

10

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

LES DIX PREMIÈRES ANNÉES 1950-1960



THE FIRST TEN YEARS 1950-1960











JEAN CONSTANTIN
Vice-Président
Vice Chairman



ARTHUR DUPERRON, Ing. P., D. Sc.
Président et Gérant général
Chairman and General Manager

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

159 ouest, rue Craig, Montréal 1, Québec, Canada

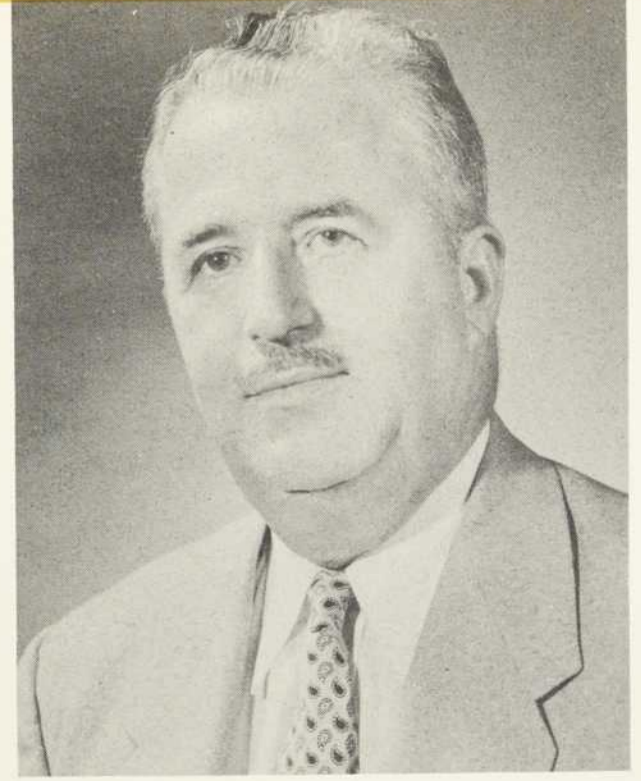
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION



ROBERT HAINAULT
Commissaire — Commissioner



R. MARCEL LAFAILLE
Commissaire — Commissioner



LÉONARD LÉGER, N.P.
Commissaire — Commissioner

LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL THE MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION



Son mandat

Aux termes de la loi provinciale 14 Geo. VI, Ch. 79, sanctionnée le 5 avril 1950 et du règlement municipal 1981 du 24 août de la même année, la Commission de Transport de Montréal est autorisée à "organiser, posséder, développer et administrer un système général de transport en commun pour le bénéfice de la population de la Cité et du district métropolitain".

La Commission est formée de cinq membres dont un, qui en est le président et gérant général, est nommé par le Lieutenant-gouverneur en conseil de la Province de Québec. Trois autres membres sont nommés par le conseil de la Cité de Montréal, et le cinquième par les cités et villes du district métropolitain. Le vice-président est choisi par les membres de la Commission, sous réserve de l'approbation du Lieutenant-gouverneur en conseil de la province.

Les cités et villes de Montréal, Verdun, Outremont, Lachine, Westmount, St-Laurent, Montréal-Nord, LaSalle, Mont-Royal, St-Michel, Pointe-aux-Trembles, St-Pierre, Montréal-Ouest, Montréal-Est, Hampstead, Côte St-Luc, Montréal-Sud et Longueuil forment le territoire placé sous la juridiction de la Commission en ce qui concerne le transport en commun.

Aux termes de sa constitution, la Commission jouit du statut juridique d'une corporation et en conséquence possède les pouvoirs d'ester en justice en son propre nom, d'acquérir et posséder tous biens meubles et immeubles, ainsi que d'exercer tous les pouvoirs nécessaires à l'accomplissement des fins pour lesquelles elle a été créée.

Parmi les pouvoirs accordés à la Commission par sa constitution, il convient de mentionner la fixation des tarifs de transport; l'établissement, de sa seule autorité, de lignes de transport en commun; le remplacement des lignes de tramways par des circuits d'autobus ou de trolleybus et, à cette fin, l'utilisation de toutes rues publiques dans le territoire desservi; la préparation, pour soumission au comité exécutif de la Cité de Montréal dans les deux ans suivant son entrée en fonction d'un rapport comportant un plan et un programme en vue de l'établissement d'un système de transport en commun rapide — accompagnés d'un état estimatif détaillé du coût des travaux recommandés ainsi que du mode de financement.

Its mandate

Under the Provincial Act 14 George VI Chapter 79 ratified on April 5th, 1950 and municipal by-law No. 1981 passed on August 24th of the same year, the Montreal Transportation Commission is authorized to "organize, own, develop and manage a general system of mass transportation for the benefit of the population of the City and the metropolitan area".

The Commission is composed of five members including the chairman and general manager, who is appointed by the Lieutenant-Governor-in-council of the Province of Quebec. Three of these five members are appointed by the municipal council of the City of Montreal, and one by the cities and towns of the metropolitan area. The vice-president is appointed by the members of the Commission, subject to the approval of the Lieutenant-Governor-in-council.

The cities and towns of Montreal, Verdun, Outremont, Lachine, Westmount, St. Laurent, Montreal-North, LaSalle, Mount Royal, St. Michel, Pointe-aux-Trembles, St. Pierre, Montreal-West, Montreal-East, Hampstead, Côte Saint-Luc, Montreal-South and Longueuil make up the area served by the Montreal Transportation Commission.

By virtue of its act of incorporation, the Commission has the legal status of a corporation and has full powers to go to law on its own behalf, acquire and own any movables and real estate property, as well as exercise all necessary powers for the fulfilment of the ends for which it was established.

The Commission is empowered to set transportation fares, establish on its own authority the required mass transportation routes, replace tramway lines with bus or trolley coach routes and to this end, use any public thoroughfare located within the area served by the Commission, and prepare within two years following its inception and submit to the Executive Committee of the City of Montreal a report dealing with the creation of a rapid mass transportation system, with a detailed estimate of the costs involved and the financing of the project.

Il y a dix ans...

Montréal était à la veille d'être étranglée par sa circulation. L'une des villes les plus peuplées de l'Amérique du Nord, possédant un nombre élevé de véhicules privés, bâtie autour d'une montagne pittoresque mais fort gênante, entourée d'eau, et recouverte chaque hiver d'un épais manteau de neige, elle était desservie par un réseau insuffisant de rues étroites et un système de tramways devenu désuet qui contribuaient à rendre ces obstacles et désavantages presque insurmontables.

C'est dans ces conditions que la Commission de Transport de Montréal, le 14 novembre 1950, aux termes d'une loi provinciale autorisant la municipalisation de la Compagnie des Transports de Montréal, ouvrit ses bureaux pour bientôt commencer son programme de modernisation.

Ten years ago...

Montreal was on the verge of being strangled by its congested traffic. A city with a population ranking among the highest in North America and with a large number of private cars, built around a mountain that is very picturesque but stands in the way of traffic, surrounded by water and located in a heavy snow-fall area, it was served by an inadequate network of narrow streets and an outmoded tramway system which contributed to make these impediments almost insurmountable.

This was the situation on November 14th, 1950 when the Montreal Transportation Commission, under a provincial law authorizing the municipalization of the Montreal Tramways Company, opened its offices and began its modernization programme.



La Commission est également autorisée à contracter, soit sur billets à ordre, soit par émission d'obligations, débentures ou autres titres, tous les emprunts qu'elle juge nécessaires. La Cité de Montréal et toutes autres cités et villes du district métropolitain sont autorisées à garantir ces emprunts, qui ne peuvent toutefois être contractés qu'avec l'autorisation de la Commission municipale de Québec. De fait, jusqu'ici tous les emprunts de la Commission ont été garantis par la Cité de Montréal exclusivement.

En 1950, la Commission était composée de MM. Arthur Duperron, Ing.P., président et gérant général; Richard T. Quinn, vice-président; Jean Constantin, Me Leonard Léger et Me Charles-Auguste Sylvestre C.R., commissaires. Me Sylvestre ayant été nommé juge à la Cour Supérieure, il fut remplacé par M. Robert Hainault le 16 novembre 1955. Décédé le 11 janvier 1958, M. Richard T. Quinn fut remplacé à la vice-présidence par M. Jean Constantin, et M. Charles C. Brown, conseiller municipal, fut nommé commissaire. Décédé en 1959, M. Brown fut remplacé le 23 juillet de la même année par M. R. Marcel Lafaille, leader du conseil municipal.

1950 - 1960 : La création d'une grande industrie moderne du transport en commun

En dix ans, soit de 1950 à 1960, le système de transport en commun de Montréal a été complètement transformé pour devenir à la fois l'un des meilleurs systèmes du genre au monde et une grande industrie — dans toute l'acception moderne du terme — avec tout ce que cela implique aux points de vue efficience, rendement, économie, qualité et planification.

Ces progrès ont été accomplis par

- la transformation du matériel roulant et des circuits dans le cadre d'un programme de 12 ans, accéléré et réduit à 8 ans, visant à rendre tout le système beaucoup plus rapide et souple;
- la transformation du personnel dans le cadre d'un programme élaboré visant à adapter les employés à leurs nouvelles tâches;
- la transformation du service, du matériel et des installations d'entretien des véhicules dans le cadre d'un programme complet de modernisation;
- le développement d'un système de planification en vue d'établir, au moyen de données exactes, les besoins présents et futurs du transport en commun à Montréal;
- l'adoption d'une ligne de conduite visant à maintenir d'harmonieux rapports entre la Commission et ses usagers, ses employés et le public en général.

The Commission is also authorized to borrow all necessary funds by issuing promissory notes, bonds, debentures and other securities. The City of Montreal and all other cities and towns within the metropolitan area are authorized to guarantee these issues, subject to the approval of the Quebec Municipal Commission. Up to now, all Commission issues have been guaranteed exclusively by the City of Montreal.

In 1950, the Commission was composed of Arthur Duperron, P. Eng., chairman and general manager; Richard T. Quinn, vice-chairman; Jean Constantin, Leonard Léger, N.P. and Charles-Auguste Sylvestre, commissioners. Mr. Sylvestre having been appointed to the Superior Court, he was replaced on November 16th, 1955 by Robert Hainault. Mr. Quinn, who died on January 11th, 1958, was replaced as vice-president by Mr. Constantin, and Charles C. Brown was appointed commissioner. Mr. Brown died in 1959 and was replaced on July 23rd of the same year by R. Marcel Lafaille, leader of the municipal council.

1950 - 1960 : The creation of a modern mass transportation industry

Within the past ten years, Montreal's mass transportation system has been completely transformed into one of the best systems of its kind in the world and a modern industry which is second to none from the points of view of efficiency, economy, quality and planning.

This was achieved by carrying out

- *a 12-year rolling stock and line conversion programme, completed in eight years, designed to accelerate transportation and make the whole system much more flexible;*
- *a personnel re-training programme designed to help employees adjust and adapt themselves to their new jobs;*
- *a vehicle maintenance conversion programme designed to achieve complete modernization and streamlining of methods, buildings and equipment;*
- *a planning development programme designed to pinpoint Montreal's present and future needs in mass transportation;*
- *a management policy aiming at maintaining good relations between the Commission and its millions of passengers, its employees and the public at large.*



La circulation arrêtée derrière le tramway dès que celui-ci s'immobilise, des rails gênant le roulement des autos et gâchant l'apparence et l'état des rues...

Traffic filed behind the tramway whenever it stopped, tracks made it rough going for cars passing over them and often damaged the pavement.

Le mouvement de la circulation accéléré, la rue enfin dégagée... Depuis 1950, la Commission a acheté 1,580 autobus, au coût de plus de \$40,000,000.

Cleared of tramways, streets offered improved traffic movement. Since 1950, the Commission has purchased 1,580 buses, at a cost of over \$40,000,000.



LA TRANSFORMATION DU MATÉRIEL ROULANT ET DES CIRCUITS

Dès le 1er décembre 1950, la Commission s'attaquait à son oeuvre de modernisation, en faisant une étude préliminaire de la situation du transport en commun à Montréal.

Le 16 juin 1951, ayant fait l'acquisition de toutes les actions de la Cie de Tramways, elle devenait propriétaire de tous les biens de cette dernière.

Le système de transport en commun comprenait alors 1,543 véhicules, dont 939 tramways, 522 autobus et 82 trolleybus.

Des études et enquêtes préliminaires avaient révélé que le système alors en usage comportait deux désavantages principaux : le manque de mobilité des tramways dans les situations imprévues (accidents, fortes chutes de neige, incendies, etc.), bloquant la voie en raison de la nécessité, pour ces véhicules, de suivre une voie fixe, et le manque de souplesse des circuits établis.

La Commission compléta ces enquêtes de deux façons : en postant dans toute la ville à des points stratégiques des observateurs qui fournirent chaque jour à la Commission une foule de statistiques indispensables au bon fonctionnement du système et en compilant des données précises quant à la distribution de la population des quartiers d'habitation, industriels et commerciaux compris dans son territoire.

Ces études démontrèrent qu'il était nécessaire de remplacer les tramways par des autobus sur tous les circuits, tâche gigantesque que la Commission a pu accomplir plus de quatre ans avant la date qu'elle s'était fixée.

Les enquêtes de la Commission démontrèrent également qu'elle devait modifier certains circuits tout en procédant, par la même occasion, à la multiplication et au développement de nouveaux circuits aux extrémités des districts où la distribution de la population l'exigeait. Par contre, dans d'autres secteurs, c'est un prolongement des circuits qu'il fut nécessaire d'effectuer.

Grâce à la souplesse d'utilisation des autobus, il a également été possible à la Commission d'ajouter des lignes courtes à certains trajets réguliers, aux endroits les plus appropriés, ce qui a permis de donner un meilleur service aux points mêmes où il était requis.

De façon générale, ces améliorations ont eu pour effet immédiat d'accélérer de 10 à 15 p. 100 le déplacement des voyageurs. Dans certains cas, bon nombre de voyageurs ont pu réaliser une économie de temps encore plus considérable.

THE ROLLING STOCK AND LINE CONVERSION PROGRAMME

Immediately upon assuming the responsibility of providing public transportation in 1950, the Commission began its modernization programme by conducting a preliminary survey of mass transportation needs in Montreal.

On June 16th, 1951, having acquired all the common shares of the Montreal Tramways Company, it became the owner of all its facilities.

At that time, the tramway system comprised 1,543 vehicles, of which 939 were streetcars, 522 buses and 82 trolley coaches.

The first surveys had shown that the system had two main disadvantages : the lack of mobility of tramways in conditions such as those created by accidents, heavy snowfalls, fires, etc. which blocked the streetcars' fixed, straight-line path, and the lack of flexibility of the routes used.

The Commission completed these surveys by stationing experienced observers at strategic points throughout the city, who began immediately to provide the Commission with a daily flow of data on the movement of people and vehicles, and by compiling statistics showing the distribution of population in the residential, industrial and commercial districts within its area of operation.

These traffic studies showed that it was necessary to replace tramways with buses on all routes, a huge task which the Commission was able to accomplish more than four years before the deadline it had set for itself.

The Commission's surveys had also shown that a number of routes had to be modified while others had to be increased and new ones created at the limits of districts where the size of the population made it necessary. In other districts, routes had to be lengthened.

The flexibility of buses also made it possible for the Commission to add short lines at suitable spots on a number of regular routes, which resulted in improved service at peak usage points.

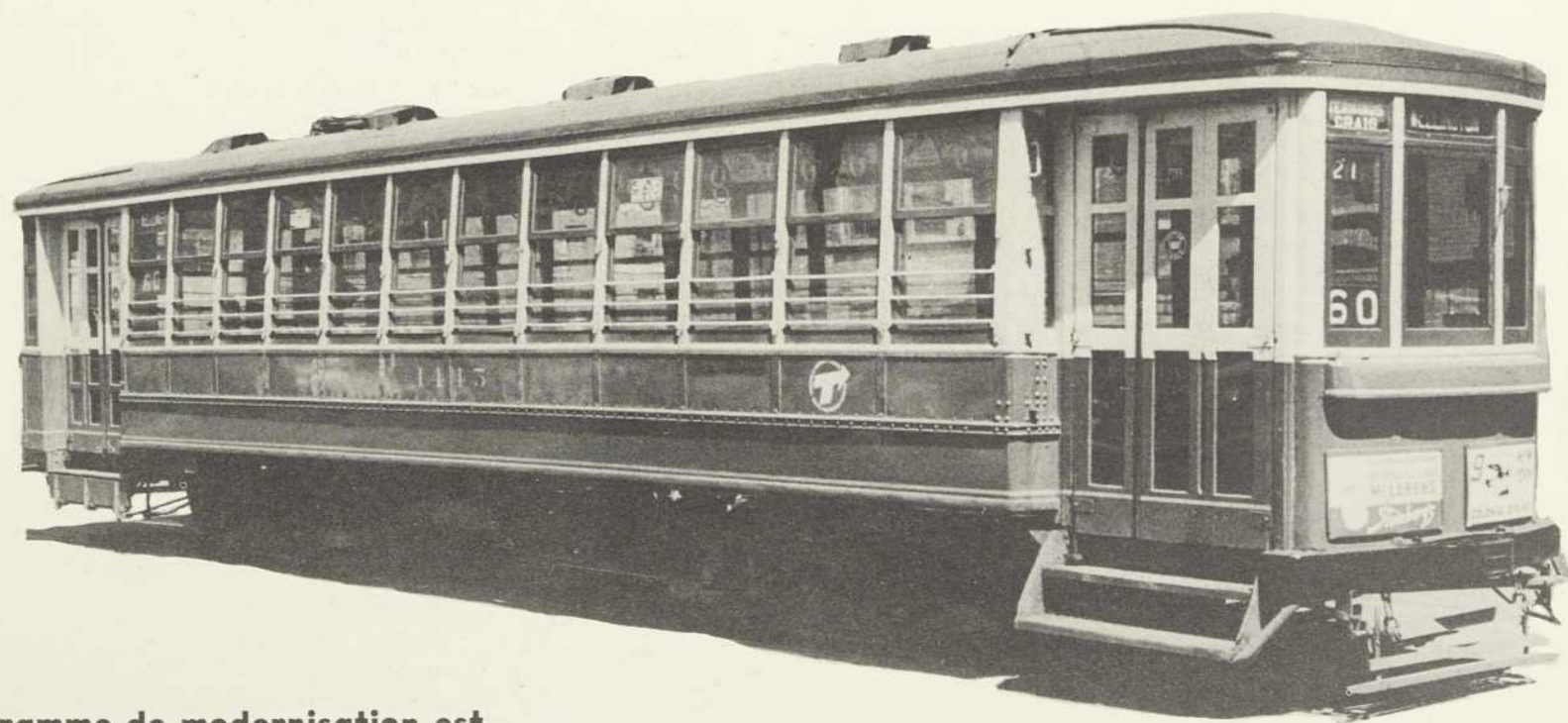
Generally speaking, these improvements had the immediate effect of speeding up transportation by 10 to 15%. In certain cases, a large number of passengers were able to save much more travelling time.

Le tableau ci-dessous donne une idée exacte de la transformation graduelle du matériel roulant de 1950 à 1960 :

The following table shows the progressive conversion of rolling stock from tramways to buses during the years 1950 - 1960.

ANNÉE	TRAMWAYS	TROLLEYBUS	AUTOBUS	TOTAL DES VÉHICULES
YEAR	TRAMWAYS	TROLLEY COACHES	BUSES	TOTAL NUMBER OF VEHICLES
1950	939	82	522	1,543
1951	939	80	555	1,574
1952	892	105	678	1,675
1953	819	105	766	1,690
1954	789	105	764	1,658
1955	690	105	931	1,726
1956	507	105	1,171	1,783
1957	314	105	1,457	1,876
1958	144	105	1,670	1,919
1959	0	105	1,830	1,935
1960	0	105	*1,833	*1,938

* 75 autobus additionnels seront livrés à la Commission au cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre 1960.
 * The Commission will be taking delivery of 75 additional buses during the months of October, November and December 1960.



Le 30 août 1959, le programme de modernisation est terminé avec la mise au rancart du dernier tramway.

On August 30th, 1959, the Commission modernization programme was completed, with the removal of the last tramway.

Là où les conditions le permettaient, la Commission a inauguré des services dits "EXPRESS" ou "SEMI-EXPRESS". Le service "EXPRESS" St-Denis et les services "SEMI-EXPRESS" 150 Dorchester et 152 St-Jacques ont été bien accueillis des voyageurs. Un service "EXPRESS" entre Lachine et Montreal est actuellement à l'essai.

Enfin, la modernisation du matériel roulant de la Commission s'est également étendue à une foule d'améliorations, dont la transmission automatique (sur les nouveaux autobus), la suspension pneumatique, la servo-direction, les génératrices à courant alternatif et les redresseurs pour le chargement des batteries, l'éclairage fluorescent, et l'augmentation du nombre de sièges.

Where conditions permitted it, the Commission introduced "EXPRESS" and "SEMI-EXPRESS" services. The St. Denis "EXPRESS" and the 150 Dorchester and 152 St. James "SEMI-EXPRESS" services were well received by bus users. A New Lachine-Montreal "EXPRESS" service is being tested.

The modernization of the Commission's rolling stock also included such improvements as automatic transmissions (on new buses), air spring suspension, power steering, alternating current generators and rectifiers for battery charging, fluorescent lighting and an increase in seating capacity.



LA TRANSFORMATION DU PERSONNEL

La transformation qui a été accomplie dans la main-d'oeuvre de la Commission a été le résultat d'une réorganisation complète du personnel du transport et des effectifs préposés à l'entretien.

Le personnel préposé au transport

En 1950, les employés préposés à la conduite des véhicules étaient groupés en deux catégories. Un premier groupe comprenait tous les employés de tramway, tandis que le second groupe réunissait tous les chauffeurs d'autobus. Chacune de ces deux catégories constituait un groupe d'ancienneté distinct et était représentée par un syndicat ouvrier différent. La question des droits d'ancienneté des employés de tramways qui devenaient chauffeurs d'autobus était en litige depuis plusieurs années. Il était essentiel que ce différend fût réglé le plus tôt possible, car il paralysait le progrès du transport en commun à Montréal, en empêchant de procéder à la transformation du personnel nécessitée par le remplacement des tramways. Devant l'impossibilité d'en venir à une entente sur cette épineuse question d'ancienneté, le désaccord des parties fut soumis à des conseils d'arbitrage constitués en vertu de la Loi des différends ouvriers du Québec. Des sentences arbitrales rendues le 28 mars 1952 fournirent une solution équitable et définitive à ce problème.

La Commission comptait alors 2,327 employés de tramways et 912 chauffeurs d'autobus et la substitution des autobus aux tramways présentait un autre problème, celui de la réadaptation du personnel des tramways en vue de le rendre apte à conduire les autobus de façon compétente et sûre. Ce problème était d'autant plus épineux que bon nombre des employés avaient été préposés exclusivement à la perception des billets et n'avaient jamais eu l'occasion de conduire un véhicule.

La Commission établit immédiatement un programme élaboré de formation, avec toutes les facilités nécessaires. Cette formation très poussée produisit d'excellents résultats. Presque tous subirent avec succès l'examen très sévère requis des anciens employés de tramways. Nonobstant les difficultés créées par le climat rigoureux de Montréal, sa montagne et ses rues étroites, les nouveaux chauffeurs d'autobus de la Commission s'acquittèrent de leur tâche avec une telle compétence, que la Commission se vit décerner des trophées de sécurité par l'American Transit Association et la Canadian Transit Association, et se mérita également les éloges d'organismes nord-américains semblables.

Fait à noter, il n'est résulté aucune mise à pied de cette réorganisation, ceux qui ont échoué à l'examen étant employés à titre d'aides-voyageurs.

THE PERSONNEL RE-TRAINING PROGRAM

A complete reorganization of both the transportation and the maintenance personnel was effected within the framework of the Commission's programme of modernization of the entire system.

Transportation personnel

In 1950, vehicle operators belonged to two distinct groups, the tramway employees and the bus drivers. Both formed separate seniority groups represented by different labor unions. The matter of the seniority rights of the tramway employees who were to be re-trained as bus drivers had been at issue for several years. It was essential that this dispute be settled without delay, for it made it impossible to proceed with plans to modernize mass transportation in Montreal by impeding the personnel reorganization which the street-car replacement programme necessitated. When it became impossible to reach an agreement on this complex matter of seniority rights, the dispute between the parties was referred to arbitration councils appointed under the Quebec Labor Dispute Act. The awards made on March 28th, 1952 provided a final and equitable solution to this problem.

The Commission's personnel was then composed of 2,327 tramway employees and 912 bus drivers and the replacement of tramways with buses presented another problem, that of re-training tramway employees so they could drive buses safely and efficiently. This problem was all the more difficult as a large number of tramway employees' experience had been limited to collecting fares and had never involved driving a vehicle.

The Commission immediately introduced a thorough re-training programme with all the necessary facilities. This re-adaptation scheme produced excellent results. Most of the trainees were able to pass the very strict test which was required of former tramway employees. In spite of the difficult conditions created by Montreal's rigorous climate, its mountain and its narrow streets, the new bus drivers did their work so efficiently that the Commission was presented with security awards by both the American Transit Association and the Canadian Transit Association and its record praised by similar North-American organizations.

It is worthwhile to note that not a single former tramway employee was laid off as a result of the Commission's personnel reorganization, those who could not become bus drivers being transferred to other duties.

Le personnel préposé à l'entretien

La substitution des autobus aux tramways a nécessité une réorganisation et une réadaptation semblables dans le service de l'entretien.

Il s'agissait d'intégrer le personnel préposé à l'entretien des tramways et des voies au groupe de spécialistes en travaux d'entretien d'autobus qui existait déjà, et cela, sans porter atteinte aux droits d'ancienneté d'aucun employé.

Avec la collaboration du syndicat qui représentait les employés, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, la Commission put établir un programme de réorganisation et de réadaptation de plusieurs années, qui produisit les excellents résultats décrits au chapitre de la transformation du service d'entretien.

Vehicle maintenance personnel

The replacement of streetcars with buses also made it necessary to reorganize the personnel of the vehicle maintenance department.

The task at hand was to take the necessary steps so that rolling stock employees would be absorbed into autobus work in an orderly manner, recognizing seniority and long service, while at the same time retaining the skills of the existing employees of the Autobus Department.

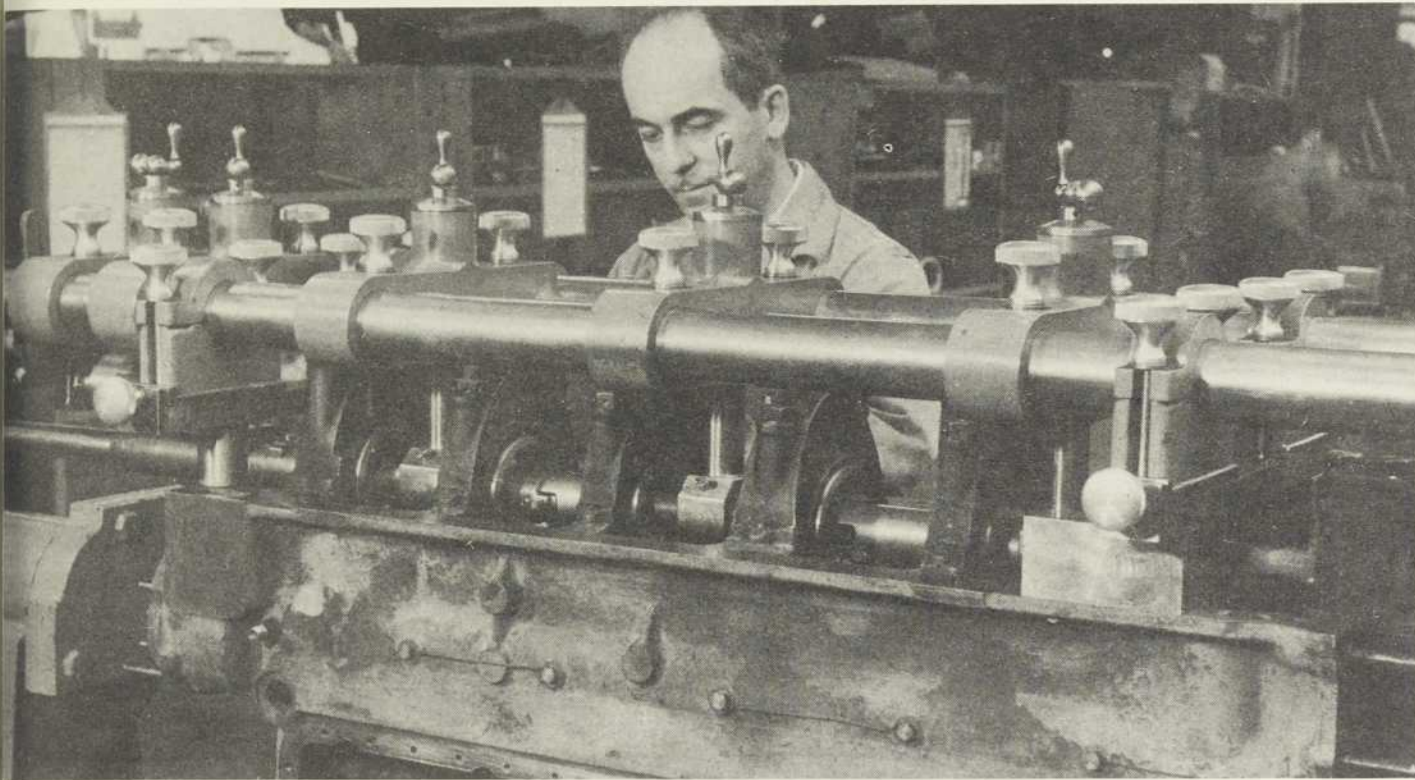
With the cooperation of the Canadian Brotherhood of Railway Transport & General Workers, a detailed plan of transfer and training was carried out which produced the excellent results that are outlined in the following chapter on the vehicle maintenance conversion programme.

Aucune mise à pied d'anciens employés des tramways n'a résulté de la réorganisation effectuée par la Commission. Une formation très poussée a été donnée à chaque employé en vue de sa réadaptation.



Not a single former tramway employee was laid off as a result of the personnel reorganization carried out by the Commission. A most complete training was given each employee to enable him to adapt himself to his new duties.





Cette réadaptation à des tâches nouvelles s'est aussi étendue au secteur de l'entretien.

Personnel reorganization was also extended to vehicle maintenance.

LA TRANSFORMATION DU SERVICE D'ENTRETIEN DES VÉHICULES

En 1950, le service d'entretien comportait deux divisions : celle de l'entretien des tramways et trolleybus, avec installations à l'atelier Youville et dans cinq remises de tramways, et celle de l'entretien des autobus, avec installations à l'usine Crémazie et dans sept garages.

L'entretien des véhicules forme maintenant un service entièrement intégré possédant une capacité de production, de vérification, de réparation et d'essai qui ne le cède en rien à nul autre. Les anciennes remises de la Cie des Tramways de Montréal ont été complètement transformées, la Commission a construit de nouvelles bâtisses, et aujourd'hui elle possède, en plus de la vaste usine Crémazie, treize garages ultra-modernes grâce auxquels elle est en mesure d'assurer à la population un service ininterrompu de 24 heures par jour, sept jours par semaine, quoi qu'il arrive : affluence soudaine, accidents, mauvais temps, etc.

Le tableau suivant donne une idée exacte de la transformation des installations d'entretien de la Commission depuis 1950.

Bien qu'elle ait augmenté le nombre de ses garages, la Commission a pu réduire de 104 le nombre de ses employés préposés à l'entretien des véhicules, qui est passé de 1,007 en 1950 à 903 en 1960.

L'intégration des deux divisions du service d'entretien et sa modernisation, qui ont produit cette économie de main-d'oeuvre, ont rendu possible une réduction considérable des heures-homme par 1,000 milles parcourus.

THE VEHICLE MAINTENANCE CONVERSION PROGRAMME

In 1950, vehicle maintenance was handled by two departments: the rolling stock department, which was responsible for the maintenance of streetcars and trolley coaches, with facilities at the Youville shop and in five car barns, and the autobus department, which was responsible for the maintenance of all gasoline and diesel buses, with facilities at the Crémazie shop and in seven garages.

Vehicle maintenance is now handled by one consolidated department, with all the production, inspection, repair and testing facilities that are usually found in the most efficient shops and garages. The former car barns of the Montreal Tramways Co. have been fully converted to bus use, the Commission has built new facilities, and today it owns and operates a large shop at Crémazie and thirteen modern garages which make it possible to provide 24-hour, seven-days-a-week service regardless of conditions such as unexpected rushes, accidents, bad weather, etc.

The following schedule shows the conversion of facilities since 1950.

Although the number of garages was increased, the Commission was able to reduce its maintenance personnel by 104, or from 1,007 in 1950 to 903 in 1960.

The consolidation and the modernization of the separate maintenance departments made possible a considerable reduction in the number of man-hours worked per 1,000 miles of vehicle operation.

USINE ET GARAGES

	CAPACITÉ INTÉRIEURE	
	1950	1960
Crémazie (usine de réparations et garage)	34 autobus	70 autobus
Montréal-Est	25 autobus	88 autobus
Mont-Royal	91 tramways 38 autobus	175 autobus
St-Henri	171 tramways 100 autobus	270 autobus
Charlevoix	78 autobus	78 autobus
Côté	2 tramways 25 autobus	25 autobus
Villeray	98 autobus	98 autobus
Bellechasse	60 autobus	60 autobus
Frontenac		211 autobus
Namur		158 autobus
St-Denis	156 tramways 66 trolleybus	315 véhicules y compris les trolleybus
St-Michel		202 autobus
St-Paul	99 tramways	153 autobus
Hochelaga	120 tramways	utilisé à d'autres fins
Youville	35 tramways	entrepôt

Cette modernisation des installations, du matériel et des méthodes de production s'est étendue à tous les aspects de l'entretien. Ainsi, alors qu'en 1950 les véhicules étaient généralement lavés et nettoyés à la main, aujourd'hui les garages de la Commission sont dotés d'appareils automatiques à laver les autobus verticalement et horizontalement, et d'aspirateurs cyclone pour en nettoyer l'intérieur. Tous les travaux de réparations sous le plancher de l'autobus sont faits sur des élévateurs ou crics hydrauliques à hauteur réglable, et à elle seule, l'usine Crémazie compte 51 élévateurs de ce genre.

Dans les garages, l'huile, les liquides hydrauliques et la graisse sont acheminés depuis un réservoir central vers les postes de lubrification et de réparations au moyen de pompes à air, ce qui obvie à la nécessité d'aller chaque fois chercher un bidon d'huile ou de graisse et épargne un temps considérable aux employés.

L'équipement et les matériaux sont les plus modernes qui soient : rectifieuses de vilebrequin, presses de tôlerie, congélateurs de pièces pour l'ajustement, postes de peinture ventilés avec séchoir à infra-rouge, postes ventilés dotés de pistolets à vapeur pour le nettoyage des moteurs, transmissions, etc., ventilation contrôlée des gaz d'échappement, etc.; résines époxy pour réparations de carrosserie, "Arborite" et fibre de verre pour les intérieurs, aluminium oxydé anodiquement et acier inoxydable résistant aux intempéries, plastiques et nylon pour charnières et coussinets, graisses

SHOP AND GARAGES

	INSIDE CAPACITY	
	1950	1960
Crémazie shop	34 buses	70 buses
Montreal-East	25 buses	88 buses
Mount Royal	91 tramways 38 buses	175 buses
St. Henry	171 tramways 100 buses	270 buses
Charlevoix	78 buses	78 buses
Côté	2 tramways 25 buses	25 buses
Villeray	98 buses	98 buses
Bellechasse	60 buses	60 buses
Frontenac		211 buses
Namur		158 buses
St. Denis	156 tramways 66 trolley coaches	315 vehicles incl. trolley coaches
St. Michel		202 buses
St. Paul	99 tramways	153 buses
Hochelaga	120 tramways	Used for other purposes
Youville	35 tramways	Warehouse

The streamlining and improvement of facilities, production methods and equipment was applied to all phases of maintenance. For instance, while in 1950 vehicles were generally washed and cleaned by hand, today the Commission's garages are equipped with vertical automatic bus washers and cyclone cleaners. Most repair jobs requiring underfloor work are being effected on adjustable height hydraulic lifts or hoists, with Crémazie alone being equipped with 51 such lifts.

Oils, hydraulic fluids and greases are stored in a central location and air actuated pumps push the lubricants to convenient areas in operating garages such as the servicing area and the inspection, repair and greasing areas. This eliminates the need to fetch lubricants in one gallon containers, saving considerable time for maintenance workers.

A modern repair shop like Crémazie today offers such modern facilities as crankshaft grinders, sheet metal presses and brake, -60°F deep freeze for shrinking parts before fitting, infra-red baking ovens and ventilated paint booths, ventilated steam booths equipped with pressure steam guns for the cleaning of engines, transmissions, etc., bus exhaust fume systems, etc. It uses such modern and new materials and supplies as epoxy resins for body repairs, "Arborite" and "Fiberglass" for body interiors, anodized aluminum and stainless steel, plastics and nylon for bushings and

impermeables pour châssis, huile à moteur pouvant servir pendant 6,000 milles, etc.

De plus, le service d'entretien maintient un laboratoire d'essai où tous les matériaux et accessoires nouveaux susceptibles de fournir un rendement plus efficace ou plus économique sont soumis à un examen rigoureux qui permet de déterminer s'ils peuvent être employés aux fins du service.

hinges, waterproof chassis lubricants, engine oil that allows changing at periods of 6,000 miles, etc.

Moreover, the maintenance department has a testing and experimenting programme whereby new materials and accessories showing possibilities for increased efficiency and economy are tested for use on the Commission's vehicles.

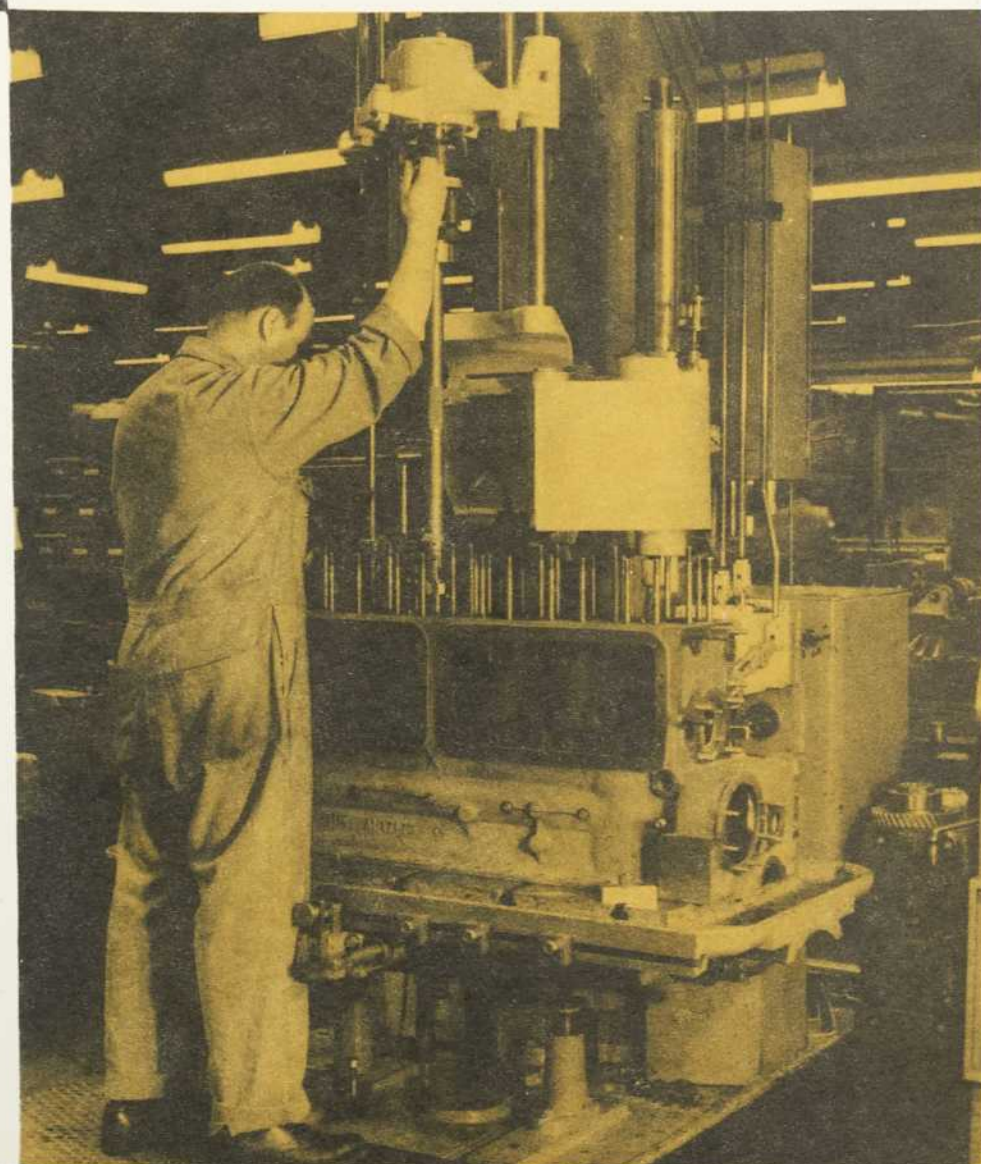


On estime que le travail spécialisé du service d'entretien permet d'économiser, grâce à la récupération des pièces, environ \$500,000 par année, comparativement à moins de \$125,000 par année autrefois.

Parts salvaging produces savings amounting to roughly \$500,000 per year, as compared with some \$125,000 per year in 1950.

Rectification des cylindres pour la réparation d'un moteur. Un autobus de la Commission parcourt chaque année jusqu'à 30,000 milles.

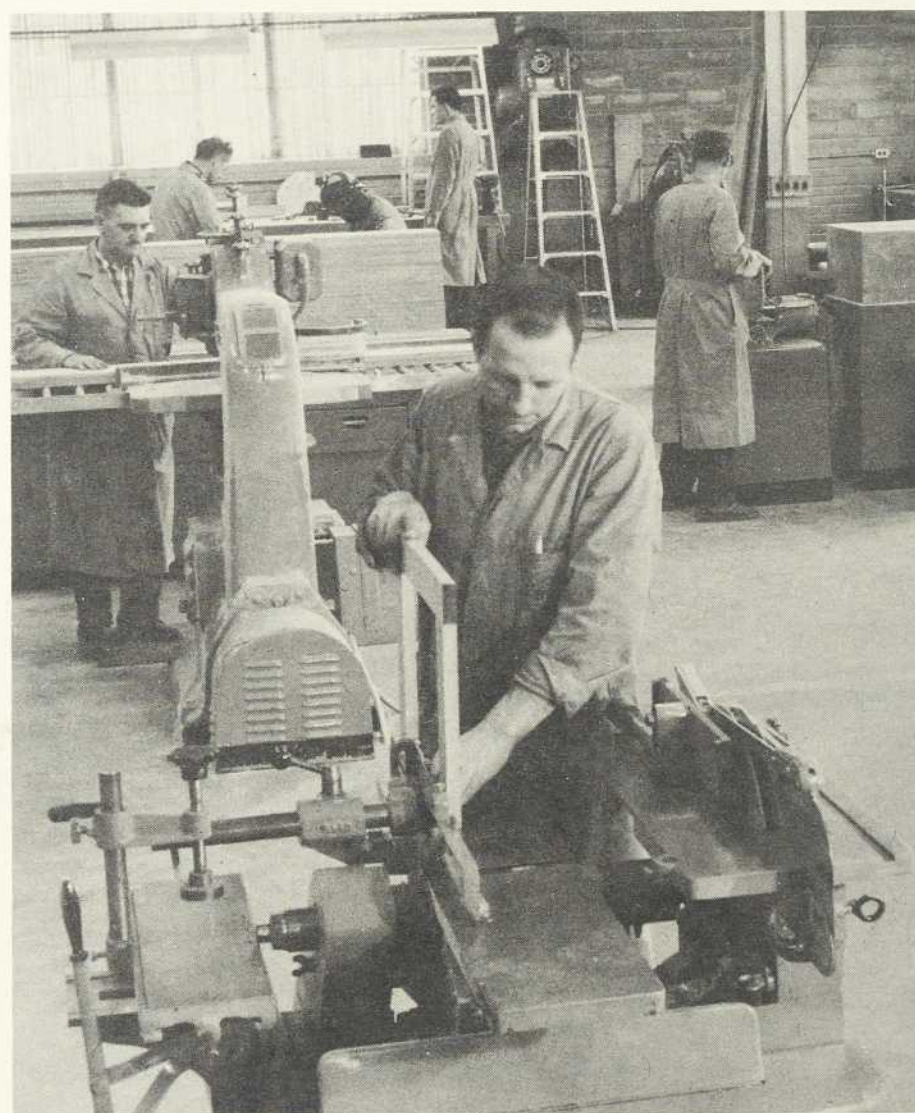
Honing engine cylinder block at engine overhaul. A bus covers up to 30,000 miles in a single year.





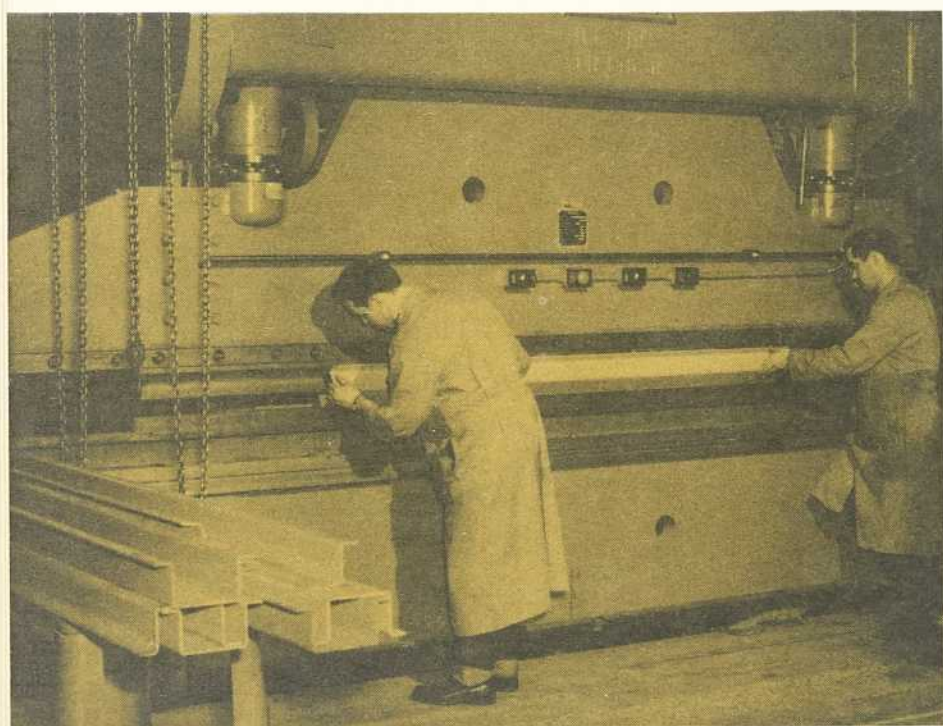
Vue générale des installations de réparation des moteurs et transmissions. Un examen minutieux du moteur se fait régulièrement à l'approche de 80,000 milles pour permettre aux mécaniciens d'en déterminer l'état. La réparation complète d'un moteur se fait ordinairement aux environs de 200,000 milles.

General view of engine and transmission overhaul lines. Motors are thoroughly inspected by mechanics at the 80,000-mile mark to establish their condition. Complete overhaul is done about the 200,000-mile mark.



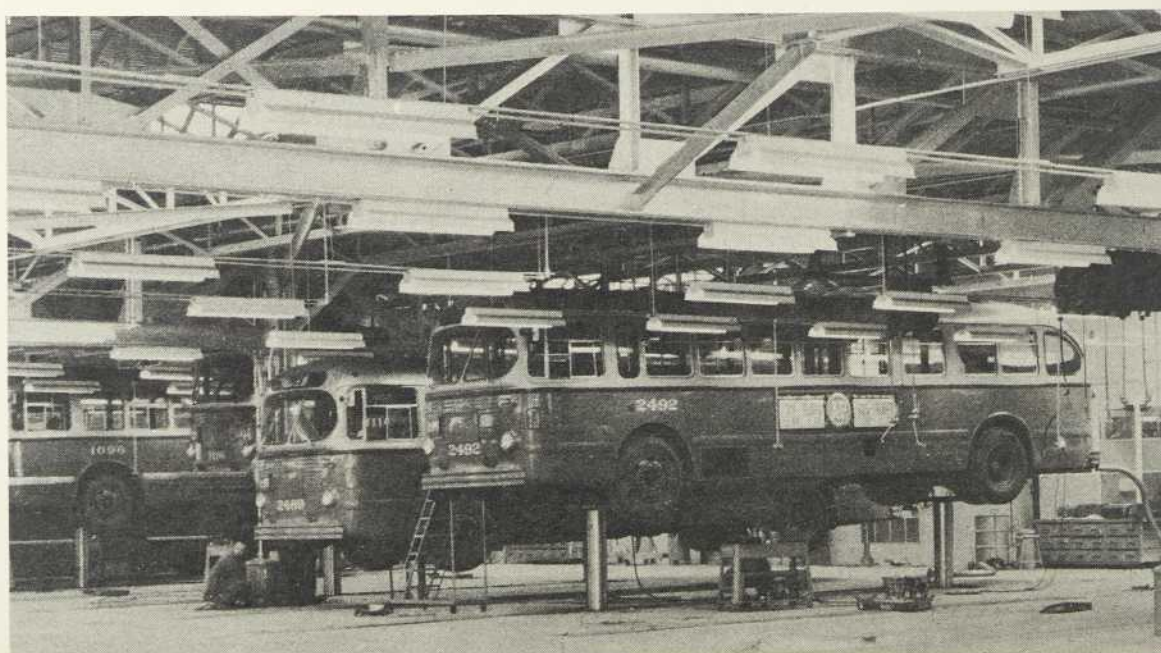
La menuiserie, où se fait la construction et la réparation des portes, etc.

The woodworking area, where the fabrication of doors, etc., is done.



Presse hydraulique Verson servant à plier les profilés de châssis et carrosseries.

Verson brake for the fabrication of body and frame members.



Élévateurs d'autobus pour la lubrification, la vérification, l'entretien, etc. Grâce à un entretien régulier, les autobus de la Commission fournissent jusqu'à 600,000 milles d'usage.

Bus hoists for lubrication, inspection, servicing, etc. Regular servicing increases the life of vehicles to 600,000 miles.

LE DÉVELOPPEMENT D'UN SYSTÈME DE PLANIFICATION

L'un des premiers gestes de la Commission, à son entrée en fonction, a été de rendre son système de planification comparable à ceux des grandes industries modernes, en vue de répondre aux besoins du transport en commun à Montréal.

Appliquée au début aux besoins d'alors, cette planification a été plus tard étendue aux besoins futurs, dès que les problèmes les plus pressants ont été réglés.

La substitution des autobus aux tramways a fait l'objet des premières études. Il s'agissait, pour la Commission, de trouver sans délai une formule permettant d'accélérer le transport, et elle y arriva au moyen de cette opération extrêmement complexe, qu'elle effectua en se basant sur une étude détaillée des données de la circulation.

Ce problème une fois réglé, il devint évident qu'avec l'accroissement constant de la population et des véhicules, les rues de Montréal ne suffiraient plus à la tâche à un moment donné, en dépit de toutes les améliorations apportées au transport et à la circulation. Ainsi qu'elle en avait été instruite par la Cité, la Commission étendit alors son programme de planification à l'étude d'un système de transport en commun rapide. Son rapport à ce sujet, soumis à la Cité en 1953, reste aujourd'hui l'objet d'études et de recherches constantes visant à le tenir à jour.

La modernisation et l'expansion des services : la construction, par la Commission, du garage Namur.

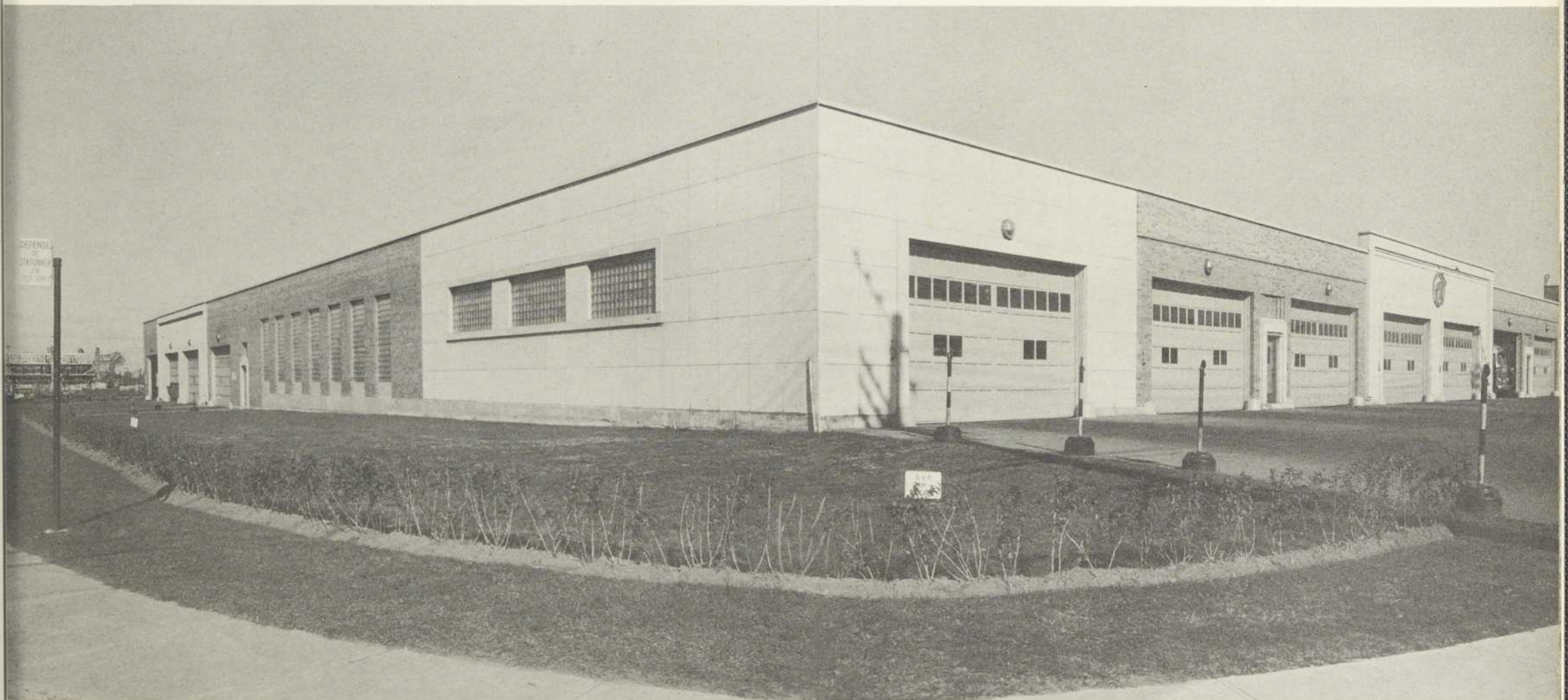
THE PLANNING DEVELOPMENT PROGRAMME

One of the first things that the Commission did on taking over the Montreal Tramways Co. was to broaden the scope of the existing programme of planning so as to meet the needs of mass transportation in Montreal.

The first phase of the new planning programme involved meeting the most pressing needs, that of speeding up transportation by improving surface operation. This was achieved by replacing tramway lines with bus services wherever possible, after a detailed study of traffic data had shown what specific steps were required.

Once this had been done, it became evident that in spite of all possible surface improvements, there would come a day when the streets of Montreal could not carry the excess flow of traffic created by the steady increase in population and in private cars and other vehicles. In accordance with the City of Montreal's request, the Commission undertook the study of a plan for rapid mass transportation. This plan, which was submitted to the City in 1953, is being kept up-to-date for immediate implementation as soon as the decision to go ahead with it is made.

The modernization and expansion of services, is exemplified by the construction of the Namur garage.



MAINTENIR D'HARMONIEUX RAPPORTS AVEC TOUS

L'un des principaux objectifs que s'est fixé la Commission dès le début a été d'adopter une ligne de conduite générale visant à maintenir de bonnes relations avec tous ses publics : ses usagers, ses employés, les autorités municipales, la population métropolitaine.

Cette ligne de conduite d'ensemble se traduit par des principes bien définis auxquels la Commission se fait un devoir d'adhérer en toute circonstance.

Ces principes trouvent leur application dans les domaines suivants :

Relations avec les usagers

Le premier souci de la Commission, dans ce domaine, est d'assurer à ses usagers le service le plus satisfaisant qui soit au tarif le plus économique possible.

Relations ouvrières

La Commission s'efforce de fournir à ses employés des conditions de travail satisfaisantes et de maintenir un bon moral parmi eux en leur payant des salaires raisonnables, en veillant à leur bien-être, en leur assurant des emplois stables, en respectant leurs droits d'ancienneté, en leur offrant de bonnes possibilités d'avancement, et en cherchant à maintenir de bonnes relations avec le syndicat qui les représente.

Relations avec les autorités municipales

La Commission respecte le mandat qu'elle tient de la Cité et veut s'efforcer de le remplir avec toute la compétence possible. Elle entretient des relations étroites avec toutes les municipalités qu'elle dessert et collabore avec elles à l'amélioration du transport en commun dans toute la région métropolitaine.

Relations avec la population métropolitaine

La Commission considère qu'elle a un triple devoir envers le grand public : celui de veiller sur les fonds publics qui lui sont confiés, de façon à les administrer sagement, celui de concevoir le transport en commun en fonction des besoins de tout le territoire à desservir, et celui d'éclairer le public sur l'état du transport en commun dans le district métropolitain et sur toutes les possibilités de l'améliorer.

MAINTAINING GOOD RELATIONS WITH ALL

From the very beginning, one of the Commission's main objectives has been to adopt a policy aiming at maintaining good relations with all concerned: the passengers on its vehicles, its employees, municipal authorities and the public at large.

This policy is based on well defined principles which serve as a guide to the Commission in the following areas:

Relations with its patrons

The Commission wants to give its patrons the best possible service at the most economical price.

Relations with its employees

The Commission wants to provide its employees with good working conditions and maintain a good morale among them by paying fair wages, assuring their welfare, providing stable employment, respecting seniority rights, offering attractive possibilities of advancement and maintaining sound relations with the labor union which represents them.

Relations with municipal authorities

The Commission is respectful of the mandate which it holds from the City and is anxious to accomplish its task with the utmost efficiency. It maintains close relations with all the cities and towns it serves and cooperates with them in striving to improve mass transportation in the whole metropolitan area.

Relations with the public at large

The Commission considers that its duty to the public at large is threefold: it must administer wisely the public funds which are entrusted to it, plan and provide mass transportation in terms of the needs of the whole area it serves, and keep the public informed about mass transportation in the metropolitan area and any possibility of improving it.

LE PERSONNEL ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE DE LA COMMISSION THE COMMISSION'S ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL STAFF

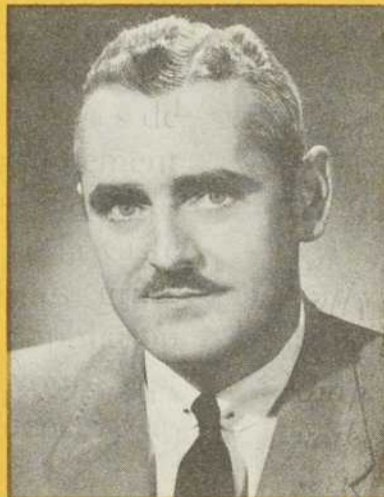
La loi constitutive de la Commission prévoit que son président est aussi le gérant général de toute l'entreprise. L'on peut facilement concevoir l'envergure de ses vastes responsabilités à ce titre, lorsqu'on considère que la Commission compte quinze services distincts; que son budget annuel total dépasse les \$40 millions; que son actif se chiffre par près de \$70 millions; qu'elle emploie plus de 5,000 personnes, au service de quelque 300,000,000 d'usagers par année; qu'elle possède 2,000 véhicules circulant presque jour et nuit, 365 jours par année, dans quelque 350 milles de rues de Montréal et de dix-sept autres municipalités environnantes.

Dans l'exécution de ses responsabilités, le président et gérant général dirige tout le personnel administratif et technique de la Commission, et c'est de lui que relèvent ce personnel et les chefs de services. En l'absence du président, c'est le vice-président qui le remplace dans ses fonctions comme président et comme gérant général. L'aperçu qui suit donne une idée juste de la répartition des tâches entre les divers rouages administratifs et techniques de la Commission. La Commission est heureuse d'exprimer publiquement ici à tous, directeurs et employés, son appréciation sincère de leur loyauté et de la compétence avec laquelle ils font leur travail.

The Commission's act of incorporation provides that its chairman shall also be the general manager of the entire organization. The scope of the chief executive's responsibilities is appreciated when one considers that the Commission has fifteen distinct departments, an annual budget of over \$40 million, assets of over \$70 million, a personnel of over 5,000 and a fleet of some 2,000 vehicles providing transportation to some 300,000,000 patrons per year, 365 days a year and nearly 24 hours a day, using some 350 miles of streets in Montreal and in seventeen other neighbouring cities and towns.

All officers and heads of departments of the Commission come under him. In the chairman's absence, the vice-chairman assumes the responsibilities of the chairman and general manager. The following outline defines the functions of these officers and heads of departments, as well as the administrative or technical work their offices or departments perform. The Commission is pleased to take this opportunity to express to its entire personnel its sincere appreciation of their loyalty and competence in the accomplishment of their duties.

L'ADJOINT DU GÉRANT GÉNÉRAL



Me Richard Mineau, B. Com., LL.L.
AVOCAT / ADVOCATE

Bien que nous n'en ayons brossé qu'un tableau fort sommaire, les responsabilités du gérant général de la vaste entreprise que constitue la Commission de Transport de Montréal apparaîtront au lecteur averti comme étant considérables. De fait, l'ampleur de la tâche du gérant général est telle qu'elle nécessite l'emploi d'un adjoint, Me Richard Mineau, dont les responsabilités s'étendent, sous la direction du gérant général, à toutes les sphères d'activité de la Commission.

THE ASSISTANT TO THE GENERAL MANAGER

While the responsibilities of the general manager have not been gone into in detail, they are obviously both complex and numerous. Their scope requires the services of an assistant, Richard Mineau, whose responsibilities extend to all the operations and activities of the Commission under the general manager's direction.

LE SECRÉTAIRE



Me Yvon Clermont, C.R.

Le secrétaire prépare la rédaction du procès-verbal des assemblées de la Commission, ainsi que de nombreux documents officiels : contrats, conventions, ententes, baux, etc.

Du secrétariat relève notamment la garde des archives (titres de propriété, contrats, etc.), la vérification des rôles d'évaluation et des comptes de taxes relativement aux propriétés de la Commission, la négociation des contrats d'assurance et la préparation de divers rapports.

C'est également ce service qui reçoit les soumissions pour l'exécution de travaux, l'achat de véhicules, ou la fourniture de matériaux et équipement de toutes sortes.

THE SECRETARY

The secretary draws up the minutes of the meetings of the Commission, as well as numerous official documents such as contracts, agreements, leases, etc.

He is the keeper of the Commission's records, such as titles to properties, copies of contracts, etc., has the responsibility of checking the valuation rolls and the tax bills pertaining to the Commission's properties, and handles the drawing up of insurance contracts and various reports.

The secretary also receives all bids for the execution of works, and the purchase of vehicles, materials and equipment.

LE TRÉSORIER



John M. Ayles

Le service que dirige le trésorier se divise en trois sections : finances, comptabilité et caisse.

De la section des finances relèvent l'acquittement des obligations de la Commission découlant de ses émissions de débentures, le rachat des débentures pour fins d'amortissement, le placement des fonds disponibles aux taux les plus avantageux et la négociation des emprunts nécessaires. Du 16 juin 1951 au 31 août 1960, la Commission a émis pour \$79,000,000 de débentures qui ont servi au rachat des actions et obligations de la Cie des Tramways et au programme de modernisation de la Commission, qui a dépensé \$51,757,136.11 pour additions aux immeubles, installations et matériel roulant. Durant la même période, la Commission a racheté pour fins de versements au fonds

THE TREASURER

The treasurer's department is divided into three main divisions : financial, accounting and cashier's sections.

The financial section has the responsibility of handling all debenture issues, purchasing debentures for sinking fund purposes, investing surplus funds at the best available interest rates and negotiating all necessary loans.

From June 16th, 1951 to August 31st, 1960, the Commission has issued \$79,000,000 of debentures for the purchase of the shares and bonds of the Montreal Tramways Co. and the financing of its modernization programme and spent \$51,577,136.11 for additions to buildings, facilities and rolling stock. During the same period, the Commission has purchased for sinking

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS

BREAKDOWN OF OPERATING EXPENSES

TOTAL

\$ 315,756,855

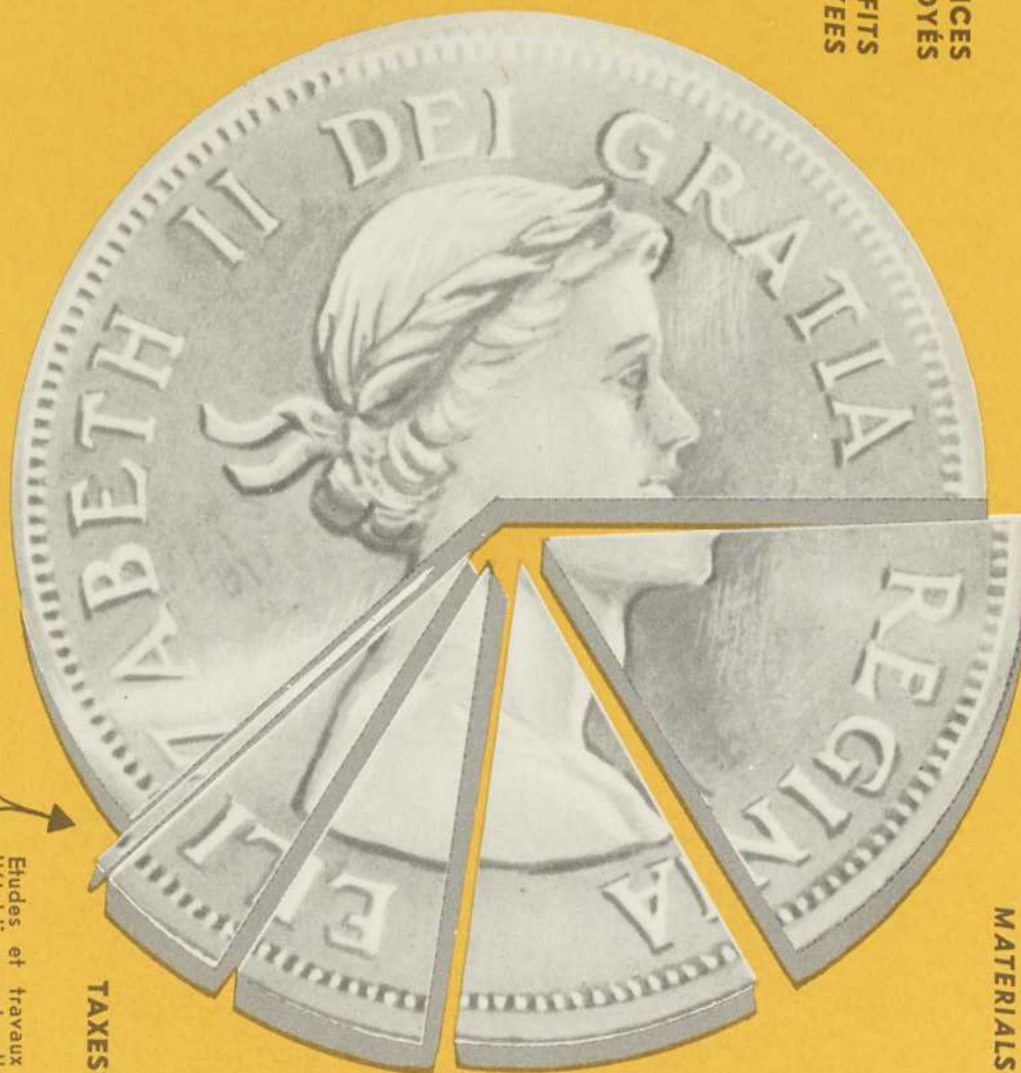
62¼%	SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS \$196,702,561
17%	MATÉRIEL ET SERVICES 53,736,014
10%	DÉPRÉCIATION 31,729,884
6%	INTÉRÊTS 19,344,788
4½%	TAXES 13,710,561
¼%	Etudes et travaux concernant l'établissement d'un système de transport en commun ra- pide. 395,584
—	Frais encourus par la Com- mission antérieurement au 16 juin 1951. 137,463

DU 16 JUIN 1951 AU 31 AOÛT 1960
JUNE 16th, 1951 TO AUGUST 31st, 1960

SALAIRES ET BÉNÉFICES
AUX EMPLOYÉS
SALARIES AND BENEFITS
TO EMPLOYEES

Frais encourus par la Com-
mission antérieurement au 16
juin 1951.
Charges incurred by the Com-
mission before June 16, 1951.

Etudes et travaux concernant
l'établissement d'un système
de transport en commun ra-
pide.
Studies concerning the esta-
blishment of a system of ra-
pid mass transportation.



TAXES*

INTÉRÊTS
INTEREST

DÉPRÉCIATION

MATÉRIEL ET SERVICES
MATERIALS AND SERVICES

TOTAL

\$ 315,756,855

62¼%	SALARIES AND BENEFITS TO EMPLOYEES \$196,702,561
17%	MATERIALS AND SERVICES 53,736,014
10%	DEPRECIATION 31,729,884
6%	INTEREST 19,344,788
4½%	TAXES 13,710,561
¼%	Studies concerning the esta- blishment of a system of ra- pid mass transportation. 395,584
—	Charges incurred by the Com- mission before June 16, 1951. 137,463

*Taxes d'école et de vente, taxes sur l'essence et l'huile diesel, et permis. En 1959, la Commission a versé \$2,011,937 en taxes.

* School, sales, gasoline and diesel oil taxes and licenses. In 1959, the Commission paid \$2,011,937 in taxes.

d'amortissement et en anticipation de versements futurs, un montant de \$16,202,000 des \$79,000,000 mentionnés plus haut.

La section de la comptabilité a la responsabilité de la préparation des états financiers mensuels et annuels de la Commission. Son travail comprend également la compilation des statistiques, le calcul des heures de travail des employés, la préparation de la liste de paye et le paiement des frais encourus par la Commission.

La caisse voit à la vente des billets, a la responsabilité d'enlever des véhicules les boîtes de perception verrouillées et de compter les recettes qui s'y trouvent, et s'occupe également de l'entretien de tous les appareils de perception de la Commission.

LE SERVICE DU TRANSPORT THE TRANSPORTATION DEPARTMENT

Le transport en commun joue un rôle essentiel dans la vie économique et sociale d'une ville. Une foule de choses en dépendent : le travail quotidien de centaines de milliers de personnes, la fréquentation des écoles, collèges et universités, le commerce, bref tout depuis la visite aux malades jusqu'à la poursuite des aubaines offertes par les grands magasins.

L'efficacité du service doit être chose assurée. Cette responsabilité relève du service du transport, dont les devoirs sont les suivants :

- Analyse de la demande de service.
- Etudes concernant l'acquisition de véhicules.
- Sélection des véhicules les mieux appropriés au fonctionnement des services.
- Préparation des horaires.
- Analyse des rapports quotidiens démontrant la qualité du service.
- Analyse des causes des retards.
- Modification des fréquences en fonction des besoins quotidiens des usagers.

Réorganisation des services en raison des travaux de voirie et autres travaux effectués quotidiennement. Les modifications requièrent des changements constants nécessitant, chaque semaine, pas moins de 25 à 30 dessins de nouveaux plans de systèmes électriques, outils spéciaux, appareils et machines servant à l'entretien des véhicules, etc.

fund purposes and as a provision for future payments a sum of \$16,202,000 out of the \$79,000,000 mentioned above.

The accounting section is responsible for the preparation of the normal monthly and annual financial statements of the Commission. It also accumulates statistical information and is responsible for all time-keeping, the preparation of payrolls and the payment of all charges against the Commission.

The cashier's section handles the sale of tickets, is responsible for the removal of the locked vaults from the Commission's vehicles and the counting of daily receipts, and the maintenance of all fare collection devices.



J.G. Lagacé
DIRECTEUR



Jean H. Richer, Ing.P.
SURINTENDANT

Mass transportation plays an essential role in the economic and social life of a city. Many things depend on it: the daily work of hundreds of thousands of workers, attendance at primary and high schools and universities, trade, in short everything from a visit to a sick friend to the daily rush of housewives to get at the bargains offered by the department stores.

Mass transportation can never be allowed to fail. The responsibility for making sure that efficient service is provided belongs to the transportation department, whose duties are as follows:

- Analysis of the demand for service.*
- Surveys concerning the acquisition of vehicles.*
- Selection of the vehicles which are the most suitable for operational purposes.*
- Preparation of time-tables.*
- Analysis of daily reports indicating the quality of service.*
- Analysis of the causes of delays.*
- Modification of frequencies in terms of the daily needs of users.*
- Changes in routes brought about by works done on public thoroughfares and other daily works.*

Changes in routes brought about by works done on public thoroughfares and other daily works. Modifications and changes in the Commission's services, changes and modifications are constantly required, with 25 to 30 new designs being needed each week for electric systems, special tools and equipment, new machinery, etc.

Etude et coordination des projets émanant de la Commission ou des autorités municipales.

Etude des projets aptes à améliorer les services, surtout du point de vue de la circulation.

Etude des travaux futurs.

Relations entre patrons et employés.

Préparation et émission des cartes d'écoliers.

Location d'autobus.

Lorsque la Commission a pris possession de la Cie des Tramways de Montréal, le personnel préposé au transport était de 3,239 hommes, dont 2,327 étaient employés sur les tramways et 912 sur les autobus et les trolleybus.

Avec les années, grâce surtout à la substitution des autobus conduits par un seul homme aux tramways à deux hommes, une économie appréciable de main-d'oeuvre a pu être faite. Aujourd'hui, le personnel de la Commission préposé au transport s'élève à 2,842 hommes.

Study and co-ordination of projects originating from the Commission or the municipal authorities.

Study of plans designed to improve services, especially from the traffic point of view.

Study of long term projects.

Relations between management and the employees.

Preparation and issuing of school passes.

Rental of buses.

When the Commission took over the Montreal Tramways Co., the number of persons employed in the transportation department was 3,239, of whom 2,327 were employed on tramways and 912 on buses and trolley coaches.

During the past ten years, owing mostly to the replacement of two-men tramways with one-man buses, a considerable saving of man-power has been made. Today, the number of employees in the transportation department is 2,842.

A la fin de 1959, les véhicules de la Commission parcouraient 342 milles de rues, comparativement à 239 milles au 16 juin 1951.

At the end of 1959, the Commission's vehicles covered 342 miles of streets as compared with 239 miles at June 16th, 1951.



Section de l'inspection et des réparations, dans l'un des garages de la Commission.

Inspection and repair section, in one of the Commission's garages.

LE SERVICE DES ÉTUDES DE LA CIRCULATION



R.M. Binns
DIRECTEUR / DIRECTOR

THE TRAFFIC STUDY DEPARTMENT

L'une des plus importantes responsabilités de ce service a été d'étudier les conditions de la circulation en vue de la substitution des autobus aux tramways, de préparer les changements de circuits nécessaires, et de mettre au point un programme complet de substitution.

Ce fut d'abord sur les circuits les plus achalandés que les tramways furent remplacés par des autobus, afin de fournir un service accéléré au plus grand nombre possible d'usagers. Cette transformation des circuits majeurs exigea une planification très élaborée, car il importait d'assurer le ravitaillement et l'entretien aux nouveaux autobus à des endroits avantageusement situés, tout en évitant de séparer les tramways qui restaient de leurs ateliers de réparations.

Chaque fois que la chose a été possible, les circuits ont été modifiés et améliorés. Dans certains cas, l'emploi d'autobus a permis d'utiliser des artères qui n'auraient pu servir aux tramways. Chaque nouvelle amélioration apportée à la circulation par la Cité : élargissement d'une rue, création d'une nouvelle artère, construction d'un nouveau viaduc, a été mise à contribution dans la mesure où elle pouvait améliorer le service.

Au service de l'étude de la circulation, l'analyse des données du transport en commun est un travail de tous les jours.

Dès l'entrée en fonction de la Commission, ce service a eu la responsabilité de participer à l'étude d'un système de transport en commun rapide conformément à la demande qu'en avait faite la Cité en adoptant le règlement municipal No 1981.

Ce travail a nécessité l'obtention d'une foule de données relatives au mouvement des voyageurs, à l'emplacement éventuel des stations de métro, aux facilités d'embarquement et de débarquement, à la modification des circuits d'autobus en vue d'assurer la correspondance avec le métro, à l'effet du métro sur la valeur des propriétés immobilières, etc.

One of the most important responsibilities of this department has been to study traffic conditions with a view to replacing tramways with buses, to prepare the necessary route changes and to devise a complete substitution programme.

The most heavily travelled routes were the first selected for this replacement programme, in order that benefits accruing to passengers and traffic movement as a result of the changeover be enjoyed by as many citizens as possible, as quickly as possible. This called for very careful planning in order to maintain physical connection between the remaining parts of the tramways system and the various car barns and repair shops.

Every opportunity was taken to revise and improve routing at the same time. In some cases, the Commission was able to use arteries which it could not use before. Every new facility created by the City, whether it be a widened street, a new street or an underpass, was worked into the picture wherever it appeared that passengers might benefit from its use.

In the traffic study department, analysis of mass transportation data is an everyday task.

Almost immediately after the Commission assumed control, the traffic study department was called upon to take an active part in the production of a plan for rapid mass transportation, in accordance with the request expressed by the City in its by-law No. 1981.

This work required extensive collection of passenger traffic data, time studies and other material necessary to determine the general location of a subway route, station location, passenger handling facilities at stations and terminals, re-design of surface routes to complement the subway, the effect of the subway on property values, etc.



LE SERVICE DE L'ENTRETIEN DES VÉHICULES

THE VEHICLE MAINTENANCE DEPARTMENT



D. J. Munro, P. Eng.
DIRECTEUR / DIRECTOR



G. L. Blain, Ing. P.
SURINTENDANT
DES GARAGES DE
SERVICE
SUPERINTENDENT-GARAGES



J. Brock
SURINTENDANT
DE L'USINE CRÉMAZIE
SUPERINTENDENT
CREMAZIE SHOP

Le bon entretien des véhicules d'une entreprise de transport en commun est essentiel. En effet, rien ne sert d'avoir des conducteurs compétents et des véhicules modernes si la relève n'est pas assurée, c'est-à-dire s'il n'existe pas un service hautement spécialisé qui puisse tenir constamment les véhicules en parfait état malgré les dégâts causés par les accidents ou un usage intensif, l'usure inévitable, les pannes, les défauts mécaniques et de construction, si le ravitaillement en essence et la lubrification ne sont pas assurés à des postes commodément situés dans toute la ville, et si d'amples facilités de nettoyage et de peinture ne sont pas prévues.

Consciente de l'importance de l'entretien, la Commission n'a rien négligé pour que ce service puisse fournir le maximum d'efficacité.

Le rôle qu'il a joué dans la transformation manifeste des années cinquante et qu'il continue à jouer à chaque heure du jour et de la nuit pour assurer la relève a été décrit aux pages précédentes. On y trouvera un aperçu des responsabilités de ce service.

Efficient vehicle maintenance is essential in a large transportation service. It would serve little purpose to have safe and competent drivers and the most modern vehicles if uninterrupted operation were not assured by a highly specialized maintenance department capable of maintaining vehicles in perfect order at all times in spite of any damage caused by accidents or intensive usage, wear and tear, mechanical and other breakdowns, if supplies of gasoline and lubricants were not readily available at strategic locations throughout the city, and if adequate cleaning and painting facilities were not provided.

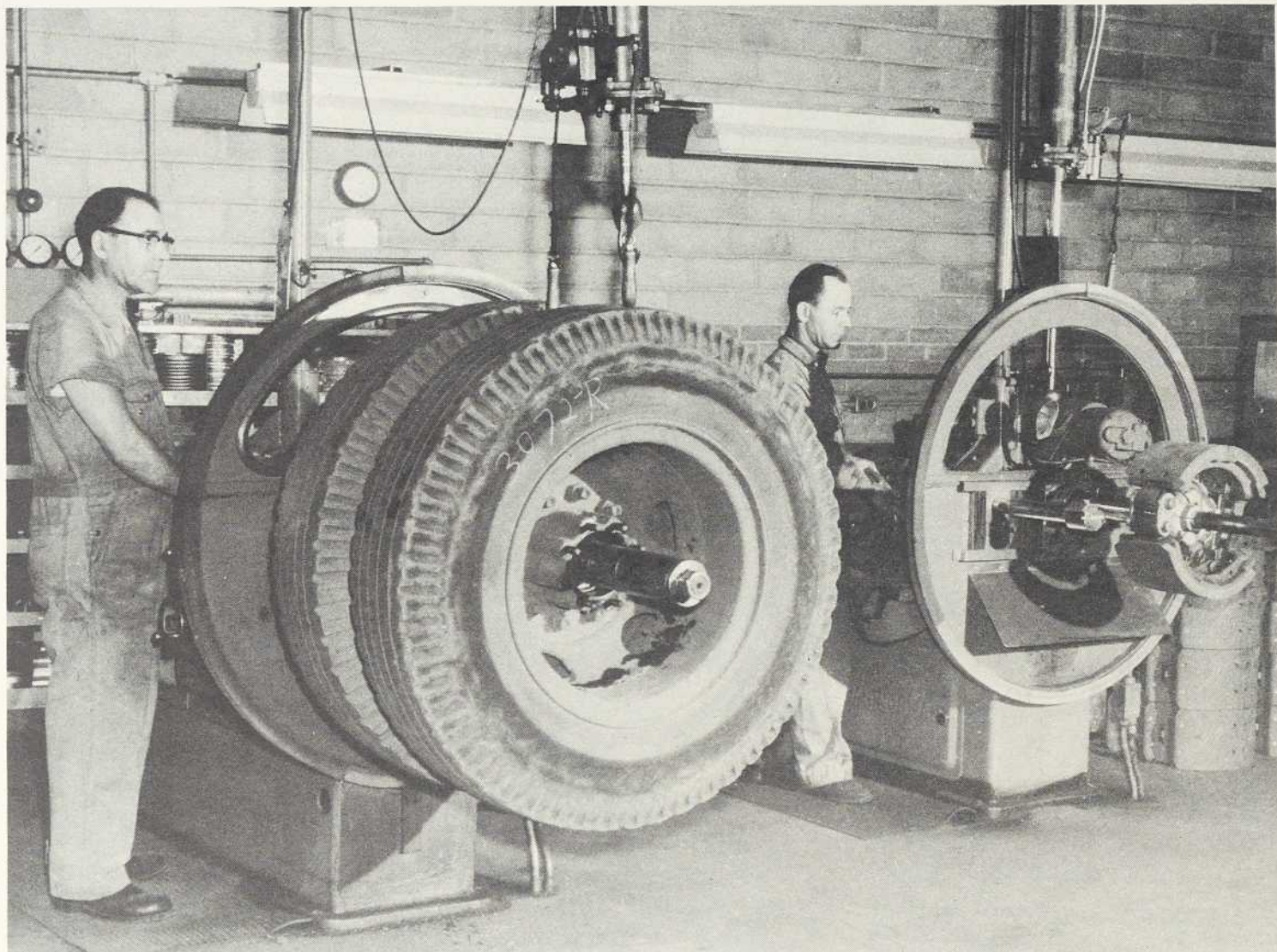
Conscious of the importance of maintenance, the Commission has spared nothing to give this department the means to provide the best service possible.

The part it has played in the conversion programme of the past ten years and which it continues to play at every hour of day and night to have the vehicles ready come what may, has been described in the preceding pages, where an outline of the responsibilities of the maintenance department will be found.

Section de l'inspection et des réparations, dans l'un des garages de la Commission.

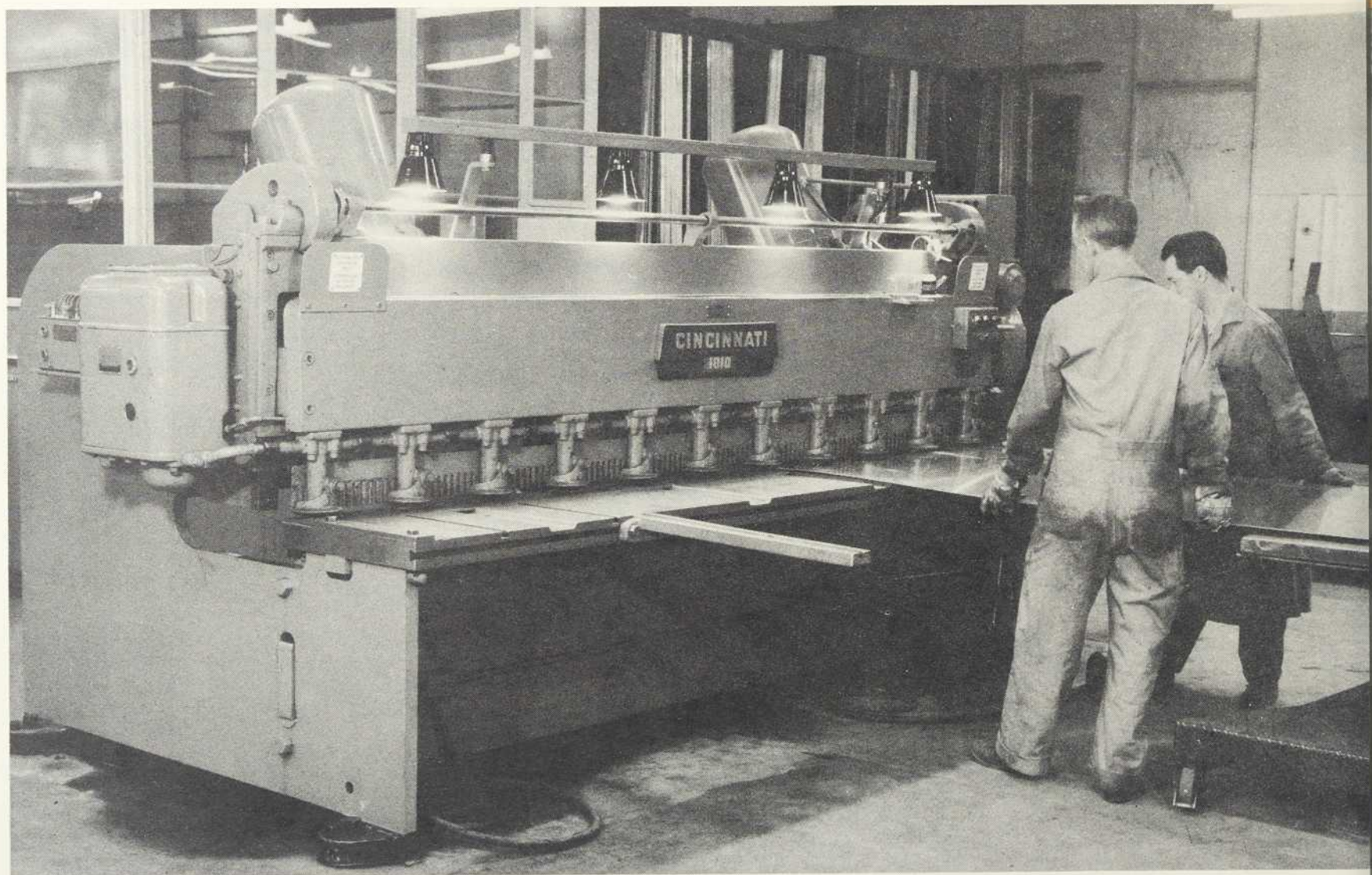
Inspection and repair section, in one of the Commission's garages.





Rectification des tambours
et regarnissage des segments
de freins, auxquels
on accorde une attention
toute spéciale.

*Machining of brake drums
and shoes at brake reline.
Brakes are always given very
special attention.*



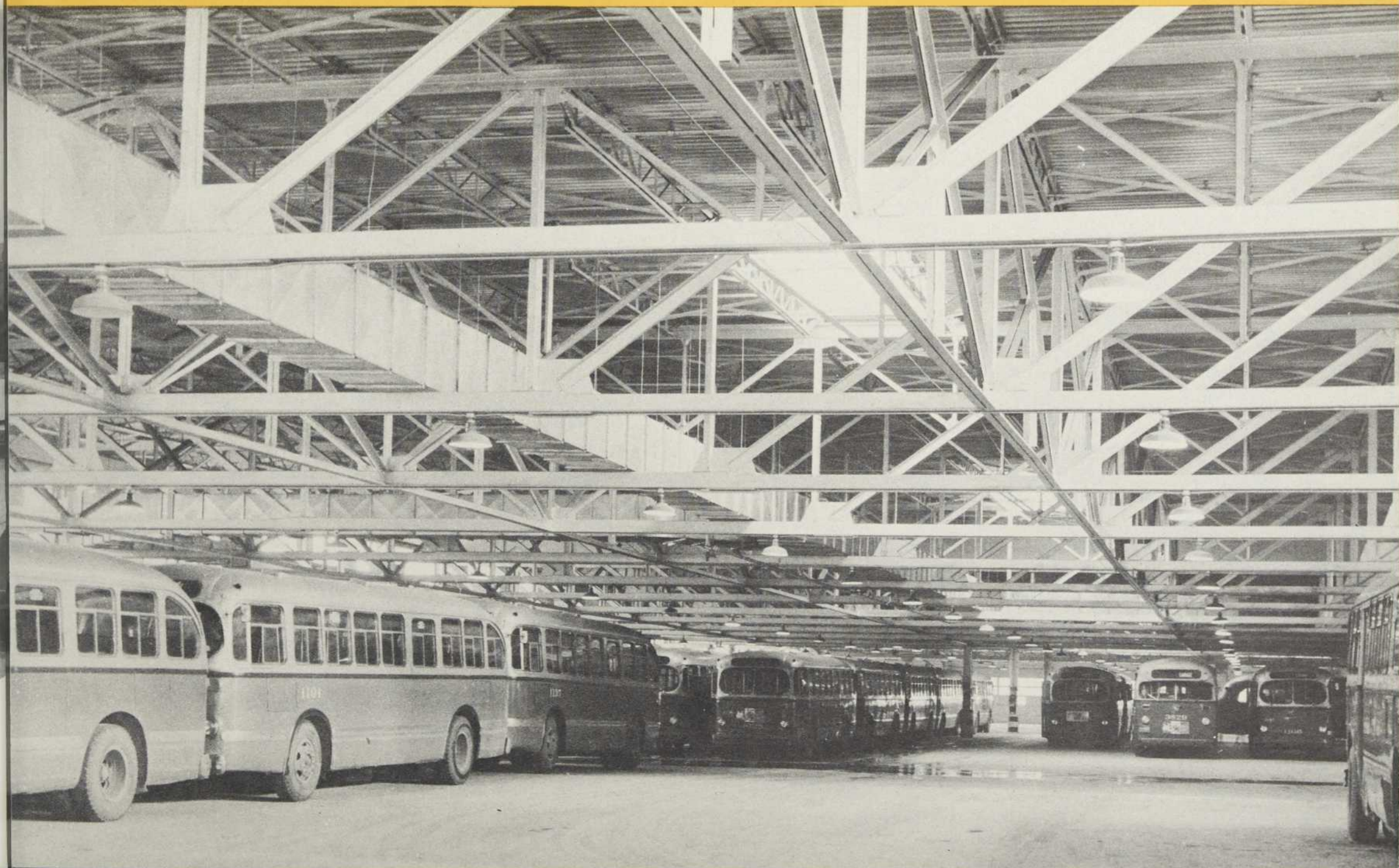
Presse hydraulique
Cincinnati
servant à découper
les tôles de
carrosserie.

*Cincinnati shear
for the cutting of
metal panels.*



Vue de l'intérieur du garage St-Michel

Storage area in St. Michel Garage



L'INGÉNIEUR EN CHEF



Jules Archambault, Ing.P.

L'intégration des services du génie, de la construction et de l'électricité, lesquels s'étendent à trois importants secteurs des activités de la Commission, est assurée par l'ingénieur en chef.

L'envergure de ces services, qui est considérable, nécessite une coordination parfaite de toutes les tâches et de tous les facteurs, et une planification détaillée de tous les stades d'aménagement, d'équipement, de modification, de construction, d'entretien, d'alimentation et de ravitaillement des systèmes et immeubles. Ces responsabilités très importantes relèvent de l'ingénieur en chef, de même que la préparation des plans et devis nécessaires.

On trouvera aux chapitres de la construction, du génie et de l'électricité, un aperçu des responsabilités de ces divers services techniques.

THE CHIEF ENGINEER

Integration of the engineering, construction and power departments, whose activities extend to three important areas in the operations of the Commission, is provided by the chief engineer.

The scope of these services, which is considerable, necessitates perfect co-ordination of all factors and procedures and thorough planning of all stages of installation, equipment, conversion, construction, maintenance and supply of systems and buildings. These duties, as well as the preparation of the necessary plans and specifications, come under the chief engineer.

The chapters on engineering, construction and power contain an outline of the responsibilities of these technical services.

LE SERVICE DU GÉNIE



J.A. Berthiaume, Ing.P.
DIRECTEUR \ DIRECTOR
INGÉNIEUR DES VOIES ET BÂTIMENTS

Les voies et bâtisses sont la principale sphère d'activité du service du génie.

Sous la direction de l'ingénieur en chef, ce service voit à la planification générale des travaux — y compris la construction d'immeubles — dont l'exécution ou l'entretien sont assurés soit par le service de la construction, soit par celui de l'électricité. Ainsi, la modernisation qui s'est faite au cours des huit dernières années a nécessité la préparation de plans et devis pour la conversion de quatre remises de tramways de 400,000 pieds carrés en garages, et la construction de cinq garages de 500,000 pieds carrés, de la vaste usine Crémazie — dont la superficie a été portée à 185,000 pieds carrés — ainsi que des abris, chemins privés, boucles de virage, etc. de la Commission.

L'évolution de la technique électronique, l'avènement de l'automatisation et l'expansion des services de la Commission requièrent des changements constants nécessitant, chaque semaine, pas moins de 25 à 30 dessins de nouveaux plans de systèmes électriques, outils spéciaux, appareils et machines servant à l'entretien des véhicules, etc.

THE ENGINEERING DEPARTMENT

Transit lines and buildings are the main areas of activities of the engineering department.

Under the direction of the chief engineer, this department handles the general planning of all works executed by either the construction or the power departments. During the Commission's modernization programme, it has prepared plans and specifications for the conversion to garages of four car barns having an area of 400,000 square feet, and the construction of five garages having an area of 500,000 square feet, the enlargement of the Crémazie shop to an area of 185,000 square feet, and the building of shelters, right-of-ways and loops.

With the many new advances in electronics and automation and the expansion of the Commission's services, changes and modifications are constantly required, with 25 to 30 new designs being needed each week for electric systems, special tools and equipment, new machinery, etc.

**LE SERVICE DE LA CONSTRUCTION
ET DE L'ENTRETIEN
DES TERRAINS ET BÂTISSSES**



Wm. McG. Gardner, P. Eng.
DIRECTEUR / DIRECTOR

**THE CONSTRUCTION
AND
MAINTENANCE DEPARTMENT**

Ce service a la responsabilité de la construction et de l'entretien de toutes les propriétés immobilières de la Commission. Il avait aussi, autrefois, la responsabilité de la construction et de l'entretien des voies de tramways.

Il a effectué la transformation des nombreuses remises de tramways en garages d'entretien pour les autobus.

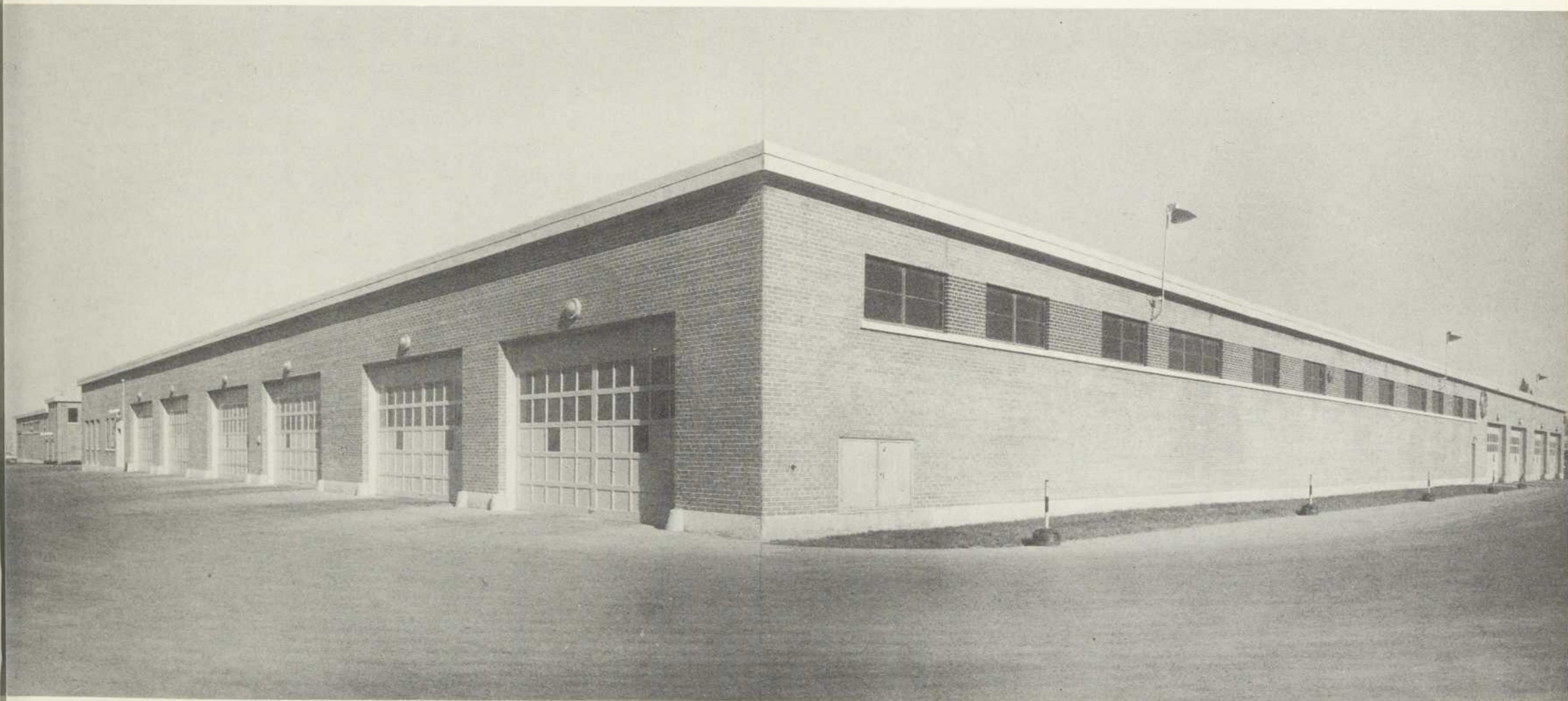
La valeur totale de tous les terrains et bâtisses dont l'entretien est confié à ce service est de \$17,254,981. Les bâtisses à maintenir en bon état d'entretien comprennent le siège social, deux usines, treize garages, quinze sous-stations, quarante stations, quais, salles d'attente et abris. Le service de la construction et de l'entretien compte 220 employés.

L'entretien comporte la peinture des affiches et bordures de trottoirs aux arrêts d'autobus, la réparation du pavage, la coupe du gazon dans les cours et sur les terrains réservés aux autobus ou avoisinant les terminus, le nettoyage de toutes les propriétés, le service d'ascenseur, l'enlèvement de la neige, etc.

This department is responsible for the upkeep of the various properties and structures utilized by the Commission. Formerly it was also responsible for the construction and maintenance of the trackwork system. In recent years, it has performed the conversion of the numerous car barns to maintenance and storage garages for the bus fleet.

Total valuation of all properties and structures under the care of the department amounts to \$17,254,981. The buildings under structural maintenance include the head office, two shops, 13 garages, 15 substations, 40 stations, platforms, right-of-ways, waiting-rooms and shelters. The department has a total force of 220 men.

Maintenance comprises signs and curb painting for bus stops, the upkeep of paving, cutting of grass in the yards, rights-of-ways and loops, as well as the regular cleaning of buildings and terminals, elevator service and snow removal.



Le garage St-Michel

St. Michel Garage

LE SERVICE DE L'ÉLECTRICITÉ

L'évolution et l'accroissement du transport en commun dans la région métropolitaine a nécessité le développement d'un très vaste réseau de distribution d'énergie électrique. L'énergie à haute tension est distribuée par le propre réseau de câbles électriques de la Commission à toutes les sous-stations principales et à ses nombreux édifices répartis par toute la ville.

Aux sous-stations, la conversion se fait en vue de l'alimentation des véhicules mus par l'électricité; on y fait aussi la transformation nécessaire à l'alimentation des édifices de la Commission pour des besoins comme l'éclairage, le chauffage, la ventilation, et le fonctionnement des machines-outils et de tout autre outillage servant à l'entretien.

Bien que les tramways aient été remplacés par des véhicules automobiles, le système a encore une demande maxima, aux heures de pointe, de 12,000 H.P. pour tous ses services.

Dans tout son travail, le service de l'électricité doit se conformer aux codes et règlements de sécurité des diverses autorités en ce qui a trait aux installations électriques, chaufferies, systèmes d'alarmes d'incendie, systèmes d'extinction, etc.

Le service de l'électricité est chargé de l'installation et de l'entretien de tout l'équipement électrique des sous-stations de la Commission, de tous ses réseaux de distribution tant souterrains qu'aériens, et de tout son matériel et outillage électriques.

Pour ce qui est des modifications et des changements, ce service a dû faire face à la tâche colossale d'enlever ou de déplacer près de 20,000 poteaux dans les rues de la ville, d'abandonner ou de réaménager plus de 400 milles de câbles électriques à bas voltage, et d'enlever plus de 300 milles de câble à trolley.

THE POWER DEPARTMENT



W. R. Simmons, P. Eng.
DIRECTOR

With the evolution and growth of mass transportation in Montreal, the transit operation has necessitated the development of an exceedingly large power and distribution system. Power at high voltage is distributed over its own network of electrical feeders to all major substations and its numerous structures located throughout the city.

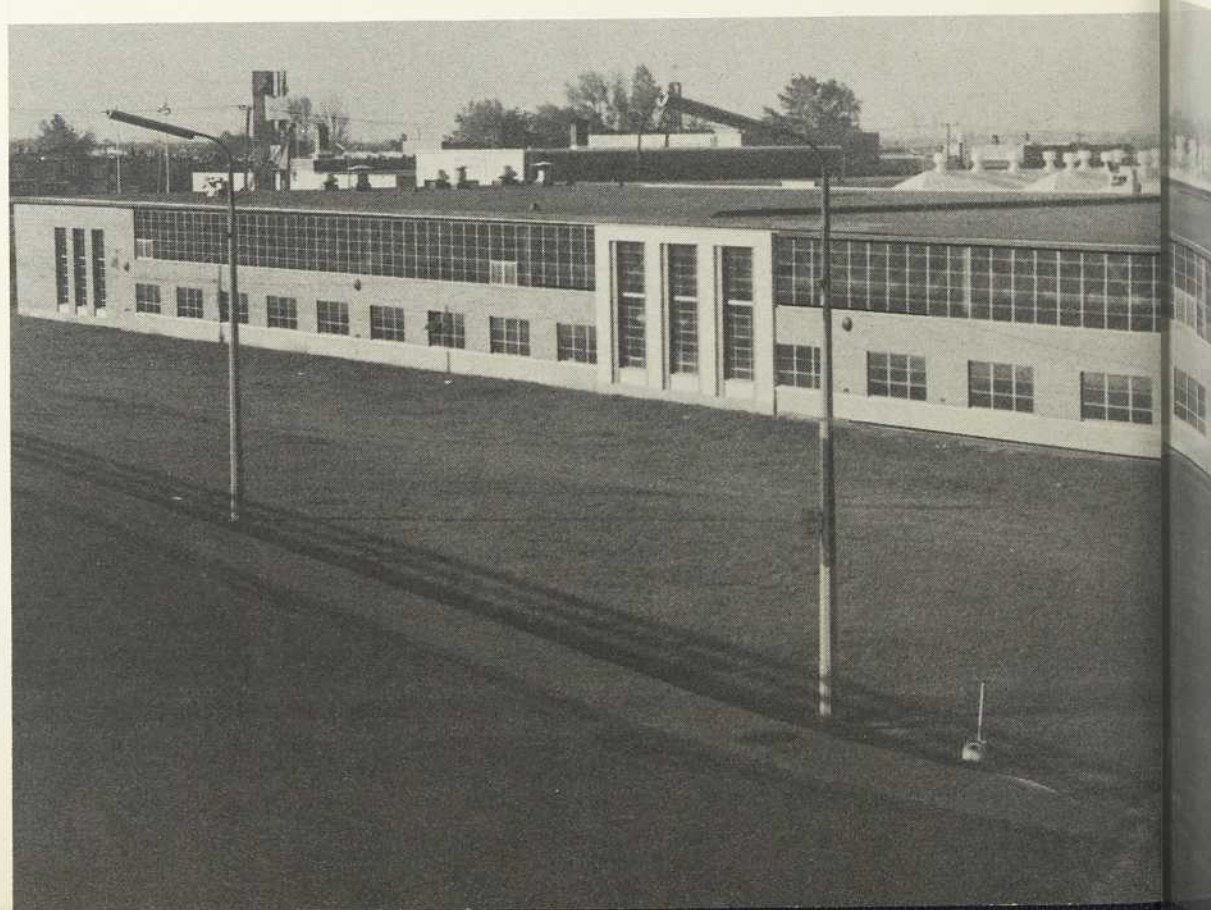
In the substations, power is converted for the supply of electrical energy to the electrically-propelled vehicles and also for the supply of power to Commission buildings having such requirements as lighting, heating and the operation of machine tools and other maintenance equipment.

Even though streetcars have been replaced with automotive vehicles, the system still requires a maximum peak demand of 12,000 horse-power for its ramified interests.

In all its work, the power department must observe the safety codes and regulations of the various authorities concerning electrical and heating installations, fire alarm and sprinkler systems, and many similar items.

The department undertakes the installation and the maintenance of all electrical equipment in the substations, all underground and aerial transmission lines as well as all electrical machinery and equipment.

With regard to conversion work, the department had the colossal task of removing or relocating nearly 20,000 poles in city streets, the abandonment or reconstruction of more than 400 miles of low tension electrical feeders and the abandonment of over 300 miles of trolley wire.



La superficie de l'usine Cremazie a été portée à 185,000 pieds carrés.
Cremazie shop was increased to 185,000 square feet.

LE SERVICE DES ACHATS ET MAGASINS

Les fonctions du service des achats et magasins sont essentielles au bon fonctionnement des différents services de la Commission.

L'exécution des demandes de fournitures de ces services exige des six acheteurs de la Commission, expérience, application et intégrité. La liste des articles qu'il faut se procurer pour eux au cours d'une année est longue et variée, et les articles se chiffrent par milliers.

Cette liste comprend des pièces pour le matériel roulant, un nombre incalculable d'appareils, des fils de toutes dimensions, outillage neuf pour les ateliers, petits outils de tous genres, pneus, tambours et garnitures de freins, feuilles d'aluminium, acier laminé à froid, contre-plaqué, plastique et étoffes diverses, revêtements de planchers, colles, peintures et pinceaux, décalcomanies pour l'atelier de la carrosserie, huiles industrielles et graisses, dissolvants, etc. Le service de la construction et de l'entretien requiert également différents matériaux et articles : acier à charpente, béton, etc.

Grâce à leur expérience, les acheteurs de la Commission ont acquis de vastes connaissances leur permettant d'obtenir les différents produits aux meilleures sources d'approvisionnement. La préférence, à prix égal, est naturellement accordée aux manufacturiers, grossistes et distributeurs qui résident dans le territoire desservi par la Commission.

Pour l'année 1960, le directeur du service a envoyé des demandes de soumissions aux raffineries pour l'achat des 8,200,000 gallons d'huile diesel et 870,000 gallons d'essence nécessaires au ravitaillement des véhicules de la Commission.

Les sections de l'emmagasinement et de la distribution des matériaux ont été réorganisées et relèvent maintenant de ce service. On a adopté un système d'inventaire perpétuel permettant un contrôle plus rigoureux du mouvement des marchandises. Toute réquisition de matériel doit être autorisée. Le contrôle des matériaux vise à maintenir le coût de l'entretien au minimum.

Le directeur du service des achats et magasins doit en plus disposer de la façon la plus avantageuse des matériaux mis au rancart. Les matériaux de rebut sont divisés en métaux ferreux et non ferreux. Il invite ensuite les marchands de rebut locaux à faire parvenir à la Commission des soumissions cachetées pour l'achat de ces matériaux.

Aucun effort n'est épargné pour récupérer au maximum le matériel ou l'outillage mis au rancart.

THE PURCHASES AND STORES DEPARTMENT



G. McHaffie
DIRECTOR

The activities of this department are essential to the efficient operation of the Commission's services.

The processing of purchase requisitions, carried out by a group of six buyers under the guidance of the director, is a task requiring experience, application and integrity. The list of different items required to be purchased during the period of a year is long and varied, running easily to a number in 5 figures.

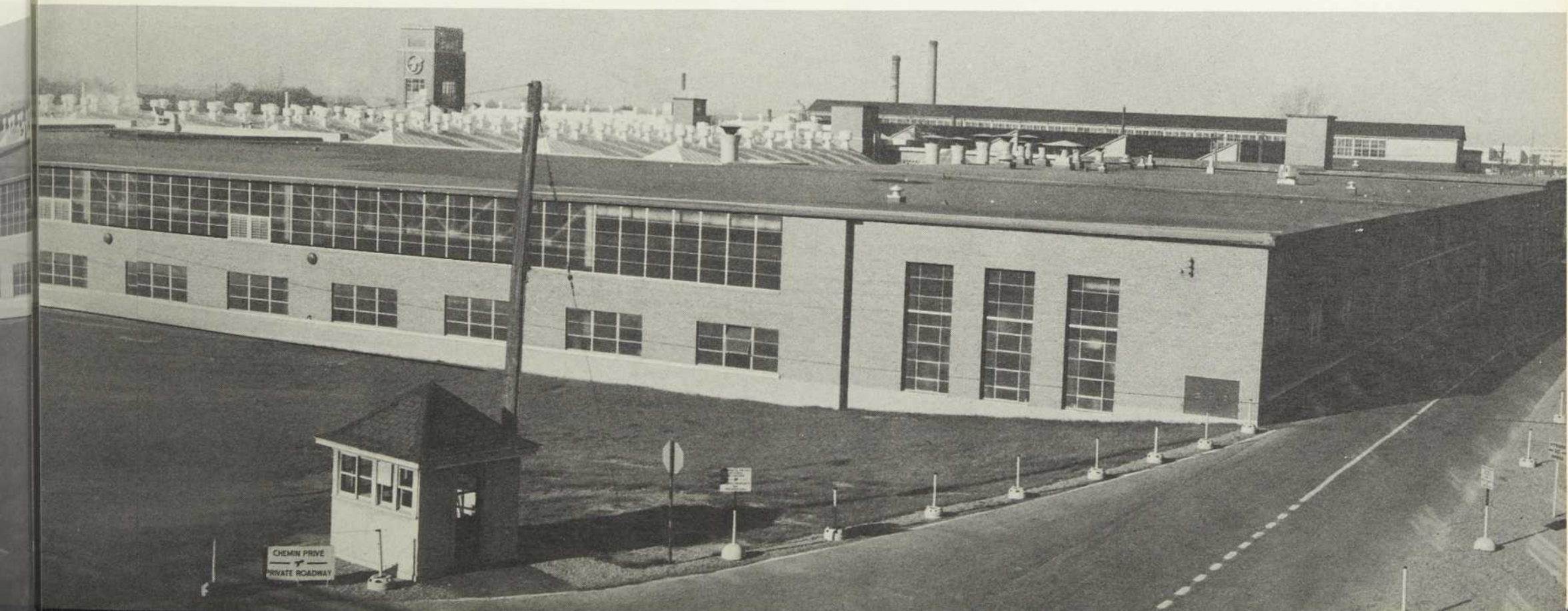
This list comprises rolling stock parts; an endless number of small pieces of apparatus; footages of wire of all sizes; new equipment for the maintenance shops; small tools of all types; tires, brakedrums and linings; sheets of aluminum and cold-rolled steel; plywood, plastics and fabrics; adhesives, paints and brushes; decalcomanias for the body shop; industrial oils and greases, solvents, etc. The building and yard maintenance section requires structural steel, mixed concrete, etc.

Through experience, the buyers have gained the necessary knowledge to secure the required products at the best sources of supply. Where the price is competitive, preference is naturally given to manufacturers, wholesalers, and distributors located within the area served by the Commission.

For the year 1960, the director of purchases sent requests to refineries to submit quotations for the purchase of the 8,200,000 gallons of diesel oil and the 870,000 gallons of gasoline that were required for the Commission's vehicles.

Storing and distributing have been reorganized and now come under this department. Orderly procedures have been introduced to effect tighter control of stocks and issues. Any requisition must be duly authorized. Control of materials aims at keeping maintenance costs at a minimum.

An auxiliary duty of the department director is the disposal to the best advantage of the discarded materials that accumulate in the scrap yard. Scrap is separated in different piles of ferrous and non-ferrous metals, and bids are requested from local dealers. Every effort is made to salvage as high a fraction as possible of the original outlay for the discarded equipment or materials.



LE SERVICE DES RÉCLAMATIONS

Malgré tous les efforts de la Commission, ses quelques 2,000 véhicules qui transportent des millions de passagers dans les conditions actuelles de la circulation sont nécessairement exposés à des accidents.

Ce service a la responsabilité de recevoir les réclamations, d'évaluer les dommages et de faire dans chaque cas l'enquête nécessaire pour juger du bien-fondé de la réclamation et déterminer la responsabilité de la Commission. Son personnel compte 36 employés, dont 20 enquêteurs.

Durant les dix dernières années, la Commission a reçu plus de 50,000 réclamations pour dommages de toutes sortes, variant entre la somme de quelques sous pour un bouton arraché jusqu'à celle de plusieurs centaines de mille dollars pour des blessures corporelles d'une extrême gravité.

L'attitude de la Commission est de tenter de déterminer d'abord si elle est responsable, et, dans l'affirmative, de payer le montant réel des dommages dans la proportion de sa responsabilité. La Commission cherche à se montrer juste envers les réclamants. Chaque réclamation, quelle que soit son importance, fait l'objet d'une enquête. Cette enquête peut comprendre : examen du rapport de la police, examen, photographie et préparation du plan à l'échelle des lieux de l'accident, rapports sur les conditions atmosphériques et l'état de la chaussée, évaluations par experts et photographies des dommages aux deux véhicules, évaluations médicales des blessures corporelles, dépositions des chauffeurs des deux véhicules, dépositions de tous les témoins oculaires de l'accident, etc. . . .

Dans la très grande majorité des cas, le règlement se fait à l'amiable. Lorsque cela est impossible, le service des réclamations prépare le dossier pour la contestation judiciaire, qui est confiée à différentes études d'avocats.

Le service des réclamations s'occupe aussi de recouvrer le montant des dommages causés à la propriété de la Commission par la faute ou la négligence d'autrui. Durant les dix dernières années, il a adressé près de 9,000 avis de réclamations et a recouvré plus de \$500,000 pour dommages matériels ou pour dommages résultant de blessures corporelles aux employés de la Commission.

La Commission de Transport de Montréal tombe sous la cédule #2 de la Loi des Accidents du Travail. Elle paie directement à même ses propres fonds les indemnités et les compensations stipulées par la Loi. Durant les dix dernières années, le service des réclamations s'est occupé de plus de 5,200 cas de cette nature.

THE CLAIMS DEPARTMENT



M. J. Beauchemin, L.L.B.
DIRECTEUR

In spite of all the Commission's efforts, its 2,000 vehicles carrying hundreds of millions of passengers in present traffic conditions are sometimes unavoidably involved in accidents.

This department has the responsibility of receiving claims, appraising damage and in each case investigates the merits of the claim and decides the extent, if any, of the Commission's responsibility. It has 36 employees, 20 of whom are investigators.

During the past ten years, the Commission has received some 50,000 claims for amounts varying from a few cents for a lost coat button to thousands of dollars for serious injuries.

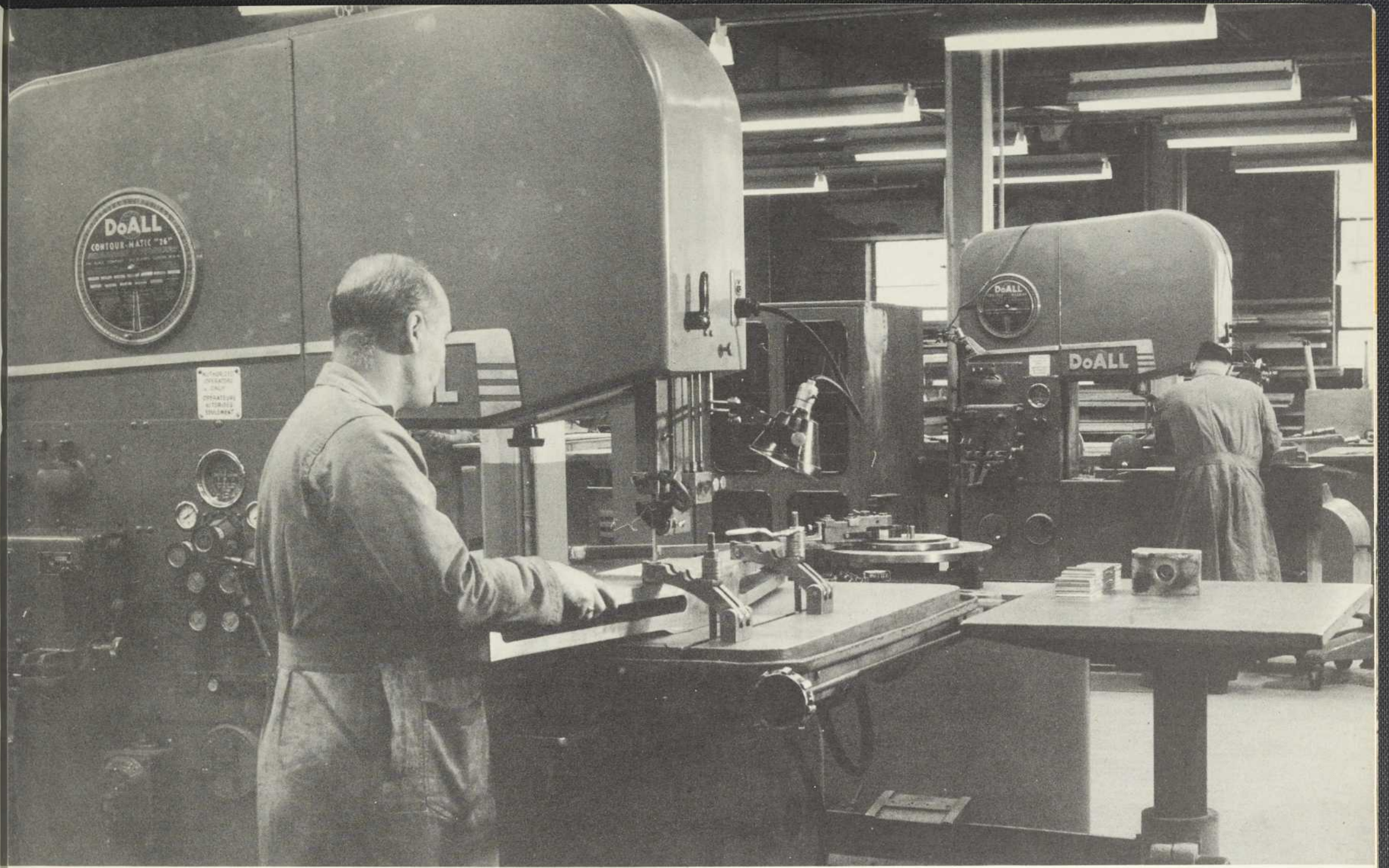
The Commission's policy is to deal fairly with all claimants, paying the actual amount for which it is responsible in all cases where responsibility has been established. Each claim, whatever the amount involved, is investigated. The investigation may comprise a study of the police report, preparation of a scaled plan of the site of the accident, an analysis of weather and street conditions, an appraisal of the damage by experts, taking a photography of the vehicles involved, medical examinations to determine the extent of injuries, study of the testimony of the drivers, witnesses, etc.

In most cases, settlement is reached out of court. When this cannot be done, the claims department prepares the case and employs the services of local lawyers to handle it.

The department is also responsible for recovering amounts due to the Commission for any damage to its property. During the past ten years, it has sent out nearly 9,000 claim notices and recovered over \$500,000 for damage to the Commission's property or injuries to its employees.

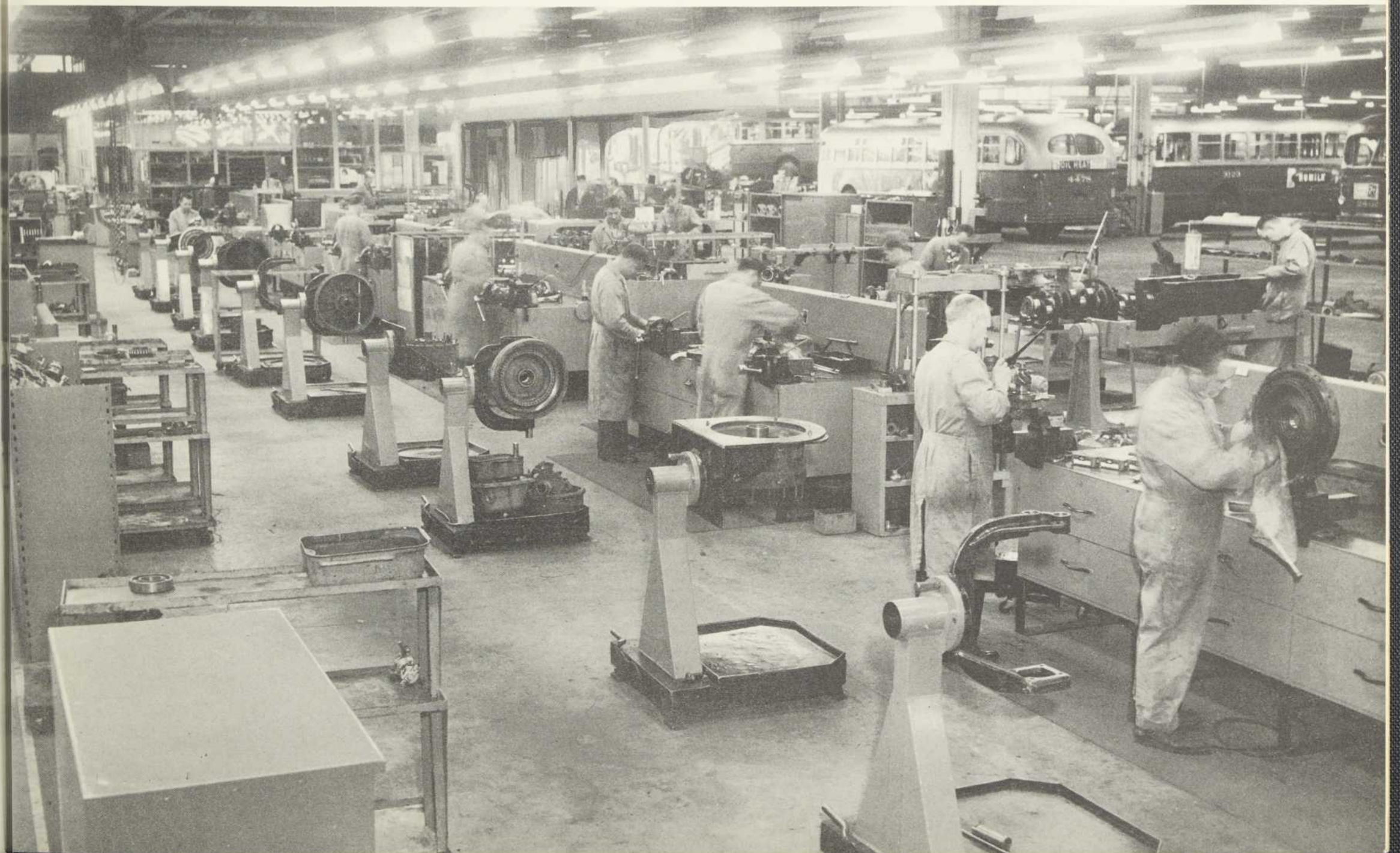
The Montreal Transportation Commission comes under schedule No. 2 of the Workmen's Compensation Act. It pays directly from its own funds any indemnity or compensation provided for under the Act. From 1950 to 1960, the claims department handled over 5,200 such cases.





Scies à métal DoAll pour la fabrication des pièces métalliques.
DoAll metal saws for the fabrication of metal parts

L'un des ateliers de la Commission
One of the Commission's shops



LES SERVICES ADMINISTRATIFS DE LA COMMISSION THE COMMISSION'S ADMINISTRATIVE SERVICES

LE SERVICE DU PERSONNEL

La création d'un service du personnel, formé en 1952, a été une autre des initiatives de la Commission. Jusqu'alors, chaque service embauchait directement son propre personnel.

Ce service reçoit les demandes de toute personne qui désire un emploi à la Commission ou qui désire changer de service ou de fonctions, et fait subir aux candidats les examens requis. Il convient de noter que des quelque 4,500 candidats qui peuvent se présenter au service du personnel chaque année pour demander un emploi, 65 p. 100 possèdent les aptitudes minimum requises pour subir l'examen, et que de ce pourcentage, 25 p. 100 seulement passent l'examen avec succès.

Le service du personnel a également la responsabilité de la formation des chauffeurs d'autobus à leur entrée en fonction. La prudence, le souci de la sécurité, la compétence et la courtoisie sont les qualités principales qu'il vise à inculquer aux employés préposés à la conduite des véhicules.

LE SERVICE MÉDICAL



Dr Raymond Caron
DIRECTEUR

Le personnel du bureau médical se compose de huit médecins, une infirmière et quelques employés de bureau. Le directeur médical et son adjoint ont leur bureau au siège social, mais les autres médecins sont répartis entre les différentes divisions de la Commission, où ils fournissent le service sur place aux employés une heure par jour. De la médecine curative à laquelle il était autrefois préposé, ce service a été orienté vers la

médecine préventive, mais continue de fournir les soins d'urgence nécessaires.

Le programme du service médical commence par l'examen très important qui précède l'embauchage. Cette épreuve et l'examen requis par le service du personnel permettent de déterminer les fonctions qui conviennent le mieux aux employés, et de faire une sélection judicieuse qui contribue grandement à diminuer les risques d'accidents et les absences pour cause de maladie.

L'équipe du service médical donne suite à ce premier examen en suivant un programme visant à maintenir les employés en bonne santé. A ces fins, elle s'efforce de dépister la maladie dès l'apparition des premiers symptômes, et d'éliminer les accidents en s'efforçant de déceler les pratiques ou méthodes de travail qui peuvent occasionner des blessures.

Pour ce qui est des accidentés en service, le service médical leur procure les premiers soins et les conduit aux cliniques hospitalières appropriées, suit de près l'évolution de leur état et collabore avec le médecin traitant pour fournir toute l'aide nécessaire. Au retour au travail de l'accidenté, le directeur médical détermine si l'employé est apte à reprendre son emploi et, s'il y a lieu, suggère de nouvelles fonctions. Les employés blessés restent sous la surveillance de l'équipe médicale jusqu'à leur guérison.

THE PERSONNEL DEPARTMENT



W. P. Kierans
DIRECTOR

The creation of a personnel department, which was formed in 1952, was another programme initiated by the Commission. Formerly, each department hired its own personnel.

Every person wishing to enter the service of the Commission or transfer to another department must first present himself at the office of the Director of Personnel, make application for employment or transfer and undergo the prescribed preliminary examinations or tests to determine his qualifications. As many as 4,500 persons have presented themselves during a calendar year at the Employment Office and approximately 65% of these had the required minimum qualifications to complete a registration card and be interviewed. Of those interviewed and tested, approximately 25% were qualified for employment with the Commission.

The department has the responsibility of supervising the initial training of vehicle operators employed by the Transportation Department as well as those in other departments. Careful driving, safety, competence and courtesy are the main requirements in the department's training programme.

THE MEDICAL DEPARTMENT

The medical department is composed of eight physicians, a nurse and a number of office employees. The medical director and his assistant are located at the head office, while the other physicians are available one hour each day at the various divisions of the Commission throughout the city. Preventive medicine and first aid are the main services provided.

A physical examination is given to every applicant before he is hired. This examination, along with the test required by the personnel department, makes it possible to assign the applicant to the job to which he is best suited and to make a judicious selection of personnel which contributes greatly to a reduction of the risks of accidents and in the number of absences on account of illness.

The medical department follows up this first examination with a programme designed to keep employees in good health. To this end, it takes steps to prevent disease by watching for early symptoms and to prevent accidents by eliminating hazards wherever it can.

When employees are injured while on duty, they are given first aid and taken to hospital if necessary; their condition is watched closely and the medical department cooperates with the attending physician to provide all necessary assistance. Upon their return to work, the medical director has authority to decide whether they should resume their duties or be assigned to some other kind of work. They continue to report regularly to the medical office until they are fully recovered.

LE SERVICE DE LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Consciente de l'importance de la sécurité pour un système de transport en commun aussi vaste que celui de Montréal, la Commission a encouragé dès le début le développement d'un programme complet de prévention des accidents.

Le succès de ce programme s'est traduit par une réduction de 31.6 p. 100 du nombre des accidents de la circulation, pour tout le système de transport de la Commission. Cette réduction fut réalisée durant la période 1950-1959.

Le service de la prévention des accidents tient à jour un dossier complet des accidents survenus sur tous les circuits. Il prend les mesures nécessaires pour remédier aux situations dangereuses aussitôt qu'elle se produisent.

Depuis 1955, la Commission décerne des certificats et des prix de sécurité aux chauffeurs méritants. Au cours des cinq dernières années, ceux-ci ont établi un record enviable de 67,000,000 de milles sans accident.

LE SERVICE DES ENQUÊTES ET DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES

Ce service a pour fonction de protéger les voyageurs ainsi que les employés et les biens de la Commission.

Dans l'administration d'un service public comme le transport en commun, il se présente inévitablement des cas et problèmes qui nécessitent des enquêtes. Celles-ci portent sur les dommages à la propriété, le vol, le sabotage, les voies de fait sur la personne d'un passager ou d'un employé, les infractions aux règlements de la Commission, la conduite des employés, les désordres, bref sur tout ce qui pourrait aller à l'encontre de l'intérêt du public ou des employés. Par ailleurs, le service des enquêtes exerce une surveillance constante pour réduire au minimum le nombre de ces délits ou infractions.

Le personnel comprend des inspecteurs de police, des enquêteurs, des constables, des gardiens et des agents. Tous les policiers possèdent un permis de port d'arme. Un personnel spécialisé dans les procédures de la Cour est préposé aux arrestations. Depuis quelques années, un instructeur de l'Association Ambulancière St-Jean donne des cours de premiers soins aux employés en prévision des cas d'accidents.

La prévention des incendies est aussi une responsabilité de ce service. Il a à sa disposition le matériel le plus moderne, et deux inspecteurs ainsi qu'une cinquantaine de gardiens surveillent nuit et jour les biens et immeubles de la Commission. De plus, chaque véhicule de la Commission est muni d'un extincteur chimique, et tous les conducteurs et les membres du personnel de l'entretien doivent suivre un cours de prévention des incendies.

Cette formation permet également aux chauffeurs d'autobus de rendre un service fort utile au public. En 1959, par exemple, ils ont été en mesure de porter secours à pas moins de 76 automobilistes ou chauffeurs de camions dont les véhicules avaient pris feu.

La même année, la Commission s'est mérité le premier prix décerné par la National Fire Prevention Association "à l'industrie qui s'est le plus distinguée en Amérique du Nord pour la prévention des incendies". C'était la première fois qu'une industrie canadienne remportait cet honneur.

THE ACCIDENT PREVENTION DEPARTMENT



H. M. Baker
DIRECTOR

Recognizing the importance of public safety as an integral part of efficient public transportation service, the Commission has encouraged the expansion of accident prevention activities.

The success of this programme may be seen in the fact that the traffic accident rate for the total system was reduced by 31.6% between 1950 and 1959.

A detailed record is kept of the accident experience of all routes, divisions, personnel and

locations. Immediate steps are taken to remedy hazardous conditions as soon as they are developing.

In 1955, the Commission inaugurated a system of safety awards as an encouragement for its drivers who avoid being involved in operating accidents. Between them, during the past five years, they have established the enviable record of having driven more than 67,000,000 miles without a single chargeable accident.

THE INVESTIGATIONS AND FIRE PREVENTION DEPARTMENT



Ivan J. Sheenan
DIRECTOR

This department has the responsibility of protecting the passengers as well as the employees and the property of the Commission.

In a transportation service involving so many people, cases and problems requiring investigation are bound to occur. Damage to property, theft, wilful destruction of equipment, assault on the person of a passenger or an employee, violation of the rules of the Commission, mis-

behaviour are among the offences and infractions which have to be investigated or prevented.

The personnel of this department is composed of police inspectors, investigators, constables, watchmen and agents. All police staff have a permit for carrying arms. Employees responsible for effecting arrests are given training in legal procedures. A first aid course given by the St. John Ambulance Society provides department employees with special training which is very useful whenever accidents occur.

Fire prevention is also among the department's responsibilities. Modern equipment is provided, and two inspectors as well as some fifty watchmen keep Commission property under close watch at all times.

All Commission vehicles are equipped with fire-extinguishers and all drivers and maintenance personnel are given training in fire prevention. The community at large benefits from this training, as can be seen by the fact that in 1959, for instance, the Commission's bus drivers were able to give assistance to 76 motorists and truck-drivers whose vehicles had caught fire.

The same year, the Commission was awarded the National Fire Prevention Association's first prize, which goes "to the industry with the best fire prevention record in North America". It was the first time that a Canadian industry had been given this award.

LE SERVICE DES PENSIONS



Ovide Bérubé
DIRECTEUR

Le fonds de pension des employés, facteur de bien-être et de sécurité très important pour le personnel de toute entreprise, était déficitaire au moment où la Commission est entrée en fonction. Depuis le 1er mars 1956, le personnel de la Commission bénéficie d'une nouvelle caisse de retraite dont la réserve au 1er mars 1960, répondait aux exigences actuarielles pour que le fond soit sur une base financière solide.

Pour créer cette caisse de retraite, la Commission a versé un montant initial de \$1,777,906. De plus, elle contribue 7½ p. 100 du total des salaires payés aux employés. Ceux-ci versent à la caisse 5 p. 100 de leur salaire, et ces versements leur sont remboursés avec intérêt composé à 3 p. 100 par année s'ils quittent leur emploi avant la retraite pour cause de démission, renvoi ou décès.

Le service des pensions, dont le coût est entièrement payé par la Commission, administre également au bénéfice des employés, un régime d'assurance collective auquel la Commission contribue.

L'AUMÔNIER ET LE SERVICE SOCIAL



Rév. Père Guy Piuze, o.m.i.
AUMÔNIER

Grâce à la bienveillance de Son Eminence le Cardinal Paul-Emile Léger, les employés de la Commission bénéficient depuis novembre 1956 des services d'un aumônier dans le cadre d'un programme entièrement indépendant de la Commission. Celui-ci, le Révérend Père Guy Piuze, o.m.i., offre ses conseils au personnel tant dans le domaine social et économique que dans le domaine moral. Il consacre tout son temps aux employés et à ceux qui sont à leur retraite, et il est toujours à la disposition de qui veut lui soumettre ses problèmes personnels. Il est assisté dans sa tâche par une spécialiste du service social.

employés et à ceux qui sont à leur retraite, et il est toujours à la disposition de qui veut lui soumettre ses problèmes personnels. Il est assisté dans sa tâche par une spécialiste du service social.

THE PENSION DEPARTMENT

The employee's pension fund, an important part of any industrial welfare programme, was showing a deficit when the Commission assumed control of the tramway system. Since March 1st, 1956, a new pension fund has been in effect which at March 1st, 1960, was at the level required to maintain it on a sound financial basis.

To establish this pension fund, the Commission provided an initial payment of \$1,777,906. Moreover, it contributes 7½% of the employees' salaries. Employees pay 5% of their salaries to the fund, and these contributions are returned to them with 3% compound interest per year when employment is terminated before retirement for reasons of resignation, dismissal or death.

The Commission defrays all operating expenses of the pension department and also pays part of the cost of the employees' group insurance programme, which is handled by the department.

THE CHAPLAIN AND THE SOCIAL SERVICE

Since November 1956, the Commission's employees have had the benefit of a chaplain's services within the framework of a social service programme which is entirely independent from the Commission, and which fosters the moral, social and economic welfare of the employees. The chaplain, Rev. Father Guy Piuze, o.m.i., who has been designated by His Eminence Cardinal Léger, provides his counselling services to both active employees and pensioners. A social worker assists him in his work.



La Commission met quelque 2,000 véhicules modernes à la disposition de ses passagers.

The Commission's modern fleet is made up of some 2,000 vehicles.

En raison de l'accroissement constant de la population et du nombre des véhicules privés, toute amélioration que pourra apporter la Commission à son système de transport ne suffira bientôt plus. Le métro est devenu indispensable.

Owing to the steady increase in population and in the number of private vehicles, any new improvement made by the Commission in its mass transportation system will unavoidably fall short of actual needs. A subway has become an urgent necessity.



ET LE MÉTRO ?

Le règlement municipal No 1981 concernant l'établissement de la Commission de Transport de Montréal avait imposé à la Commission le mandat de... "soumettre au Comité Exécutif un programme définitif pour l'établissement d'un système de transport en commun rapide..."

Le 23 octobre 1953, la Commission s'acquittait de ce mandat en déposant chez le greffier de la Cité un rapport composé de quatre documents, dont un aperçu général de 107 pages, un volume contenant 111 plans d'un réseau initial de métro, un état estimatif de 110 pages du coût du métro proposé et un volume de 450 pages contenant une étude du sous-sol du réseau projeté.

Ce rapport, qui était le résultat de deux ans de travaux de recherches, de consultations, de compilations de statistiques, de relevés de circulation, d'analyses de sous-sols et de préparation de plans de toutes sortes — le rapport le plus complet jamais fourni aux autorités municipales sur les possibilités d'un métro à Montréal — a été transmis au conseil municipal, qui l'a retourné au comité exécutif "avec prière d'en faire une plus ample étude".

Dans l'intervalle, la Commission a procédé à la transformation complète du système de transport en commun de Montréal qui a été décrite aux pages précédentes. Cette modernisation a apporté des améliorations considérables au transport en commun à Montréal, sans toutefois apporter une solution définitive au problème de base.

Par ailleurs, l'augmentation de la population et l'accroissement constant du nombre des véhicules privés à Montréal posent depuis quelques années des problèmes nouveaux qu'il ne semble pas possible de résoudre avec les moyens dont dispose la Commission.

En conséquence, le 28 octobre 1959, lors d'une entrevue avec le Comité Exécutif, la Commission a réitéré l'urgente nécessité de construire un métro à Montréal. Dans le mémoire présenté à cette occasion au Comité Exécutif, la Commission a fait valoir que "les événements qui se sont déroulés depuis 1953 et ceux que nous prévoyons ne font pas que confirmer, mais plus encore, renforcent la position alors prise par la Commission à l'effet que la construction d'un métro à Montréal constituait la seule solution vraiment efficace au problème du transport rapide de la population".

C'est aux autorités compétentes qu'il incombe de prendre la décision de construire un métro à Montréal. Dans l'intervalle, la Commission collabore au travail de la Corporation de Montréal Métropolitain qui, aux termes de la loi provinciale 8-9 Elizabeth II, Chapitre 106, est requise d'étudier conjointement avec la Commission de Transport de Montréal et la Cité de Montréal un programme définitif pour l'établissement d'un système de transport en commun rapide, et de faire rapport de cette étude avant le 1er mars 1961.

WHAT ABOUT A SUBWAY ?

Municipal by-law No. 1981 concerning the creation of the Montreal Transportation Commission stipulated that the Commission should... "submit to the Executive Committee a complete programme for the establishment of a system of rapid mass transportation..."

On October 23rd, 1953, the Commission fulfilled this requirement by depositing with the City Clerk a complete report composed of a 117-page general outline of the programme, a volume containing 111 plans for an initial subway network, a 110-page estimate of the cost of the proposed subway and a 450-page volume containing a detailed study of the sub-soil along the proposed network.

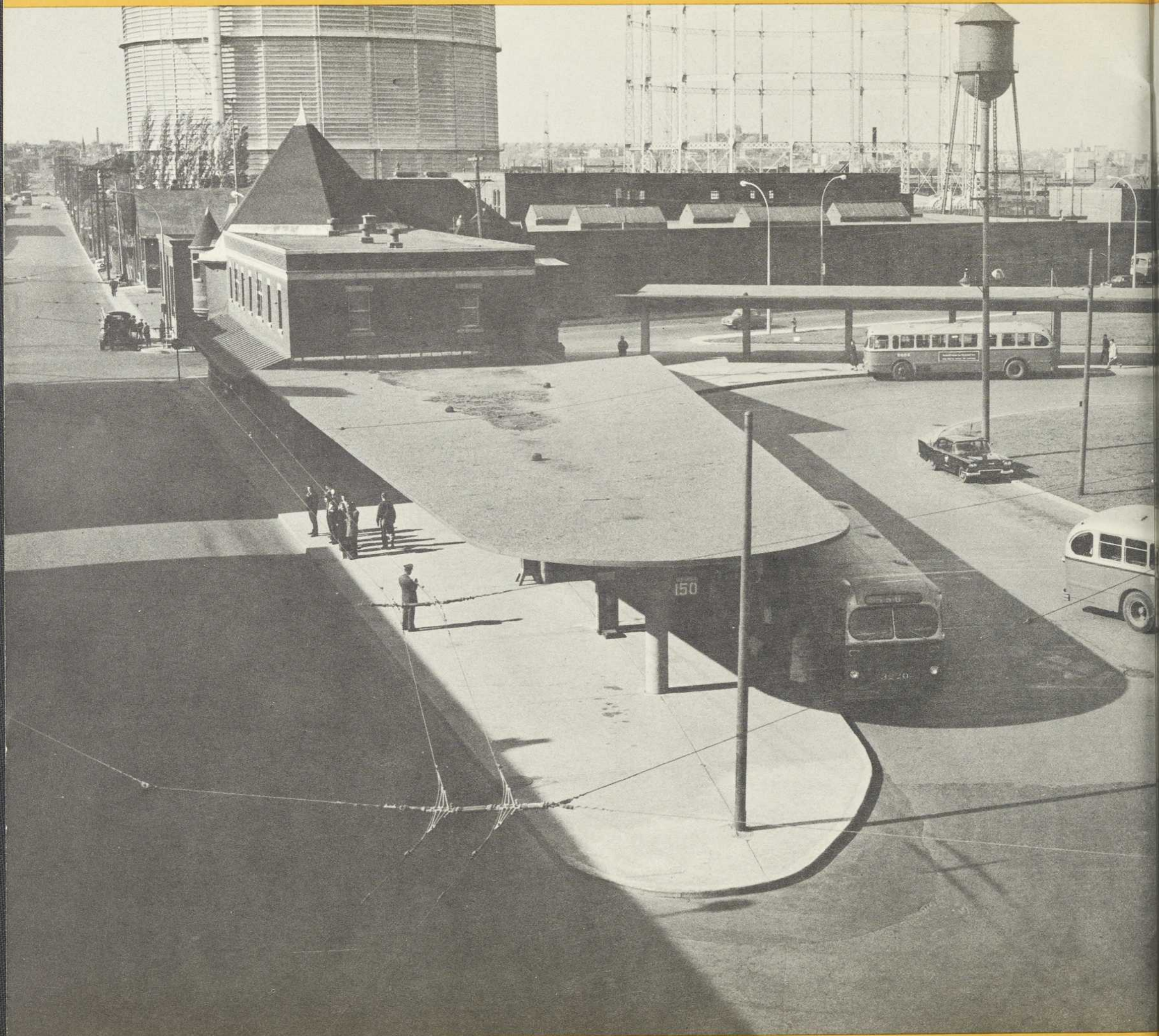
This report, which was the result of two years' research, consultations, statistical work, collection of traffic data, soil boring tests and preparation of plans of all kinds, and which was the most complete subway report ever presented to municipal authorities, was brought before City Council and referred back to the Executive Committee "for further study".

Meanwhile, the Commission completed the modernization programme which has been described in the preceding pages. However, while the modernization of the whole mass transportation system considerably improved conditions in Montreal, the basic problem remains unsolved.

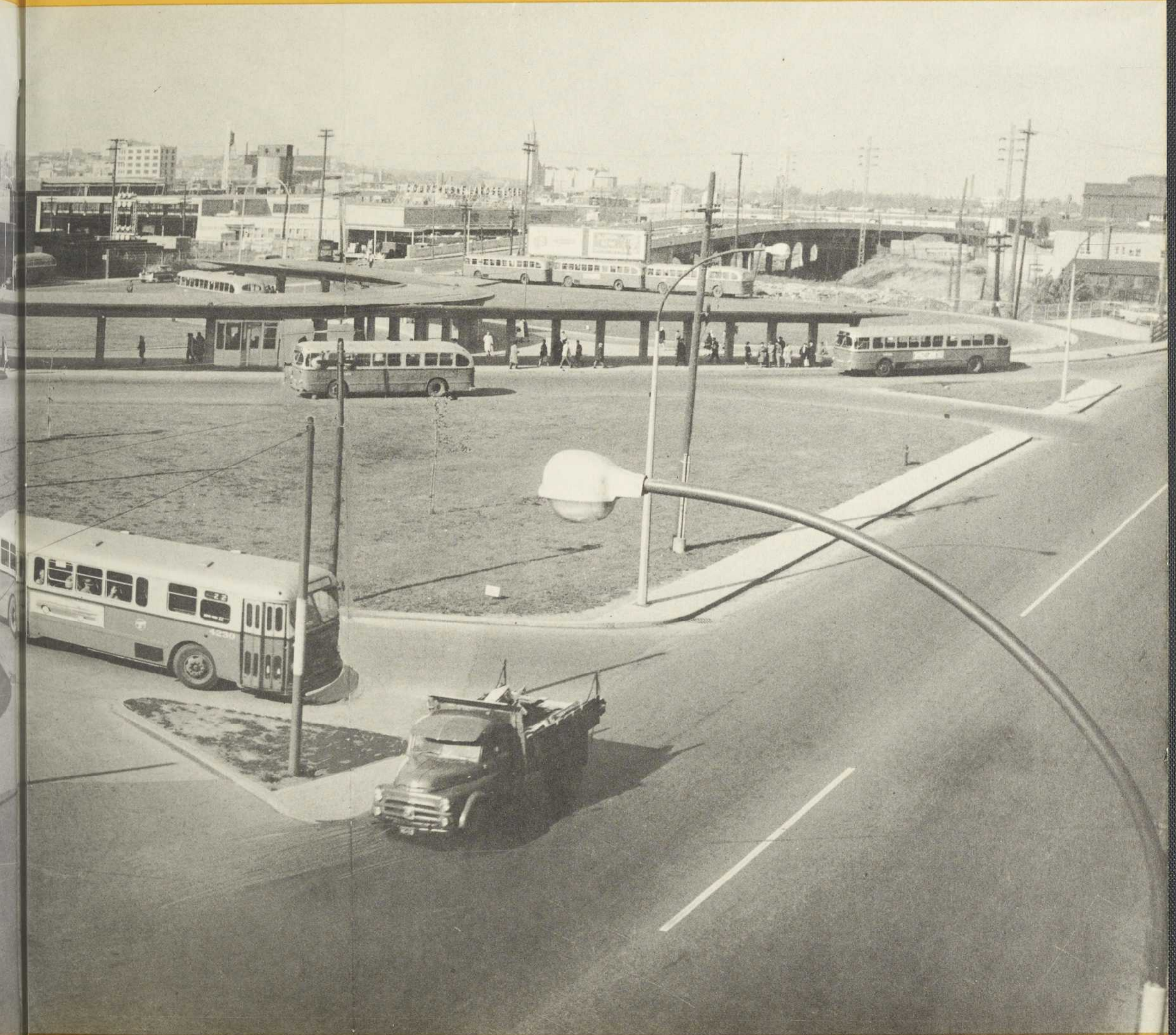
One fact that has become quite clear during past years is that the increase in population and in the number of private cars in Montreal creates new problems which appear insoluble with the means that the Commission has at its disposal at the present time.

Consequently, on October 28th, 1959, at a meeting with the Executive Committee, the Commission reiterated the urgent necessity of building a subway in Montreal. In the report presented to the Executive Committee on this occasion, the Commission held that "developments which have occurred since 1953 and those which we foresee for the next years to come not only confirm, but strengthen our contention that the construction of a subway in Montreal is the only truly effective solution to the problem of rapid mass transportation in this city".

The decision to build a subway in Montreal rests with the competent authorities. Meanwhile, the Commission is taking part in the study being made by the Metropolitan Montreal Corporation which, under Provincial Act 8-9 Elizabeth II, Chapter 106, is required to prepare jointly with the Montreal Transportation Commission and the City of Montreal a complete programme for the establishment of a rapid mass transportation system and to present its report before March 1st, 1961.



Terminus Frontenac



BNQ



C 000 221 116