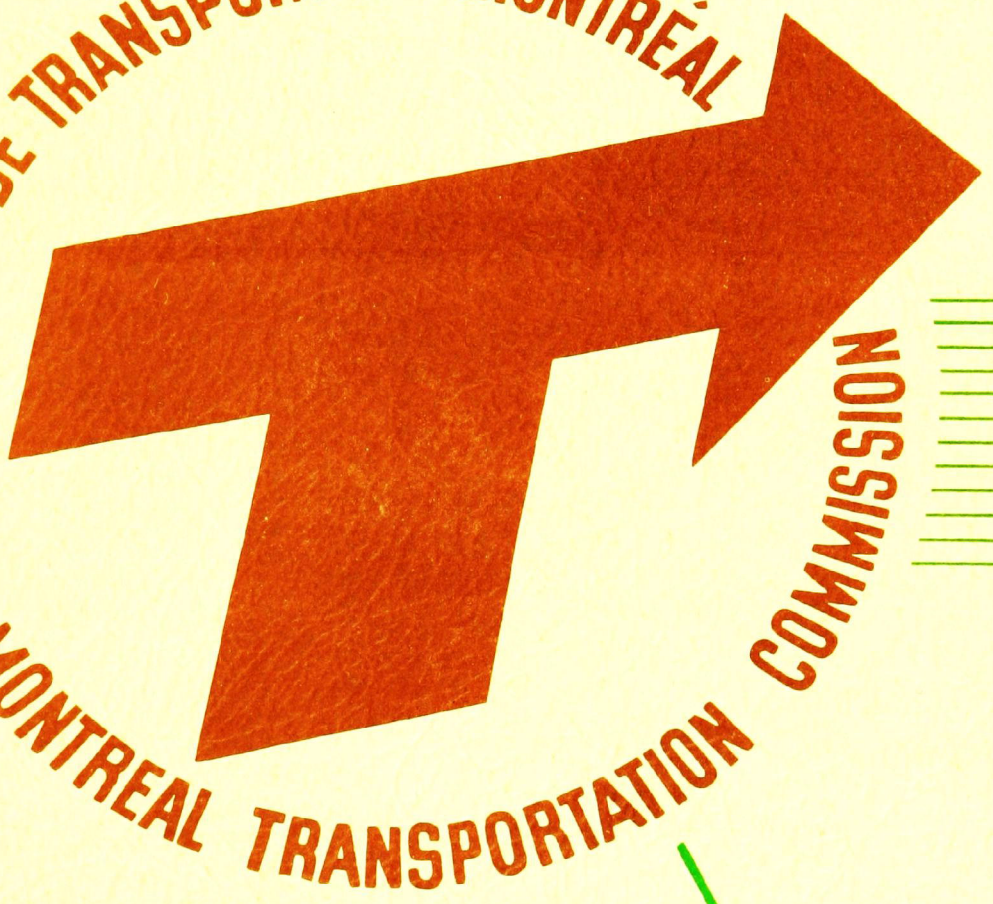
RAPPORT ANNUEL



AU 30 NOVEMBRE, 1958

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

Président et gérant général	:	Arthur Duperron
Vice-président	:	Jean Constantin
		Charles C. Brown
		Robert Hainault
		Léonard Léger

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1958

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 1957 au 30 novembre 1958.

NOMINATION D'UN NOUVEAU VICE-PRÉSIDENT ET D'UN NOUVEAU COMMISSAIRE

Comme nous le mentionnions dans notre dernier rapport annuel, la Commission perdit en la personne de M. Richard-F. Quinn, décédé le 11 janvier 1958, l'un de ses commissaires qui était en même temps le vice-président de la Commission.

M. Jean Constantin, membre de la Commission depuis sa création en novembre 1950, fut nommé au poste

de vice-président de la Commission, pour succéder à M. R.F.Quinn, nomination qui fut approuvée par arrêté ministériel du Gouvernement de la Province de Québec.

Pour combler le poste de commissaire devenu vacant par la mort de M. Quinn, le Conseil municipal de la Cité de Montréal désignait, le 29 avril 1958, M. Charles C. Brown, qui, jusque-là, avait occupé le poste d'adjoint à la direction et de directeur des ventes et de la publicité de la Continental Can Company of Canada Limited et siégé pendant cinq ans au Conseil municipal de la Cité de Montréal, comme représentant du district no 3.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 4)

Les revenus se sont chiffrés à $36,020,723 et les dépenses d'opérations ordinaires à $36,327,472, laissant un déficit de $306,749 pour l'année terminée le 30 novembre 1958,-la hausse du tarif n'étant entrée en vigueur que le 24 août précédent. De plus, à cause de l'accélération du programme de modernisation, la Commission a dû pourvoir à un amortissement additionnel d'un montant net de $402,283. Cet amortissement additionnel porte le déficit des opérations de l'année 1958 à la somme de $709,032.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1958 (État no 1)

Le 15 février 1958, la Commission a émis des débentures à fonds d'amortissement au chiffre de $13,500,000, portant intérêt au taux de 4 5/8% l'an, échéant le 15 février 1978, et dont le principal, l'intérêt et les versements au fonds d'amortissement sont garantis sans condition par la Cité de Montréal. Le produit de cette émission a été ajouté aux disponibilités de la Commission en vue de la poursuite du programme de modernisation du réseau et a servi particulièrement à l'achat de 345 autobus, - dont 325 furent livrés dans le courant de l'année et 20 avaient été livrés au cours de l'année précédente, - à la construction d'un nouveau garage d'exploitation et d'entretien d'autobus, à savoir le garage St-Denis situé rue De Fleurimont, à l'agrandissement du garage Frontenac et à l'achat d'équipement additionnel installé dans des garages déjà existants.

Depuis le début de son administration, la Commission a satisfait à ses engagements concernant le fonds d'amortissement de chacune de ses émissions de débentures. Durant l'année sous examen, elle s'est également acquittée de ses obligations au sujet des versements aux fonds d'amortissement qui viendront à échéance durant

l'année 1959, en achetant des débentures et en les déposant, après annulation, chez le Directeur des finances de la Cité de Montréal. A cet égard, la Commission effectua les retraits suivants de débentures en vue de rencontrer les versements à échoir, en 1959, de chacune de ses émissions de débentures, à savoir:

Emission	Echéance des versements aux fonds d'amortissement	Montant des débentures déposées
Débentures 4 1/4% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1959	$ 315,000
	1er juillet 1959	315,000
Débentures 3 3/4% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1959	$ 810,000
Débentures 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1959	$ 403,000
Débentures 5 1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1959	$ 210,000
Débentures 4 5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1959	$ 473,000

Il convient de noter ici, qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a consacré la somme de $10,829,632.98 à des dépenses d'immobilisations pour la modernisation de son système. D'autre part, elle a rayé des livres des actifs au montant total de $8,301,333.53.

CONTRAT DE TRAVAIL

Pour la première partie de l'année financière 1958, soit jusqu'au 11 juillet 1958, les relations contractuelles de la Commission avec ses employés syndiqués ont été régies par la convention collective de travail signée par la Commission et la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et autres transports, le 3 février 1956, pour une période de trois années, commencée le 12 juillet 1955.

Le 14 mai 1958, la Commission et la Fraternité ont signé une nouvelle convention collective de travail pour une autre période de trois années commençant à l'expiration de la convention sus-mentionnée, soit le 12 juillet 1958, pour se terminer le 11 juillet 1961.

Cette convention collective prévoit les augmentations générales de salaires suivantes:

le 12 juillet 1958 . . . . . 10¢ de l'heure
le 12 juillet 1959 . . . . . 10¢ " "
le 12 juillet 1960 . . . . . 8¢ " "

Elle prévoit la réduction au cours de l'année 1959, de la semaine normale ou moyenne de travail

de quarante-cinq (45) heures à quarante-deux heures et demie ($42\frac{1}{2}$), ainsi que des congés payés, de même que trois semaines de vacances après quinze au lieu de vingt années de service, et une certaine accumulation des jours de bénéfices en maladie.

L'on estime que, sur la base des heures de travail actuelles, les améliorations sus-mentionnées dans les conditions de travail de tous les employés, y compris ceux non régis par la convention collective, devant prendre effet graduellement durant le terme de trois (3) ans de la convention collective, représenteront, lorsqu'elles seront toutes en vigueur, une somme totale d'environ $4,000,000 par année.

La Commission est d'avis que l'échelle de salaires et les autres conditions de travail fixées par la convention collective du 14 mai dernier contribueront à rendre les employés davantage conscients de l'importance de leurs fonctions et assureront le meilleur service possible au public et une efficacité maximum dans l'exploitation du réseau de la Commission.

TARIFS

Au cours de l'année sous examen, la Commission estima que, sans changement de tarifs, ses opérations de l'année financière 1958 se termineraient par un déficit de l'ordre de $1,920,000, et que les charges nouvelles qui viendraient s'ajouter aux dépenses au cours de l'année 1959, placeraient la Commission en face d'un déficit de l'ordre de $3,965,000 pour l'année financière se terminant le 30 novembre 1959.

Les charges nouvelles sus-mentionnées pour l'année financière 1959 proviendront de deux sources: le coût des salaires, et le coût de la modernisation du réseau.

En effet, par suite de la convention collective de travail en vigueur entre la Commission et le Syndicat représentant ses employés syndiqués, l'on estime que les dépenses du prochain exercice financier au poste des salaires de tous les employés, y compris ceux non régis par la convention collective, seront augmentées, en comparaison de celles de l'année terminée le 30 novembre 1958, d'environ $1,400,000. De plus, la Commission doit pourvoir à une augmentation de dépenses d'environ $600,000 pour les charges additionnelles d'intérêts

et de dépréciation que lui causera en 1959, par rapport à 1958, son programme de modernisation et d'amélioration du réseau pour les années 1958 et 1959, dont il est question en détails dans une autre section de ce rapport.

Ces déficits considérables de $1,920,000 pour l'année financière 1958 et de $3,965,000 pour l'année financière 1959 imposaient à la Commission l'obligation de hausser ses tarifs, car 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 23 juillet 1958, la Commission décréta les tarifs augmentés suivants, qui sont en vigueur depuis le 24 août 1958:

ZONE CENTRALE: Adultes: 2 billets pour 30 cents ou 20 cents en argent; enfants d'école: 5 billets pour 30 cents ou 7 cents en argent.

CHACUNE DES AUTRES ZONES: Adultes: 4 billets pour 30 cents ou 10 cents en argent; enfants d'école: 6 billets pour 30 cents ou 6 cents en argent.

Passagers traversant le pont Jacques-Cartier: adultes: 4 billets pour 35 cents ou 10

cents en argent; enfants d'école: 5 billets pour 30 cents.

La Commission avait prévu que ces tarifs produiraient un revenu additionnel d'environ $3,945,000 par année, compte tenu d'une diminution estimée à 7½% dans le nombre de voyageurs adultes. Les résultats réels pour la période du 24 août à date confirment ces prévisions.

Cette décision de la Commission fut portée en appel devant la Régie des Services publics, par la Cité de Montréal et la Cité de Lachine.

A la date de la rédaction de ce rapport, l'instruction de ces appels est terminée, mais jugement n'est pas encore rendu.

MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1958, la Commission a acheté 325 autobus neufs au coût de $8,695,013, pour les fins de son programme de modernisation de l'année 1958. Ces autobus étaient tous du type 50 sièges.

La Commission doit acheter incessamment

175 autres autobus neufs dont elle prendra livraison en 1959. Ces autobus remplaceront les derniers tramways en service dans le territoire de la Commission.

TRAVAUX

La Commission, au cours de l'année 1958, a exécuté, tout comme par les années précédentes, les travaux nécessaires pour garder en excellentes conditions toutes ses propriétés. Les travaux les plus importants que nous croyons devoir signaler dans ce rapport sont les suivants:

La construction d'un nouveau garage adjacent aux remises St-Denis, rue de Fleurimont, qui avait été signalée dans notre rapport de l'an dernier, a été complétée au cours de l'année, ajoutant une capacité de 154 autobus à cet important centre de remisage. De plus, la Commission a transformé en garage et a agrandi les remises de tramways St-Denis 3, 4 et 5, permettant d'y remiser 30 autobus de plus et portant sa capacité à 158 unités.

Nous avions également signalé dans notre rapport de l'an dernier l'agrandissement, commencé au cours de l'été 1957, du garage Frontenac. Cet agrandissement a ajouté 86 unités à la capacité de remisage qui est maintenant portée à 216 autobus.

La Commission, à la fin de l'année 1958, a commencé les travaux requis pour transformer à leur tour les remises de tramways Mont-Royal en garage d'autobus. Cette transformation sera complétée avant le mois de septembre 1959.

Les voies de tramways utilisées pour assurer le service de transport par tramways entre Montréal et la Ville de Lachine ont dû être enlevées au cours de l'année, à partir de l'avenue Septembre dans Montréal, jusqu'à la 5e avenue dans la Ville de Lachine, et le service d'autobus qui a remplacé le service de tramways circule présentement dans un nouveau chemin temporaire construit à cette fin par la Ville de Montréal et situé le long du Canal Lachine, côté nord.

La Commission a également enlevé les voies de tramways situées du côté est de sa propriété du boulevard Décarie, entre le chemin Queen Mary et le terminus Garland, et elle a construit à leur place un chemin pavé d'une superficie d'environ 11,600 verges carrées, qui sert exclusivement à la circulation des lignes d'autobus.

Les autres travaux de pavage en asphalte, à divers endroits, nécessités par la substitution de l'autobus au tramway, sont de l'ordre de 6,160 verges carrées.

MODIFICATIONS AU RÉSEAU DE TRANSPORT EN 1958

Au cours de l'année, la Commission a réalisé une autre partie importante de son programme de modernisation.

Les services de tramways ont été remplacés par de nouveaux circuits d'autobus dans dix-huit milles de rue et cinq milles de voies privées. De plus, plusieurs circuits d'autobus existants ont été prolongés.

Voici le détail des modifications apportées pendant cette période.

- Substitution de l'autobus au tramway -

Poursuivant toujours sa politique de substituer l'autobus au tramway, politique inaugurée en 1952, la Commission a exécuté son programme de modernisation de l'année 1958 de la façon suivante:

Le 22 juin, les tramways furent remplacés par des autobus dans les rues suivantes:

Ontario,

Rachel,

Davidson,

Viau.

Dans le cas de la rue Davidson, le service fut prolongé vers le sud jusqu'à la rue Notre-Dame, et dans celui de la rue Rachel, prolongé vers le sud jusqu'à l'avenue Pine.

Le 10 août suivant, la Commission dut abandonner sa voie privée de tramway Lachine, afin de permettre à la Cité de Montréal d'y installer un égout collecteur. A la même date, les lignes d'autobus Lachine 191 et 192 furent prolongées vers l'est de la 61ème Avenue, Lachine, jusqu'à l'intersection des rues St-Rémi et Notre-Dame, dans Montréal, pour remplacer le service de tramways qui existait entre ces deux points. Entre la rue St-Joseph, Lachine, et le chemin de la Côte St-Paul, à Montréal, nos autobus circulent maintenant sur une route construite à cette fin par la Cité de Montréal le long de la rive nord du Canal Lachine.

Le 31 août 1958, les services de tramways furent supprimés dans les rues suivantes:

Bleury,
Avenue Park,
Boucle Aylmer,
Jean-Talon,
Boucle Ogilvie,
Avenue Bernard,
Avenue Outremont,
Avenue Van Horne,
Avenue Laurier,
Chemin de la Côte Ste-Catherine,

Chemin Bellingham,
Avenue Maplewood,
Avenue Decelles,
Chemin Queen Mary,
Boulevard Décarie (de chemin Queen Mary au terminus Garland)
McGill,
Boucle Square Victoria,
Boucle Youville.

Pour remplacer ces lignes de tramways, un nouveau réseau de circuits d'autobus fut établi comme suit:

Park-Crémazie no 80	-	du terminus Craig au boulevard Crémazie;
Park-Jean-Talon no 84	-	de la rue McGill à la rue Jean-talon;
Park-Côte Ste-Catherine no 129	-	du terminus Craig au terminus Garland;
Maplewood no 51	-	du chemin de la Côte St-Luc à Avenue Park;
St-Urbain-Van Horne no 128	-	du terminus Craig à la boucle Hillsdale;
Van Horne no 161	-	du terminus Garland au boulevard St-Laurent;
Barclay no 160	-	du terminus Garland au boulevard St-Laurent.

- Etablissement et prolongement de circuits -

En plus des changements importants décrits ci-dessus et résultant de la substitution de l'autobus au

tramway, la Commission au cours de 1958 a établi et prolongé plusieurs autres circuits d'autobus.

En voici le détail.

30 décembre 1957 - Circuit Côte de Liesse 16A prolongé vers l'ouest sur une distance d'environ 4,200 pieds.

7 avril 1958 - Circuit Laurentien 16B prolongé vers l'est du boulevard Décarie à la rue Ste-Croix.

31 août 1958 - Circuit Fleury 57 prolongé vers l'ouest de Jeanne-Mance à Hogue.

14 septembre 1958 - Circuit Jarry 99 prolongé vers l'ouest de l'avenue Bloomfield à la rue de l'Acadie.

27 septembre 1958 - Circuit Désormeaux 21 prolongé vers le nord de la rue de Grosbois à la rue Tiffin.

28 septembre 1958 - Circuit Victoria 124 - un nouveau service établi afin de relier directement le secteur situé au nord du chemin Queen Mary

et les rues Sherbrooke et Ste-Catherine.

15 octobre 1958 - Circuit Boul. Pie IX 139 prolongé vers le nord jusqu'à la 26ième avenue.

9 novembre 1958 - Circuit Décarie 116 prolongé vers le nord jusqu'à la rue Decelles.

En octobre, la Commission compléta le pavage de son chemin privé du boulevard Décarie entre le chemin Queen Mary et le terminus Garland, pour l'usage exclusif de ses véhicules. Ainsi, les autobus des circuits 48, 65 et 129 ne sont plus sujets aux retards de circulation qu'ils rencontraient boulevard Décarie et le service en est considérablement amélioré.

PROGRAMME DE L'ANNÉE 1959

Durant l'année 1959, toutes les lignes de tramways encore en service seront supprimées, complétant ainsi le programme de substitution de l'autobus au tramway de la Commission, inauguré en 1952.

En effet, les lignes de tramways Papineau no 45, Rosemont no 54, Delorimier no 10, Millen no 24, Montréal-Nord no 40 et Cartierville no 17 seront remplacées

le 6 septembre 1959 par des circuits d'autobus.

REMERCIEMENTS

Les commissaires remercient les autorités de la Ville de Montréal et des municipalités du district métropolitain pour la collaboration efficace qu'elles leur ont accordée. Ils désirent également 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,

(Signé) A. DUPERRON

Le vice-président,

(Signé) JEAN CONSTANTIN

Les commissaires,

(Signé) CHARLES C. BROWN

(Signé) ROBERT HAINAULT

(Signé) LÉONARD LÉGER

Montréal, le 30 janvier 1959.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL *

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1958

ACTIF

DISPONIBILITES:			
Espèces en caisse et en banque		$ 1,744,874.95	
Prêts à demande		3,900,000.00	
Valeurs négociables à la valeur du marché	$4,866,310.39		
Intérêts courus	29,330.67	4,895,641.06	
Comptes à recevoir		216,201.05	
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		1,507,513.49	$12,264,230.55
IMMOBILISATIONS:			
Immeubles, installations et matériel roulant		$71,895,125.51	
Moins: Amortissement accumulé (2)		18,058,085.89	53,837,039.62
AUTRES ACTIFS:			
Avances aux bureaux de vente de billets et aux opérateurs		$ 370,018.15	
Frais payés d'avance		339,247.85	
Escompte sur débentures et dépenses non amortis		3,555,471.16	4,264,737.16
			$70,366,007.33

* 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.

(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 1958, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de $402,283 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de $1,400,000.

Approuvé pour la Commission.

A. Duperron — Président

Jean Constantin — Vice-Président

Montréal, 27 Janvier 1959.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1958

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer		$ 937,090.87	
Gages courus		628,873.10	
Fonds de pension de la Commission de Transport de Montréal		281,248.12	
Taxes		32,450.39	
Intérêts courus sur débentures		772,495.15	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1959 aux fonds d'amortissement des débentures moins valeur nominale des débentures achetées en anticipation de ces versements -			
Débentures 4-1/4% échéant le 1er janvier 1973	$262,500.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	124,000.00	138,500.00	
Débentures 3-3/4% échéant le 1er mai 1974	$162,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	162,000.00	-	
Débentures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	$210,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	29,000.00	181,000.00	
Débentures 4-5/8% échéant le 15 février 1978	$314,500.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	131,000.00	183,500.00	
Réserve pour réclamations en dommages		1,000,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		26,622.00	$ 4,181,779.63
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)			67,779,000.00
RESERVE pour billets non utilisés			500,000.00
			$72,460,779.63
DEFICIT ACCUMULE au 30 novembre 1958 (Etat No. 3)			2,094,772.30
			$70,366,007.33

Ceci est le bilan auquel nous référons dans 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 DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1958

*Débentures à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Rachetées	Versements aux fonds d'amortissement échéant avant un an	Solde
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	$18,000,000.00	$ 3,780,000.00	$262,500.00	$13,957,500.00
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000.00	4,050,000.00	162,000.00	22,788,000.00
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000.00	1,208,000.00	-	10,292,000.00
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000.00	525,000.00	210,000.00	8,265,000.00
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	13,500,000.00	473,000.00	314,500.00	12,712,500.00
	$79,000,000.00	$10,036,000.00	$949,000.00	$68,015,000.00

Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:

3-3/4% échéant le 1er mai 1974	$133,000.00	
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976	103,000.00	236,000.00
Tel que montré au bilan		$67,779,000.00

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1958

Déficit accumulé au 30 novembre 1957		$1,626,688.07
Déduire:		
Profit net sur placements rachetés ou vendus	$106,044.40	
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	209,737.89	
Régularisation à la suite de la décision du Conseil Privé rejetant une réclamation pour des taxes foncières des années 1936 à 1951	28,417.78	
	344,200.07	
Moins: Diminution de la valeur du marché des placements	103,251.90	240,948.17
		1,385,739.90
Ajouter:		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1958 (Etat No. 4)		709,032.40
Déficit accumulé au 30 novembre 1958		$2,094,772.30

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1958

REVENUS:			
Revenus de passagers		$34,882,830.59	
Revenus divers		1,137,892.00	
			$36,020,722.59
DEPENSES:			
Frais d'opérations et taxes	$23,530,577.88		
Entretien	6,271,127.70		
Amortissement	3,754,339.97	$33,556,045.55	
Intérêts sur débentures et dépenses	$ 2,822,224.31		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débentures	301,259.73		
	3,123,484.04		
Moins: Autres Revenus	352,058.03	2,771,426.01	
			36,327,471.56
Excédent des dépenses sur les revenus avant amortissement spécial			$ 306,748.97
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de $345,444.96 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année)			402,283.43
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1958			$ 709,032.40

*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 1958, et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé pour l'année terminée le 30 novembre 1958. 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 des revenus et dépenses et du déficit accumulé 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 1958, 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, 27 janvier 1959.

- STATISTIQUES -

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

Année terminée le 30 novembre	Passagers payants	Recettes Passagers
1951[X]	165,554,244	$ 13,154,986
1952	368,394,827	30,093,012
1953	342,893,777	32,187,264
1954	327,515,022	30,660,691
1955	316,442,441	29,635,901
1956	295,442,624	34,301,695
1957	292,908,434	33,969,778
1958	285,818,614	34,882,830

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
Année terminée le 30 novembre	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
1955	19,582,368	40%	26,567,102	54%	3,123,356	6%	49,272,826
1956	16,208,684	33%	30,069,637	61%	2,958,580	6%	49,236,901
1957	10,877,029	22%	35,161,922	72%	2,726,113	6%	48,765,064
1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178

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

NOMBRE DE VEHICULES

	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%	1658
Au 30 nov. 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726
Au 30 nov. 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
Au 30 nov. 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876
Au 30 nov. 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919

LONGUEUR EN MILLES DES RUES UTILISEES PAR LES VEHICULES 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	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "

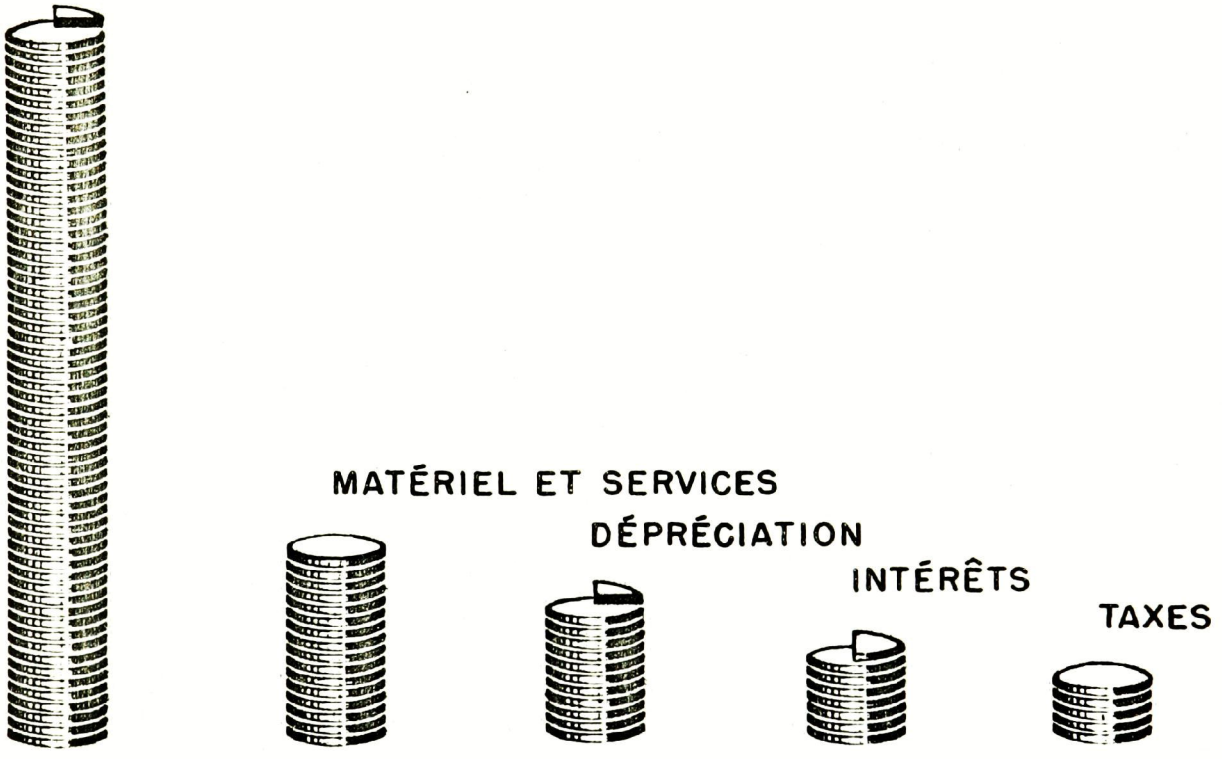
LONGUEUR DES VOIES DE TRAMWAYS DANS LES RUES ET DROITS DE PASSAGE (en milles de voies doubles)

Au 16 juin 1951	117.85 milles
Au 30 nov. 1951	117.85 "
Au 30 nov. 1952	108.55 "
Au 30 nov. 1953	102.25 "
Au 30 nov. 1954	100.35 "
Au 30 nov. 1955	93.10 "
Au 30 nov. 1956	78.65 "
Au 30 nov. 1957	54.40 "
Au 30 nov. 1958	25.01 "

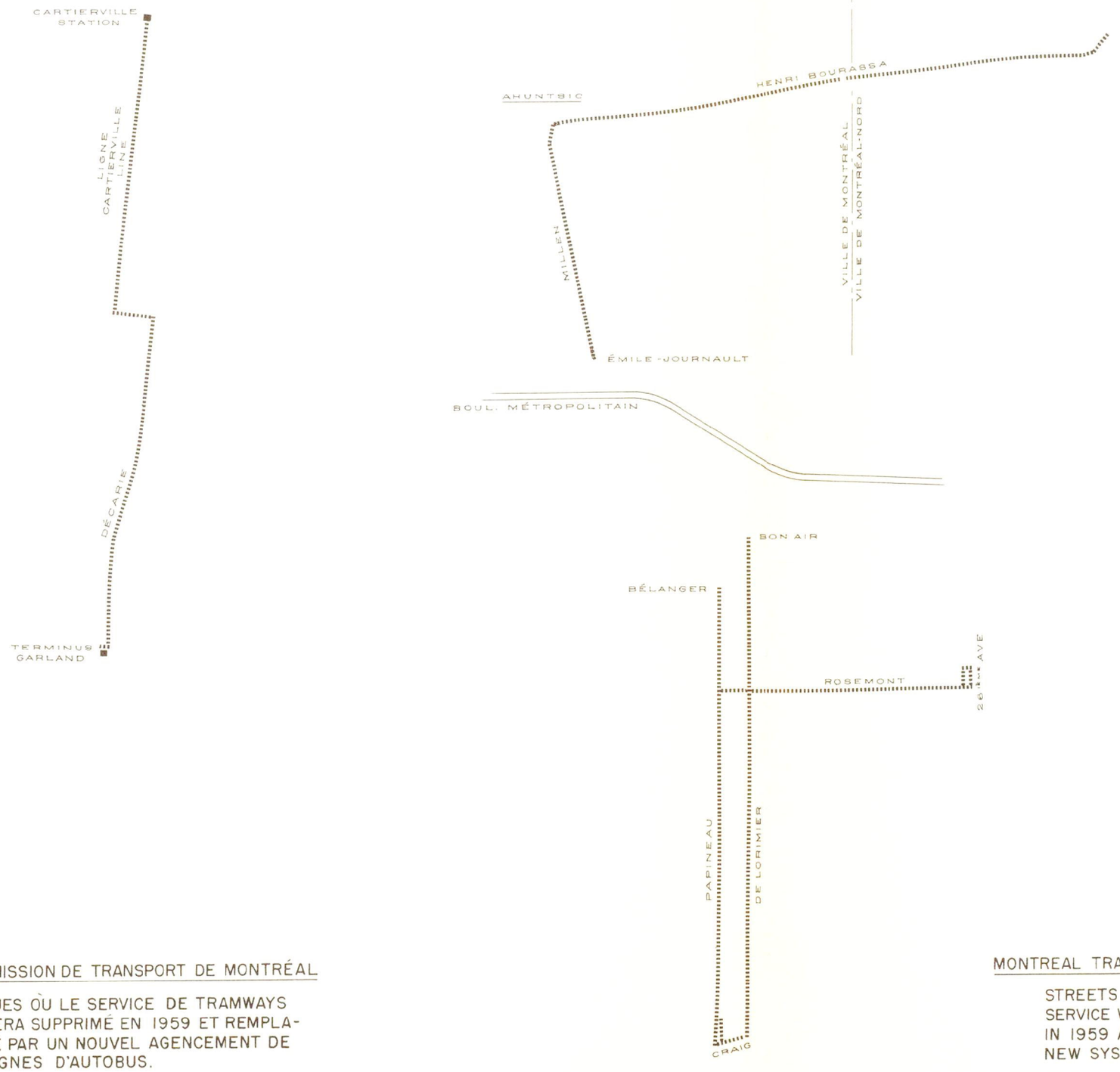
Electricité consommée en 1958 (en K.W. heures)	41,067,400 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1958 (en gallons)	1,357,099 gallons
Huile Diesel consommée en 1958 (en gallons)	6,316,824 gallons
Superficie desservie en 1958	91 milles carrés
Population dans la superficie desservie, 1958	1,500,000 approx.

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1958

TOTAL: $ 36,729,754



$ 22,099,730	5,905,321	4,156,623	2,771,426	1,796,654
60 1/4 %	16 %	11 1/4 %	7 1/2 %	5 %

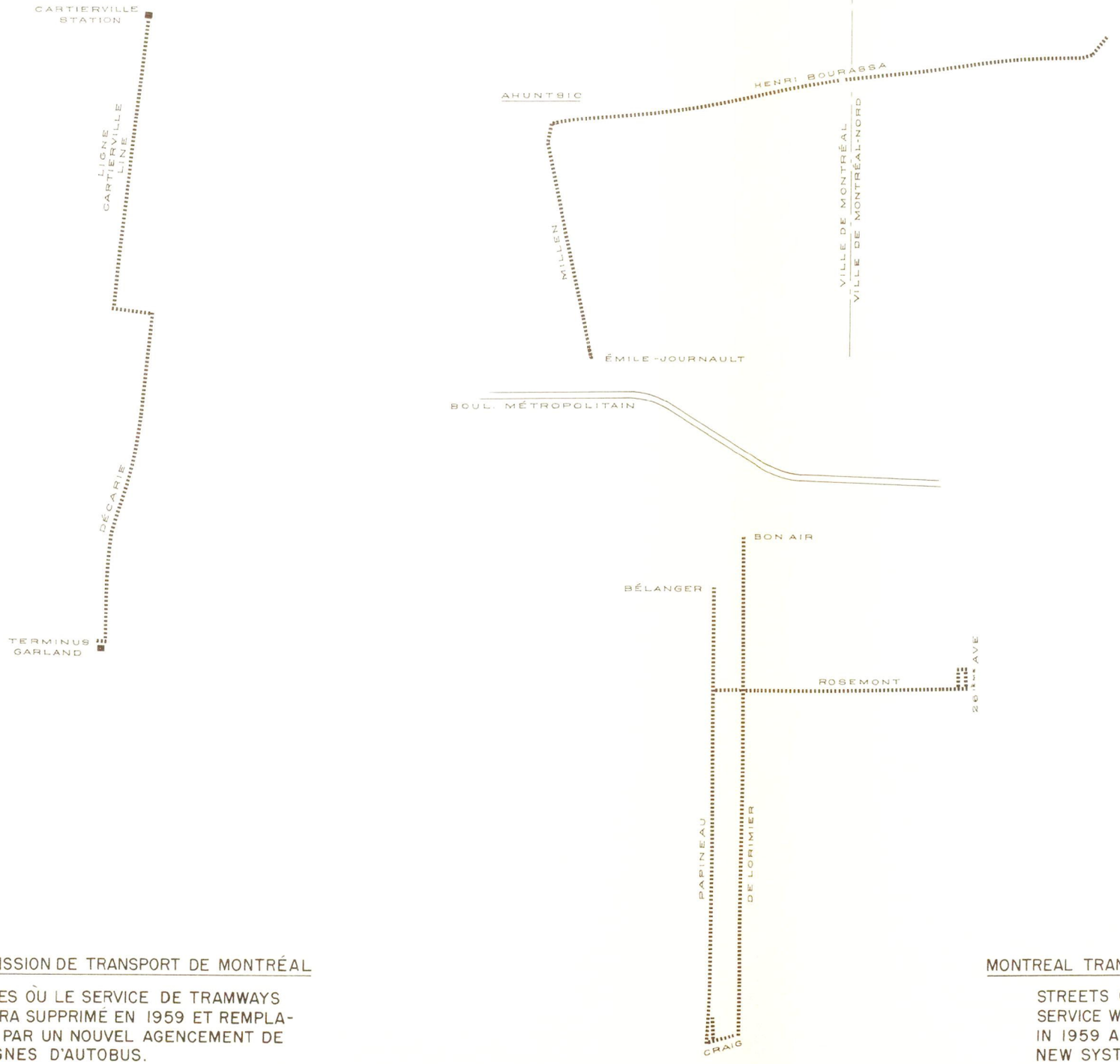


COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RUES OÙ LE SERVICE DE TRAMWAYS SERA SUPPRIMÉ EN 1959 ET REMPLACÉ PAR UN NOUVEL AGENCEMENT DE LIGNES D'AUTOBUS.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STREETS ON WHICH TRAMWAY SERVICE WILL BE DISCONTINUED IN 1959 AND REPLACED BY A NEW SYSTEM OF BUS ROUTES.

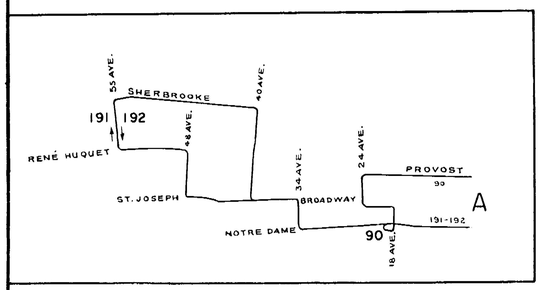


COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RUES OÙ LE SERVICE DE TRAMWAYS SERA SUPPRIMÉ EN 1959 ET REMPLACÉ PAR UN NOUVEL AGENCEMENT DE LIGNES D'AUTOBUS.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STREETS ON WHICH TRAMWAY SERVICE WILL BE DISCONTINUED IN 1959 AND REPLACED BY A NEW SYSTEM OF BUS ROUTES.

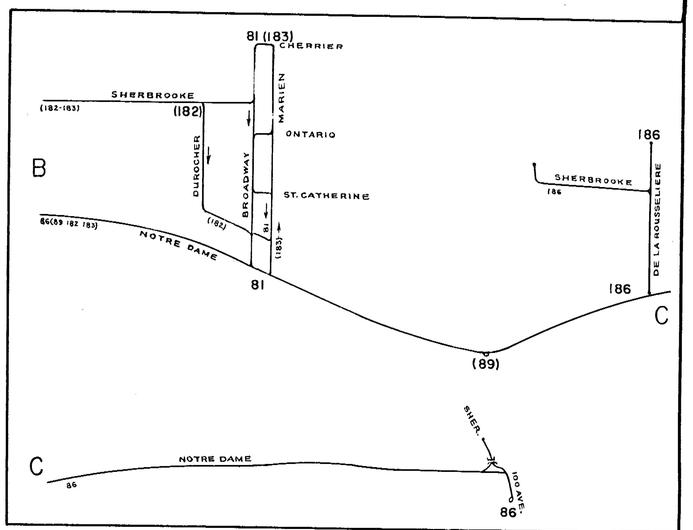


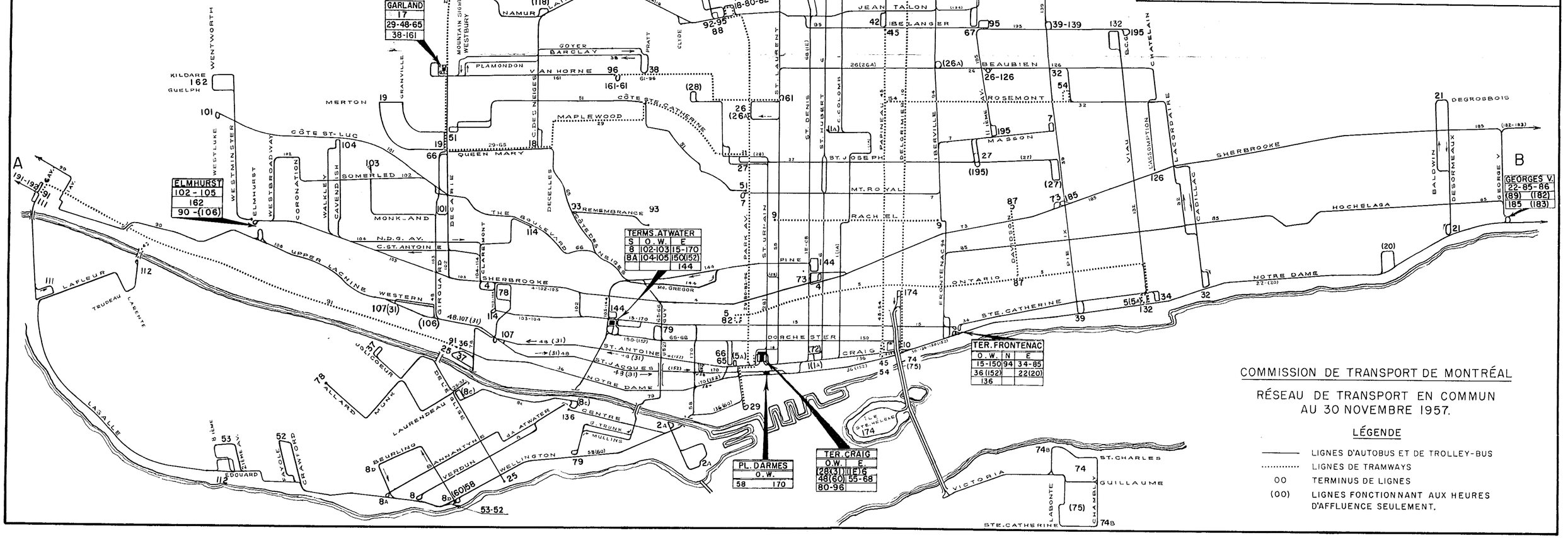
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM AS OF NOVEMBER 30, 1957.

LEGEND

———	BUS OR TROLLEY-BUS SERVICES.
.....	TRAMWAY SERVICES.
00	TERMINAL POINT OF ROUTES.
(00)	INDICATES TERMINAL POINT OF RUSH HOUR SERVICES ONLY.





COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN AU 30 NOVEMBRE 1957.

LÉGENDE

———	LIGNES D'AUTOBUS ET DE TROLLEY-BUS
.....	LIGNES DE TRAMWAYS
00	TERMINUS DE LIGNES
(00)	LIGNES FONCTIONNANT AUX HEURES D'AFFLUENCE SEULEMENT.