 1951	241.24 "
As at Nov. 30, 1952	243.51 "
As at Nov. 30, 1953	255.65 "
As at Nov. 30, 1954	268.29 "

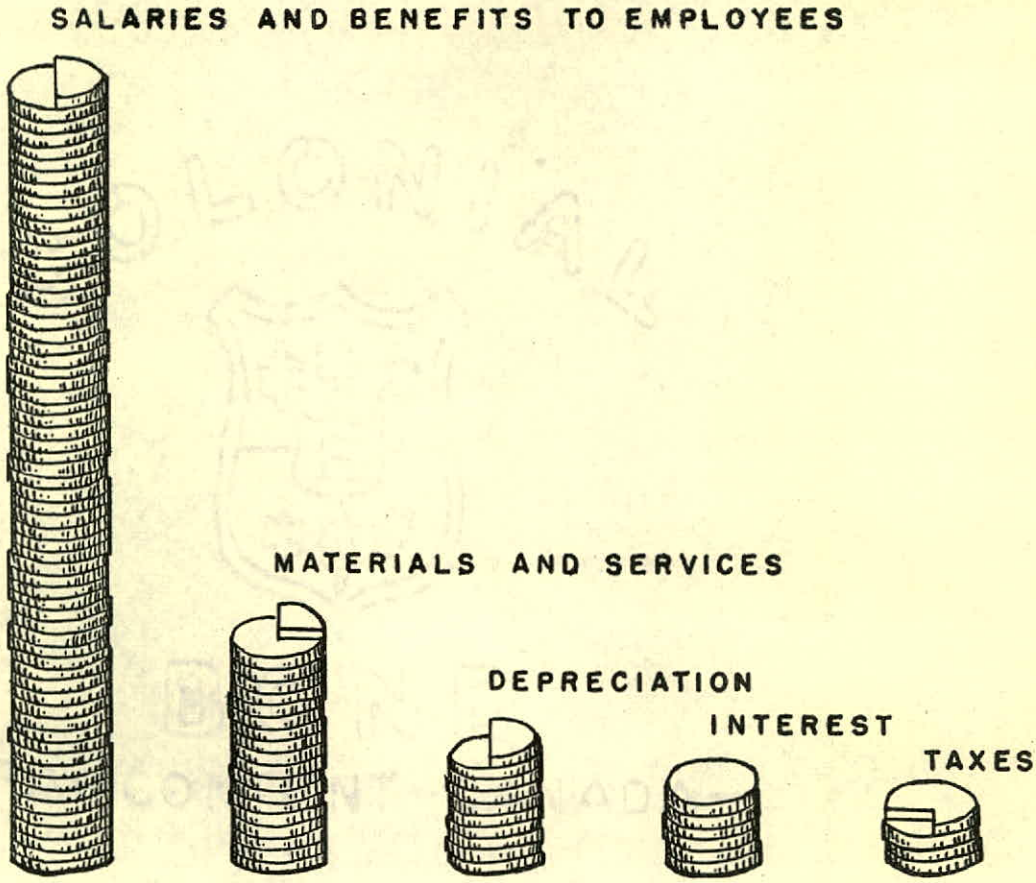
MILEAGE OF TRAMWAY TRACKS (Miles of Single Track)

As at June 16, 1951	260.7 miles
As at Nov. 30, 1951	260.7 "
As at Nov. 30, 1952	241.1 "
As at Nov. 30, 1953	227.6 "
As at Nov. 30, 1954	223.7 "

Electricity consumed in 1954 (in K.W. hours)	107,762,680 K.W. hours
Gasoline consumed in 1954 (in gallons)	2,789,674 gallons
Diesel Oil consumed in 1954 (in gallons)	2,268,167 gallons
Area served in 1954	84 square miles
Population served in 1954	1,339,950 approx.

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1954

TOTAL: $ 32,181,834.



SALARIES AND BENEFITS TO EMPLOYEES	MATERIALS AND SERVICES	DEPRECIATION	INTEREST	TAXES
$ 20,155,218.	5,859,435.	3,020,480.	1,924,029.	1,222,672.
62 1/2 %	18 1/4 %	9 1/2 %	6 %	3 3/4 %

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE 1954

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

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 1954

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1953 au 30 novembre 1954.

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES: (État no 3)

Le revenu a été de $31,426,773.05 et les dépenses d'opérations ont été de $32,181,834.36, laissant un déficit de $755,061.31 pour l'année terminée le 30 novembre 1954.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1954: (État no 1)

La Commission a émis, en date du 1er mai 1954, $27,000,000 d'obligations 3 3/4%, à fonds d'amortissement, échéant le 1er mai 1974, dont le principal, l'intérêt et les versements au fonds d'amortissement sont garantis sans condition par la cité de Montréal. A même le produit de cette émission, la Commission a racheté, le 28 juin 1954, $24,944,300 d'obligations, hypothèque générale à fonds d'amortissement, de la

Compagnie des Tramways de Montréal qui devaient échoir le 1er avril 1955.

En septembre 1954, la Commission a versé au fonds d'amortissement de cette émission, en satisfaction du versement exigible le 1er mai 1955, $810,000 d'obligations rachetées et annulées. De plus, au 30 novembre 1954, la Commission avait en mains $150,000 de ces obligations achetées en anticipation du versement de $162,000 au fonds d'amortissement, qui deviendra dû au cours de l'exercice financier finissant le 30 novembre 1955.

Durant l'année sous examen, la Commission a versé au fonds d'amortissement $630,000 de ses débentures 4¼%, 1973, dûment annulées, en satisfaction des versements dus les 1er juillet 1954 et 1er janvier 1955. En outre, au 30 novembre 1954, la Commission détenait $189,000 de ces débentures achetées en anticipation des versements au fonds d'amortissement au montant de $577,500 qui deviendront dus au cours de l'année qui se terminera le 30 novembre 1955.

Il est aussi à noter qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a fait des dépenses en immobilisations au montant de $785,050.02 pour la modernisation de son système. D'autre part, elle a rayé des livres des actifs désuets au montant de $1,016,440.12.

CONTRAT DE TRAVAIL:

Le 6 juillet 1954, la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et autres transports soumit ses demandes d'amendements à la convention collective de travail qui devait se terminer le 1er septembre suivant. De son côté, la Commission informa la Fraternité qu'elle désirait aussi effectuer certains changements à ce contrat.

Les négociations entre la Commission et la Fraternité commencèrent le 26 juillet 1954. Après de nombreuses réunions avec les représentants de la Fraternité, l'on en vint à une entente sur la plupart des amendements, mais on resta en désaccord sur certaines demandes formulées par la Fraternité dont la plus importante se rapportait au nombre de jours et d'heures de travail hebdomadaire. La Fraternité demandait la réduction de la semaine de travail à cinq (5) jours et à quarante (40) heures, avec même salaire hebdomadaire que présentement pour quarante-huit (48) heures. Cette demande représenterait un déboursé additionnel minimum de $3,200,000 par année pour la Commission. Vu les conditions de travail actuelles de ses employés et sa situation financière, la Commission était, dans son opinion, justifiée de ne pas accéder à cette demande de la Fraternité.

Conformément à la Loi des différends ouvriers de Québec et à la Loi des différends entre les services publics

et leurs salariés, ce différend fut alors référé au greffier des conseils de conciliation et d'arbitrage. La conciliation n'ayant pas réussi, le greffier porta le différend devant un conseil d'arbitrage. L'audition de ce différend devant ce conseil commença le 20 décembre 1954 et n'est pas encore terminée.

MATÉRIEL ROULANT:

Vers la fin de l'exercice financier, la Commission a acheté, au prix de $2,227,632.50, cent (100) autobus neufs pour être livrés au printemps 1955. Ces autobus, mus par moteur Diesel, du type 44 sièges, sont des plus modernes et serviront au programme de substitution de l'autobus au tramway, ainsi qu'à l'établissement de nouveaux circuits. Le coût de ces autobus fait partie des engagements mentionnés au bilan.

TRAVAUX:

Au cours de l'année, la Commission a vu à l'entretien de toutes ses propriétés et a exécuté les travaux nécessaires pour les conserver en bon état.

Le travail de construction pour étendre les lignes de trolley pour trolleybus, rues d'Iberville et Bélanger,

est commencé et sera complété tôt en 1955. Dû à la substitution de l'autobus au tramway, les fils électriques et les poteaux ont été enlevés de la rue Allard, du boulevard Monk jusqu'à l'avenue de Monts; de la rue Ste-Catherine, entre Marlborough et St-Clément; et de la rue St-Laurent, entre Jean-Talon et Crémazie.

Le service de la construction et de l'entretien a enlevé 25,870 pieds de voies (1) des rues St-Laurent, Ste-Catherine est et du boulevard Monk. Après la reconstruction par le Pacifique Canadien de son viaduc de la rue Notre-Dame est, la Commission a réinstallé à cet endroit 1,115 pieds de voies (1) nouvelles pour permettre de reprendre le service Notre-Dame est, qui avait dû être en partie discontinué à cause de ces travaux. Les voies avec courbes spéciales aux croisements des rues St-Jacques et McGill, Ontario et de Lorimier et à d'autres endroits ont dû être rencuvelées sur une distance totale de 2,944 pieds (1). Il nous a fallu en outre remplacer les voies (1) à 46 arrêts de tramways, soit sur une distance totale de 5,660 pieds (1). Nous avons de plus repavé 24,103 verges carrées dans l'emprise de nos voies.

Le programme de substitution de l'autobus au tramway a nécessité la mise en chantier d'un nouveau garage

(1) voies simples

sur la rue de Namur. Ce garage très moderne et le plus vaste à être construit par la Commission sera terminé au début de juin et permettra de remiser 155 autobus.

Un système de ventilation a été installé pour éliminer le plus rapidement possible les gas d'échappement des autobus qui utilisent la partie est du terminus Craig.

Nous avons aussi construit un abri au terminus Beaubien-12ième Avenue pour le bénéfice de nos usagers.

PROGRAMME DE MODERNISATION ET D'EXTENSION DU SERVICE:

Comme nous l'avons mentionné dans les paragraphes précédents, la Commission a, durant l'exercice 1954, fait construire le garage Namur d'une capacité de 155 autobus et a commandé 100 autobus neufs pour exécuter une partie de son programme de modernisation qu'elle désire réaliser de juin 1955 à juillet 1956. Il nous fait plaisir de fournir les détails suivants concernant ce programme.

Le ou vers le 24 juin 1955, disparaîtront les lignes actuelles de tramways Côte-des-Neiges Garland 65, Guy Beaver Hall-Westmount Boulevard 14, ainsi que les routes d'autobus Somerled 3B et Terrebonne 46. En conséquence, les tramways ne circuleront plus sur les rues suivantes:

a) Guy et Côte-des-Neiges, de la rue Dorchester au chemin de la Reine Marie;

b) Dorchester, de la rue Guy à la rue Université;

c) Boulevard Westmount, du chemin Côte-des-Neiges à la rue Lansdowne;

d) Lansdowne, Avenue Westmount et la rue Claremont;

e) Somerled, de Grand Boulevard à la rue Walkley.

Les nouveaux circuits d'autobus qui remplaceront les lignes de tramways et les routes d'autobus ci-dessus mentionnées seront les suivants:

A.- CIRCUIT "65 COTE-DES-NEIGES GARLAND", du square Victoria, via Craig, Université, Dorchester, Côte-des-Neiges, Chemin de la Reine Marie, boulevard Décarie, jusqu'au terminus de la rue Garland;

B.- CIRCUIT "66 COTE-DES-NEIGES SNOWDON", du square Victoria, via Craig, Université, Dorchester, Côte-des-Neiges, boulevard Westmount, Côte St-Luc, Coolbrooke, jusqu'à la rue Isabella. Retour par le boulevard Décarie, Côte St-Luc, boulevard Westmount, Côte-des-Neiges, Dorchester et Beaver Hall;

C.- CIRCUIT "102 SOMERLED", du terminus Elmhurst via Sherbrooke, Trenholme, Fielding, Walkley, Somerled, Côte St-Luc, boulevard Décarie jusqu'à la rue Notre-Dame-de-Grâce;

D.- CIRCUIT "114 CLAREMONT", ce circuit raccordera le boulevard Westmount à la rue Sherbrooke et desservira les rues Claremont, avenue Westmount, Lansdowne, boulevard Westmount.

A l'automne 1955, la ligne de tramways Mont-Royal no 7 opérant sur la rue Mont-Royal, entre l'avenue du Parc et d'Iberville, sur la rue d'Iberville, entre Mont-Royal et Masson, et sur la rue Masson, entre d'Iberville et Pie IX, sera remplacée par un circuit d'autobus s'étendant sur le même parcours.

Au cours de l'année 1955, nous effectuerons les additions suivantes au service d'autobus:

a) Nouveau service d'autobus sur la rue Sherbrooke du boulevard Pie IX jusqu'à la rue George V (limite est de la ville de Montréal), tournant vers le sud sur la rue George V, avec terminus au coin des rues George V et Notre-Dame;
b) Prolongement du service de trolleybus de la rue Bélanger (route no 95) jusqu'à la Montée St-Michel;
c) Prolongement du service d'autobus Bélanger est (route no 195) vers le sud sur la Onzième Avenue, Rosemont, jusqu'à la rue Masson;
d) Nouveau service d'autobus sur la rue Jean-Talon, de St-Denis à d'Iberville;
e) Prolongement du service de trolleybus sur la rue d'Iberville jusqu'au boulevard Métropolitain;

f) Prolongement du service d'autobus de la Montée St-Michel (route no 67) jusqu'à la Quarantième Avenue.

Le ou vers le 24 juin 1956, le service des tramways disparaîtra sur les rues suivantes:

a) Ste-Catherine, de la rue Harbour dans le district Hochelaga (terminus actuel de la ligne d'autobus Ste-Catherine Est no 34) jusqu'à l'avenue Victoria située dans la ville de Westmount;

b) Dorchester, de la rue Université à la rue Beaver Hall Hill;

c) Sherbrooke, de la rue Atwater jusqu'au terminus Elmhurst;

d) Monkland, de la rue Girouard à Grand Boulevard;

e) Grand Boulevard, de Monkland à Somerled;

f) Avenue Victoria, de Ste-Catherine à Sherbrooke;

g) Avenue Greene, de Ste-Catherine à Sherbrooke;

h) Atwater, de St-Antoine à Sherbrooke;

i) Windsor, de St-Jacques à Ste-Catherine;

j) Beaver Hall Hill, de Dorchester à Craig.

Les services de tramways ainsi discontinués sont les suivants:

Ste-Catherine: routes nos 3, 3A, 3X et 15.

Windsor: routes nos 70 et 83.

St-Antoine: Extension route no 49, à la rue Monkland.

Sherbrooke: routes nos 63 et 64.

Sherbrooke: routes nos 7A et 9A.

Girouard: route no 50.

En remplacement de ces lignes de tramways, les nouveaux circuits d'autobus ci-dessous mentionnés seront établis:

A.- CIRCUIT "15 STE-CATHERINE", sur la rue Ste-Catherine, du terminus Atwater au terminus Frontenac;

B.- CIRCUIT "150 DORCHESTER", sur la rue Dorchester, du terminus Atwater au terminus Frontenac;

C.- CIRCUIT "151 DORCHESTER", du terminus Atwater au terminus de la rue Craig via Dorchester, Beaver Hall et Craig. Ce service ne sera fourni qu'aux heures d'affluence seulement;

D.- CIRCUITS "170 et 171 WINDSOR-BEAVER HALL", entre la Place d'Armes et la rue Ste-Catherine. Boucle dans les deux directions via Windsor et Beaver Hall;

E.- CIRCUIT "103 MONKLAND", de Madison et Monkland au terminus Atwater via Monkland, boulevard Décarie, Côte St-Antoine, Sherbrooke et Atwater;

F.- CIRCUIT "104 NOTRE-DAME-DE-GRACE", de Walkley et Somerled au terminus Atwater via Walkley, Monkland, Grand Boulevard, Notre-Dame-de-Grâce, Claremont, Sherbrooke, Victoria et Ste-Catherine;

G.- CIRCUIT "105 SHERBROOKE", du terminus Elmhurst au terminus Atwater via Sherbrooke et Atwater;

H.- CIRCUIT "102 SOMERLED", ce circuit sera prolongé jusqu'au terminus Atwater via boulevard Décarie, Sherbrooke, Greene et Ste-Catherine.

Nous incluons dans ce rapport un plan sur lequel sont indiqués les trajets des nouveaux circuits d'autobus qui remplaceront ceux des tramways en 1955 et 1956 et montrant les additions au service actuel des autobus qui seront effectuées au cours de 1955.

Autobus-Express

A la demande générale du public, la Commission a pris la décision d'instaurer le ou vers le 24 juin prochain, aux heures d'affluence, un service d'autobus-express, à titre d'essai, pour une période de trois mois.

Ce service sera établi à partir du terminus Ahuntsic rue Millen jusqu'au terminus Craig, via St-Denis, aux conditions suivantes:

a) que le stationnement soit interdit sur la rue St-Denis, de Craig à Jean-Talon pendant la durée de ce service;
b) que le taux de passage soit de deux billets réguliers avec privilège de correspondance ou un billet régulier sur présentation d'une correspondance valable.

En outre, la Commission prie la cité, dans le but de faire un succès de cette expérience, de synchroniser les feux de circulation le long du parcours. Il est de plus bien entendu que cette expérience sera conduite à titre d'essai et que ses résultats détermineront sa permanence.

Pour exécuter ce programme, la Commission devra, en plus des cent autobus déjà commandés, acheter environ 300 autobus additionnels, agrandir le garage de réparation des autobus au boulevard Crémazie, construire un nouveau garage d'exploitation dans la partie est de la ville et faire des modifications aux remises déjà existantes; elle devra, de plus, établir un terminus et abri à la rue Atwater et aux environs de la rue Frontenac.

Le programme de substitution de l'autobus au tramway, de l'établissement de nouveaux circuits d'autobus et des additions aux services existants durant la période juin 1955 à juin 1956 est donc très considérable. En plus de l'achat de 400 autobus, il nous faudra aménager des garages d'exploitation et de réparation pour les autobus, comme nous venons de le dire, et entraîner un personnel nombreux qui devra être transféré du service des tramways à celui des autobus.

La Commission croit fermement que ce programme de substitution et les additions mentionnées ci-dessus améliore-

ront considérablement le service du transport en commun et aussi les conditions de la circulation en général et plus particulièrement dans le coeur de la ville où la congestion est la plus grande.

SERVICE DE TRANSPORT:

Substitution de l'autobus au tramway

Depuis la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des Tramways de Montréal, la Commission a poursuivi avec toute la diligence possible un programme de substitution de l'autobus au tramway; comme résultat, du 16 juin 1951 au 30 novembre 1954, l'autobus ou le trolleybus a remplacé le tramway sur les circuits ou partie de circuits suivants:

1.- CIRCUITS STE-CATHERINE, entre les rues Harbour et Viau;

2.- CIRCUIT FRONTENAC, entre les rues Notre-Dame et Bélanger;

3.- CIRCUIT VAN HORNE, entre l'avenue Hillsdale et le chemin de la Côte-des-Neiges;

4.- CIRCUIT ST-LAURENT, entre la rue Craig et le boulevard Crémazie;

5.- CIRCUIT WINDSOR, sur la rue Sherbrooke, à l'ouest de la boucle Elmhurst, et sur l'avenue Westminster dans la ville de Montréal-Ouest;

6.- CIRCUIT NOTRE-DAME - COTE ST-PAUL, de Notre-Dame et Chemin de la Côte St-Paul à la rue Wellington;

7.- CIRCUIT NOTRE-DAME - VILLE EMARD, de Notre-Dame et Chemin de la Côte St-Paul à la rue de Monts;

8.- CIRCUITS ST-DENIS, entre le terminus Craig et la rue Emile Journault;

9.- CIRCUITS LACHINE, à l'ouest de la 6ième Avenue et remplacé par deux circuits d'autobus Lachine 191 et 192.

Nouveaux circuits d'autobus

Du 16 juin 1951 au 30 novembre 1954, la Commission a établi des nouveaux circuits d'autobus, à savoir:

1.- CIRCUIT 26B (maintenant circuit 126) BEAUBIEN, sur la rue Beaubien, entre la 12ième avenue et la rue Viau;

2.- CIRCUIT 8D - BEURLING, prolongé sur les rues Stevens, boulevard LaSalle et Woodland et service donné toute la journée;

3.- CIRCUIT 74B - LONGUEUIL SUD, pour desservir la partie de la cité de Longueuil au sud des voies des Chemins de fer Nationaux du Canada;

4.- CIRCUIT 8C - ST-PATRICK, entre l'intersection des rues Atwater et Centre et l'intersection de la rue Laurendeau et avenue de l'Eglise;

5.- CIRCUIT 38 - BARCLAY, sur l'avenue Barclay, entre le terminus Garland et l'intersection des avenues Pratt et Van Horne;

6.- CIRCUIT 57 - FLEURY, sur la rue Fleury, entre les rues Tolhurst et Larose;

7.- CIRCUIT 95A (maintenant circuit 195) BELANGER, sur la rue Bélanger, entre d'Iberville et 31ième Avenue;

8.- CIRCUIT 116 - DECARIE, pour desservir le secteur sud-ouest de Ville St-Laurent;

9.- CIRCUIT 75 - LONGUEUIL, inauguration de ce circuit pour établir un service direct pendant les heures d'affluence entre Montréal et le secteur sud de Longueuil; le circuit 74B - LONGUEUIL ne fonctionne maintenant qu'en dehors des heures d'affluence; l'itinéraire de ces deux circuits 74B et 75 constitue un prolongement par rapport à l'ancien itinéraire 74B;

10.- CIRCUIT 106 - UPPER LACHINE, sur le chemin Upper Lachine de Girouard à Elmhurst.

Le 2 janvier 1955, la Commission a, de plus, établi un nouveau service d'autobus sur la rue Viau entre la rue Notre-Dame et la rue St-Zotique, avec prolongement projeté jusqu'à la rue Bélanger, lorsque le pavage de la rue Viau sera parachevé,portant le no 132.

Nouveaux circuits de tramways

CIRCUITS 7A et 9A SHERBROOKE, ces circuits fonctionnent depuis le 9 décembre 1953, du Forum jusqu'aux rues Somerled et Elmhurst respectivement.

Prolongements des circuits

Du 16 juin 1951 au 30 novembre 1954, la Commission a prolongé plusieurs de ses circuits, particulièrement les suivants:

1.- CIRCUIT 42 - PAPINEAU, prolongation des heures de service pour donner un service continu toute la journée, tous les jours de la semaine au lieu du service des heures d'affluence seulement, du lundi au samedi inclusivement;

2.- CIRCUIT 67 - ST-MICHEL, prolongement sur la Montée St-Michel jusqu'à la 37ième Avenue;

3.- CIRCUIT 62 - COTE ST-LUC, prolongation des heures de service pour donner un service continu toute la journée, tous les jours de la semaine au lieu du service du lundi au samedi inclusivement pendant les heures d'affluence seulement;

4.- CIRCUIT 3B - SOMERLED, prolongation des heures de service pour donner un service continu toute la journée, tous les jours de la semaine au lieu du service du lundi au samedi inclusivement pendant les heures d'affluence seulement;

5.- CIRCUIT 32 - CADILLAC ROSEMONT, prolongement sur le boulevard Rosemont jusqu'au boulevard Pie IX et sur le boulevard Pie IX jusqu'à Beaubien;

6.- CIRCUIT 78 - GLEN, prolongement vers le sud, de la rue Notre-Dame à l'intersection des rues Allard et de Monts via le tunnel St-Rémi;

7.- CIRCUIT 39A - ST-MICHEL-ROSEMONT, prolongement vers le nord du chemin Côte St-Michel à la rue Dumouchel;

8.- CIRCUIT 21 - DESORMEAUX, prolongement vers l'ouest sur la rue Sherbrooke jusqu'à Beaugrand;

9.- CIRCUIT 86A - CHAPELLE, prolongement vers l'est rue Sherbrooke de l'avenue De la Rousselière à la 32ième Avenue, Pointe-aux-Trembles, afin de desservir le Foyer de la Charité;

10.- CIRCUIT 76 - UNIVERSITE, prolongement vers l'ouest de l'avenue Atwater à la boucle de l'avenue Victoria;

11.- CIRCUIT 4 - WESTMOUNT - N.D.G., modification du terminus ouest par les rues Beaconsfield, Sherbrooke et le boulevard Grand et modification du parcours par Claremont au lieu de Girouard et Décarie;

12.- CIRCUITS 81, 181, 182, 183 BROADWAY, modification du parcours pour desservir plus efficacement les industries situées dans ce secteur;

13.- CIRCUIT 19 - HAMPSTEAD, prolongation des heures de service et fonctionnement du circuit le dimanche et les jours de fête;

14.- CIRCUIT 126 - BEAUBIEN, prolongement vers l'est et le sud jusqu'à l'hôpital Maisonneuve sur le boulevard l'Assomption.

REMERCIEMENTS AU PERSONNEL:

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 31 janvier 1955.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1954

ACTIF

DISPONSIBILITES:			
Espèces en caisse et en banque		$ 2,062,893.05	
Prêts à demande et intérêts courus		2,258,739.74	
Valeurs négociables au prix coûtant (Valeur du marché $4,396,690.50)	$ 4,375,398.02		
Intérêts courus	46,590.85	4,421,988.87	
Comptes à recevoir		146,272.47	
Inventaires des fournitures pour voies et lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour tramways et autobus, etc., au prix coûtant, moins réserve (tel que certifié par la direction)		1,869,015.72	$10,758,909.85
IMMOBILISATIONS:			
Immeubles, installations et matériel roulant:			
Solde au 16 juin 1951	$52,820,941.61		
Additions nettes au prix coûtant	6,480,426.48	$59,301,368.09	
Moins: Provisions pour amortissement:			
Tramways	$20,001,657.19		
Autobus	5,126,808.97		
Trolleybus	1,717,097.53	26,845,563.69	32,455,804.40
AUTRES ACTIFS:			
Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		$ 362,877.20	
Frais payés d'avance		346,582.60	
Escompte sur débentures et dépenses non amortis		1,942,035.14	2,651,494.94
			$45,866,209.19

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

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

Approuvé pour la Commission

A. Duperron — Président

R. F. Quinn — Vice-Président

Montréal, le 25 janvier 1955.

Etat No. 1

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1954

PASSIF

EXIGIBILITES:			
Comptes à payer		$ 906,239.45	
Gages courus		962.978.11	
Taxes		79,870.99	
Réserve re: abandon des voies de tramways		94,704.00	
Intérêts courus sur obligations		379,783.54	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1955 au fonds d'amortissement des débentures 4½%	$ 577,500.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées par anticipation	189,000.00	388,500.00	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1955 au fonds d'amortissement des débentures 3¾%	$ 162,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées par anticipation	150,000.00	12,000.00	
Réserve pour réclamations en dommages		925,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		33,538.44	
Réserve pour fonds de pension des employés	$ 1,518,262.25		
Moins: Valeurs et espèces déposées en fidéicommis au Trust Général du Canada conformément aux actes de fidéicommis	1,075,063.85	443,198.40	
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal		35,050.76	$ 4,260,863.69
DETTE OBLIGATAIRE:			
Débentures 4½% à fonds d'amortissement échéant le 1er janvier 1973 (1) (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)			
Autorisées et émises	$18,000,000.00		
Moins: Débentures rachetées	945,000.00		
	$17,055,000.00		
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus	577,500.00	$16,477,500.00	
Débentures 3¾% à fonds d'amortissement échéant le 1er mai 1974 (1) (Remboursables en monnaie canadienne)			
Autorisées et émises	$27,000,000.00		
Moins: Débentures rachetées	810,000.00		
	$26,190,000.00		
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus	162,000.00	26,028,000.00	42,505,500.00
RESERVE pour billets non utilisés			500,000.00
			$47,266,363.69
DEFICIT au 30 novembre 1954 (Etat No. 2)			1,400,154.50
			$45,866,209.19

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 $2,555,000. ni d'un passif contingent se totalisant à $85,271.40.

Sujet à notre rapport de même date

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

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1954

Déficit au 30 novembre 1953		$ 871,072.61
Prime et dépenses en rapport avec le rachat complet par anticipation des obligations hypothèque générale à fonds d'amortissement de la Compagnie des Tramways de Montréal échéant le 1er avril 1955		168,583.82
		1,039,656.43
Déduire		
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	$ 7,055.00	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	60,880.56	
Profit sur placements rachetés ou vendus	12,109.00	
Régularisation résultant de l'exemption de la Commission de la taxe provinciale sur les revenus bruts des corporations, tant pour le passé que pour l'avenir	309,055.89	
Régularisation de la réserve pour excompte sur dollars américains	5,462.79	394,563.24
		645,093.19
Ajouter		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1954 (Etat No. 3)		755,061.31
Déficit au 30 novembre 1954		$1,400,154.50

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1954

REVENUS			
Tramways		$15,904,883.72	
Autobus		13,197,288.05	
Trolleybus		2,324,601.28	
			$31,426,773.05
DEPENSES			
Tramways			
Frais d'opérations et taxes	$11,181,957.72		
Entretien	3,917,806.47		
Amortissement	1,518,742.52	$16,618,506.71	
Autobus			
Frais d'opérations et taxes	$ 8,377,047.11		
Entretien	2,543,467.16		
Amortissement	1,183,047.40	12,103,561.67	
Trolleybus			
Frais d'opérations et taxes	$ 1,011,113.45		
Entretien	205,933.23		
Amortissement	318,690.60	1,535,737.28	
Intérêts sur obligations et débentures, change et dépenses	$ 1,947,552.86		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débentures	134,082.18		
	$ 2,081,635.04		
Moins: Autres revenus	157,606.34	1,924,028.70	
			32,181,834.36
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1954			$ 755,061.31

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1954, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1954. Nous avons obtenu tous les renseignements et les explications demandés. A cette fin, conformément aux méthodes de vérification généralement suivies, nous avons fait les vérifications épreuves que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états de revenus et dépenses et de déficit s'y rattachant, sont dressés de manière à représenter fidèlement l'état véritable et exact des affaires de la Commission de Transport de Montréal au 30 novembre 1954, et le résultat de ses opérations pour l'année sous examen, du mieux que nous avons pu nous en rendre compte par les renseignements et les explications qui nous ont été donnés et d'après ce qu'indiquent les livres de la Commission.

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

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

Montréal, le 25 janvier, 1955.

- STATISTIQUES -

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

Nombre de passagers

Année terminée le 30 novembre	Passagers payants	Nombre de correspondances perçues	Total
1951[X]	165,554,244	72,576,266	238,130,510
1952	368,394,827	158,743,036	527,137,863
1953	342,893,777	157,463,740	500,357,517
1954	327,515,022	147,761,879	475,276,901

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

Recettes-passagers

Année terminée le 30 novembre	
1951[X]	$ 13,154,759
1952	30,111,469
1953	32,108,634
1954	30,597,267

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

Nombre de milles parcourus

Année terminée le 30 novembre	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre
1951[X]	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
1954	21,910,406	44%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685

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

Nombre de véhicules

	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre
Au 16 juin 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
Au 30 nov. 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
Au 30 nov. 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
Au 30 nov. 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
Au 30 nov. 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1657

Longueur en milles des rues utilisées par les véhicules de la Commission

Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	255.65 "
Au 30 nov. 1954	268.29 "

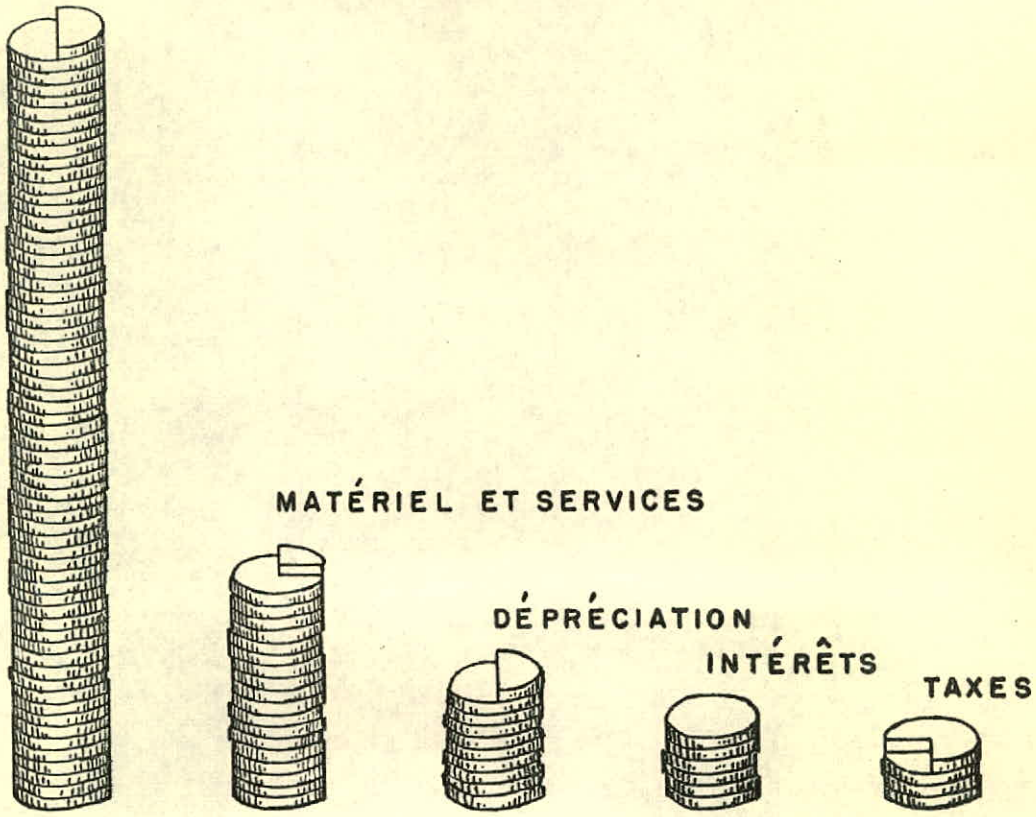
Longueur des voies de tramways (milles de voies simples)

Au 16 juin 1951	260.7 milles
Au 30 nov. 1951	260.7 "
Au 30 nov. 1952	241.1 "
Au 30 nov. 1953	227.6 "
Au 30 nov. 1954	223.7 "

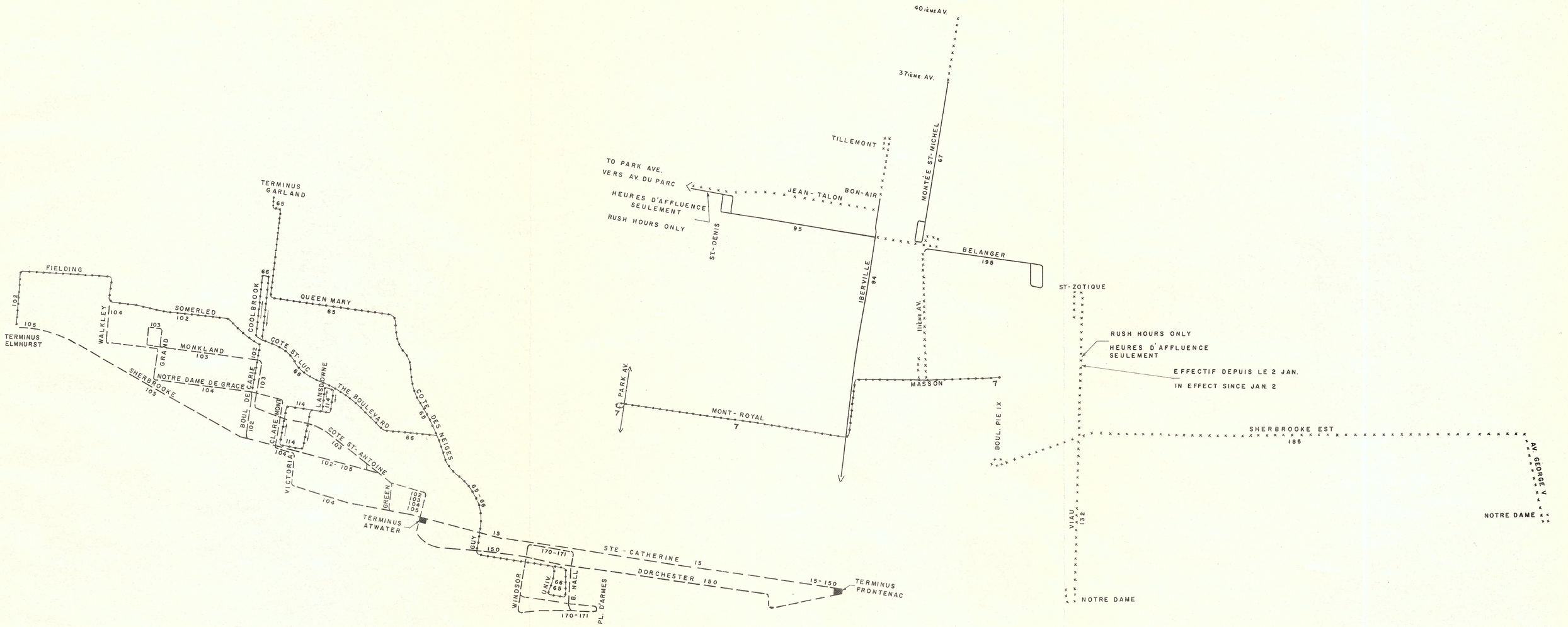
Electricité consommée en 1954 (en K.W. heures)	107,762,680 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1954 (en gallons)	2,789,674 gallons
Huile Diesel consommée en 1954 (en gallons)	2,268,167 gallons
Superficie desservie en 1954	84 milles carrés
Population desservie en 1954	1,339,950 approx.

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1954

TOTAL : $ 32,181,834.



SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS	MATÉRIEL ET SERVICES	DÉPRÉCIATION	INTÉRÊTS	TAXES
$ 20,155,218.	5,859,435.	3,020,480.	1,924,029.	1,222,672.
62 1/2 %	18 1/4 %	9 1/2 %	6 %	3 3/4 %



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

NEW AUTOBUS ROUTES AND EXTENSIONS 1955 : x x x x x

PROGRAMME OF AUTOBUS SUBSTITUTION :-
NEW AUTOBUS ROUTES REPLACING TRAMWAY SERVICES { JUNE 1955 ——•——•—— / JUNE 1956 ————

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS ET EXTENSIONS 1955 : x x x x x x

PROGRAMME DE SUBSTITUTION DE L'AUTOBUS AU TRAMWAY:-
NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS REMPLACANT LE SERVICE DE TRAMWAYS { JUIN 1955 ——•——•—— / JUIN 1956 ————