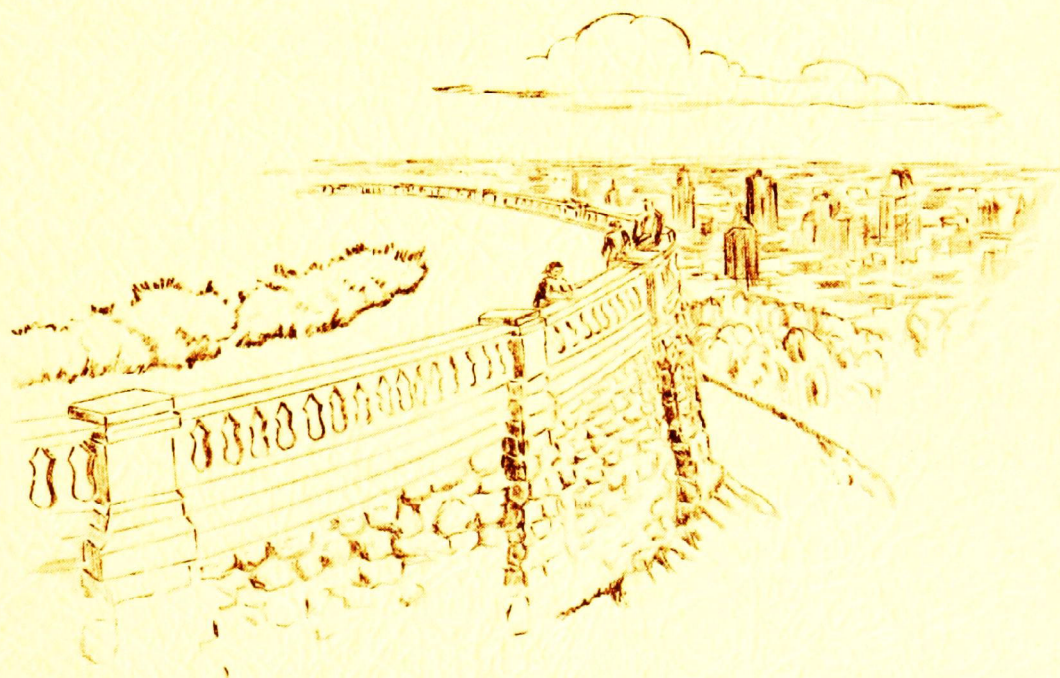


Rapport Annuel

au 30 novembre 1955



Commission de Transport de Montréal



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

D E M O N T R É A L

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

Président et
gérant général : Arthur Duperron

Vice-président : Richard F. Quinn
Jean Constantin
Robert Hainault
Léonard Léger

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1955

Nous avons l'honneur de soumettre aux autorités de la Cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal pour la période du premier décembre 1954 au 30 novembre 1955.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 3)

Les revenus se sont chiffrés à \$30,427,590.64 et les dépenses d'opérations à \$31,665,132.02, laissant un déficit de \$1,237,541.38 pour l'année terminée le 30 novembre 1955.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1955 (État no 1)

Durant l'année sous examen, la Commission a versé au fonds d'amortissement \$630,000 de ses débentures 4 $\frac{1}{4}$ %, 1973, dûment annulées, en satisfaction des versements dus les 1er juillet 1955 et 1er janvier 1956. Le 30 novembre

1955, la Commission détenait en outre \$315,000 de ces mêmes débetures, 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 1956.

Au cours de l'année, la Commission a versé au fonds d'amortissement \$810,000 de ses débetures 3 3/4%, 1974, dûment annulées, en satisfaction du versement exigible le 1er mai 1956. En outre, au 30 novembre 1955, la Commission avait en mains \$220,000 de ces débetures 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 1956 et des versements ultérieurs.

La Commission a contracté, le 28 avril 1955, avec la garantie de la Cité de Montréal, un emprunt de banque au montant de \$1,250,000, pour une période n'excédant pas une année. Cette somme, qui a servi à payer le solde d'un achat de 100 autobus mis en service en juin 1955, sera remboursée à même le produit d'une émission d'obligations que la Commission doit effectuer le printemps prochain, en vue principalement de se procurer l'argent nécessaire à la réalisation de son programme de modernisation de l'année 1956. Le conseil municipal de la cité de Montréal, par une résolution en date du 5 mai 1955, a autorisé le Comité exécutif à donner la garantie de la cité à cet emprunt au montant de \$11,500,000 projeté par

la Commission. De son côté, la Commission Municipale de Québec a donné son autorisation à cet emprunt, le 26 mai 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 \$4,686,168.21 pour la modernisation de son système. D'autre part, elle a rayé des livres pour \$4,256,002.71 d'actifs.

CONTRAT DE TRAVAIL

Dans notre rapport annuel précédent, nous avons fait mention d'un conseil d'arbitrage, constitué en vertu de la Loi des différends ouvriers de Québec, et de la Loi des différends entre les Services publics et leurs Salariés, pour trancher le litige entre la Commission et la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et autres transports, survenu à la suite de la demande de cette dernière de réduire la semaine de travail à cinq (5) jours et à quarante (40) heures avec même salaire hebdomadaire que précédemment pour quarante-huit (48) heures.

Ce conseil d'arbitrage décréta, le 12 juillet 1955, une réduction de 48 à 45 heures dans les heures hebdomadaires de travail des employés des services d'entretien, - mise en vigueur le 11 août 1955, - ainsi qu'une réduction de six (6) à cinq (5) jours dans la semaine de travail des employés

du service du transport, - mise en vigueur le 30 octobre 1955, - le tout avec compensation dans les salaires. Cette décision doit demeurer en force jusqu'au 12 juillet 1956.

Les avantages accordés par cette sentence aux employés syndiqués, ainsi que certaines améliorations apportées subséquemment par la Commission aux conditions de travail des employés non syndiqués, se traduisent pour la Commission par un déboursé additionnel d'environ \$1,350,000 par année.

MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1955, la Commission a reçu livraison de 175 autobus neufs au coût de \$3,904,435. Ces autobus, du type 45 sièges, ont été soit employés au remplacement de tramways, soit mis en service sur des nouveaux circuits, soit encore ajoutés aux véhicules de certaines lignes déjà existantes, afin d'en augmenter la fréquence.

En décembre 1955, la Commission a commandé 250 autres autobus neufs dont elle prendra livraison entre le 1er avril et le 15 août 1956. Ces autobus, dont 125 sont du type 45 sièges et 125 du type 50 sièges, serviront principalement à la substitution d'autobus aux tramways sur les circuits figurant au programme de modernisation de l'année 1956.

TRAVAUX

La Commission, comme par les années passées, a exécuté les travaux d'entretien nécessaires à la conservation en excellente condition de toutes ses propriétés. Elle a, de plus, exécuté des travaux de construction importants, comme on le verra ci-dessous.

La Commission a fait l'installation de fils de trolleys rue Iberville, de la rue Bélanger à la rue Tillemont, et rue Bélanger, de la rue Iberville à la 11e Avenue, en vue du prolongement des circuits de trolleybus Iberville et Bélanger. Afin d'éliminer le virage à gauche de la rue St-Denis vers la rue Jean-Talon, les lignes de trolleys du circuit Bélanger ont été changées comme suit: enlèvement des fils rue St-Denis, de Bélanger à Jean-Talon et installation de nouveaux fils rue Bélanger, de St-Denis à Drolet et rue Drolet, de Bélanger à Jean-Talon.

Nous avons également enlevé les fils de trolleys rue Dorchester, de la Côte Beaver Hall à la rue Guy; rue St-Denis, de la rue Craig au viaduc du Pacifique Canadien, ainsi que rue Guy et Chemin de la Côte-des-Neiges, de la rue Dorchester jusqu'au Chemin de la Reine Marie. Nous procédons actuellement sur ces mêmes rues, à la suppression de nos poteaux.

Les services de construction ont enlevé, au

cours de l'année, 13900 pieds de voies simples, principalement de la rue Dorchester et ont pavé 15,830 verges carrées de chaussée, comme conséquence de la substitution de l'autobus au tramway.

L'ouverture de la rue Grenet, à partir des voies des Chemins de fer nationaux jusqu'au terminus de Cartierville, a nécessité la reconstruction de 7,182 pieds de voies simples. Le ré-aménagement des voies de circulation au carrefour Côte-des-Neiges et Chemin de la Reine Marie a exigé également la reconstruction des voies à cet endroit.

36,800 verges carrées de pavage ont été réparées entre nos voies et 26,000 verges carrées ont été repavées entièrement.

Au cours de l'année, la construction d'un nouveau garage d'une capacité de 155 autobus a été complétée rue de Namur. Ce garage très moderne et le plus vaste érigé à date par la Commission, a été inauguré officiellement le 26 juin 1955. En tout, il a coûté environ \$860,000.

Le programme de substitution de l'autobus au tramway a nécessité la mise en chantier d'un nouveau garage rue Frontenac, dans le quartier Hochelaga. D'un coût approximatif de \$850,000, il aura une capacité de 130 autobus. L'on en prévoit l'ouverture pour le 15 août prochain.

Dans le quartier St-Paul, les remises de tramways subissent actuellement les modifications nécessaires à leur transformation en un garage d'autobus d'une capacité de 133 unités. Ces travaux coûteront environ \$380,000.

La Commission a également préparé des plans pour l'extension de son usine de réparation Crémazie, afin d'en doubler la capacité. La construction de cette extension commencera au cours du printemps 1956 et son coût sera d'environ \$2,000,000.

La Commission construira également un terminus-abri au square Western et un autre à la rue Frontenac, c'est-à-dire aux extrémités ouest et est des nouvelles lignes d'autobus Ste-Catherine et Dorchester qui seront inaugurées en septembre prochain.

TARIFS

Au cours de l'année 1955, la Commission estima que les charges nouvelles qui viendraient s'ajouter au cours de l'année financière 1956 à ses dépenses d'alors, la plaçaient en face d'un déficit prévu de l'ordre de quatre millions et demi par année.

En effet, par suite de la sentence arbitrale de juillet 1955, il fallait prévoir que les dépenses du prochain

exercice au poste des salaires de tous les employés, y compris ceux non régis par la convention collective, seraient augmentées, en comparaison de celles de l'année alors en cours, d'environ \$1,245,000. De plus, un nouveau fonds de pension contributoire créé par la Commission pour ses employés réguliers, et dont il est question en plus de détails dans un autre chapitre de ce rapport, allait exiger de la Commission des contributions qui augmenteraient ses dépenses annuelles d'environ \$1,210,000. Enfin, la Commission devait pourvoir à une augmentation annuelle de dépenses d'environ \$840,000 pour les charges additionnelles d'intérêt et de dépréciation qu'allait lui causer son programme de modernisation et d'amélioration du réseau pour les années 1955-1956, notamment la substitution de l'autobus au tramway.

Ces charges nouvelles, ajoutées à l'excédent des dépenses sur les revenus pour l'année financière 1955, alors estimé à \$1,230,000, formaient un déficit annuel de \$4,525,000 et imposaient à la Commission l'impérieux devoir de hausser ses tarifs. En effet, devant ce déficit considérable, la Commission n'avait, en vertu de sa loi constitutive, aucun autre moyen de se procurer des revenus suffisants pour rencontrer ses dépenses et fournir le service de transport essentiel à la population.

Le 2 novembre 1955, la Commission décréta les tarifs augmentés suivants, qui sont en vigueur depuis le 3 décembre 1955:

"ZONE CENTRALE: adultes: 2 billets pour 25 cents
ou 15 cents en argent; enfants
d'école: 5 billets pour 25 cents
ou 6 cents en argent.

CHACUNE DES
AUTRES ZONES: adultes: 4 billets pour 25 cents
ou 8 cents en argent; enfants
d'école: 6 pour 25 cents ou 5
cents en argent.

Passagers traversant le pont Jacques-
Cartier: adultes: 4 billets pour
30 cents ou 9 cents en argent;
enfants d'école: 5 billets pour
30 cents.

TARIF DE NUIT: Le tarif spécial de nuit est aboli."

La Commission prévoit que ces tarifs produiront un revenu additionnel d'environ \$4,485,000 par année, compte tenu d'une diminution estimée à 8% pour les adultes et à 4% pour les enfants d'école dans le nombre de voyageurs de la zone désignée "Zone Centrale" et d'une diminution de 6% pour les adultes et de 3% pour les enfants d'école dans le nombre de voyageurs des zones extérieures.

Cette décision de la Commission fut portée en appel devant la Régie des Services publics, par la Cité de Montréal, la Cité de Longueuil et la Ville de Montréal-Sud. A la date de la rédaction de ce rapport, l'instruction de ces appels n'est pas commencée.

NOUVEAU FONDS DE PENSION

L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal, incorporée en 1904, verse actuellement des pensions et assure des bénéfiques aux employés présents ou anciens de la Commission et de la Compagnie qui l'a précédée.

Depuis nombre d'années, cette Association était en état d'insolvabilité et sa situation financière s'était aggravée à ce point qu'elle allait voir ses fonds s'épuiser au cours du premier semestre de l'année 1956. Il fallait donc prévoir que l'association cesserait ses opérations et que les employés ne pourraient plus compter sur la pension espérée.

Devant cette situation, la Commission a jugé indispensable d'assurer la sécurité future de ses employés et au début de 1955, elle a demandé et obtenu de la Législature, par la loi 3-4 Elizabeth II, chapitre 126, sanctionnée le 10 février 1955, l'autorisation de créer un nouveau fonds de pension.

Cette loi, en plus de déterminer les conditions d'établissement du fonds de pension, déclare que les contributions des employés participants ne devront pas excéder cinq pour cent de leur salaire, et que celles de la Commission devront au moins égaler les contributions des employés, mais ne

pas excéder sept et demi pour cent du montant total des salaires des employés.

A la suite de la passation de cette loi, la Commission, après une étude approfondie de tous les principaux fonds de pension modernes, a préparé, avec la collaboration d'experts, un plan de pension qu'elle a adopté par règlement le 2 novembre 1955.

Aux termes de la loi, ce règlement ne pouvait entrer en vigueur qu'après avoir reçu l'approbation du Surintendant des Assurances de la province de Québec. Ce dernier, dans une lettre du 2 novembre, se déclara prêt à approuver le règlement dès que 60 pour cent des employés l'auraient accepté et qu'en conséquence, conformément à la loi, le fonds de pension deviendrait obligatoire pour tous les employés réguliers éligibles de la Commission.

Le 18 janvier 1956, au-delà de 73 pour cent des employés y ayant droit avaient signifié leur adhésion à ce fonds de pension, soit un pourcentage beaucoup plus élevé que le 60% requis par la loi pour rendre la participation au fonds de pension obligatoire à tous les employés éligibles. Le 20 janvier, le Surintendant des Assurances donna son approbation au règlement de la Commission créant le fonds de pension et celui-ci entrera donc en vigueur à la date fixée dans le

règlement, soit le premier mars prochain.

Nous croyons devoir souligner que ce plan de pension exigera de la part de la Commission une contribution annuelle au taux de sept et demi pour cent des salaires des employés, ce qui, sur la base actuelle des salaires, signifie une augmentation d'environ \$1,210,000 par année dans les dépenses de la Commission pour fins de pension à ses employés.

MODIFICATION AUX SERVICES
DE TRANSPORT AU COURS DE 1955

Au cours de l'année, la Commission a poursuivi activement son programme de substitution de l'autobus au tramway. De plus, elle a établi des nouveaux services et en a prolongé plusieurs. En voici les détails:

Substitution de l'autobus au tramway:

- 28 mai - circuit 93, Chemin Remembrance;
- 26 juin - circuit Côte-des-Neiges 65;
- 26 juin - circuit Guy Heaver Hall 14, remplacé par circuits Côte-des-Neiges 66 et Claremont 114;
- 4 septembre - circuit Mont-Royal 7.

Comme résultat, les tramways sont disparus des rues suivantes: Beaver Hall, Université, Dorchester, Guy,

Côte-des-Neiges, Boulevard Westmount, Lansdowne, avenue Westmount, Claremont, Remembrance, avenue Mont-Royal, Iberville et Masson.

Nouveaux circuits:

- 3 janvier - circuit Viau 132, rue Viau de Notre-Dame à St-Zotique;
- 27 février - circuit Sherbrooke 185, rue Sherbrooke du boulevard Pie IX au terminus Montréal-Est;
- 26 juin - circuit Somerled 102, entre le terminus Elmhurst et l'avenue Claremont;
- 26 juin - circuit St-Denis "Express" 1-E, entre les terminus Craig et Ahuntsic, pendant les heures d'affluence;
- 11 juillet - circuit boulevard Laurentien 16-B, boulevard Laurentien, de Côte-de-Liesse à du Collège, pendant les heures d'affluence;
- 30 octobre - circuit Jean-Talon 92, rue Jean-Talon, de Bloomfield à Iberville.

Circuits prolongés:

- 27 février - circuit Bélanger 95 prolongé de la rue Iberville à la 13e Avenue;
- 27 février - circuit Bélanger 195, prolongé de Bélanger à

- Masson via 11e Avenue;
- 21 mai - circuit St-Michel 67 prolongé de la 37e Avenue vers le nord aux frontières de la Cité de St-Michel;
- 11 juillet - circuit Côte-de-Liesse 16A prolongé vers l'ouest jusqu'à Notre-Dame-de-Liesse;
- 10 août - circuit Frontenac 94 prolongé de la rue Bon-Air à la rue Tillemont;
- 20 novembre - circuit Côte St-Luc 62 remplacé par circuit Côte St-Luc 101 avec prolongement de Westminster à Westluke, et par le circuit Westminster 162 avec prolongement de Côte St-Luc à Mackle.

En plus des changements ci-dessus, nous avons modifié quelque peu l'itinéraire de certains circuits particulièrement lorsque les autorités municipales ont établi des rues à sens unique.

PROGRAMME POUR 1956

L'année 1956 marquera une étape importante de la substitution de l'autobus au tramway à Montréal. En effet, le ou vers le 4 septembre prochain, les tramways disparaîtront des rues suivantes:

- a) Rue Ste-Catherine, de la rue du Havre jusqu'à l'avenue Victoria, Westmount;

- b) Rue Sherbrooke, d'Atwater à Elmhurst;
- c) Rue Monkland, de Girouard au boulevard Grand;
- d) Boulevard Grand, de Monkland à Somerled;
- e) Avenue Victoria, de Ste-Catherine à Sherbrooke;
- f) Avenue Green, de Ste-Catherine à Sherbrooke;
- g) Rue Atwater, de St-Antoine à Sherbrooke;
- h) Rue Windsor, de St-Jacques à Ste-Catherine;
- i) Rue Somerled, du boulevard Grand à Walkley.

Les lignes de tramways suivantes seront discontinuées:

Ste-Catherine 3, 3A, 3X et 15;

Windsor 70 et 83;

Sherbrooke 63, 64, 7A et 9A;

Girouard 50.

Pour les remplacer, des nouveaux circuits d'autobus seront inaugurés comme suit:

- a) Circuit "15 STE-CATHERINE", rue Ste-Catherine, du terminus Atwater au terminus Frontenac;
- b) Circuit "150 DORCHESTER", rue Dorchester, du terminus Atwater au terminus Frontenac;
- c) Circuit "151 DORCHESTER", du terminus Atwater au terminus 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, Girouard, Sherbrooke, Victoria et Ste-Catherine;
- f) Circuit "104 NOTRE-DAME-DE-GRACE", de Cavendish et chemin Côte St-Luc au terminus Atwater via Cavendish, Sherbrooke, Notre-Dame-de-Grâce, Claremont, Sherbrooke, Victoria et Ste-Catherine; retour via Ste-Catherine, Victoria, Sherbrooke, Claremont, Côte St-Antoine, Sherbrooke et Walkley;
- 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 et Atwater.

Ce programme de modernisation de l'année 1956 entraînera une dépense de capital d'environ 7 millions et demi de dollars pour l'achat de 250 autobus, la construction du garage Frontenac, la transformation des remises St-Paul et l'érection de deux terminus, ce qui permet de juger de l'importance de la transformation qui sera apportée à nos services dans les prochains douze mois.

BILAN DES PROGRÈS: 1951-1956

Depuis la prise de possession de l'entreprise de la Compagnie des tramways de Montréal, le 16 juin 1951, la Commission a poursuivi avec toute la diligence possible un programme de substitution de l'autobus au tramway. Elle a aussi établi un grand nombre de circuits nouveaux et en a prolongé plusieurs. L'on trouvera à un autre endroit de ce rapport le détail de ces améliorations apportées par la Commission au réseau de transport en commun depuis les débuts de son administration.

ÉLECTION D'UN NOUVEAU COMMISSAIRE

Le 1er octobre 1955, Me C.A. Sylvestre, c.r., représentant au sein de la Commission les cités et villes du district métropolitain, à l'exception de Montréal, cessa d'agir comme commissaire pour assumer ses nouvelles fonctions de juge de la Cour supérieure.

Pour lui succéder, ces cités et villes désignèrent M. Robert Hainault qui fut assermenté comme commissaire le 16 novembre 1955.

Les commissaires tiennent à exprimer à l'Honorable juge C. A. Sylvestre leurs sincères remerciements pour les précieux services qu'il a rendus à la Commission et à

lui réitérer leurs vœux d'une fructueuse carrière dans la magistrature.

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

ROBERT HAINAULT

LÉONARD LÉGER

Montréal, le 31 janvier 1956.

É T A T S F I N A N C I E R S

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1955

ACTIF

DISPONIBILITES:

Espèces en caisse et en banque		\$	835,054.38	
Prêts à demande			2,000,000.00	
Valeurs négociables à la valeur du marché	\$ 3,239,147.89			
Intérêts courus	<u>25,430.84</u>		3,264,578.73	
Comptes à recevoir			176,238.83	
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)			<u>1,720,586.91</u>	\$ 7,996,458.85

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant:				
Solde au 16 juin 1951	\$52,820,941.61			
Additions nettes	<u>6,910,591.98</u>	\$59,731,533.59		
Moins: Provisions pour amortissement:				
Tramways (2)	\$19,893,902.92			
Autobus	4,803,183.77			
Trolleybus	<u>1,108,689.51</u>	<u>25,805,776.20</u>	33,925,757.39	

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		\$	362,487.45	
Frais payés d'avance			319,162.75	
Escompte sur débetures et dépenses non amortis			<u>1,795,575.37</u>	2,477,225.57

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

- (1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Cité de Montréal quant à la valeur nominale, à l'intérêt et aux retraits pour fonds d'amortissement.
- (2) A cause de l'accélération du programme de modernisation, certains actifs du réseau des tramways portés dans les livres à une valeur nette approximative de \$11,200,000 au 30 novembre 1954, doivent être mis au rancart durant les huit années à partir de cette date soit \$1,400,000, en moyenne, par année.

Ces actifs sont amortis par la Commission à certains taux fixes, et pour l'année terminée le 30 novembre 1955, un montant additionnel de \$178,487 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de \$1,400,000.

\$44,399,441.81

Approuvé pour la Commission

A. Duperron

Président

R. F. Quinn

Vice-Président

Montréal, 27 janvier 1956.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1955

PASSIF

EXIGIBILITES:

Emprunt bancaire, garanti par la Cité de Montréal		\$ 1,250,000.00
Comptes à payer		795,551.64
Gages courus		1,067,226.91
Taxes		46,136.81
Réserve re: abandon des voies de tramways		135,900.00
Intérêts courus sur obligations		363,921.88
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1956 au fonds d'amortissement des débetures 4 1/2%	\$ 577,500.00	
Moins: Valeur nominale des débetures achetées par anticipation	<u>315,000.00</u>	262,500.00
Réserve pour réclamations en dommages		925,000.00
Dépôts de cautionnement des employés		30,542.00
Réserve pour fonds de pension des employés	\$ 1,642,293.16	
Moins: Valeurs et espèces déposées en fidéicomis au Trust Général du Canada conformément aux actes de fidéicomis	<u>1,075,063.85</u>	567,229.31
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal		<u>34,768.76</u>
		\$ 5,478,777.31

DETTE OBLIGATAIRE:

Débetures 4 1/2% à fonds d'amortissement échéant le 1 ^{er} 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>1,575,000.00</u>
Moins: Débetures rachetées		\$16,425,000.00
Moins: Versements au fonds d'amortissement comme ci-dessus	<u>577,500.00</u>	\$15,847,500.00
Débetures 3 1/2% à fonds d'amortissement échéant le 1 ^{er} mai 1974 (1) (Remboursables en monnaie canadienne)		\$27,000,000.00
Autorisées et émises		<u>1,620,000.00</u>
Moins: Débetures rachetées		\$25,380,000.00
Moins: Valeur nominale des débetures ci-dessus achetées en anticipation du fonds d'amortissement	<u>220,000.00</u>	<u>25,160,000.00</u>
Réserve pour billets non utilisés		<u>500,000.00</u>
Déficit au 30 novembre 1955 (Etat No. 2)		\$46,986,277.31
		2,586,835.50

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 \$637,000 ni d'un passif contingent se totalisant à \$115,232.

\$44,399,441.81

Sujet à notre rapport de même date.

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1955

Déficit au 30 novembre 1954		\$ 1,400,154.50
Diminution de la valeur du marché des placements		<u>104,790.30</u>
		1,504,944.80
Déduire:		
Escompte sur débetures achetées pour fonds d'amortissement	\$ 23,236.25	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	88,058.26	
Profit sur placements rachetés ou vendus	42,030.72	
Régularisation de la réserve pour escompte sur dollars américains	<u>2,325.45</u>	<u>155,650.68</u>
		1,349,294.12
Ajouter:		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1955 (Etat No. 3)		<u>1,237,541.38</u>
Déficit au 30 novembre 1955		\$ <u><u>2,586,835.50</u></u>

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1955

REVENUS

Tramways		\$14,241,563.50	
Autobus		13,933,390.78	
Trolleybus		<u>2,252,636.36</u>	
			\$30,427,590.64

DEPENSES

Tramways

Frais d'opérations et taxes	\$10,202,464.58	
Entretien	3,374,111.40	
Amortissement	1,478,950.67	
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation	<u>178,487.00</u>	\$15,234,013.65

Autobus

Frais d'opérations et taxes	\$ 9,233,732.41	
Entretien	2,868,906.92	
Amortissement	<u>1,157,462.39</u>	13,260,101.72

Trolleybus

Frais d'opérations et taxes	\$ 1,050,079.66	
Entretien	240,163.83	
Amortissement	<u>223,793.92</u>	1,514,037.41

Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 1,663,451.70	
Intérêt sur emprunt bancaire	24,263.44	
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>152,027.71</u>	

	1,839,742.85	
Moins: Autres revenus	<u>182,763.61</u>	<u>1,656,979.24</u>

31,665,132.02Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année
terminée le 30 novembre 1955\$ 1,237,541.38

*Voir note (2) au bilan

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1955, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1955. 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 1955, 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.

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

Montréal, 27 janvier 1956.

- S T A T I S T I Q U E S -

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

NOMBRE DE PASSAGERS

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Passagers payants</u>	<u>Nombre de correspondances perçues</u>	<u>Total</u>
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
1955	316,442,441	139,731,762	456,174,203

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

RECETTES-PASSAGERS

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	
1951 ^X	\$ 13,154,759
1952	30,111,469
1953	32,108,634
1954	30,597,267
1955	29,516,125

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Framways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>
1951 ^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
1955	19,582,368	40%	26,567,102	54%	3,123,356	6%	49,272,826

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

NOMBRE DE VEHICULES

	<u>Framways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>
Au 16 juin 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
Au 30 nov. 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
Au 30 nov. 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
Au 30 nov. 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
Au 30 nov. 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1657
Au 30 nov. 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726

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 "
Au 30 nov. 1955	286.04 "

Longueur des voies de tramways
(milles de voies simples)

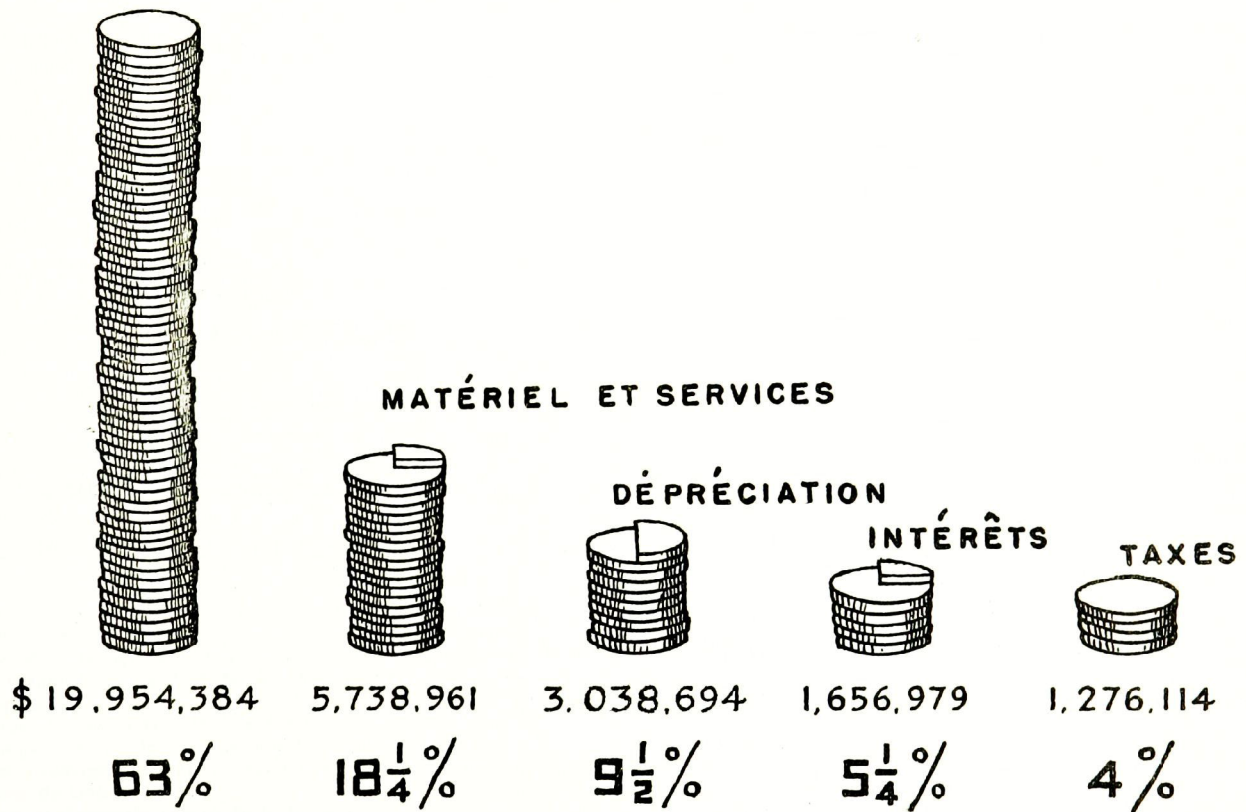
Au 16 juin 1951	260.7 milles
Au 30 nov. 1951	260.7 "
Au 30 nov. 1952	241.1 "
Au 30 nov. 1953	227.6 "
Au 30 nov. 1954	223.7 "
Au 30 nov. 1955	207.2 "

Electricité consommée en 1955 (en K.W. heures)	98,643,000 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1955 (en gallons)	2,779,717 gallons
Huile Diesel consommée en 1955 (en gallons)	2,749,864 gallons
Superficie desservie en 1955	91 milles carrés
Population desservie en 1955	1,339,950 approx.

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1955

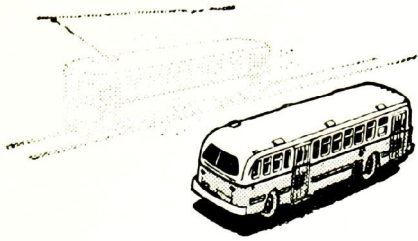
TOTAL: \$ 31,665,132

SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



Le bilan des progrès

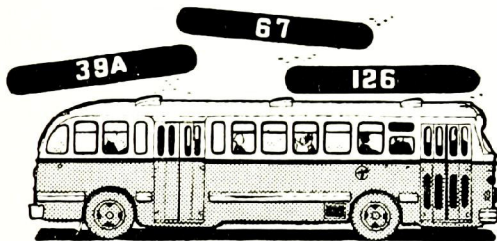
(de 1951 à 1956)



Remplacement du tramway par l'autobus

Circuits :

- Ste-Catherine**, entre les rues Harbour et Viau.
- Frontenac**, entre les rues Notre-Dame et Bélanger et prolongé jusqu'à Bon-Air.
- Van Horne**, entre l'avenue Hillsdale et le chemin de la Côte-des-Neiges et prolongé jusqu'au terminus Garland.
- Boul. St-Laurent**, entre la rue Craig et le boulevard Crémazie.
- Windsor**, sur la rue Sherbrooke, à l'ouest de la boucle Elmhurst et sur la rue Westminster dans la ville de Montréal-Ouest.
- Notre-Dame—Côte St-Paul**, de Notre-Dame et chemin de la Côte St-Paul à la rue Wellington et prolongé jusqu'au boulevard LaSalle.
- Notre-Dame—Ville Emard**, de Notre-Dame et chemin de la Côte St-Paul à la rue des Monts.
- St-Denis**, entre le terminus Craig et la rue Emile Journault.
- Lachine**, à l'ouest de la 6^e Avenue et remplacé par deux circuits d'autobus Lachine 191 et 192.
- Côte-des-Neiges**, entre le carré Victoria et le terminus Garland.
- Boulevard Westmount**, remplacé par le circuit d'autobus Côte-des-Neiges no 66 via boulevard Westmount. Service sur Lansdowne, Westmount avenue et Claremont, remplacé par le circuit d'autobus no 114.
- Chemin Remembrance**, entre Côte-des-Neiges et la boucle au Sommet.
- Rue Mont-Royal**, entre avenue du Parc et le boulevard Pie IX.



Prolongement de routes d'autobus

- 67-St-Michel**, prolongement de la 36^e Avenue à la 42^e Avenue.
- 8D-Beurling**, prolongé sur les rues Stevens, boulevard LaSalle et Woodland.
- 78-Glen**, prolongement vers l'ouest de la rue Notre-Dame à Ville Emard.
- 39A-Boulevard Pie IX**, prolongement du chemin St-Michel à Dumouchel.
- 126-Beaubien**, prolongement jusqu'à l'hôpital de Maisonneuve sur le boulevard l'Assomption.
- 95-Bélanger**, prolongement vers l'est à la 13^e Avenue.
- 94-Frontenac**, prolongement vers le nord de Bon-Air à Tillemont.
- 16A-Côte de Liesse**, prolongement vers l'ouest sur le chemin de Côte de Liesse à Notre-Dame-de-Liesse.
- 6-St-Hubert**, prolongé de Crémazie jusqu'à Emile Journault.
- 52-Cadillac-Rosemont**, prolongé de la 25^e Avenue et Bellechasse jusqu'au boulevard Pie IX et Beaubien.
- 191-192 Lachine**, itinéraire changé et circuit prolongé à Sherbrooke et 55^e Avenue, Lachine.
- 56-Bordeaux**, prolongé sur le boul. Persillier de De Salaberry à Louisbourg.
- 62-Côte St-Luc**, remplacé par un nouveau circuit no 101 Côte St-Luc, prolongé de Westminster à WestJoke, et par un nouveau circuit no 162—Westminster prolongé de Côte St-Luc jusqu'à Mackle.

Autobus-express

La Commission de Transport de Montréal a établi, le 27 juin 1955, un service d'autobus-express rue St-Denis. Ce service fonctionne du terminus Ahuntsic, rue Millen, jusqu'au terminus Craig.



Nouvelles routes d'autobus

- 126-Beaubien**, sur la rue Beaubien, entre la 12^e Avenue et la rue Viau.
- 8D-Beurling**, sur l'avenue Woodland et l'avenue Beurling entre Bannantyne et le boulevard Brown.
- 74B-Longueuil Sud**, pour desservir la partie de la Cité de Longueuil au sud des voies des Chemins de Fer Nationaux du Canada.
- 8C-St-Patrick**, entre l'intersection des rues Atwater et Centre et l'intersection de la rue Laurendeau et avenue de l'Eglise.
- 38-Barclay**, sur l'avenue Barclay, entre le terminus Garland et l'intersection des Avenues Pratt et Van Horne.
- 57-Fleury**, sur la rue Fleury, entre les rues Tolhurst et Larose.
- 116-Décarie**, pour desservir les secteurs sud-ouest et nord-est de Ville St-Laurent.
- 75-Longueuil**, inauguration de ce circuit pour établir un service direct pendant les heures d'affluence entre Montréal et le secteur sud de Longueuil.
- 106-Upper Lachine Road**, sur le chemin Upper Lachine, de Girouard à Elmhurst.
- 132-Viau**, entre les rues Notre-Dame et St-Zotique.
- 102-Somerled**, entre les rues Elmhurst et Claremont.
- 16B-Laurentien**, entre Côte de Liesse et la rue du Collège à Ville St-Laurent, durant les heures d'affluence seulement.
- 185-Sherbrooke**, entre le boulevard Pie IX et le terminus de Montréal-Est.
- 92-Jean-Talon**, entre l'avenue Bloomfield et la rue Iberville.
- 195-Bélanger**, sur la 11^e Avenue, entre Masson et Bélanger et sur Bélanger à la 31^e Avenue.
- 62-Côte St-Luc**, entre l'intersection Monkland et Girouard et l'avenue Elmhurst, via chemin Côte St-Luc et avenue Westminster.



Routes d'autobus d'ici septembre 1956

- 15-Ste-Catherine**, sur la rue Ste-Catherine, du terminus Atwater au terminus Frontenac.
- 150-Dorchester** sur la rue Dorchester, du terminus Atwater au terminus Frontenac.
- 151-Dorchester**, du terminus Atwater au terminus de la rue Craig via Dorchester, Beaver Hall et Craig. Ce service n'aura lieu qu'aux heures d'affluence seulement.
- 170-171 Windsor-Beaver Hall**, entre la Place d'Armes et la rue Ste-Catherine. Boucle dans les deux directions via Windsor et Beaver Hall Hill.
- 103-Monkland**, sur l'avenue Monkland jusqu'au terminus Atwater.
- 104-Notre-Dame-de-Grâce**, sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce jusqu'au terminus Atwater.
- 105-Sherbrooke**, du terminus Elmhurst au terminus Atwater via Sherbrooke.

