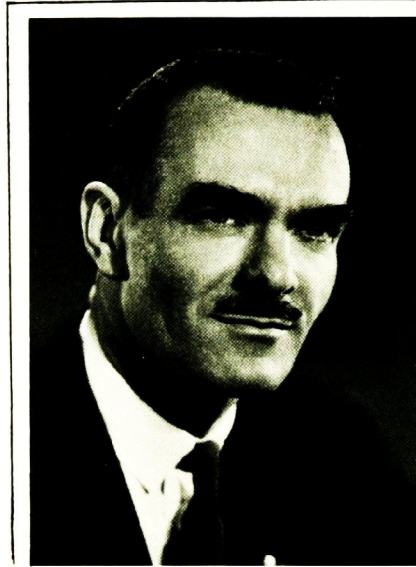


rapport annuel

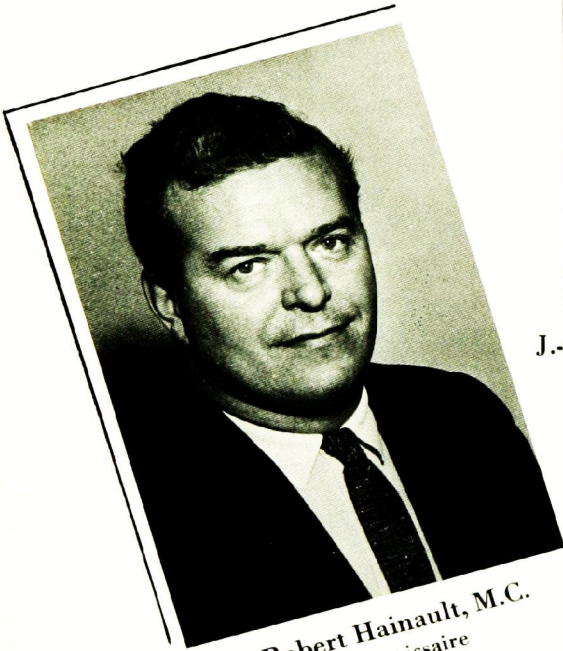
au 30 novembre 1962



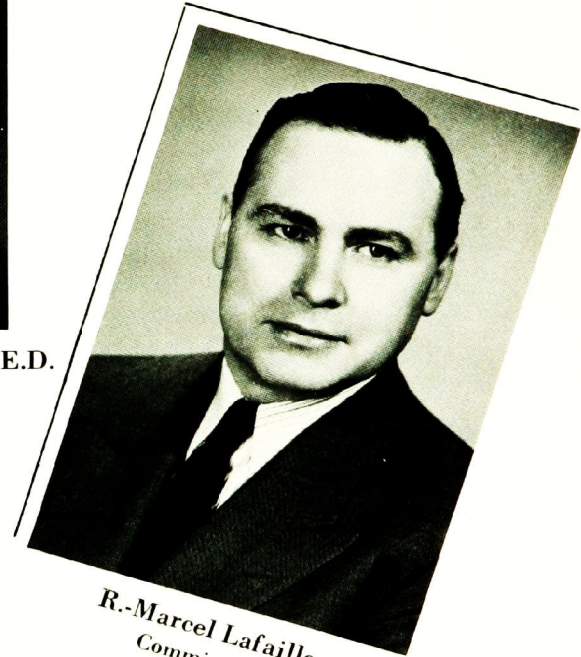
**COMMISSION DE TRANSPORT
DE MONTREAL**



J.-Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O. E.D.
Président et gérant général



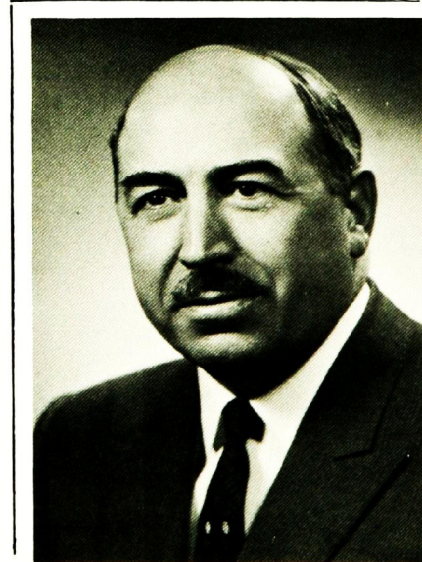
Robert Hainault, M.C.
Commissaire



R.-Marcel Lafaille
Commissaire



Armand Lambert, C.A.
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, Ing. P.
Commissaire adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTREAL

COMMISSAIRES

Président et
gérant général : J. Guy Gauvreau

Commissaires : Robert Hainault
R. Marcel Lafaille

Commissaires adjoints : Armand Lambert
Paul Emile Morissette

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice terminé le 30 novembre 1962

Nous avons l'honneur de soumettre, aux autorités de la cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain, le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal pour l'exercice terminé le 30 novembre 1962.

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES (Etat no 4)

Les revenus de l'exercice terminé le 30 novembre 1962 se sont élevés à \$39,659,674. Les revenus en provenance des passagers, au montant de \$38,020,514, accusent une diminution de \$200,538 comparativement à l'année précédente, bien que le nombre de passagers ait augmenté de 707,249, en 1962.

Ce paradoxe d'un revenu moindre malgré un accroissement du nombre de passagers, provient du fait que

la perte de revenus résultant de la diminution de 1,500,406 passagers adultes n'est que partiellement compensée par l'augmentation de 2,207,655 passagers écoliers, étant donné le taux réduit payé par ces derniers.

Les dépenses, avant l'amortissement spécial dont il est question ci-après, ont atteint le chiffre de \$40,112,306, entraînant un déficit d'exploitation de \$452,632 pour l'exercice sous examen. Ces dépenses incluent un montant additionnel de \$331,900 que la commission a dû absorber en 1962, soit \$133,300 par suite de l'augmentation de la taxe sur l'huile diesel, \$36,000 résultant d'une augmentation des taxes scolaires et une majoration de \$112,600 des frais d'intérêts sur débentures, par suite de la dévaluation du dollar canadien à 92½ cents par rapport au dollar américain.

De plus, à cause de l'accélération de son programme de modernisation décidée en 1955, la commission a dû pourvoir à un amortissement spécial de \$1,189,345, avec le résultat que les opérations de l'année se sont soldées par un excédent de \$1,641,977 des dépenses sur les revenus.

La période de huit années prévue, pour l'amortissement complet des actifs du réseau de tramways à être mis

au rancart, par suite du programme de modernisation ci-dessus mentionné, a pris fin avec l'exercice sous examen. C'est donc pour la dernière fois que la commission a dû pourvoir en 1962 à cet amortissement spécial.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1962 (Etat no 1)

Depuis le début de son administration, y compris l'année sous examen, la commission a respecté tous ses engagements concernant le fonds d'amortissement de chacune de ses émissions de débentures.

Au cours de l'exercice terminé le 30 novembre 1962, la commission s'est acquittée par anticipation de versements aux fonds d'amortissement, en déposant chez le directeur des finances de la cité de Montréal, des débentures rachetées et annulées, comme suit:

<u>Emission</u>	<u>Echéance des versements aux fonds d'amortissement</u>	<u>Rachetées et annulées</u>
Débentures 4 1/4% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1964	\$ 315,000
Débentures 3 3/4%	1er mai 1964	\$ 810,000
échéant le 1er	1er mai 1965	810,000
mai 1974	1er mai 1966	810,000

<u>Emission</u>	<u>Echéance des versements aux fonds d'amortissement</u>	<u>Rachetées et annulées</u>
Débitures 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1964	\$ 402,000
Débitures 5 1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1964	\$ 315,000
Débitures 4 5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1964 15 février 1965	\$ 472,000 473,000

OBJECTIFS DE LA COMMISSION

Au cours de la dernière année, la commission, fidèle à sa ligne de conduite et aux principes de saine administration dont elle s'inspire, a continué de fournir à la population de son territoire le meilleur service de transport urbain possible, dans la mesure que lui permet le tarif en vigueur. A cet effet, la commission a poursuivi sans relâche son programme d'amélioration des lignes, des modes de renseignements et des autres services aux voyageurs.

Vu l'apport important du transport urbain au développement de la région métropolitaine et à la vitalité du centre des affaires, la commission est fort consciente

de la nécessité de rendre le transport urbain toujours plus attrayant, plus commode et confortable ainsi que plus facile à utiliser.

C'est en accord avec ses objectifs, qu'elle vérifie constamment les itinéraires et les horaires des lignes d'autobus et les modifie lorsque les circonstances l'exigent, pour ajuster le service aux besoins sans cesse variant de la population. Elle met aussi de l'avant de nombreuses innovations portant entre autres sur l'aspect et le confort de ses véhicules et des diverses autres facilités mises à la disposition de ses passagers.

La commission s'est également efforcée de faire connaître sa ligne de conduite en matière de transport urbain et de bien renseigner le public sur ses divers services.

AMELIORATION DU SERVICE EN 1962
LIGNES NOUVELLES - LIGNES PROLONGEES
LIGNES EXPRESS

Au cours de l'année 1962, la commission a apporté de nombreux changements à son réseau et elle a particulièrement établi de nouvelles lignes et prolongé, soit le parcours, soit les heures de service, de plusieurs autres circuits réguliers ou express.

Voici l'énumération des modifications apportées:-

COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. Le 4 décembre 1961, cette ligne est prolongée vers l'est de la rue Melling à la rue Parkhaven.

ALLARD EXPRESS 8-E. Le 18 décembre 1961, l'itinéraire de cette ligne est prolongé vers le nord, de la rue Allard à la rue Jolicoeur, par la rue Jogues, et vers le sud, de la rue Laurendeau à la rue Angers, en empruntant les rues Springland, Angers et Leprohon, desservant ainsi un secteur plus vaste de ce district.

BOULEVARD MONT-ROYAL 50. Le 10 décembre 1961, prolongation en soirée des heures de service de cette ligne jusqu'à l'Université de Montréal, établissant ainsi des heures continues d'opération entre l'avenue du Parc et l'Université.

AVENUE-DES-PINS 144. Depuis le 16 décembre 1961, cette ligne emprunte en direction ouest la rue Roy au lieu de l'avenue des Pins, entre la rue Saint-Denis et l'avenue Hôtel-de-Ville.

MONTAGNE 11. Le 30 décembre 1961, la ligne Montagne qui se terminait au chemin de la Côte-des-Neiges est prolongée jusqu'au sommet de la rue Ridgewood, où se trouve une grande agglomération de conciergeries.

PIE IX EXPRESS 20-E.

Depuis le 2 janvier 1962, dans le but d'accélérer le service, les autobus de cette ligne empruntent la rue Sainte-Catherine, entre la rue Frontenac et le square Phillips, au lieu de la rue Sherbrooke.

DAVIDSON 37.

Le 21 février 1962, les heures de service de cette ligne sont prolongées de façon à couvrir la période du midi.

GOUIN 69.

Le 2 avril 1962, cette ligne est prolongée vers l'est par le boulevard Henri-Bourassa jusqu'au boulevard Saint-Michel, remplaçant la ligne Henri-Bourassa 164 qui est supprimée.

SAINT-LAURENT 77.

Le 2 avril 1962, la boucle nord de cette ligne est prolongée vers l'ouest en empruntant les rues Liège, Jeanne-Mance et le boulevard Crémazie. Ce prolongement a pour but de desservir, aux heures de pointe, un vaste secteur industriel situé au sud du boulevard Crémazie et à l'ouest de la rue Jeanne-Mance.

LONGUEUIL 75 - LONGUEUIL 76.

Le 10 juin 1962, la commission revise son réseau de lignes de Longueuil, afin de donner un service plus efficace dans cette ville, en plus

de prolonger le parcours de ces deux lignes, jusqu'à l'intersection des rues Papineau et Craig, dans la cité de Montréal.

SAINTE-CATHERINE 34. Le 24 juin 1962, cette ligne est prolongée après 7 heures tous les soirs, jusqu'au terminus Montréal-Est, par les rues Viau et Notre-Dame. Ce prolongement entraîne la suppression de la ligne Notre-Dame 22, à compter de la même heure, tous les soirs.

CENTRE-CRAIG 136. Le 30 juin 1962, le parcours est modifié de façon à ce que cette ligne fonctionne jusqu'au terminus Craig, toute la journée le samedi, au lieu de se rendre au terminus Frontenac le samedi en matinée. Ce nouvel itinéraire remplace partiellement celui de la ligne Parc-Jean-Talon 84 qui est supprimé le samedi matin.

LACHINE EXPRESS 2-E et COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. Le 16 juillet 1962, un voyage plus à bonne heure est ajouté au service de chacune de ces lignes, pour faciliter le départ des usagers qui désirent quitter le centre des affaires, avant l'heure d'affluence de l'après-midi.

COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. A compter du 1er août 1962, l'itinéraire de cette ligne est modifié et ses autobus

empruntent la rue Sainte-Catherine, entre les rues Atwater et Union. Toutefois, après un relevé des préférences des voyageurs et en vue d'accélérer le service, le parcours des voyages d'après-midi se fait par la rue Sherbrooke, depuis le 22 octobre 1962.

POINTE-AUX-TREMBLES EXPRESS 25-E. Le 16 juillet 1962, cette ligne est prolongée vers l'est, de la 53e avenue et la rue Notre-Dame jusqu'à la 100e avenue et la rue Bureau. Elle est subséquemment prolongée, soit le 6 août 1962, jusqu'au carrefour Sherbrooke et Gouin.

WESTMINSTER 162 et COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. Le 1er août 1962, ces lignes sont prolongées vers l'ouest, de la rue Westlake à la rue Wentworth.

LONGUEUIL 75 - LONGUEUIL 76. Le 11 août 1962, les autobus de la ligne 75 empruntent la rue Labonté en direction nord au lieu de la rue Saint-Jean, et la ligne 76 est prolongée vers l'est du chemin Chambly au boulevard Normandie.

LANGELIER 33. Cette ligne en service aux heures d'affluence et inaugurée le 15 octobre 1962, fonctionne par l'avenue de Repentigny, l'avenue Chouinard et les rues Langelier et Sherbrooke et dessert un quadrilatère s'étendant jusqu'à la hauteur du boulevard Rosemont

et borné à l'est par la rue Pierre-Mignault et à l'ouest par la rue de Carignan.

HAMPSTEAD 19.

Le 17 novembre 1962, cette ligne est prolongée vers le nord, du chemin Merton au chemin Fleet.

SAUVE 147.

Le 26 novembre 1962, le service de cette ligne qui ne fonctionnait que pendant les heures d'affluence, est assuré pendant la journée jusqu'à 7.30 heures du soir, du lundi au vendredi inclusivement.

METRO

Le 23 mai 1962, une cérémonie d'un grand intérêt marqua le début des travaux de construction du métro au carrefour des rues Jarry et Berri. Mil neuf cent soixante-deux constituera donc une date importante dans les annales de notre métropole et du transport urbain.

La commission collabore activement avec la cité de Montréal à la réalisation de ce projet de grande envergure dont bénéficieront grandement les citoyens de Montréal et de la banlieue.

MATERIEL ROULANT

Il ne suffit pas de placer des véhicules en nombre suffisant pour répondre aux besoins du public, ni de s'assurer que ces véhicules suivent des parcours qui accommodent le plus grand nombre d'usagers, il faut aussi bien renseigner le public.

Aussi, le projet d'un nouvel indicateur de lignes, annoncé par la commission à la fin de 1961, a été mis en marche cette année. Ce nouvel indicateur montrant à la fois le numéro, le nom, la tête et le bout de la ligne, facilite grandement aux passagers l'identification des lignes du réseau.

Une autre amélioration est l'adoption de nouvelles couleurs qui donnent à nos véhicules une apparence plus attrayante et distinctive. La rénovation de la livrée des autobus n'affecte aucunement le rythme normal du programme d'entretien des autobus. En effet, après un certain nombre d'années, de toute nécessité, chacun de nos autobus est soumis à une réparation générale et est complètement repeint. C'est donc au moment de cette réfection que nos autobus arborent les nouvelles couleurs.

Ainsi, au cours de l'année, 82 de nos véhicules ont été revêtus de cette nouvelle toilette aux teintes plus claires et plus fraîches.

AMELIORATION ET ENTRETIEN DES PROPRIETES

En exécution du programme annoncé l'an dernier qui vise à améliorer sans cesse les conditions du transport et à procurer plus de confort à ses voyageurs, la commission a procédé à l'installation d'abris très attrayants aux carrefours suivants:- Allard et De Monts; Iberville et boulevard Métropolitain; Larose et Fleury; d'Argenson et Centre; Champagneur et boulevard Métropolitain; Laurier et Pie IX; Côte-des-Neiges et Chemin-de-la-Reine-Marie ainsi que Papineau et boulevard Henri-Bourassa. Dix-sept autres abris seront érigés prochainement dans le territoire desservi par la commission.

Au programme d'amélioration des terminus, on note: l'installation de coupe-vent aux terminus Frontenac, Atwater, Ville Saint-Pierre et Beaubien; l'amélioration de l'éclairage aux terminus Cartierville, Garland et Craig; et la redécoration des terminus Frontenac, Cartierville, Garland, Aylmer et Craig selon le nouveau thème de couleurs adopté par la commission.

Au mois de février dernier, une nouvelle, salle d'attente au profil moderne a été mise à la disposition du public au terminus Frontenac.

L'affichage d'itinéraires de lignes aux arrêts d'autobus dans le centre des affaires et à divers points de correspondance sur le reste du réseau est en voie d'exécution. Ces itinéraires indiquent le parcours de la ligne, les points de correspondance, l'endroit où se trouve le voyageur et d'autres renseignements très utiles.

Le poste central de contrôle situé au terminus de la rue Craig, centre nerveux du service du transport, a été l'objet de grandes améliorations. Il a été doté d'un nouvel équipement-radio et de dispositifs électriques et électroniques qui rendent plus rapide et plus efficace la communication par radio avec les voitures de surveillance, les camions de touage, les camions de lignes, les véhicules préposés à l'enlèvement de la neige, au sablage de la voie et à l'entretien.

Les lignes aériennes de distribution électrique ont été enlevées Chemin-de-la-Reine-Marie. Rue Bellechasse, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Hubert, elles ont été remplacées par des câbles souterrains.

De plus, le service de l'entretien des propriétés s'est acquitté de nombreux autres travaux nécessaires au maintien en excellent état des quelque 70 immeubles et propriétés de la commission.

CONVENTION COLLECTIVE

Au cours de l'exercice financier de 1962, les relations contractuelles de la commission avec ses employés syndiqués ont été régies par la convention collective de travail signée par la commission et la Fraternité canadienne des Cheminots, Employés des Transports et autres Ouvriers le 3 octobre 1961, pour une durée de trois (3) années se terminant le 11 juillet 1964.

La dite convention collective de travail prévoit, entre autres choses, les augmentations de salaires suivantes:

Le 12 juillet 1961	7 cents l'heure
Le 12 juillet 1962	7 cents l'heure
Le 12 juillet 1963	7 cents l'heure

Conformément aux dispositions prévues par cette convention collective de travail, les heures normales de

travail des salariés du service du transport qui avaient déjà été réduites de 42½ à 41½ heures par semaine le 26 novembre 1961, ont été diminuées à 40 heures par semaine le 12 juillet 1962. La semaine régulière de travail des salariés des autres services a été réduite de 42½ à 41½ heures le 12 juillet 1962.

Suivant les termes de cette convention collective de travail, une augmentation générale de salaires de 7 cents l'heure est entrée en vigueur le 12 juillet dernier.

Cette convention de travail accorde également aux salariés quatre fêtes statutaires additionnelles payées, une accumulation plus généreuse des bénéfices en cas de maladie, quatre semaines de vacances après 25 années de service, trois semaines de vacances après 12 ans et à compter du 1er janvier 1964, trois semaines de vacances après 10 ans.

Les salariés du service du transport profitent d'un salaire minimum garanti plus élevé et d'une prime de 25 cents l'heure pour le travail effectué le dimanche.

REMERCIEMENTS

Les commissaires remercient vivement les autorités de la cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain de l'excellente collaboration qu'ils en ont reçue. Ils remercient pareillement la presse, la radio et la télévision par l'entremise desquels ils ont eu l'avantage de communiquer rapidement avec les usagers du transport urbain et le public en général. Ils expriment à tout le personnel leur sincère appréciation de son excellent travail et de sa loyauté.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

Le président et gérant général,

(signé) J. GUY GAUVREAU

Les commissaires,

(signé) ROBERT HAINAULT

(signé) R. MARCEL LAFAILLE

Les commissaires-adjoints,

(signé) ARMAND LAMBERT

(signé) P. EMILE MORISSETTE.

Montréal, le 31 janvier 1963.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL *

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1962

ACTIF

DISPONIBILITES:

Encaisse	\$ 1,298,290	
Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$9,868,995)	9,776,675	
Comptes à recevoir	242,062	
Fournitures et pièces de rechange, au prix coûtant, moins provision pour désuétude	<u>1,094,670</u>	\$12,411,697

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant	\$70,230,214	
Moins: Amortissement accumulé (2)	<u>29,041,850</u>	41,188,364

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs	\$ 344,280	
Frais payés d'avance et frais différés	759,865	
Coût des études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro (3)	181,593	
Ecompte sur débetures et dépenses, moins amortissement	<u>2,405,971</u>	3,691,709

\$57,291,770

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

NOTES:

- (1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Cité de Montréal quant à la valeur nominale, à l'intérêt et aux retraits pour fonds d'amortissement. Ces débetures sont montrées sur la base d'un dollar des Etats-Unis équivalant à un dollar canadien.
- (2) A cause de l'accélération du programme de modernisation, certains actifs du réseau des tramways ayant une valeur nette comptable d'environ \$11,200,000 au 30 novembre 1954, devaient être mis au rancart durant les huit années terminées le 30 novembre 1962, soit \$1,400,000 en moyenne, par année. La valeur nette comptable du solde de ces actifs du réseau des tramways était de \$1,458,125 au 30 novembre 1961. Après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, la valeur résiduelle a été imputée aux opérations de l'année en amortissant ces actifs aux taux en vigueur et en imputant un montant de \$1,189,345 à titre d'amortissement spécial.
- (3) La Commission a encouru ces dépenses pour études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro au cours de l'année terminée le 30 novembre 1961. Dans l'attente d'un règlement final de ce montant, il a été montré au bilan sous le poste: autres actifs.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1962

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer et frais courus	\$1,936,574	
Intérêts courus sur débetures	605,644	
Provision pour réclamations en dommages	1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés	<u>197,708</u>	\$ 3,739,926
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat no 2)		53,017,000
SURPLUS ACCUMULE (Etat no 3)		34,844
		<hr/>
		<u>\$57,291,770</u>
		<hr/>

Approuvé pour la Commission.

J. Guy Gauvreau
PrésidentRobt Hainault
Commissaire

Montréal, 24 janvier 1963.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1962

<u>*Débentures à fonds d'amortissement</u>	<u>Autorisées et émises</u>	<u>Rachetées et annulées</u>	<u>Solde</u>
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	\$18,000,000	\$ 6,615,000	\$11,385,000
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000	9,720,000	17,280,000
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000	3,220,000	8,280,000
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000	2,205,000	6,795,000
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	<u>13,500,000</u>	<u>3,308,000</u>	<u>10,192,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$25,068,000</u>	<u>\$53,932,000</u>
 Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:			
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973		\$ 278,000	
3-3/4% échéant le 1er mai 1974		142,000	
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976		176,000	
5-1/4% échéant le 15 mars 1977		65,000	
4-5/8% échéant le 15 février 1978		<u>254,000</u>	<u>915,000</u>
	Dette obligataire		<u>\$53,017,000</u>

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU SURPLUS ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1962

Surplus accumulé - 30 novembre 1961				\$1,574,759
Ajouter:				
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement		\$156,007		
Moins:				
Régularisation du coût des études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro	\$22,657			
Cotisation de taxe de vente fédérale imputable aux années antérieures	15,640			
Perte nette sur placements vendus en vue d'améliorer le rendement	15,520			
Perte sur vente d'immobilisations	<u>128</u>	<u>53,945</u>	<u>102,062</u>	
				\$1,676,821
Moins:				
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année (Etat no 4)				<u>1,641,977</u>
Surplus accumulé - 30 novembre 1962				<u>\$ 34,844</u>

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1962

REVENUS

Revenus de passagers		\$38,020,514	
Revenus divers y compris location d'autobus, publicité et loyers		<u>1,639,160</u>	\$39,659,674

DEPENSES

Frais d'exploitation	\$24,989,623		
Taxes	2,385,665		
Entretien	6,089,536		
Amortissement	<u>4,214,902</u>	\$37,679,726	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,515,843		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>269,573</u>		
	\$ 2,785,416		
Moins: Revenu de placements	<u>352,836</u>	<u>2,432,580</u>	<u>40,112,306</u>
Excédent des dépenses sur les revenus avant amortissement spécial			\$ 452,632
*Amortissement spécial résultant du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de \$76,865 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année)			
			<u>1,189,345</u>
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année			\$ <u>1,641,977</u>

*Voir note (2) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1962, et les états des revenus et dépenses et du surplus accumulé pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états des revenus et dépenses et du surplus accumulé présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 novembre 1962, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

Courtois, Frédette & Cie.
Comptables agréés.

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

Montréal, 24 janvier 1963.

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

<u>Année terminée</u> <u>le 30 novembre</u>	<u>Passagers</u> <u>payants</u>	<u>Recettes</u> <u>Passagers</u>
1951 ^X	165,554,244	13,154,986
1952	368,394,827	30,093,012
1953	342,893,777	32,187,264
1954	327,515,022	30,660,691
1955	316,442,441	29,635,901
1956	295,442,624	34,301,695
1957	292,908,434	33,969,778
1958	285,818,614	34,882,830
1959	280,495,114	38,761,340
1960	284,522,820	38,973,789
1961	281,859,091	38,221,042
1962	282,566,340	38,020,514

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

NCMBRE DE MILLES PARCOURUS

<u>Année terminée</u> <u>le 30 novembre</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Nombre</u>	<u>%</u> <u>du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u> <u>du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u> <u>du total</u>	<u>Nombre</u>
1951 ^X	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
1954	21,910,406	44%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685
1955	19,582,368	40%	26,567,102	54%	3,123,356	6%	49,272,826
1956	16,208,684	33%	30,069,637	61%	2,958,580	6%	49,236,901
1957	10,877,029	22%	35,161,922	72%	2,726,113	6%	48,765,064
1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178
1959	1,818,877	4%	43,223,217	91%	2,186,971	5%	47,229,065
1960	-	-	45,469,692	96%	2,109,040	4%	47,578,732
1961	-	-	45,274,129	96%	1,871,161	4%	47,145,290
1962	-	-	45,527,334	96%	1,958,750	4%	47,486,084

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

NCMBRE DE VEHICULES

	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Nombre</u>	<u>%</u> <u>du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u> <u>du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u> <u>du total</u>	<u>Nombre</u>
Au 16 juin 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
Au 30 nov. 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
Au 30 nov. 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
Au 30 nov. 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
Au 30 nov. 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1658
Au 30 nov. 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726
Au 30 nov. 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
Au 30 nov. 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876
Au 30 nov. 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919
Au 30 nov. 1959	-	-	1830	95%	105	5%	1935
Au 30 nov. 1960	-	-	1847	95%	105	5%	1952
Au 30 nov. 1961	-	-	1904	95%	105	5%	2009
Au 30 nov. 1962	-	-	1897	95%	105	5%	2002

LONGUEUR EN MILLES DES RUES UTILISEES
PAR LES VEHICULES DE LA COMMISSION

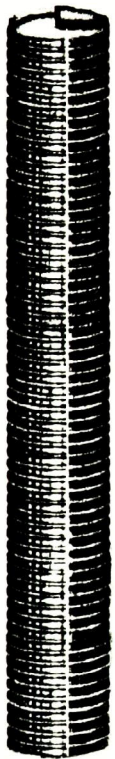
Au 16 juin 1951	233.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "
Au 30 nov. 1959	342.20 "
Au 30 nov. 1960	355.30 "
Au 30 nov. 1961	379.74 "
Au 30 nov. 1962	388.14 "

Electricité consommée en 1962 (en K. W. heures)	12,659,510 K. W. hres.
Gasoline consommée en 1962 (en gallons)	748,132 gallons
Huile diesel consommée en 1962 (en gallons)	8,129,811 gallons
Superficie desservie en 1962	100 milles carrés
Population des villes desservies, 1962	1,612,843 approx.

DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1962

TOTAL: \$ 41,412,866

SALAIRES
ET
BÉNÉFICES
AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL
ET
SERVICES



AMORTISSEMENT



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 25,829,560

5,360,815

5,404,247

2,432,579

2,385,665

62 $\frac{1}{4}$ %

13 %

13 %

6 %

5 $\frac{3}{4}$ %

