

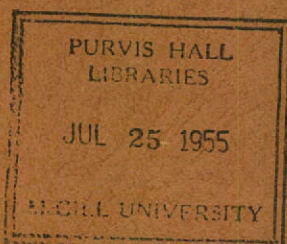
MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION



ANNUAL REPORT

AS AT NOVEMBER 30, 1953









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, 1953

We have the honour to submit to you the Annual Report of the Montreal Transportation Commission covering the period from December 1, 1952 to November 30, 1953.

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

The Gross Revenues amounted to \$32,857,342.44 and the Operating Expenses amounted to \$32,904,174.36 resulting in a deficit of \$46,831.92 for the year ended November 30, 1953.

BALANCE SHEET AS AT NOVEMBER 30, 1953: (Statement No. 1)

During the financial year ended November 30, 1953, the Commission issued \$18,000,000 principal amount of 4 $\frac{1}{4}$ % Sinking Fund Debentures dated January 1st, 1953, due





January 1st, 1973, guaranteed unconditionally as to principal, interest and Sinking Fund Retirements by the City of Montreal. From the proceeds of this issue, the Commission paid temporary Bank loans incurred by the Commission for the purpose of paying at maturity, on January 1, 1953, \$11,300,000 principal amount of Bonds of Montreal Tramways Company and \$4,200,000 for the purchase of the Capital Stock of Montreal Tramways Company.

In June 1953, the Commission had purchased and cancelled \$315,000 of its Debentures which it deposited at that time in a Sinking Fund to meet its obligations to redeem, on January 1, 1954, \$315,000 principal amount of its 4 $\frac{1}{4}$ % Sinking Fund Debentures. Moreover, as at November 30, 1953, the Commission had on hand \$504,000 principal amount of these Debentures purchased in anticipation of Sinking Fund instalments of \$577,500 to become due during the fiscal year 1954.

The Commission purchased during the year \$276,100 of Montreal Tramways General Mortgage Bonds maturing April 1, 1955. Together with the amount of this issue which it had on hand as at November 30, 1952, the Commission met the Sinking Fund instalment of \$367,400 due on April 1, 1953. Moreover, at the close of this financial year, the Commission held \$385,600 principal value of these Bonds in anticipation



of the Sinking Fund instalment of \$385,300 due on April 1, 1954.

It should also be noted that during the year under review, the Commission spent \$3,221,776.67 in capital expenditures for the modernization of its system, principally in the acquisition of new autobuses. On the other hand, an amount of \$1,031,493.27 of fixed assets, which were no longer useful, was written off the books.

LABOUR AGREEMENT:

On February 9, 1953, the Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers, after having given written notice to the Commission to the effect that it denounced the Labour Agreement terminating on March 27 following, submitted its demands for a new agreement.

The Commission, on its own part, informed the Brotherhood on the 23rd of February, that it also wished to effect certain changes in this Agreement.

The negotiations between the Commission and the Brotherhood commenced on March 13, 1953. After numerous conferences with the representatives of the Canadian Brotherhood, agreement was reached on the great majority of the clauses of



the new Labour Agreement, but no agreement was reached with respect to certain clauses submitted by the Brotherhood, the most important of which were those relating to wages and to the weekly number of days and hours of work. In order to meet the demands of the Brotherhood on this matter, it would have cost the Commission a minimum additional sum of \$6,500,000 per year and would have necessitated an immediate increase in fares. On March 28, 1952, arbitration awards had incorporated into the wage structure a cost of living bonus which amounted for all the employees of the Commission to \$2,600,000 annually. Furthermore, these awards granted a wage increase of about 11.4 cents per hour, representing an increase in cost of about \$2,000,000 per year. The new wages thus established compared favourably to those paid in other industries of the economic district of Montreal. The Commission, taking these facts as well as its financial situation into consideration, felt justified in not acceding to the demands of the Brotherhood.

The dispute in respect of these clauses was then referred to the Minister of Labour of the Province of Quebec and, in accordance with the Quebec Trade Disputes Act and The Public Services Employees Disputes Act, a council of arbitration was established to decide on this dispute. The meetings before this Council of Arbitration commenced on June 9 and the last public meeting took place on October 23 last.



On November 5, the Council of Arbitration rendered a majority decision, executory and binding on the two parties until September 1, 1954.

The only change made in the working conditions of the employees by this decision of the Council of Arbitration was a reduction in the regular hours of work from 50 hours to 48 hours per week in the maintenance services and from 48 hours to 44 hours per week in the Cashiers' Department, with the same take home pay in both cases.

On reception of this decision of the Council of Arbitration, the Brotherhood submitted to the Commission a series of new demands. The Commission refused to negotiate with respect to the demands which were of the same nature as those rejected by the Council of Arbitration. The employees then went out on an illegal strike, which lasted only one day, i.e., Saturday, November 21, 1953. The Commission deplores this strike, which brought so much inconvenience to the public. The Commission has adhered to the award of the Council of Arbitration out of respect for the letter and the spirit of the award and of the Labour Laws of the Province, and furthermore because common sense precluded acceptance of the new demands of the Brotherhood, which were of the same nature as those already refused by the Arbitration Board, and which would have forced upon the public a new increase in fares.

100

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

100



### ROLLING STOCK:

During the year 1953, the Commission acquired, at a cost of \$2,390,146.90, one hundred new autobuses which have been placed in service for the public. These autobuses are of the 45-seat type and of the most modern design.

### RAPID MASS TRANSPORTATION:

On September 15, 1953, the Commission submitted to the City of Montreal its Report and Plans for the establishment of a system of rapid mass transportation for Montreal and its metropolitan district. As was stated in our Annual Reports of 1952 and 1951, the Commission has prepared this Report and these Plans both to comply with the request of the City of Montreal, as expressed in its By-law No. 1981, and also with a view to studying all the possibilities of providing Greater Montreal with the best possible system of transportation.

The recommendations of the Commission include, in the first place, the construction of an initial subway of approximately seven and three-quarter miles in length; they provide also for a system of autobus and trolley-bus routes integrated with the initial subway in a way that the greatest possible number of people from the metropolitan area may benefit from this system of rapid transportation from the very commencement



of its operation.

This Report also includes a detailed estimate of cost of the initial subway and suggests a method of financing.

The Commission has come to the conclusion that the users of the mass transportation system alone could not absorb the considerable capital cost which the construction of a subway would entail. As stated in the Report, this cost, excluding that of the fixed equipment required for its operation as a transit facility, should be assumed by the general public.

With its Report, the Commission has submitted the general plans of this initial subway. These general plans, although accurate and final, have not been prepared in the detail required for the award of contracts. They do provide, however, the basis for the completion of contract plans and specifications should it be decided to execute this project.

In addition, the Commission has also made studies for the establishment of a comprehensive subway system, having due regard for future needs. This system comprises twenty-three miles of subway integrated with autobus and trolley-bus routes. It is evident that this comprehensive system will have to be built by stages, each new section of the subway having to be co-ordinated with all the sections already constructed. The



studies which the Commission has made of this overall plan, whilst not as complete as those of the initial subway, nevertheless enable it to ascertain that the other sections do not present serious construction problems.

The progressive execution of this comprehensive system will depend on many factors of which the principal will be the population increases, the traffic conditions and the financial situation.

When 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 prepare this report.

A special department composed of personnel in the employ of and under the control of the Commission, has worked on the preparation of plans and the elaboration of this report; the officers of the other departments of the Commission have also lent their valuable assistance. The work commenced on August 1, 1951, and terminated during the month of June 1953.

Work of this kind is of a very specialized character, and systems of underground rapid mass transportation exist only in some large cities of the world. It was necessary, in order to direct our studies, to retain the services of an



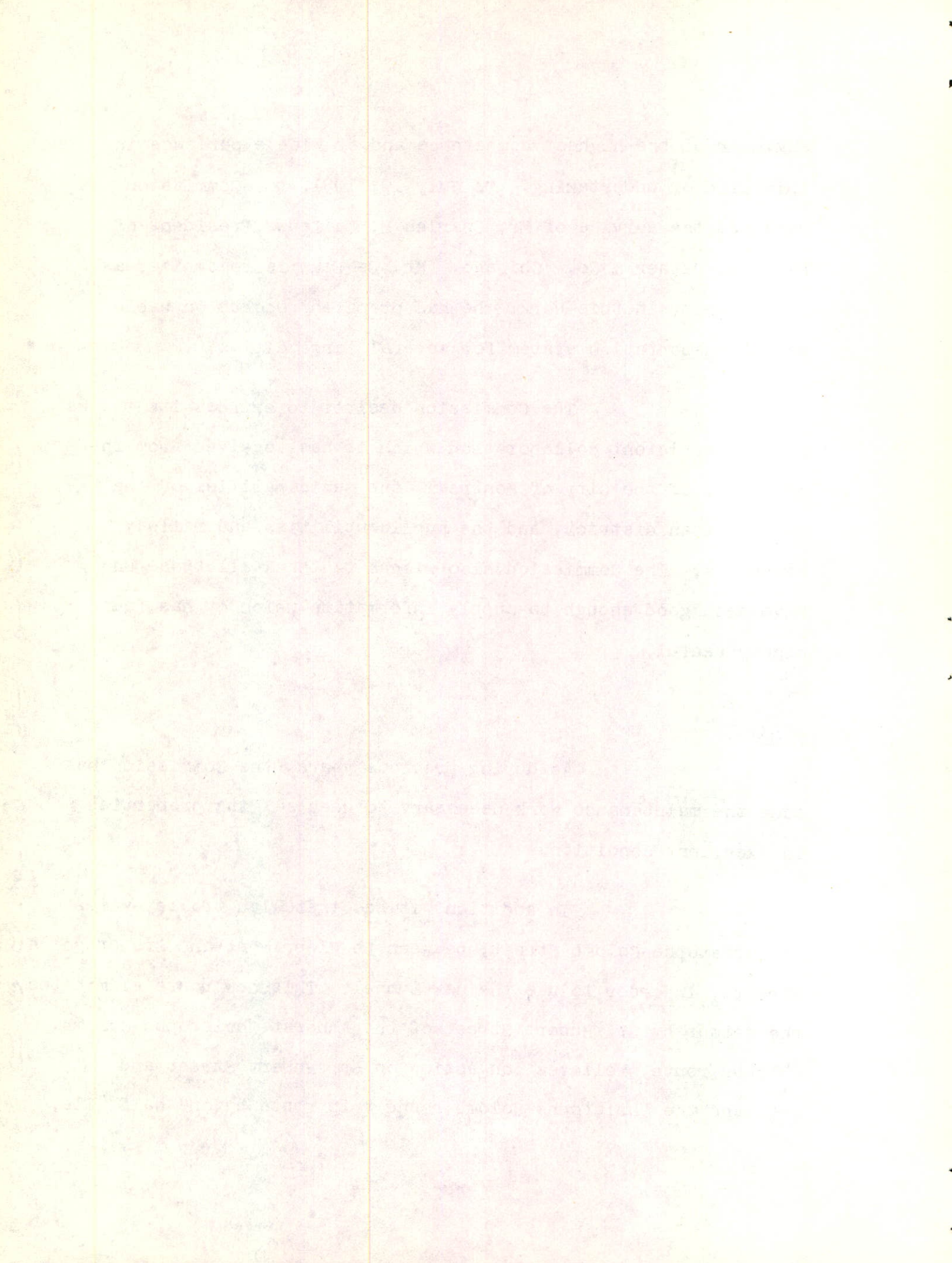
engineer of the highest competence and of wide experience in this kind of undertaking. On July 19, 1951, the Commission retained the service of Mr. Charles E. De Leuw, President of De Leuw, Cather & Co., Chicago. Mr. De Leuw is recognized as an authority in this work; he has prepared reports on rapid mass transportation system for several large cities.

The Commission desires to express its thanks for the efficient collaboration which it has received from the officials of the City of Montreal, the municipalities of the metropolitan district, and the public utilities and railway companies. The Commission also wishes to thank all those who have been good enough to supply information which it has found highly useful.

WORK:

As during previous years, the Commission has done the maintenance work necessary to keep all its properties in excellent condition.

In addition, it has installed trolley-wires on Christophe-Colomb Street, between De Fleurimont and St. Grégoire Streets, in order to use the new tunnel. This new route eliminates the detour by St. Hubert Street of the Amherst-Christophe-Colomb autobus route, relieves congestion on St. Hubert Street and shortens the Christophe-Colomb round trip route by one-half mile,





thus decreasing the time required for the run.

The Construction and Track Maintenance Department removed, during the year, 43,404 feet of track on St. Lawrence Blvd., Van Horne, Allard and Little Craig Streets.

The substitution of autobuses for tramways on St. Denis Street has necessitated the conversion of another of the large tramway barns on St. Denis Street into an autobus garage with a capacity of 64 vehicles.

The Commission constructed a shelter for passengers at the Elmhurst Loop and another at the new Emile-Journault terminus.

#### SERVICE:

The Commission has continued its programme of substituting autobuses and trolley-buses for tramway cars and, at the same time, has expanded its system to serve newly developed areas.

From December 1, 1952, to November 30, 1953, the following changes in service were made:-

#### WESTMINSTER AVENUE

Tramway service on Sherbrooke Street, west of the Elmhurst loop, and on Westminster Avenue in the Town of



Montreal West was discontinued on June 21, 1953. The Commission now operates autobus services exclusively in the Town of Montreal West.

#### COTE ST. PAUL AND VILLE EMARD DISTRICTS

The tramway routes servicing the Cote St. Paul and Ville Emard districts were replaced by autobus routes. This substitution of autobuses for tramway cars has enabled our vehicles to use the St. Remi Street tunnel in crossing the Lachine Canal instead of using the Bridge over this Canal at Cote St. Paul Road. This improvement has immediately eliminated the delays in service which used to be caused by the opening of this Bridge which was swung open every time a boat passed in the Canal. The Commission is of the opinion that the important changes in the Cote St. Paul and Ville Emard districts' services, as detailed below, constitute service improvements in these districts:-

- (a) Tramway service on CHURCH AVENUE, both in Montreal and in the City of Verdun, was discontinued on August 30, 1953, and replaced by a new autobus service "DE L'EGLISE - No. 25" operating between Notre Dame Street and LaSalle Blvd., via St. Remi Tunnel and Church Avenue.
- (b) Tramway service on MONK BOULEVARD and on ALLARD STREET was discontinued on August 30, 1953. As replacement, "GLEN - 78" autobus route was extended west via Laurendeau, Jolicoeur,



Monk Blvd., and Allard, and autobus route "JOLICOEUR - 37" was re-routed via Church, St. Patrick and Monk Blvd.

- (c) In conjunction with the inauguration of bus service on Church Avenue, Monk Blvd., and Allard Street, the former tramway routes "No. 25" and "No. 36" were consolidated into a single tramway service "NOTRE-DAME - NO. 35", operating between Place d'Armes and Cote St. Paul Road on Notre Dame Street.

#### ST. DENIS STREET

St. Denis tramway services were replaced on November 8, 1953, by two autobus services: "ST. DENIS - NO. 68" and "ST. DENIS - NO. 72", the former operating from Craig Terminus and the latter from Dorchester Street, and both having their northern terminus at a new transfer station on Emile-Journault Street at Millen Avenue. From this Terminus to the limits of the City of Montreal and of the Town of Montreal North transportation service is assured on a private right-of-way by a tramway route designated as "MILLEN - NO. 24".

#### ROUTE 38 - BARCLAY

On December 14, 1952, a new autobus service was established on Barclay Avenue, operating between Garland Terminus and the intersection of Pratt and Van Horne Avenues,



a distance of 5.34 miles for the round trip.

ROUTE 57 - FLEURY

A new autobus service was inaugurated on Fleury Street on December 14, 1952. This route covers the entire length of Fleury Street, a distance of 5.73 miles for the round trip.

ROUTE 95A - BELANGER

A new autobus service was established on Bélanger Street, between Iberville Street and 31st Avenue, on August 30, 1953, a distance of 3.86 miles for the round trip.

ROUTE 21 - DESORMEAUX

Service on "DESORMEAUX - NO. 21" bus route was extended west to Beaugrand Street via Sherbrooke Street on August 30, 1953.

ROUTE 32 - CADILLAC

The western terminus of "CADILLAC - NO. 32" bus service was extended from 25th Avenue to Pie IX Blvd., on October 12, 1953.

ROUTE 6 - ST. HUBERT

ST. HUBERT autobus service was extended north from Cremazie Blvd., to the new terminus at Emile-Journault Street





on November 8, 1953.

ROUTE 86A - CHAPELLE

This route was extended east on Sherbrooke St. from de la Rousselière Avenue to 32nd Avenue, Pointe-aux-Trembles, on December 21, 1952, in order to give service to "Le Foyer de la Charité".

ROUTE 8D - BEURLING

Autobus service on Beurling Avenue in the City of Verdun was extended from Brown Blvd. to Stevens Avenue on April 30, 1953.

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

LÉONARD LÉGER

C.-A. SYLVESTRE  
Commissioners.

Montreal, January 29, 1953.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION \*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1953

ASSETS

CURRENT ASSETS:

Cash on Hand and in Bank		\$ 1,885,425.90	
Call Loan and Accrued Interest thereon		701,198.63	
Marketable Securities at cost (Market Value \$3,846,727.88)	\$ 3,841,193.39		
Accrued Interest thereon	<u>32,651.04</u>	3,873,844.43	
Accounts Receivable		395,178.99	
Inventories of Track and Overhead Materials, Street Car and Bus repair parts and supplies, etc., at cost, as certified by the management		<u>2,035,317.06</u>	\$ 8,890,965.01

FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment			
Balance as at June 16, 1951	\$52,820,941.61		
Net Additions at cost	<u>6,711,816.58</u>	\$59,532,758.19	
Less: Reserves for Depreciation			
Tramways	\$19,037,659.34		
Autobus	4,141,206.05		
Trolley Bus	<u>1,395,358.05</u>	<u>24,574,223.44</u>	34,958,534.75

OTHER ASSETS:

Advances to Ticket Offices and Operators		\$ 377,107.80	
Deferred Charges		366,137.63	
Unamortized Debenture Discount and Expenses		<u>1,328,076.85</u>	2,071,322.28

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

- (1) These debentures are guaranteed unconditionally as to principal, interest and sinking fund retirements by The City of Montreal.
- (2) Payment of these bonds has been assumed by Montreal Transportation Commission and The City of Montreal and the security therefor has been discharged. These bonds are redeemable at any time in whole or in part on thirty days' notice at 100 $\frac{1}{2}$ %.

\$45,920,822.04

Approved on behalf of the Commission.

R. F. Quinn

Vice-Chairman

C. A. Sylvestre

Commissioner

Montreal, January 26, 1954.

## BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1953

## LIABILITIES

## CURRENT LIABILITIES:

Accounts Payable		\$	956,817.05	
Accrued Wages			896,522.02	
Taxes			488,001.26	
Accrued Interest on Bonds			510,612.13	
<del>4 1/2%</del> Debentures Sinking Fund payments due during twelve months ending November 30, 1954	\$	577,500.00		
Less: Principal amount of Bonds purchased in anticipation		<u>504,000.00</u>	73,500.00	
Reserve for Claims for Injuries and Damages			925,000.00	
Employees' Security Deposits			35,219.44	
Reserve for Employees' Pension Fund	\$	1,394,231.34		
Less: Securities and Cash transferred "In Trust" to General Trust of Canada under trust agreements.		<u>1,075,063.85</u>	319,167.49	
Montreal Tramways Mutual Benefit Association			<u>35,255.26</u>	\$ 4,240,094.65

## FUNDED DEBT:

<del>4 1/2%</del> 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		<u>315,000.00</u>		
		\$17,685,000.00		
Less: Sinking Fund payments as above		<u>577,500.00</u>	\$17,107,500.00	
Montreal Tramways Company General Mortgage Sinking Fund Bonds due April 1, 1955 (2)				
Series "A" (Payable at holder's option in Canadian or U. S. currency or in sterling)				
5% \$ 2,814,000.00				
<del>4 1/2%</del> 225,600.00		\$ 3,039,600.00		
Series "B" (Payable in Canadian currency)				
5% \$20,635,800.00				
<del>4 1/2%</del> 1,644,600.00		22,280,400.00		
Bonds not yet presented for exchange under 1941 Arrangement				
5%		<u>9,900.00</u>		
		\$25,329,900.00		
Less: Principal amount of above bonds purchased in anticipation of Sinking Fund		<u>385,600.00</u>	<u>24,944,300.00</u>	42,051,800.00
Reserve for Unpresented Tickets				<u>500,000.00</u>
				\$46,791,894.65
Deficit as at November 30, 1953 (Statement No. 2)				<u>871,072.61</u>

NOTE: The above figures do not include commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately \$48,000.00, and Contingent Liabilities amounting to \$50,531.90.

\$45,920,822.04

Subject to our report of even date.

George C. McDonald, C. A.

of

McDonald, Currie & Co.

Chartered Accountants

Rosaire Courtois, C. A.

of

Courtois, Fredette & Cie.

Chartered Accountants



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF DEFICIT AS AT NOVEMBER 30, 1953

Deficit as at November 30, 1952		\$ 751,069.61
Final adjustment of Montreal Tramways Company		
Federal Income Tax up to June 15, 1951		215,860.68
Provision for discount on U.S. Exchange		<u>7,788.24</u>
		974,718.53
Deduct		
Discount on debentures purchased for Sinking Fund	\$11,333.75	
Profit on disposal of properties	86,372.01	
Increase in written-down value of securities to cost	<u>52,772.08</u>	<u>150,477.84</u>
		824,240.69
Add:		
Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1953 (Statement No. 3)		<u>46,831.92</u>
Deficit as at November 30, 1953		\$ <u><u>871,072.61</u></u>



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES  
FOR YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1953

## REVENUE

Tramways		\$18,821,233.68	
Autobus		11,598,261.94	
Trolley Bus		<u>2,437,846.82</u>	
			\$32,857,342.44

## EXPENSES

## Tramways

Operating Expenses and Taxes	\$12,807,861.90	
Maintenance	4,263,199.86	
Depreciation	<u>1,532,360.64</u>	18,603,422.40

## Autobus

Operating Expenses and Taxes	7,378,042.49	
Maintenance	2,265,531.00	
Depreciation	<u>989,745.63</u>	10,633,319.12

## Trolley Bus

Operating Expenses and Taxes	1,063,403.95	
Maintenance	223,261.43	
Depreciation	<u>314,565.86</u>	1,601,231.24

Bond Interest, Exchange and Expenses	1,930,892.96	
Interest on Bank Loan	40,029.88	
Amortization of Debenture Discount and Expenses	98,378.99	
Study and work relating to the establishment of a system of rapid mass transportation	<u>146,108.67</u>	

	2,215,410.50	
Less: Other Revenue	<u>149,208.90</u>	<u>2,066,201.60</u>

---

32,904,174.36

Excess of Expenses over Revenue for the year ended November 30, 1953      \$      46,831.92

---



---





MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

We have examined the Balance Sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1953 and the Statements of Revenue and Expenses and of Deficit for the year ended November 30, 1953. 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, 1953, 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

of

McDonald, Currie & Co.

Chartered Accountants.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

of

Courtois, Frédette & Cie

Chartered Accountants.

Montreal, January 26, 1954.



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



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

NUMBER OF PASSENGERS

<u>Year ending November 30</u>	<u>Revenue Passengers</u>	<u>Transfers</u>	<u>Total</u>
1951 <sup>X</sup>	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

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

PASSENGER REVENUE

<u>Year ending November 30</u>	
1951 <sup>X</sup>	\$ 13,154,759
1952	30,111,469
1953	32,108,634

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

NUMBER OF MILES OPERATED

<u>Year ending November 30</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolley bus</u>		<u>Total</u>
	<u>Number</u>	<u>% of total</u>	<u>Number</u>	<u>% of total</u>	<u>Number</u>	<u>% of total</u>	<u>Number</u>
1951 <sup>X</sup>	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769

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

NUMBER OF VEHICLES

	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolley bus</u>		<u>Total</u>
	<u>Number</u>	<u>% of total</u>	<u>Number</u>	<u>% of total</u>	<u>Number</u>	<u>% of total</u>	<u>Number</u>
As at June 16, 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
As at Nov. 30, 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
As at Nov. 30, 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
As at Nov. 30, 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690



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 "

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 "

---

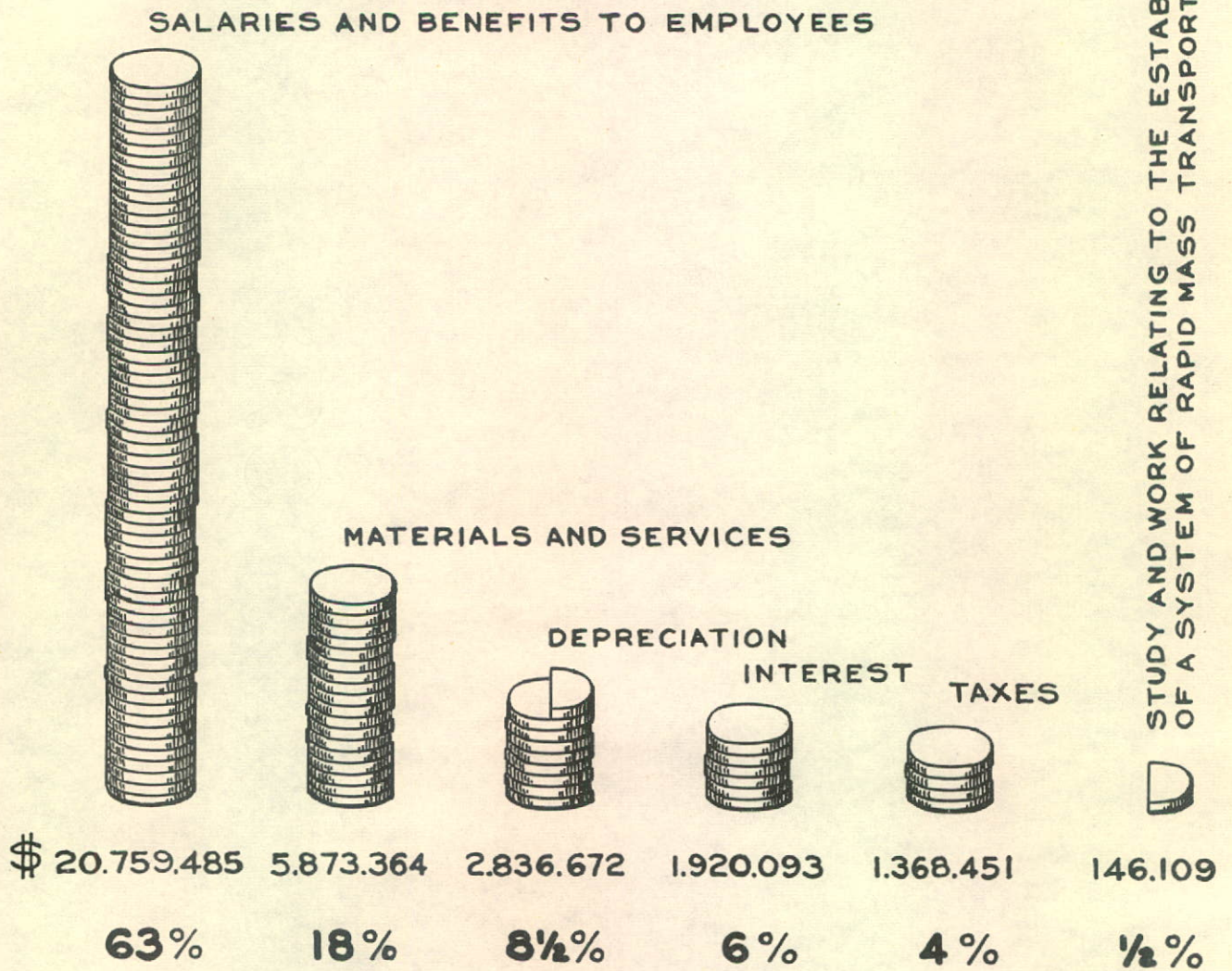
Electricity consumed in 1953 (in K.W. hours)	118,217,670 K.W. hours
Gasoline consumed in 1953 (in gallons)	3,205,035 gallons
Diesel oil consumed in 1953 (in gallons)	1,467,646 gallons
Area served in 1953	84 square miles
Population served in 1953	1,339,950 approx.





# DISTRIBUTION OF EXPENSES OF OPERATIONS FOR THE FINANCIAL YEAR 1953

TOTAL: \$ 32,904,174



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



COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL



R A P P O R T     A N N U E L

A U   3 0   N O V E M B R E   1 9 5 3







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 1953

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1952 au 30 novembre 1953.

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES: (État no 3)

Le revenu a été de \$32,857,342.44 et les dépenses d'opérations ont été de \$32,904,174.36, laissant un déficit de \$46,831.92 pour l'année terminée le 30 novembre 1953.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1953: (État no 1)

La Commission a émis, en date du 1er janvier 1953, \$18,000,000 de débentures 4½%, à fonds d'amortissement, échéant le 1er janvier 1973, 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 remboursé les emprunts bancaires temporaires contractés pour payer à échéance \$11,300,000 d'obligations de la Compagnie des Tramways de Montréal et \$4,200,000 pour l'achat de la totalité du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal.

La Commission a versé au fonds d'amortissement, en juin 1953, \$315,000 de débentures rachetées et annulées, de cette nouvelle émission, en satisfaction du versement du 1er janvier 1954. De plus, au 30 novembre 1953, la Commission avait en mains \$504,000 de ces débentures qu'elle a 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 1954.

La Commission a acheté durant l'année \$276,100 d'obligations de la Compagnie des Tramways de Montréal désignées "Hypothèque Générale". Avec les obligations de cette émission qu'elle avait en mains au 30 novembre 1952, elle a effectué le versement de \$367,400 au fonds d'amortissement dû le 1er avril 1953, et elle détenait, en fin d'exercice, \$385,600 de ces obligations en anticipation du versement de \$385,300 à faire à ce fonds d'amortissement le 1er avril 1954.

Il est aussi à noter qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a fait des dépenses en immobilisations au montant de \$3,221,776.67, pour la modernisation de son système,



principalement pour l'acquisition de nouveaux autobus. D'autre part, elle a rayé des livres des actifs désuets au montant de \$1,031,493.27.

CONTRAT DE TRAVAIL:

Le 9 février 1953, la Fraternité canadienne des Employés de chemins de fer et autres transports, après avoir donné avis écrit à la Commission à l'effet qu'elle dénonçait le contrat de travail qui devait se terminer le 27 mars suivant, soumit ses demandes pour un nouveau contrat.

De son côté, la Commission informa la Fraternité le 23 février qu'elle désirait aussi effectuer certains changements à ce contrat.

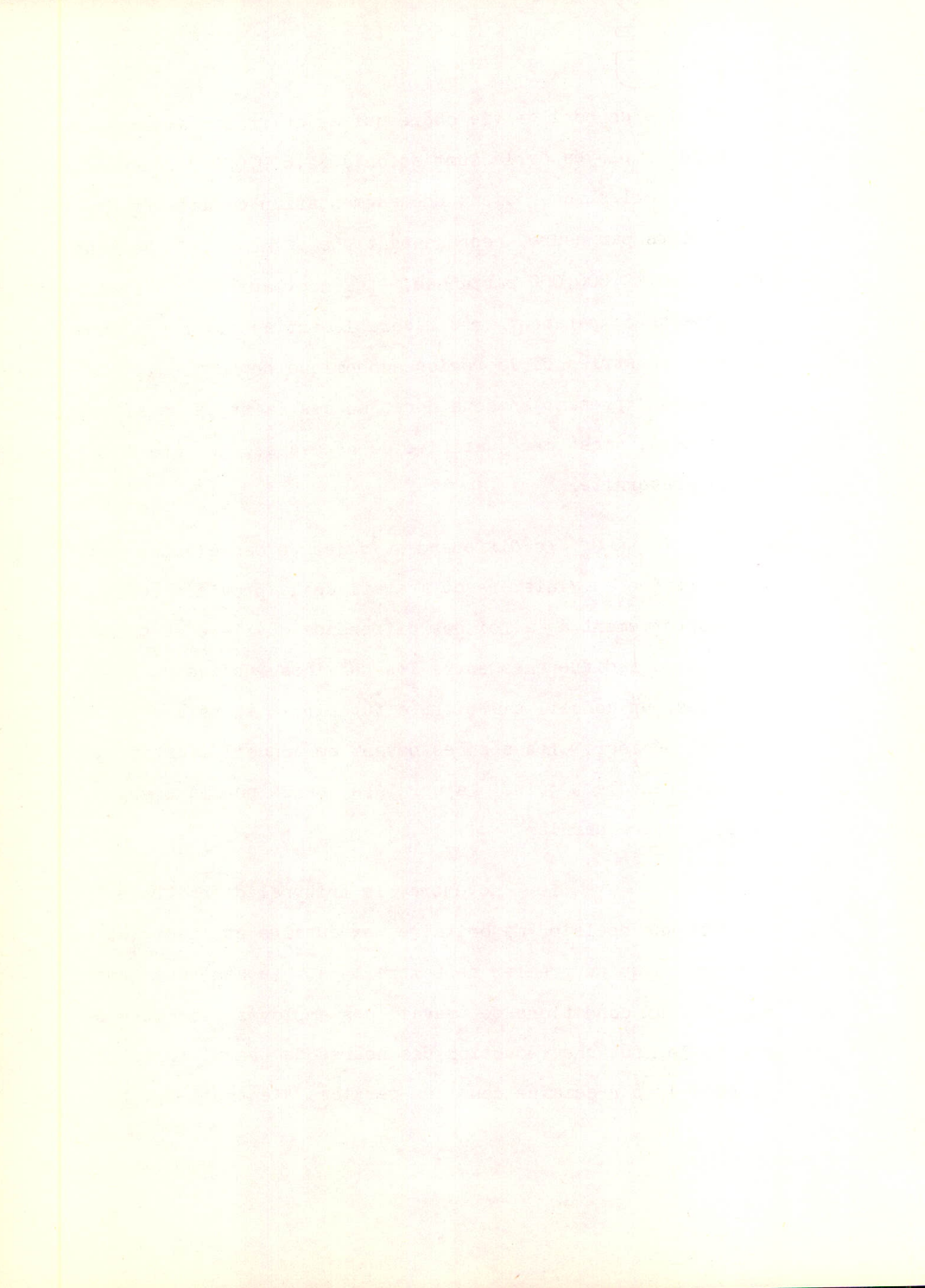
Les négociations entre la Commission et la Fraternité commencèrent le 13 mars 1953. Après de nombreuses conférences avec les représentants de la Fraternité canadienne, l'entente se fit sur la grande majorité des clauses du nouveau contrat de travail, mais on resta en désaccord sur certaines clauses soumises par la Fraternité, dont les plus importantes étaient celles ayant trait aux salaires, et au nombre de jours et d'heures de travail hebdomadaires. Les demandes de la Fraternité à ce sujet auraient représenté un déboursé additionnel minimum pour la Commission de \$6,500,000 par année, et auraient exigé une majoration immédiate du prix des billets. Le 28 mars 1952, des sentences arbitrales avaient incorporé dans



le salaire un boni de vie chère qui se chiffrait alors pour tous les employés de la Commission à \$2,600,000 par année; de plus, elles accordaient une augmentation de salaire d'environ 11.4 cents par heure, représentant une augmentation de coût d'environ \$2,000,000 par année. Les nouveaux salaires ainsi établis se comparaient très favorablement à ceux payés dans les autres industries de la région économique de Montréal. La Commission, prenant en considération ces faits et sa situation financière, s'est cru justifiée de ne pas accéder aux demandes de la Fraternité.

Le différend au sujet de ces clauses fut alors référé au Ministère du Travail de la province de Québec et, conformément à la Loi des différends ouvriers de Québec et à la Loi des différends entre les Services Publics et leurs Salariés, un conseil d'arbitrage fut par la suite constitué pour en décider. Les séances devant ce conseil d'arbitrage commencèrent le 9 juin. La dernière séance publique eut lieu le 23 octobre dernier.

Le 5 novembre, le tribunal d'arbitrage rendait une décision majoritaire, exécutoire et liant les deux parties jusqu'au premier septembre 1954. Le seul changement apporté aux conditions de travail des employés par cette sentence arbitrale, fut une réduction des heures de travail régulières, de 50 à 48 par semaine dans les services d'entretien, et de 48





à 44 heures par semaine dans le service de la caisse, avec même salaire hebdomadaire qu'auparavant dans les deux cas.

Sur réception de cette sentence arbitrale, la Fraternité soumit à la Commission une série de demandes nouvelles. La Commission refusa de négocier les demandes qui étaient de même nature que celles rejetées par le tribunal d'arbitrage. Les employés firent alors une grève illégale, qui ne dura que la journée du samedi, le 21 novembre. La Commission déplore cette grève qui a causé tant d'inconvénients au public; elle s'en est tenue à la sentence arbitrale par respect pour le texte et l'esprit de cette sentence et des lois ouvrières de la province, et aussi parce que le sens commun l'empêchait d'accéder aux nouvelles demandes de la Fraternité de même nature que celles refusées par le tribunal d'arbitrage et d'imposer ainsi au public une autre augmentation de tarif.

#### MATERIEL ROULANT:

Au cours de l'année 1953, la Commission a acquis cent (100) autobus neufs des plus modernes, du type 45 sièges, qui ont été mis au service du public; leur coût d'achat s'est élevé à \$2,390,146.90.

#### TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE:

En date du 15 septembre 1953, la Commission a soumis à la ville de Montréal son rapport et des plans relatifs



à l'établissement d'un système de transport rapide en commun pour Montréal et le district métropolitain. Ainsi que nous le disions dans nos rapports annuels de 1952 et de 1951, la Commission a préparé ce rapport et ces plans, à la fois pour donner suite à la demande de la ville de Montréal, telle qu'exprimée dans son règlement no 1981 et pour étudier tous les moyens de doter le Grand-Montréal du meilleur système de transport possible.

Les recommandations de la Commission comprennent en premier lieu la construction d'un métro initial d'une longueur d'environ sept milles et trois quarts; elles prévoient aussi un système de circuits d'autobus et de trolleybus, aménagé en fonction de ce métro initial, de façon à ce que le plus grand nombre possible de personnes de la région métropolitaine bénéficient de ce système de transport rapide dès le début de son fonctionnement.

Ce rapport inclut également une estimation détaillée du coût du métro initial et suggère un mode de financement.

La Commission en est venue à la conclusion que les usagers du transport en commun ne pourraient absorber seuls les dépenses capitales considérables qu'exige la construction d'un métro. Tel que mentionné dans le rapport, ce coût, à l'exclusion de celui de l'équipement nécessaire à son fonctionnement comme mode de transport, devrait être assumé par le public en général.

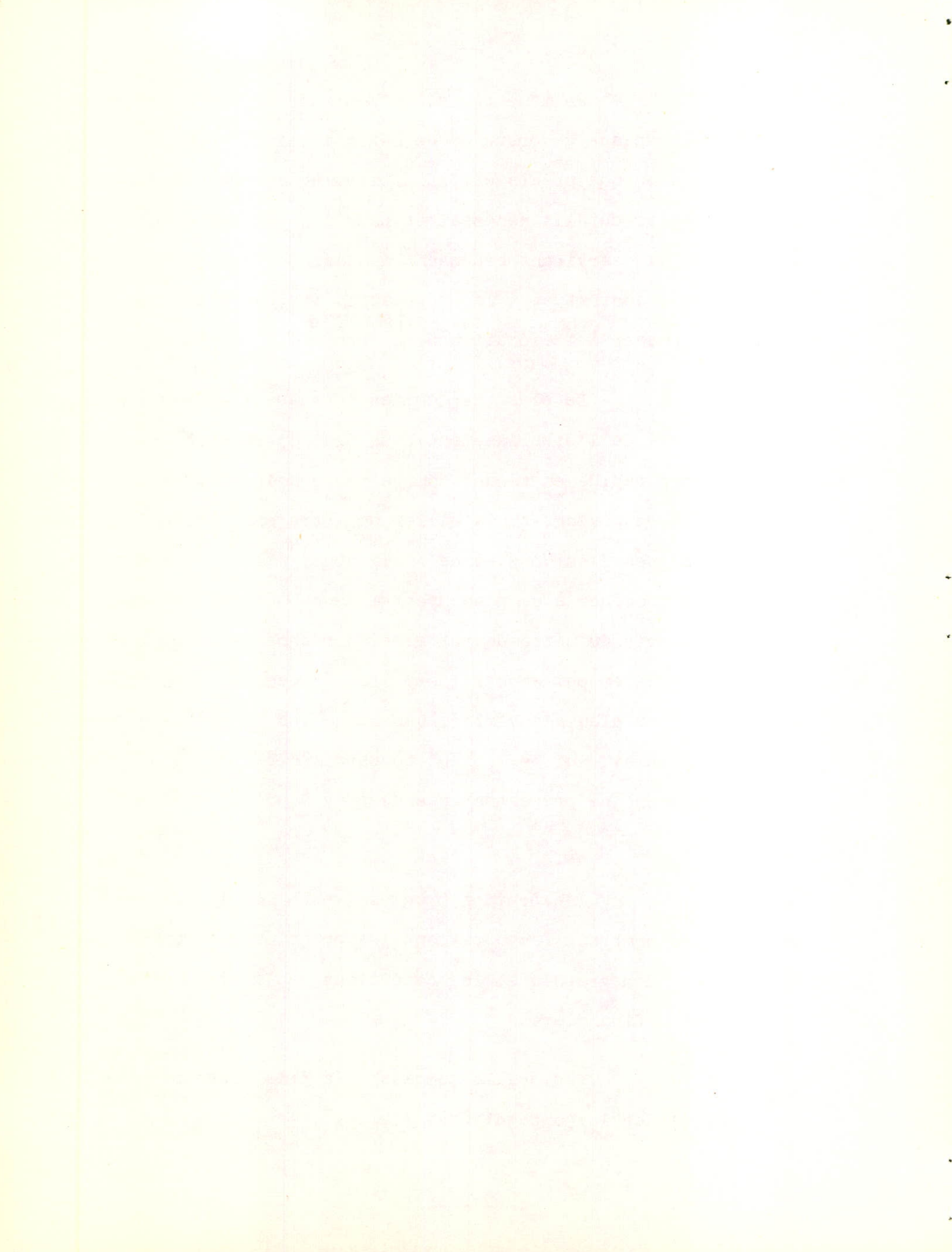


En même temps que son rapport, la Commission a soumis les plans généraux de ce métro initial. Ces plans généraux, bien que précis et définitifs, ne comprennent naturellement pas les détails nécessaires pour l'adjudication des contrats. Ils serviront cependant de base au parachèvement des plans de contrat et à la préparation des devis si l'on décide de passer à l'exécution de ce projet.

De plus, la Commission a aussi poursuivi des études en vue de l'établissement d'un plan d'ensemble de système de transport rapide en tenant compte des besoins futurs. Ce système comprend vingt-trois milles de métro exploité en liaison avec des lignes d'autobus et de trolleybus. Il est évident que l'on devra procéder à ce plan d'ensemble par étapes, chaque nouvelle partie du métro devant être coordonnée avec toutes les sections précédemment construites. Les études que la Commission a faites de ce plan d'ensemble, quoique moins complètes que celles du métro initial, lui permettent toutefois d'établir que les autres tronçons ne présentent pas de graves problèmes de construction.

L'exécution progressive de ce plan d'ensemble dépendra de nombreux facteurs dont les principaux seront l'accroissement démographique, les conditions de la circulation et la situation financière.

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 la préparation de ce rapport. Un service spécial, composé d'un personnel à l'emploi et sous le contrôle de la Commission, a travaillé à la préparation des plans et à l'élaboration du rapport; les officiers des autres services de la Commission ont aussi prêté leur précieux concours. Ce travail, commencé le 1er août 1951, s'est terminé au cours du mois de juin 1953.

Des travaux de cette nature sont d'un caractère bien particulier et des systèmes de transport en commun souterrains n'existent que dans quelques grandes villes du monde. Il était nécessaire, pour orienter nos études, de nous adresser à un ingénieur de grande réputation possédant une vaste expérience dans ce genre d'entreprise. Le 19 juillet 1951, la Commission retenait à cette fin les services de M. Charles E. De Leuw, président de la société De Leuw, Cather & Company de Chicago. M. De Leuw est reconnu comme une autorité en la matière; il a préparé un grand nombre de rapports sur des systèmes de transport en commun rapide pour plusieurs grandes villes.

La Commission désire exprimer ses remerciements pour la collaboration efficace qu'elle a reçue des officiers de la ville de Montréal et des municipalités du district métropolitain, des différentes sociétés de services publics, des compagnies de chemins de fer. Elle les adresse également à tous ceux qui ont bien voulu lui fournir des renseignements





dont elle a apprécié la valeur.

TRAVAUX:

La Commission, comme par les années passées, a exécuté les travaux d'entretien nécessaires pour tenir toutes ses propriétés en excellente condition.

De plus, elle a fait l'installation de fils de trolley rue Christophe-Colomb, entre les rues De Fleurimont et St-Grégoire, pour utiliser le nouveau tunnel. Ce nouveau parcours élimine le détour de la ligne d'autobus Amherst-Christophe-Colomb par la rue St-Hubert, décongestionne la circulation sur cette dernière rue et réduit le trajet Christophe-Colomb d'un demi mille aller et retour, diminuant ainsi le temps requis pour son parcours.

Les services de construction ont enlevé, au cours de l'année, 43,404 pieds de voies sur les rues St-Laurent, Van Horne, Allard et Petite rue Craig.

La substitution d'autobus aux tramways rue St-Denis, a nécessité le réaménagement d'une autre des grandes remises de tramways de la rue St-Denis pour en faire un garage d'autobus d'une capacité de 64 voitures.

La Commission a construit un abri pour les voyageurs à la boucle Elmhurst et un autre au nouveau terminus Emile-Journault.



## SERVICE:

La Commission a poursuivi son programme de substitution de l'autobus et du trolleybus au tramway et elle a aussi prolongé son réseau pour desservir des districts nouveaux en voie de développement.

Du 1er décembre 1952 au 30 novembre 1953, les changements suivants ont été effectués dans le service:

### AVENUE WESTMINSTER

Le service de tramways sur la rue Sherbrooke à l'ouest de la boucle Elmhurst, et sur l'avenue Westminster dans la ville de Montréal-Ouest a été discontinué le 21 juin 1953. La ville de Montréal-Ouest est maintenant desservie exclusivement par des autobus.

### DISTRICTS DE COTE ST-PAUL et de VILLE EMARD

Les lignes de tramways qui desservaient les districts de Côte St-Paul et de Ville Emard ont été remplacées par des circuits d'autobus; cette substitution de l'autobus au tramway a permis à nos véhicules d'utiliser le tunnel de la rue St-Rémi pour passer sous le canal Lachine, plutôt que d'emprunter le pont qui enjambe le canal au Chemin de la Côte St-Paul; cette amélioration a éliminé immédiatement tous les retards dans le service que causait autrefois l'ouverture de ce pont tournant chaque fois qu'un bateau passait dans le canal.



La Commission est d'avis que les changements importants dans les services de la Côte St-Paul et de Ville Emard, tels que détaillés ci-après, constituent une amélioration pour ces districts:

- a) Le service de tramways sur l'AVENUE DE L'ÉGLISE, dans la ville de Montréal et dans la cité de Verdun, a été discontinué le 30 août 1953 et remplacé par une nouvelle ligne d'autobus désignée "CIRCUIT 25 - DE L'ÉGLISE" qui s'étend de la rue Notre-Dame au Boulevard LaSalle en passant par le tunnel St-Rémi et l'Avenue de l'Eglise.
- b) Le service de tramways sur le BOULEVARD MONK et sur la rue ALLARD a été discontinué le 30 août 1953. Pour le remplacer, le circuit d'autobus "78 - GLEN" a été prolongé vers l'ouest sur les rues Laurendeau, Jolicoeur, le boulevard Monk et la rue Allard, et le circuit d'autobus "37 - JOLICOEUR" emprunte maintenant l'Avenue de l'Eglise, la rue St-Patrick et le boulevard Monk.
- c) A l'occasion de l'inauguration des services d'autobus sur l'avenue de l'Eglise, le boulevard Monk et la rue Allard, les circuits de tramways "No 25 et No 36" furent fusionnés en un seul désigné "CIRCUIT 35 - NOTRE-DAME" reliant par la rue Notre-Dame la Place d'Armes et le Chemin de la Côte St-Paul.



### RUE SAINT-DENIS

Les lignes de tramways St-Denis furent remplacées le 8 novembre 1953 par deux circuits d'autobus: le "CIRCUIT 68 - ST-DENIS" et le "CIRCUIT 72 - ST-DENIS" avec point de départ, le premier au terminus de la rue Craig et le second à la rue Dorchester, tous les deux se rendant jusqu'à un nouveau terminus nord situé rue Emile Journault, à l'intersection de l'avenue Millen. A partir de ce terminus jusqu'aux limites de la ville de Montréal et de la ville de Montréal-Nord, le service est assuré sur voie privée par une ligne de tramways désignée "CIRCUIT no 24 - MILLEN".

### CIRCUIT 38 - BARCLAY

Le 14 décembre 1952, un circuit d'autobus fut inauguré sur l'avenue Barclay, entre le terminus Garland et l'intersection des avenues Pratt et Van Horne, soit une distance pour l'aller et le retour de 5.34 milles.

### CIRCUIT 57 - FLEURY

Le 14 décembre 1952, un nouveau circuit d'autobus fut établi tout le long de la rue Fleury, soit une distance pour l'aller et le retour de 5.73 milles.

### CIRCUIT 95A - BELANGER

Le 30 août 1953, un circuit d'autobus fut inauguré sur la rue Bélanger, entre la rue Iberville et la





31ième Avenue, soit une distance pour l'aller et le retour de 3.86 milles.

CIRCUIT 21 - DESORMEAUX

Le circuit 21 - DESORMEAUX fut prolongé vers l'ouest jusqu'à la rue Beaugrand via la rue Sherbrooke, le 30 août 1953.

CIRCUIT 32 - CADILLAC

Le terminus ouest du circuit 32 - CADILLAC fut reporté, le 12 octobre 1953, de la 25ième Avenue au boulevard Pie IX.

CIRCUIT 6 - ST-HUBERT

Le 8 novembre 1953, le circuit d'autobus St-Hubert fut prolongé vers le nord du Boulevard Crémazie au nouveau terminus situé rue Emile Journault.

CIRCUIT 86A - CHAPELLE

Le 21 décembre 1952, ce circuit fut prolongé 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.

CIRCUIT 8D - BEURLING

Le service d'autobus sur l'avenue Beurling,



dans la cité de Verdun, fut prolongé le 30 avril 1953, du Boulevard Brown à l'avenue Stevens.

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 29 janvier 1954.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL \*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1953

ACTIF

DISPONIBILITES:

Espèces en caisse et en banque		\$ 1,885,425.90	
Prêt à demande et intérêt couru		701,198.63	
Valeurs négociables au prix coûtant (Valeur du marché \$3,846,727.88)	\$ 3,841,193.39		
Intérêts courus	<u>32,651.04</u>	3,873,844.43	
Comptes à recevoir		395,178.99	
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>2,035,317.06</u>	\$ 8,890,965.01

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:			
Solde au 16 juin 1951	\$52,820,941.61		
Additions nettes au prix coûtant	<u>6,711,816.58</u>	\$59,532,758.19	
Moins: Provisions pour amortissement:			
Tramways	\$19,037,659.34		
Autobus	4,141,206.05		
Trolley Bus	<u>1,395,358.05</u>	<u>24,574,223.44</u>	34,958,534.75

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		\$ 377,107.80	
Frais payés d'avance		366,137.63	
Escompte sur débetures et dépenses non amortis		<u>1,328,076.85</u>	2,071,322.28

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

- (1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Cité de Montréal quant à la valeur nominale, à l'intérêt et aux retraits pour fonds d'amortissement.
- (2) Le remboursement de ces obligations a été assumé par la Commission de Transport de Montréal et par la Cité de Montréal, et les hypothèques et garanties qui les grevaient ont été éteintes. Ces obligations sont remboursables à 100% en aucun temps en tout ou en partie sur avis de trente jours.

\$45,920,822.04

Approuvé pour la Commission

R. F. Quinn

Vice-Président

C. A. Sylvestre

Commissaire

Montréal, le 26 janvier 1954.

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1953

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer		\$	956,817.05
Gages courus			896,522.02
Taxes			488,001.26
Intérêts courus sur obligations			510,612.13
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1954 au fonds d'amortissement des débetures 4½%	\$	577,500.00	
Moins: Valeur nominale des débetures achetées par anticipation		<u>504,000.00</u>	73,500.00
Réserve pour réclamations en dommages			925,000.00
Dépôts de cautionnement des employés			35,219.44
Réserve pour fonds de pension des employés	\$	1,394,231.34	
Moins: Valeurs et espèces déposées en fidéicommiss au Trust Général du Canada conformément aux actes de fidéicommiss		<u>1,075,063.85</u>	319,167.49
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal			<u>35,255.26</u> \$ 4,240,094.65

DETTE OBLIGATAIRE:

Débetures 4½% à fonds d'amortissement échéant le 1 <sup>er</sup> janvier 1973 (1) (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)		\$18,000,000.00	
Autorisées et émises		<u>315,000.00</u>	
Moins: Débetures rachetées		\$17,685,000.00	
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus		<u>577,500.00</u>	\$17,107,500.00
Obligations hypothèque générale à fonds d'amortissement de la Compagnie des Tramways de Montréal, échéant le 1 <sup>er</sup> avril 1955 (2)			
Série "A" (remboursables au gré du détenteur, soit en monnaie canadienne, soit en monnaie des Etats-Unis ou en livres sterling)			
5%	\$	2,814,000.00	
4½%		<u>225,600.00</u>	\$ 3,039,600.00
Série "B" (remboursables en monnaie canadienne)			
5%	\$	20,635,800.00	
4½%		<u>1,644,600.00</u>	22,280,400.00
Obligations non encore présentées pour échange en vertu de l'entente de 1941			
5%		<u>9,900.00</u>	
		\$25,329,900.00	
Moins: Valeur nominale des obligations ci-dessus achetées en anticipation du fonds d'amortissement		<u>385,600.00</u>	<u>24,944,300.00</u> 42,051,800.00

RESERVE pour billets non utilisés

500,000.00

\$46,791,894.65

DEFICIT au 30 novembre 1953 (Etat No. 2)

871,072.61

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 \$48,000.00, ni d'un passif contingent se totalisant à \$60,531.90.

\$45,920,822.04

Sujet à notre rapport de même date

George C. McDonald, C. A.

Rosaire Courtois, C. A.

de

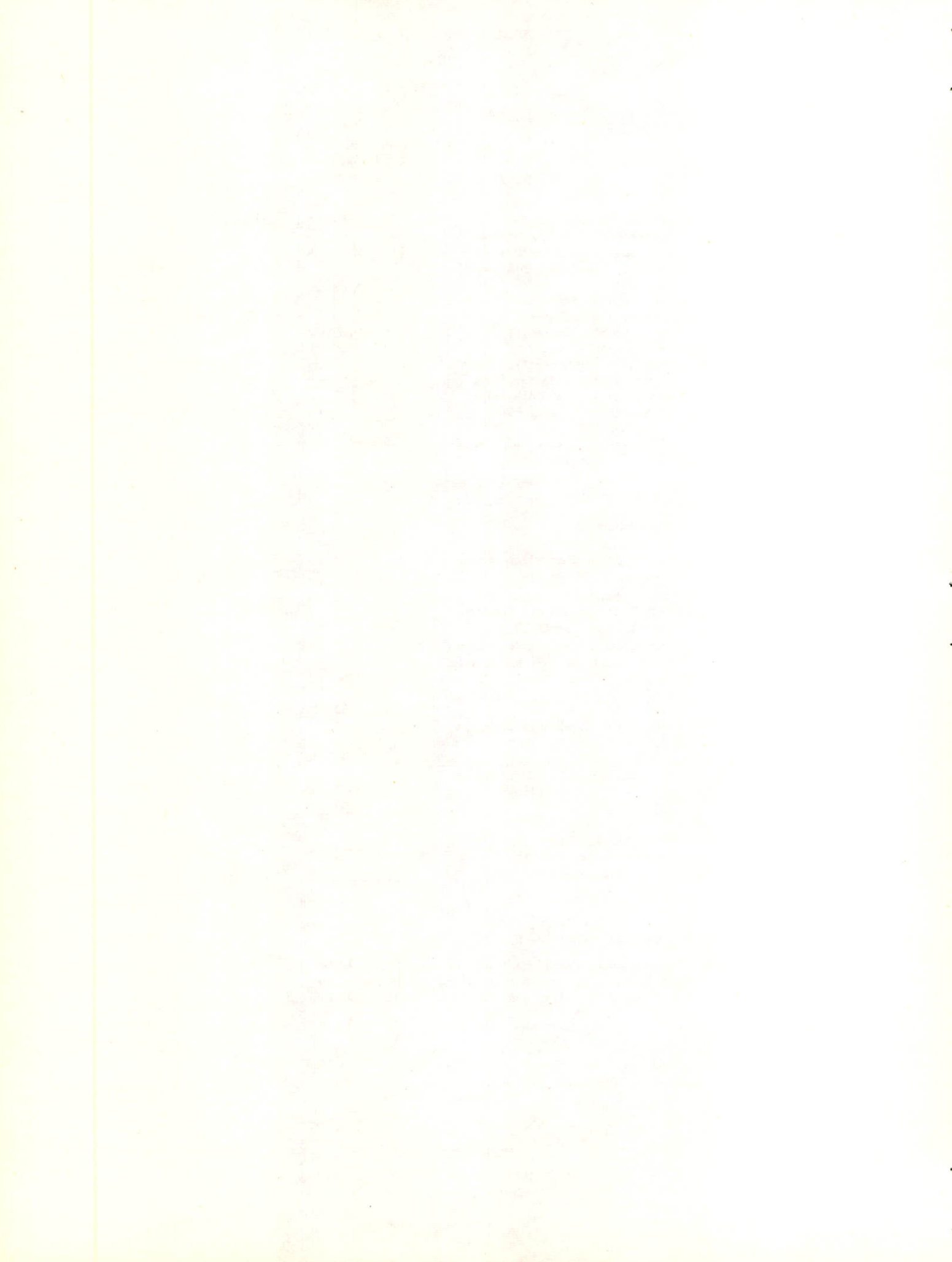
de

McDonald, Currie & Co.

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

Comptables agréés.



## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ETAT DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1953

Déficit au 30 novembre 1952		\$ 751,069.61
-----------------------------	--	---------------

Règlement final de l'impôt fédéral sur le revenu de la Compagnie des Tramways de Montréal au 15 juin 1951		215,860.68
---	--	------------

Provision pour escompte sur dollars américains		<u>7,788.24</u>
--	--	-----------------

		974,718.53
--	--	------------

## Déduire

Escompte sur débetures achetées pour fonds d'amortissement	\$11,333.75	
---	-------------	--

Bénéfice sur disposition d'immobilisations	86,372.01	
--	-----------	--

Rétablissement au coûtant des valeurs négociables dépréciées	<u>52,772.08</u>	<u>150,477.84</u>
---	------------------	-------------------

		824,240.69
--	--	------------

## Ajouter

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1953 (Etat No. 3)		<u>46,831.92</u>
--	--	------------------

Déficit au 30 novembre 1953		\$ <u><u>871,072.61</u></u>
-----------------------------	--	-----------------------------





## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE  
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1953

## REVENUS

Tramways		\$18,821,233.68	
Autobus		11,598,261.94	
Trolleybus		<u>2,437,846.82</u>	
			\$32,857,342.44

## DEPENSES

## Tramways

Frais d'opérations et taxes	\$12,807,861.90	
Entretien	4,263,199.86	
Amortissement	<u>1,532,360.64</u>	18,603,422.40

## Autobus

Frais d'opérations et taxes	7,378,042.49	
Entretien	2,265,531.00	
Amortissement	<u>989,745.63</u>	10,633,319.12

## Trolleybus

Frais d'opérations et taxes	1,063,403.95	
Entretien	223,261.43	
Amortissement	<u>314,565.86</u>	1,601,231.24

Intérêt sur obligations, change  
et dépenses

1,930,892.96

## Intérêt sur emprunt bancaire

40,029.88

Amortissement de l'escompte et  
dépenses sur débetures

98,378.99

Etudes et travaux concernant  
l'établissement d'un système  
de transport en commun rapide146,108.67

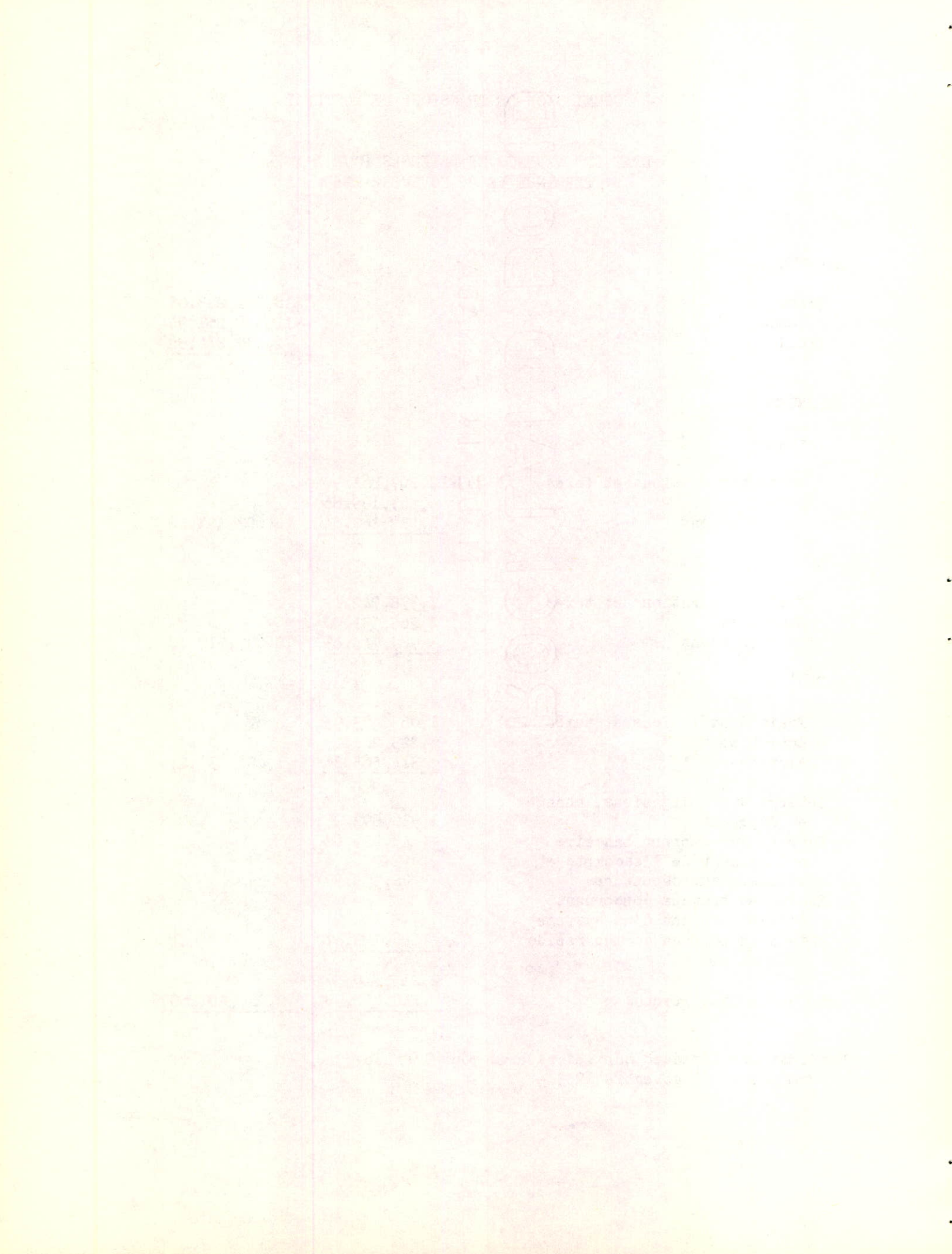
2,215,410.50

## Moins: Autres revenus

149,208.902,066,201.60

32,904,174.36

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année  
terminée le 30 novembre 1953.\$ 46,831.92



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1953, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1953. 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 1953, 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.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

de

Courtois, Frédette & Cie

Comptables agréés.

Montréal, le 26 janvier 1954.



- STATISTIQUES -



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Nombre de passagers

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Passagers payants</u>	<u>Nombre de correspondances perçues</u>	<u>Total</u>
1951 <sup>x</sup>	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

<sup>x</sup> période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Recettes-passagers

Année terminée  
le 30 novembre

1951 <sup>x</sup>	\$ 13,154,759
1952	\$ 30,111,469
1953	\$ 32,108,634

<sup>x</sup> période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Nombre de milles parcourus

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	<u>Nombre</u>
		<u>du total</u>		<u>du total</u>		<u>du total</u>	
1951 <sup>x</sup>	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,137	7%	51,359,769

<sup>x</sup> période du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

Nombre de véhicules

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





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 "

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 "

---

Electricité consommée en 1953  
(en K.W. heures)

118,217,670 K.W. hres

Gazoline consommée en 1953  
(en gallons)

3,205,035 gallons

Huile Diesel consommée en 1953  
(en gallons)

1,467,646 gallons

Superficie desservie en 1953

84 milles carrés

Population desservie en 1953

1,339,950 approx.

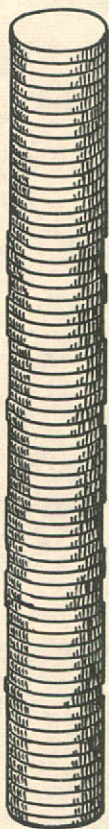
---



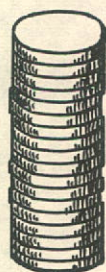
# DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1953

TOTAL: \$ 32.904.174

SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL ET SERVICES



DÉPRÉCIATION



INTÉRÊTS



TAXES



ETUDES ET TRAVAUX CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT  
D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE.



\$ 20.759.485 5.873.364 2.836.672 1.920.093 1.368.451 146.109

63%

18%

8½%

6%

4%

½%

