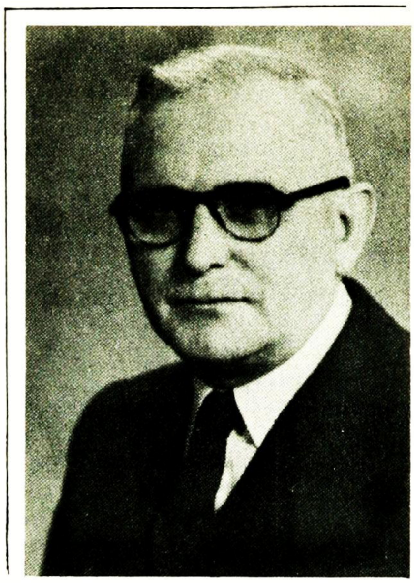
Rapport Annuel

AU 30 NOVEMBRE,

1959

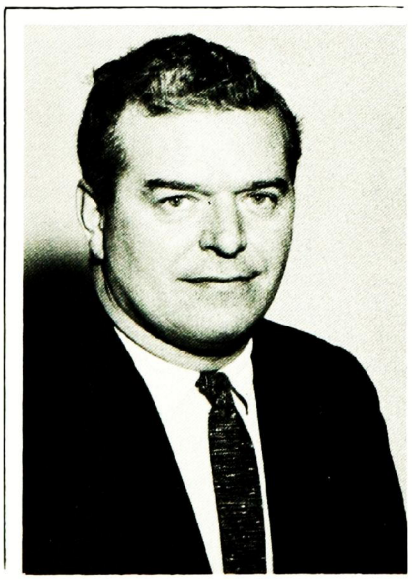
Commission de Transport de Montréal



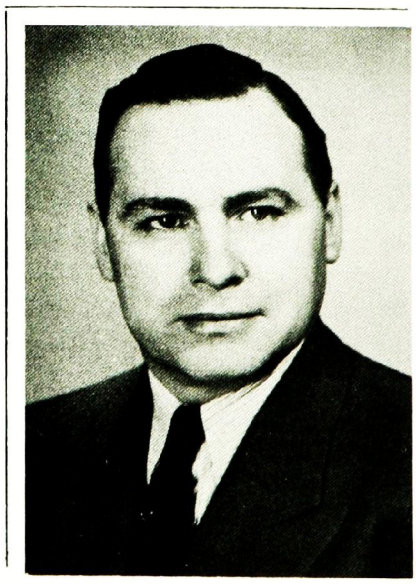
ARTHUR DUPERRON ING. P., D. SC.
PRÉSIDENT ET GÉRANT GÉNÉRAL
CHAIRMAN AND GENERAL MANAGER

JEAN CONSTANTIN
VICE-PRÉSIDENT · VICE-CHAIRMAN

LÉONARD LÉGER N. P.
COMMISSAIRE · COMMISSIONER



MAJOR ROBERT HAINAULT C.M.
COMMISSAIRE · COMMISSIONER



R. MARCEL LAFAILLE
COMMISSAIRE · COMMISSIONER

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	:	Jean Constantin
		Léonard Léger
		Robert Hainault
		R. Marcel Lafaille

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice terminé le 30 novembre 1959

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 1958 au 30 novembre 1959.

NOMINATION D'UN NOUVEAU COMMISSAIRE

C'est avec une vive émotion que nous avons appris, le 15 mars 1959, la mort à l'âge de 45 ans, de Monsieur Charles C. Brown, qui avait été nommé au poste de Commissaire de notre Commission par le conseil municipal de la Cité de Montréal, le 29 avril 1958.

Pour combler le poste devenu vacant par la mort de M. Brown, le conseil municipal de la Cité de

Montréal désignait, le 23 juillet 1959, Monsieur R. Marcel Lafaille.

M. Lafaille a siégé au conseil municipal de la Cité de Montréal pendant les quatorze années qui ont précédé sa nomination. Après l'élection générale de 1954, les membres du conseil municipal l'élirent "Chef - Leader du Conseil", poste auquel il fut réélu en 1957 et qu'il occupait encore au moment de sa nomination.

En 1956, le conseil municipal le désignait à la présence d'une commission échevinale dont le mandat était d'étudier le problème des tarifs du transport en commun à Montréal.

M. Lafaille était également jusqu'à sa nomination, président de l'importante maison de courtage d'assurances générales Rolland, Lafaille & Morin Inc.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 4)

Les revenus de l'année terminée le 30 novembre 1959 se sont chiffrés à $40,045,009. La Commission est heureuse de souligner ici que le nombre de voyageurs transportés durant l'année en question a été substantiellement plus élevé que prévu, cette augmentation étant attribuable principalement à la modernisation de notre réseau, à l'amélioration de nos services, ainsi qu'à un accroissement général de l'activité économique.

Les dépenses de l'année ont été de $38,417,137, y compris un amortissement additionnel d'un montant net de $748,449 auquel la Commission a dû pourvoir à cause de l'accélération du programme de modernisation.

En conséquence, les opérations de l'année terminée le 30 novembre 1959 se sont soldées par un excédent de $1,627,872 des revenus sur les dépenses.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1959 (État no 1)

Depuis le début de son administration, y compris l'année sous examen, la Commission a rempli tous ses engagements concernant le fonds d'amortissement de

chacune de ses émissions de débentures.

Durant l'année terminée le 30 novembre 1959, elle s'est en outre acquittée de ses obligations au sujet des versements suivants aux fonds d'amortissement qui viendront à échéance durant l'année 1960, en achetant des débentures et en les déposant après annulation, chez le Directeur des Finances de la Cité de Montréal:

Emission	Echéance des versements aux fonds d'amortissement	Montant des débentures déposées
Débentures 4-1/4% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1960 1er juillet 1960	$ 315,000 315,000
Débentures 3-3/4% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1960	$ 810,000
Débentures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1960	$ 315,000
Débentures 4-5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1960	$ 472,000

Quant aux débentures 4-3/8% échéant le 1er juillet 1976, la Commission détenait, au 30 novembre 1959, un montant suffisant de ces débentures pour rencontrer

le versement de $402,500 au fonds d'amortissement, qui deviendra dû en 1960.

Il convient de noter ici qu'au cours de l'année sous examen, la Commission a consacré la somme de $ 5,378,548 à des dépenses d'immobilisations pour la modernisation de son réseau. D'autre part, elle a rayé des livres, des actifs au montant total de $5,633,301.

CONTRAT DE TRAVAIL

Au cours de l'année financière 1959, 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 Cheminots, Employés des Transports et autres Ouvriers le 14 mai 1958, pour une période de trois années commençant le 12 juillet 1958.

Cette convention collective prévoyait 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 prévoyait aussi la réduction au cours de l'année 1959, de la semaine régulière ou moyenne de travail de quarante-cinq (45) heures à quarante-deux heures et demie (42½), 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.

Suivant les termes de cette convention collective, une augmentation générale de salaires de 10¢ de l'heure est entrée en vigueur le 12 juillet dernier, et la semaine régulière ou moyenne de travail a été réduite de quarante-cinq (45) heures à quarante-deux heures et demie (42½).

Tel que sus-mentionné, une autre augmentation générale de salaires de 8¢ de l'heure entrera en vigueur le 12 juillet 1960.

La présente convention collective de travail prend fin le 11 juillet 1961.

TARIFS

Il n'y a pas eu de changement en 1959 dans l'échelle de tarifs entrée en vigueur le 24 août 1958.

Au cours de l'année 1959, la Régie des Services Publics, à la suite des appels logés par deux municipalités, et dont il était question dans le rapport de l'an dernier, a rendu jugement confirmant ces tarifs.

MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1959, la Commission a acheté 175 autobus neufs au coût de $4,917,689 pour les fins de son programme de modernisation de l'année. Ces autobus étaient tous du type 50 sièges. Ils ont remplacé les derniers tramways en service dans le territoire de la Commission.

TRAVAUX

La Commission, au cours de l'année 1959, a exécuté, tout comme par les années précédentes, les travaux nécessaires pour garder en excellente condition toutes ses propriétés.

Il convient de signaler ici, que, dans le domaine de la prévention des incendies, notre Commission a remporté, pour l'année 1959, le grand prix et le trophée décernés par la National Fire Protection

Association à l'industrie classée première dans toute l'Amérique du Nord pour l'efficacité de son système de protection contre les incendies.

La Commission a poursuivi durant 1959 la transformation en garage des remises Mont-Royal. Les travaux en cours seront bientôt terminés et porteront la capacité de ces édifices maintenant connus sous le nom de garage Mont-Royal à plus de 170 unités.

La Commission a de plus procédé à la construction d'un nouveau terminus au carrefour Iberville-Boulevard Métropolitain et aménagé des boucles de virage rue Papineau près de Notre-Dame, ainsi qu'à la rencontre des boulevards St-Michel et Henri-Bourassa. Elle a de plus ré-aménagé et agrandi les boucles aux intersections Fleury-Larose et Bon Air-Iberville.

Par suite de la suppression complète des services de tramways, la Commission a enlevé, en 1959, les rails qui se trouvaient sur ses propriétés et voies privées, soit sur une distance de 11.6 milles de voies simples. Elle a de plus procédé à la construction de nouveaux pavages et à la réparation de pavages existants sur une surface totale d'environ 38,300 verges carrées.

Il convient de souligner, ici, que depuis que la Commission a entrepris l'exécution de son programme de remplacement du tramway par l'autobus, elle a converti en garages les remises St-Paul, St-Denis, St-Henri et Mont-Royal, agrandi le garage Montréal-Est et construit quatre nouveaux garages, à savoir les garages Frontenac, Namur, St-Michel et St-Denis; elle a en outre agrandi de plus du double ses ateliers de réparations d'autobus situés sur le boulevard St-Laurent au nord de Crémazie.

RÉSEAU DE TRANSPORT

- La fin d'une époque -
- Substitution de l'autobus au tramway -

Le 30 août 1959, le programme de substitution de l'autobus au tramway était complété par la suppression des lignes de tramways Papineau et Rosemont. C'est ainsi que prenait fin à Montréal, l'ère du tramway électrique dont les débuts remontaient à 1892.

Lorsque l'on considère l'importance du réseau de tramways qui existait au moment où la Commission assuma les responsabilités du transport en commun

à Montréal, l'on doit convenir que la réalisation complète de la substitution de l'autobus au tramway, - inaugurée en 1952 et terminée en 1959, - a été menée à bonne fin en un espace de temps remarquablement court. A l'origine, l'on prévoyait que cette tâche s'échelonnerait sur une période de 10 à 12 ans, alors qu'elle fut en réalité accomplie en huit ans, résultat que les autorités de transport en commun du continent reconnaissent comme remarquable.

La disparition du tramway des rues de Montréal fut marquée dans l'après-midi du dimanche 30 août 1959, par un défilé historique. Les véhicules qui défilèrent par la rue Papineau et le boulevard Rosemont, devant une foule nombreuse groupée le long du parcours, illustraient l'évolution du transport public à Montréal, depuis les premières voitures d'été et d'hiver à traction animale, jusqu'aux autobus du plus récent modèle, en passant par le premier tramway électrique à circuler à Montréal, en 1892, et le dernier tramway qui, en ce jour du 30 août 1959, entrait aux remises pour toujours et précédait immédiatement les autobus des nouveaux circuits Papineau et Rosemont, qui prenaient la relève.

Son Honneur le Maire de Montréal, le président, le vice-président ainsi que les membres du comité

exécutif de la Cité de Montréal, de nombreux conseillers de la Cité de Montréal, les Maires et échevins des municipalités du district métropolitain, le président ainsi que plusieurs membres de la Corporation de Montréal Métropolitain, les députés fédéraux et provinciaux du district de Montréal, plusieurs officiers municipaux ainsi que des représentants de nombreux corps publics et de sociétés historiques avaient accepté l'invitation de Messieurs les Commissaires de prendre part à cet événement.

Lorsque la parade fut terminée, Son Honneur l'Honorable sénateur Sarto Fournier, maire de Montréal et Monsieur A. Duperron, président et gérant général de la Commission, refermèrent sur le dernier tramway à circuler dans les rues de Montréal, des portes portant l'inscription: "La fin d'une Epoque - 1892-1959".

Cette troisième et dernière phase du programme de substitution, de l'année 1959, avait été précédée d'une première en mai et d'une seconde en juin.

En effet, à la demande des autorités de la Cité de Montréal et afin de permettre la construction de la voie élevée du boulevard Métropolitain, entre les rues St-Hubert et St-Laurent, la suppression des lignes de tramways Millen 24 et Montréal-Nord 40, qui devait, selon

le programme, s'effectuer en septembre, fut exécutée en mai.

La Corporation de Montréal Métropolitain désirant entreprendre sans délai la modification du rond-point Boulevard Décarie-Boulevard Métropolitain, la Commission réussit à avancer de septembre à juin, la substitution des autobus aux tramways sur la ligne Cartierville.

Voici dans un ordre chronologique, l'histoire du remplacement du tramway par l'autobus dans le cours de l'année:

1 9 5 9

le 3 mai - La ligne de tramways MILLEN no 24 est remplacée par le prolongement du circuit St-Denis 68 jusqu'au boulevard Henri-Bourassa; ce prolongement permet aux voyageurs empruntant le circuit St-Denis de se rendre sans correspondance de la rue Craig au boulevard Henri-Bourassa.

En même temps, a lieu l'inauguration de la ligne d'autobus Henri-Bourassa no 164 qui circule sur le boulevard du même nom à compter du boulevard St-Michel jusqu'au boulevard St-Laurent.

- La ligne de tramways MONTREAL-NORD est également supprimée et remplacée par le circuit d'autobus Montréal-Nord no 40, entre le boulevard St-Michel et la rue Ste-Gertrude.

le 28 juin - La ligne de tramways CARTIERVILLE no 17 est supprimée et remplacée par un circuit d'autobus portant les mêmes nom et numéro et suivant à peu près le même itinéraire.

le 19 juillet - La ligne de tramways DELORIMIER no 10 est supprimée et remplacée par une ligne d'autobus portant les mêmes désignations et suivant le même parcours.

le 30 août - La ligne de tramways PAPINEAU 45 qui se terminait à la rue Bélanger et le circuit d'autobus Papineau no 42 qui reliait la rue Bélanger et le boulevard Henri-Bourassa sont supprimés pour être remplacés par une seule ligne d'autobus désignée Papineau no 45 et reliant directement la rue Notre-Dame au boulevard Henri-Bourassa via Papineau; de plus, une ligne additionnelle désignée Papineau

no 44, reliant la rue Notre-Dame au boulevard Métropolitain, vient s'ajouter à la ligne principale pendant les heures d'affluence.

le 30 août - La ligne de tramways ROSEMONT no 54 est également supprimée et remplacée par le circuit d'autobus Rosemont no 197 fonctionnant sur le boulevard Rosemont et la rue De Fleurimont, de la rue Lacordaire à la rue St-Denis, ce nouveau circuit est-ouest reliant directement le quartier Rosemont aux importants circuits d'autobus St-Hubert et St-Denis.

- Établissement 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 l'année, a établi et prolongé plusieurs autres circuits d'autobus.

En voici le détail:

Nouveaux circuits d'autobus

1.-
Circuit Boulevard Métropolitain no 100 - Nouveau service inauguré le 30 août 1959 sur le boulevard Métropolitain, entre la rue Iberville et les limites ouest de la Cité de St-Laurent; ce nouveau circuit d'une très grande importance et qui emprunte les voies de surface du boulevard Métropolitain, a un parcours, pour l'aller et le retour, de 15.6 milles.

2.-
Circuit Jarry Est no 193 - Service inauguré le 30 août 1959 sur la rue Jarry, aux heures d'affluence, de la rue Iberville au boulevard Pie IX, reliant le terminus est du circuit Boulevard Métropolitain situé à la rue Iberville, au boulevard Pie IX.

3.-
Circuit Montréal-Nord no 140 - Service inauguré le 8 juillet 1959 dans la ville de Montréal-Nord, de la limite ouest de Montréal-Nord, à l'intersection de la rue Ste-Gertrude

et Boulevard Perras, via Fleury, St-Vital, Monselet, Pie IX, Amiens, Armand-Lavergne, Charleroi et Ste-Gertrude.

4.- Circuit Bordeaux no 163 - Le 3 mai 1959, le circuit St-Laurent-Bordeaux 56 est remplacé par le prolongement vers le nord du circuit Boulevard St-Laurent 55, depuis le boulevard Crémazie jusqu'au boulevard Henri-Bourassa et par un nouveau service désigné Bordeaux 163 reliant le terminus Ahuntsic à la rue Pasteur.

5.- Circuit Legendre no 98 - Service inauguré le 18 décembre 1958, rues Legendre et Beauharnois.

6.- Circuit Montréal-Sud no 71 - Service inauguré le 24 décembre 1958, à partir de l'intersection des rues Victoria et Ste-Hélène, vers l'est par Harrison, vers le sud par Joliette, vers l'ouest par Brébeuf, vers le nord par Marmier, vers l'ouest par Harrison, vers le nord par Ste-Hélène, vers l'est par Victoria, vers le sud

- par Préfontaine, vers l'ouest par Washington, vers le nord par Lafayette, et vers l'est par Victoria jusqu'au point de départ.

7.-
Circuit Boul.
Mont-Royal no 50

- Service inauguré le 11 janvier 1959, de l'intersection Bellingham-Maplewood à celle Avenue du Parc-Mont-Royal, via Boulevard Mont-Royal pour remplacer le circuit Maplewood 51 dont l'itinéraire est modifié.

8.-
Circuit Paré
no 115

- Service inauguré le 3 août 1959, durant les heures d'affluence, rues Paré, Devonshire et Royalmount.

9.-
Circuit 8ième
Avenue no 88

- Service inauguré le 13 octobre 1959, durant les heures d'affluence, sur la 8ième avenue, entre la rue Notre-Dame et la rue Forsyth, dans la cité de Pointe-aux-Trembles.

10.-
Circuit Beaugrand
no 28

- Service inauguré le 2 novembre 1959, durant les heures d'affluence rue Beaugrand, entre la rue Notre-Dame et les limites de Ville d'Anjou.

11.-
Circuit Rockland
No 119

- Nouveau service durant les heures d'affluence rues Laird, Rockland, Dunrae et Graham, dans Ville Mont-Royal.

Circuits prolongés

1.-
Circuit Maplewood
no 51

- Itinéraire modifié le 11 janvier 1959 via chemin Côte Ste-Catherine et prolongé, pendant les heures d'affluence, jusqu'au terminus Craig via Laurier et Bleury et hors des heures d'affluence jusqu'au Boulevard St-Laurent via Laurier.

2.-
Circuit Sherbrooke
no 4

- Les circuits Sherbrooke 4 et 73 sont fondus, le 11 janvier 1959, en une seule ligne reliant directement la rue Claremont au boulevard Pie IX via Sherbrooke.

3.-
Circuit Lafleur
no 111

- Prolongé, le 3 mai 1959, jusqu'à la rue St-Patrick, via Lafleur, Wanklyn,

- des Oblats, Clément, Lafleur, Elmslie et Dollard.

4.-
Circuit Boulevard
Pie IX 139

- Prolongé le 3 mai 1959 vers le nord de la 26ième avenue, Ville St-Michel jusqu'au boulevard Gouin.

5.-
Circuit Boulevard
St-Laurent no 55

- Prolongé vers le nord, le 3 mai 1959, du boulevard Crémazie au boulevard Henri-Bourassa, pour relier directement à compter de cette date le terminus Craig au boulevard Henri-Bourassa.

6.-
Circuit Boulevard
O'Brien no 117

- Prolongé, le 28 juin 1959, de l'intersection des boulevards O'Brien et Gouin jusqu'au terminus de Cartierville.

7.-
Circuit Chapelle
no 186

- Prolongé vers l'est, le 20 juillet 1959, rue Notre-Dame à partir de De la Rousselière jusqu'à la 53ième avenue.

8.-
Circuit Jarry
no 99

- Prolongé vers l'est, le 30 août 1959, rue Villeray jusqu'à la rue Iberville et vers le sud à la boucle Bon-Air.

9.-
Circuit Delorimier no 10

- Prolongé vers le nord, le 30 août 1959, de la rue Bon-Air jusqu'au boulevard Métropolitain et vers l'ouest jusqu'à la rue Papineau.

10.-
Circuit Laurentien
no 16B

- Prolongé vers le sud, le 2 septembre 1959, chemin Ste-Croix et retour via le boulevard Métropolitain.

11.-
Circuit Fleury
no 57

- Prolongé vers l'ouest, le 28 septembre 1959, de Hogue jusqu'à Place Fleury.

12.-
Circuit LaSalle
no 112

- Service modifié, le 1er novembre 1959, empruntant l'avenue Centrale entre les 37e et 68e avenues, Ville LaSalle.

13.-
Circuit Boulevard
O'Brien no 117 - Prolongé vers l'ouest, le 1er novembre 1959, via Décarie et Poirier.

14.-
Circuit Jarry
no 99 - Prolongé vers le nord, le 29 novembre 1959, de la rue Jarry à la rue Anvers.

SYSTÈME DE TRANSPORT
EN COMMUN RAPIDE

A plusieurs reprises, il fut question pendant l'année 1959 de la construction d'un métro à Montréal.

Pour sa part, la Commission déposait, en date du 28 octobre 1959, devant le Comité exécutif de la Cité de Montréal, un mémoire signalant l'urgence de doter notre cité d'un système de transport en commun rapide,

selon les plans préparés par la Commission et soumis à la Cité de Montréal le 23 octobre 1953.

En conclusion de ce mémoire, la Commission s'exprimait comme suit:

> "Notre Commission, consciente de ses graves responsabilités en ce qui concerne le transport des masses dans notre ville et le district métropolitain, et à cause de ces responsabilités, croit de son devoir de prier Son Honneur le Maire, Monsieur le président et MM. les membres du Comité exécutif, ainsi que MM. les conseillers municipaux, et les prie instamment de prendre les mesures nécessaires à la mise à exécution, le plus tôt possible, des recommandations très sérieuses et très élaborées contenues dans le rapport qu'elle déposait en 1953."

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) LÉONARD LÉGER

(Signé) ROBERT HAINAULT

(Signé) R. MARCEL LAFAILLE

Montréal, le 25 janvier 1960.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1959

ACTIF

DISPONIBILITES:			
Espèces en caisse et en banque		$ 1,442,360.59	
Prêts à demande et intérêts courus		3,432,846.28	
Valeurs négociables à la valeur du marché	$5,022,877.66		
Intérêts courus	44,778.01	5,067,655.67	
Comptes à recevoir		297,934.26	
Inventaires des fournitures pour lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour autobus, etc., au prix coûtant, moins réserve		1,205,546.14	$11,446,342.94
IMMOBILISATIONS:			
Immeubles, installations et matériel roulant		$71,640,372.67	
Moins: Amortissement accumulé (2)		17,492,205.58	54,148,167.09
AUTRES ACTIFS:			
Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs		$ 365,055.30	
Frais payés d'avance		419,852.59	
Escompte sur débentures et dépenses non amortis		3,250,293.94	4,035,201.83
			$69,629,711.86

* 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 1959, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de $748,449 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, 25 janvier 1960.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1959

PASSIF

EXIGIBILITES:			
Comptes à payer		$ 987,270.86	
Gages courus		729,117.34	
Fonds de pension de la Commission de Transport de Montréal		214,037.89	
Taxes		38,852.48	
Intérêts courus sur débentures		739,903.32	
Versements à effectuer jusqu'au 30 novembre 1960 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	123,000.00	139,500.00	
Débentures 3-3/4% échéant le 1er mai 1974	$162,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	161,000.00	1,000.00	
Débentures 4-3/8% échéant le 1er juillet 1976	$402,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	402,000.00	-	
Débentures 5-1/4% échéant le 15 mars 1977	$105,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	105,000.00	-	
Débentures 4-5/8% échéant le 15 février 1978	$315,000.00		
Moins: Valeur nominale des débentures achetées	76,000.00	239,000.00	
Réserve pour réclamations en dommages		1,000,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés		27,152.00	$ 4,115,833.89
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)			65,126,500.00
RESERVE pour billets non utilisés			500,000.00
			$69,742,333.89
DEFICIT ACCUMULE au 30 novembre 1959 (Etat No. 3)			112,622.03
			$69,629,711.86

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 $361,000.

Ceci est le bilan auquel nous référons dans 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 DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1959

*Débenture à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Rachetées et Annulées	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	$ 4,410,000.00	$ 262,500.00	$13,327,500.00
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000.00	4,860,000.00	162,000.00	21,978,000.00
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000.00	1,208,000.00	402,000.00	9,890,000.00
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000.00	945,000.00	105,000.00	7,950,000.00
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	13,500,000.00	945,000.00	315,000.00	12,240,000.00
	$79,000,000.00	$12,368,000.00	$1,246,500.00	$65,385,500.00

Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:		
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976	$ 1,000.00	
5-1/4% échéant le 15 mars 1977	258,000.00	259,000.00
Tel que montré au bilan		$65,126,500.00

*Voir note (1) au bilan.

Etat No. 3

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1959

Déficit accumulé au 30 novembre 1958		$2,094,772.30
Déduire:		
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	$231,693.34	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	116,440.60	
Augmentation de la valeur du marché des placements	48,642.17	
	396,776.11	
Moins: Perte nette sur placements rachetés ou vendus	42,497.40	354,278.71
		1,740,493.59
Déduire:		
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'année terminée le 30 novembre 1959 (Etat No. 4)		1,627,871.56
Déficit accumulé au 30 novembre 1959		$ 112,622.03

Etat No. 4

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1959

REVENUS			
Revenus de passagers		$38,761,340.86	
Revenus divers		1,283,667.86	
			$40,045,008.72
DEPENSES			
Frais d'opérations et taxes	$24,735,669.98		
Entretien	6,061,446.53		
Amortissement	4,075,608.22		
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de $291,734.60 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année)	748,448.83	35,621,173.56	
Intérêts sur débentures et dépenses	$ 2,827,991.55		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débentures	305,271.79		
	3,133,263.34		
Moins: Autres Revenus	337,299.74	2,795,963.60	
			38,417,137.16
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'année terminée le 30 novembre 1959			$ 1,627,871.56

*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 1959, et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 novembre 1959, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

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

Montréal, 25 janvier 1960.

- 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
1959	280,495,114	38,761,340

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

Année terminée le 30 novembre	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre
1951[X]	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
1954	21,910,406	44%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685
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
1959	1,818,877	4%	43,223,217	91%	2,186,971	5%	47,229,065

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
Au 30 nov. 1959	-	-	1830	95%	105	5%	1935

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 "
Au 30 nov. 1959	342.20 "

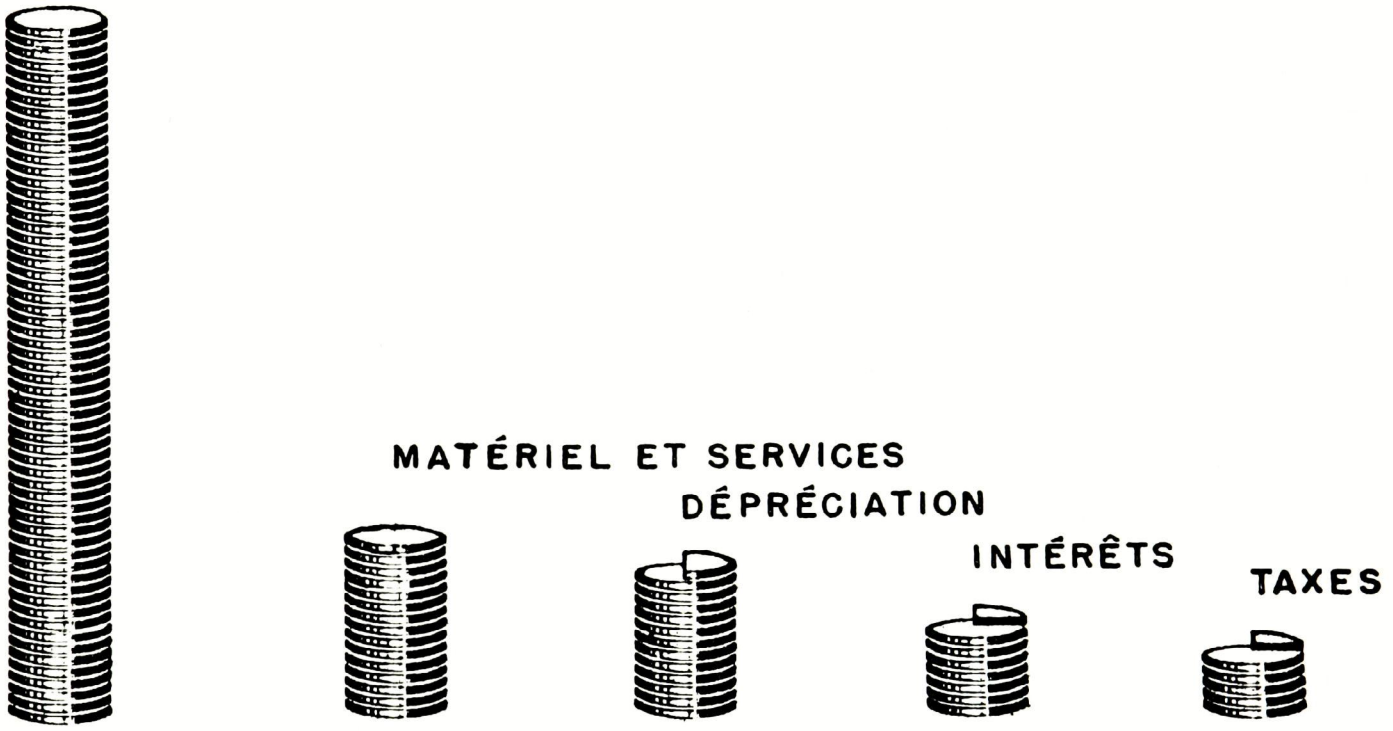
LONGUEUR DES VOIES DE TRAMWAYS DANS LES RUES ET DROITS DE PASSAGE (en milles de voies doubles)

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 "
Au 30 nov. 1959	Nil

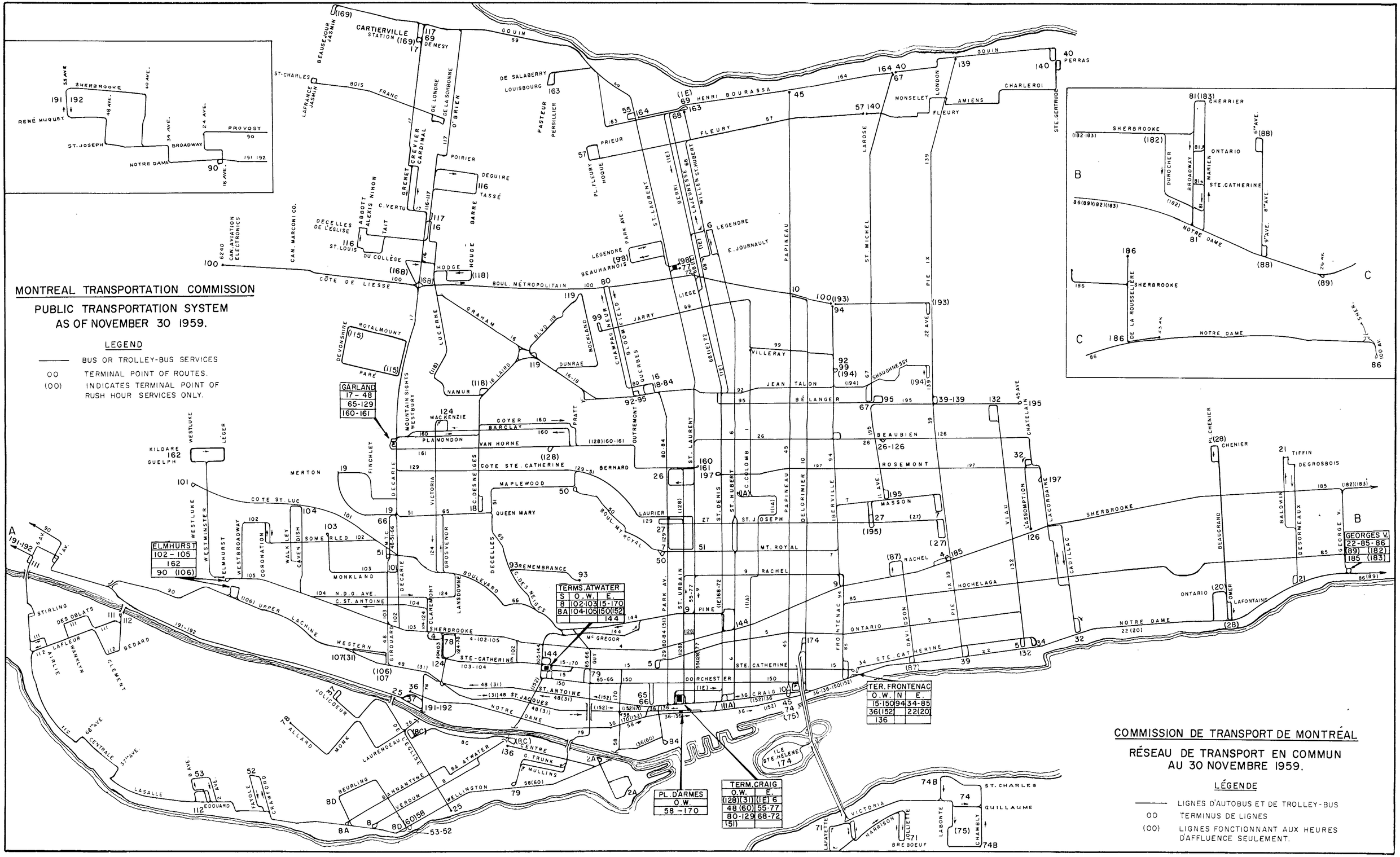
Electricité consommée en 1959 (en K.W. heures)	22,729,970 K.W. hres.
Gazoline consommée en 1959 (en gallons)	1,074,742 gallons
Huile Diesel consommée en 1959 (en gallons)	7,437,560 gallons
Superficie desservie en 1959	91 milles carrés
Population dans la superficie desservie, 1959	1,546,000 approx.

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1959

TOTAL: $ 38,417,138



SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS	MATÉRIEL ET SERVICES	DÉPRÉCIATION	INTÉRÊTS	TAXES
$ 23,042,955	5,742,225	4,824,057	2,795,964	2,011,937
60 %	15 %	12 $\frac{1}{2}$ %	7 $\frac{1}{4}$ %	5 $\frac{1}{4}$ %


MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION
PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM
AS OF NOVEMBER 30 1959.
LEGEND
BUS OR TROLLEY-BUS 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 1959.
LÉGENDE
LIGNES D'AUTOBUS ET DE TROLLEY-BUS
00 TERMINUS DE LIGNES
(00) LIGNES FONCTIONNANT AUX HEURES D'AFFLUENCE SEULEMENT.
GARLAND
17 - 48
65-129
160-161
ELMHURST
102 - 105
162
90 (106)
TERMS. ATWATER
S O. W. E.
8 102-103 15-170
8A 104-105 150-152
144
TERM. CRAIG
O.W. E.
(128)(31) (1E) 6
48 (60) 55-77
80-129 68-72
(51)
TER. FRONTENAC
O.W. N E.
15-150 94 34-85
36(152) 22(20)
136
PL. D'ARMES
O.W.
58 - 170
GEORGES V.
22-85-86
(89) (182)
185 (183)
CARTIERVILLE STATION
CAN. AVIATION ELECTRONICS
CAN. MARCONI CO.
ILE STE. HELENE
174