

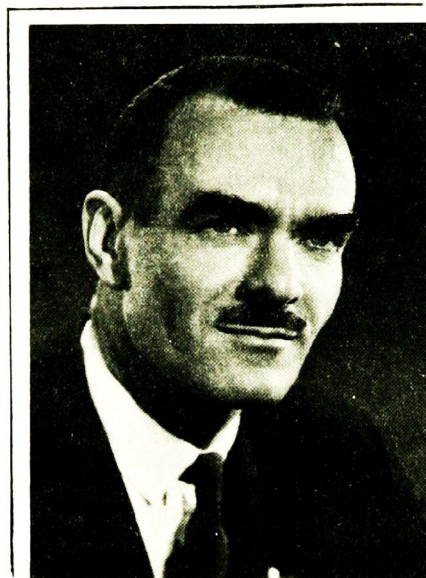
# RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE 1963

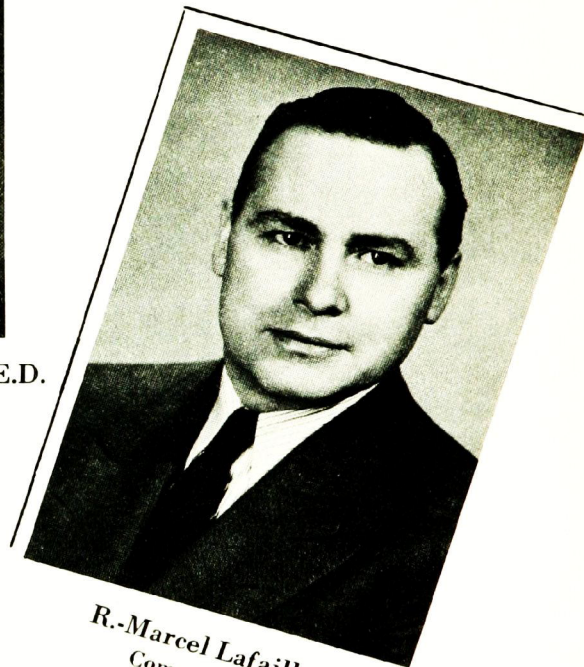


COMMISSION DE TRANSPORT  
DE MONTREAL

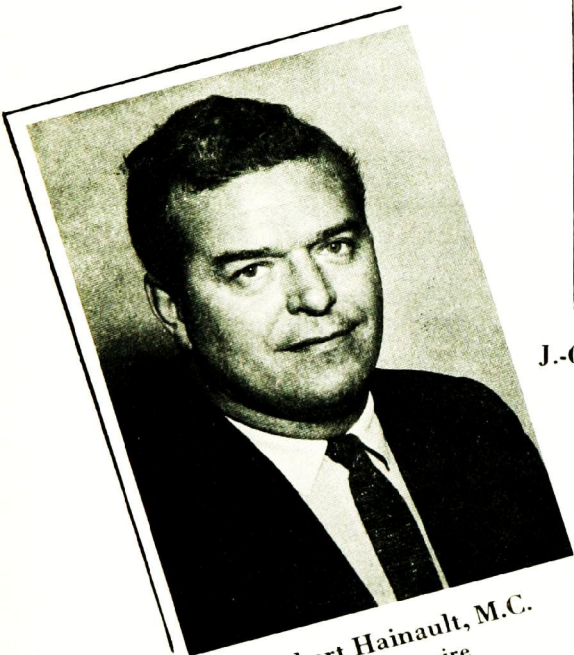
SERVICES AMÉLIORÉS  
33-35-38-37-78-178-110  
IMPROVED SERVICE



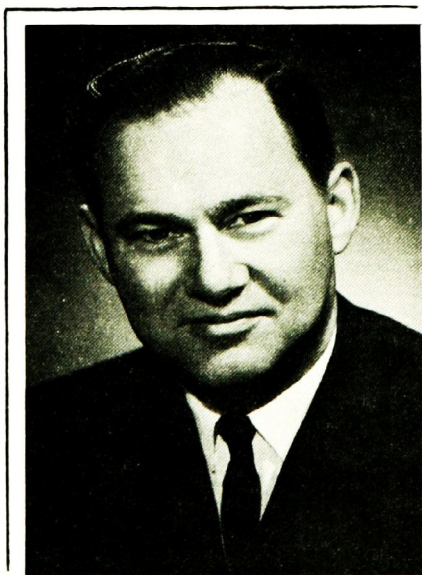
J.-Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O. E.D.  
Président et gérant général



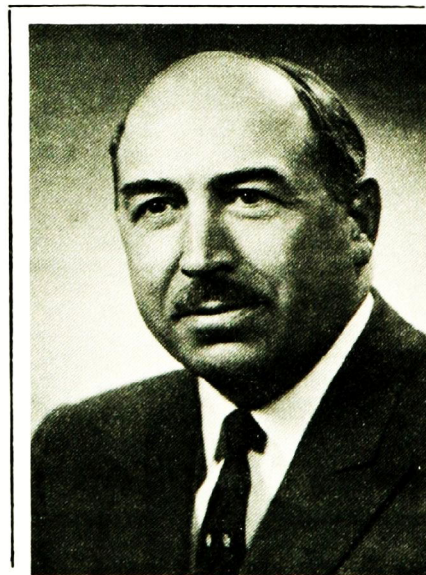
R.-Marcel Lafaille  
Commissaire



Robert Hainault, M.C.  
Commissaire



Armand Lambert, C.A.  
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, Ing. P.  
Commissaire adjoint

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

D E M O N T R É A L

---

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

Président et  
gérant général : J. -Guy Gauvreau

Commissaires : Robert Hainault  
R. -Marcel Lafaille

Commissaires adjoints : Armand Lambert  
Paul-Emile Morissette

**La page couverture:**

**La carte des lignes représente le réseau de transport urbain dont la planification et le bon fonctionnement exigent un travail complexe évoqué par la mosaïque de fond.**

# COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

## RAPPORT

de l'exercice terminé le 30 novembre 1963

La Commission de transport de Montréal a l'honneur de soumettre, aux autorités de la cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain, son rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 novembre 1963.

### OBJECTIFS DE LA COMMISSION

La commission, fidèle à sa ligne de conduite et aux principes de saine administration dont elle s'inspire, s'efforce de fournir à ses usagers le meilleur service de transport urbain possible, dans la mesure que lui permet le tarif en vigueur.

Consciente du rôle important qu'elle joue dans le développement économique de la région métropolitaine, la commission s'emploie à offrir un service à la fois efficace, attrayant, commode et confortable.

Conformément à ces objectifs, elle vérifie constamment les itinéraires et les horaires de ses lignes et les modifie, lorsque jugé à propos, afin de les adapter aux besoins variant sans cesse du public voyageur.

#### ETAT DES REVENUS ET DEPENSES

Les revenus de l'exercice terminé le 30 novembre 1963 se sont élevés à \$39,285,125. Les revenus en provenance des passagers, au montant de \$37,654,601, accusent une diminution de \$365,913 comparativement à l'année précédente, par suite d'une baisse de 3,480,390 dans le nombre de passagers transportés en 1963, dont 2,575,315 au cours de l'hiver dernier et 892,472 pendant le mois de novembre 1963. Cette perte de revenus en provenance des passagers, coïncide avec des périodes de température inclémente.

Les dépenses indiquées à l'état des revenus et dépenses ont atteint le chiffre de \$40,395,470, entraînant un déficit d'exploitation de \$1,110,345 pour l'exercice sous examen. Ces dépenses sont supérieures de \$283,164 à celles de l'année précédente malgré une majoration de \$504,844 au chapitre des taxes payées et une augmentation du coût de la main-d'oeuvre en raison de la convention collective en vigueur.

#### BILAN AU 30 NOVEMBRE 1963

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 1963, 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>
Débitures 4 1/4%	1er juillet 1964	\$ 315,000
échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1965	315,000
	1er juillet 1965	315,000
Débitures 3 3/4%	1er mai 1967	\$ 810,000
échéant le 1er mai 1974	1er mai 1968	810,000
Débitures 4 3/8%	1er juillet 1965	\$ 403,000
échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1966	402,000
Débitures 4 5/8%	15 février 1966	\$ 472,000
échéant le 15 février 1978		

De plus, au 30 novembre 1963, la commission détenait des débitures achetées en anticipation du fonds d'amortissement pour une valeur nominale de \$741,000 tel que montré à l'état de la dette obligatoire.

AMELIORATION DU SERVICE EN 1963  
LIGNES NOUVELLES - LIGNES PROLONGEES  
PROLONGATION DES HEURES DE SERVICE

La commission a apporté de nombreux changements à son réseau au cours de l'année 1963. Elle a



établi des nouvelles lignes et prolongé soit le parcours, soit les heures de service de plusieurs circuits.

Voici l'énumération des modifications apportées:

JEAN-TALON 92. Le 1er décembre 1962, cette ligne est prolongée vers l'est de la rue d'Iberville à la 1ère Avenue, par les rues Jean-Talon et Molson, la place de Beaujeu et la 1ère Avenue.

JARRY 99. Le 1er décembre 1962, cette ligne est prolongée jusqu'à l'intersection d'Iberville-Jean-Talon par l'avenue Bon-Air et les rues Molson et Jean-Talon, établissant ainsi la correspondance avec la ligne Jean-Talon.

CARTIERVILLE 17. A compter du 3 décembre 1962, les autobus supplémentaires de la ligne Cartierville 17 et en service aux heures d'affluence, circulent par le boulevard Laurentien, entre les chemins Côte-Vertu et Bois-Franc en direction nord durant les heures

d'affluence du matin, et en direction sud durant les heures d'affluence de l'après-midi, afin de desservir le secteur industriel situé le long du boulevard Laurentien.

LEGENBRE 98.

Le 8 décembre 1962,

la boucle ouest de cette ligne est prolongée jusqu'à la rue Meilleur afin de desservir le secteur industriel environnant.

LACHINE EXPRESS 2E, LASALLE EXPRESS 10E,  
COTE ST-LUC EXPRESS 12E et  
PIE IX EXPRESS 20E.

Le 19 décembre 1962,

la commission inaugure des services express durant la journée, dans le but d'offrir un mode de transport plus commode et plus rapide à ses usagers en provenance de différents districts, -notamment Lachine, LaSalle, Côte St-Luc, Montréal-Nord et St-Michel, -et désireux de se rendre dans le centre des affaires.

ST-LEONARD 38, 138, 141.

Le 1er février 1963,

la commission établit un service de transport dans la cité de St-Léonard, à la suite d'une entente par laquelle cette cité assume le déficit d'exploitation

pouvant en résulter. Aux heures d'affluence, la ligne 138 fonctionne entre l'intersection des rues Lacordaire et Couture dans St-Léonard et l'intersection du boulevard Pie IX et de la rue Bélanger, à Montréal. La ligne 141, durant les mêmes heures, relie l'extrémité est de St-Léonard au carrefour Jarry-boulevard Métropolitain-d'Iberville. Durant la journée, la ligne 38 assure le service entre les divers secteurs de St-Léonard et l'intersection du boulevard Pie IX et de la rue Bélanger.

POINTE-AUX-TREMBLES 86.

A compter du 4 février

1963, prolongation de cette ligne par la rue Forsyth, entre la rue de la Rousselière et la 53ième Avenue, accordant un service direct est-ouest aux usagers de ce secteur populeux de la cité de Pointe-aux-Trembles.

8e AVENUE 88.

Le 4 février 1963,

cette ligne est prolongée vers l'est, de la 8e Avenue à la chapelle de la Réparation, par les rues Sherbrooke et de la Rousselière et assure la correspondance avec la ligne 86, à l'intersection de la rue Notre-Dame et

de la 8e Avenue et à l'intersection Forsyth et de la Rousselière. De ce prolongement résulte la suppression de la ligne Chapelle 186.

L'ACADIE 180 ET JARRY 99.

Le 24 février 1963,

ces lignes sont fusionnées par le prolongement de la ligne L'Acadie 180, jusqu'au carrefour Jean-Talon-d'Iberville, en empruntant l'itinéraire suivi jusque là par la ligne Jarry. Cette modification assure un service direct entre la région Bordeaux-Cartierville et le carrefour Jean-Talon-d'Iberville.

PEEL 64.

Le 7 mars 1963, cette

ligne est inaugurée rues Peel-Windsor, entre la rue Notre-Dame et l'avenue des Pins, assurant une communication directe vers le centre commercial de Montréal aux usagers des secteurs sud-ouest de Montréal et de Verdun.

LEGENDRE 98.

Le 10 mars 1963, pro-

longation des heures de service de cette ligne jusqu'à 12.30 heures du matin.

WESTMINSTER EXPRESS 11E.

Le 16 avril 1963, une nouvelle ligne express est mise en service reliant le square Victoria, le secteur sud du quartier Notre-Dame-de-Grâce et la ville de Montreal West. Cette ligne, qui part du carrefour chemin de la Côte-St-Luc et avenue Westminster aux heures de pointe, est prolongée durant la journée, jusque dans le secteur nord de la cité de Côte St-Luc. La ligne Côte St-Luc Express 12E qui desservait ce secteur durant la même période de la journée ne fonctionne dorénavant qu'aux heures d'affluence.

COTE-DE-LIESSE 190.

Le 27 mai 1963, la commission établit une ligne reliant aux heures d'affluence le carrefour 55e Avenue et Sherbrooke et le terminus ouest de la ligne Métropolitain 100. Tout en desservant un secteur industriel important situé 52e Avenue et chemin de la Côte-de-Liesse, cette ligne établit une communication très commode entre le secteur ouest de la cité de Lachine et cité de St-Laurent, ville Mont-Royal ainsi que les districts nord et nord-est de Montréal. L'établissement de cette ligne fait

suite à une entente par laquelle la cité de Lachine assume le déficit d'opération pouvant en résulter.

PIE IX EXPRESS 20E.

Depuis le 21 juin 1963,

cette ligne express ne fonctionne plus qu'aux heures d'affluence, le service entre ces heures qui avait été établi à l'essai le 19 décembre 1962 étant supprimé.

BOULEVARD 63.

Le 23 juin 1963, cette

ligne est inaugurée comme service de base, remplaçant la ligne 66 à partir du chemin Queen Mary, avec prolongement de la boucle sud à la Place d'Armes, jusqu'à 7.00 heures de l'après-midi du lundi au vendredi et jusqu'à 1.30 heure de l'après-midi le samedi. La ligne 66 est maintenue comme ligne supplémentaire à la ligne 63 jusqu'au square Victoria, aux heures d'affluence.

WELLINGTON 58.

Le 23 juin 1963, en

soirée sur semaine, après 1.30 heure de l'après-midi le samedi et toute la journée les dimanches et jours de fête, l'itinéraire de cette ligne, qui se terminait durant ces périodes au square Dominion, est prolongé jusqu'à l'avenue des Pins, pour compléter, rue Peel, le service de la ligne 64.

PEEL 64.

Le 24 juin 1963, cette ligne prend le nom de Windsor 64 et est prolongée vers l'est de la rue Windsor à la Place d'Armes. Le prolongement de cette ligne et l'établissement de la ligne 63 jusqu'à la Place d'Armes entraînent l'abolition de la ligne Windsor 170 qui fonctionnait du terminus Atwater à la Place d'Armes, via la rue Windsor.

WELLINGTON 60.

Depuis le 25 juin 1963, dans le but de desservir le secteur industriel de la rue Mill, les autobus de cette ligne empruntent les rues Bridge, Mill et de la Commune dans les deux directions.

JARRY-EST 193.

Le 26 août 1963, cette ligne est prolongée vers l'est du boulevard Pie IX au boulevard Provencher.

ST-MICHEL 194.

Le 26 août 1963, cette ligne prend le nom de Dickens 194 et est prolongée vers l'est du boulevard Pie IX à la rue Gênes.

NOTRE-DAME 35.

Le 1er septembre 1963, cette ligne est inaugurée comme service de base, rem-

plaçant la ligne 36, à partir du terminus Frontenac, avec prolongement vers l'ouest par le chemin de la Côte-St-Paul, la rue St.Patrick et le boulevard Monk jusqu'au boulevard de la Vérendrye. La ligne 36 est maintenue comme ligne supplémentaire, aux heures d'affluence.

GLEN 78.

Le 1er septembre 1963, cette ligne devient la ligne St-Rémi 78 et son parcours est modifié en empruntant la rue Allard jusqu'à la rue Laurendeau et la rue Laurendeau jusqu'à l'avenue de l'Eglise. Cette amélioration, rendue possible par l'inauguration de la ligne 35 empruntant le boulevard Monk sur toute sa longueur, établit un service durant toute la journée dans un secteur qui n'était desservi jusque là qu'aux heures d'affluence, par la ligne 178 qui est supprimée.

JOLICOEUR 37.

Depuis le 1er septembre 1963, à cause du service de la ligne 35 sur le boulevard Monk, cette ligne est modifiée et ne fonctionne qu'entre les rues Jogues et Angers, par la rue Jolicoeur.



ST-LEONARD 38, 138, 141.

Le 1er septembre 1963,

les lignes 138 et 141 sont fondues avec la ligne 38.

Il en résulte une amélioration de la fréquence aux heures d'affluence.

NEWMAN 110.

Le 3 septembre 1963,

la tête de ligne de ce service est portée du carrefour Mazarin et Jolicoeur à la boucle Allard et des Monts.

Cette modification établit une jonction avec la ligne 78, qui offre des facilités de correspondance avec toutes les lignes est-ouest jusqu'à la rue Sherbrooke.

ROCKLAND 119.

Le 3 septembre 1963,

cette ligne est prolongée vers le sud jusqu'au boulevard du Mont-Royal. Cette amélioration permet la communication directe entre le boulevard Métropolitain et le boulevard du Mont-Royal, desservant un vaste secteur de la cité d'Outremont jusque là dépourvu de service en direction nord-sud et vice-versa. L'itinéraire de cette ligne est subséquemment modifié dans ville Mont-Royal, le 25 novembre 1963, de façon à desservir, dans les deux directions, l'avenue Rockland et le boulevard Laird.

BELANGER 195.

Le 12 septembre 1963,

cette ligne est prolongée vers le sud de la rue Masson au boulevard St-Joseph.

POINTE-AUX-TREMBLES 86.

depuis le 3 septembre

1963, à cause des besoins de quelques industries situées rue Sherbrooke est, dans la cité de Pointe-aux-Trembles, la commission établit par la modification, l'addition ou le prolongement de certains voyages d'autobus, un moyen de communication entre ces usines et le terminus Montréal-Est.

### METRO

La commission collabore très activement avec la cité de Montréal à la réalisation du métro, projet d'une envergure considérable dont bénéficieront grandement les citoyens de la région métropolitaine.

A l'invitation des autorités municipales, la commission a désigné des délégués pour prendre part aux études et aux travaux du Comité de coordination du métro de la cité de Montréal; ils y consacrent la majeure partie de leur temps.

Dans le but de fournir à ces délégués tous les renseignements requis dans l'accomplissement de leur tâche, de nombreux comités ont été formés au sein du personnel de la commission contribuant ainsi à l'élaboration de divers projets relatifs au métro.

De plus, la cité a confié à la commission la préparation des plans et devis, et la surveillance de la construction des ateliers d'entretien du matériel roulant du métro ainsi que des autres ouvrages et aménagements qui seront exécutés sur le plateau Youville.

A la demande de la cité, la commission a construit des modèles, en grandeur naturelle, d'une section de station de métro ainsi que d'une voiture de métro. Ces modèles, après avoir été en montre au Palais du Commerce, à l'occasion de l'exposition française, ont été transportés dans un bâtiment de la commission où ils serviront à l'essai de matériaux de finition, d'appareils d'éclairage et de divers dispositifs dont le métro sera doté.

## MATERIEL ROULANT

Dans le cours de l'année, la commission a complété l'installation, à l'avant des autobus, du nouvel indicateur montrant à la fois le numéro, le nom, la tête et le bout de ligne. De plus, la commission a décidé d'installer à l'arrière des autobus une enseigne indiquant le numéro du circuit. Ces deux mesures aideront grandement le public voyageur à l'identification des lignes.

A la suite d'études approfondies et de nombreux essais pour améliorer la traction des autobus en hiver, la commission a décidé d'équiper ses autobus de différentiels à posi-traction ainsi que de pneus à rayures diagonales.

Au 30 novembre 1963, 290 autobus avaient été dotés de ce genre d'équipement. Tous les autres autobus dont l'âge justifie économiquement l'addition de ce dispositif, seront équipés de la même façon.

## ENTRETIEN DES PROPRIETES

La commission a fait effectuer tous les travaux d'entretien requis à ses bâtiments au nombre de 61 et à ses 71 autres emplacements. Le réseau d'approvisionnement en énergie électrique de ces immeubles et des lignes de trolleybus a été maintenu en excellent état de fonctionnement.

## ATELIERS D'YOUVILLE

Les ateliers d'Youville autrefois utilisés pour l'entretien des tramways, ne pouvant se prêter à l'entretien du matériel roulant du métro, ont été démolis afin de permettre la construction de nouveaux ateliers sur l'emplacement libéré.

## ABRIS DE VOYAGEURS

Afin de procurer plus de confort à ses voyageurs, la commission poursuivant son programme inauguré l'an dernier, a procédé à l'installation d'abris amovibles aux carrefours suivants:- chemin Queen Mary et

boulevard Décarie; rues Notre-Dame et St-Rémi; rue Wellington et avenue Argyle; avenues Bannantyne et Stephens; boulevard de L'Acadie et rue de Salaberry; boulevard Henri-Bourassa et Montée de St-Michel; boulevards Métropolitain et St-Laurent; rues Sherbrooke et Amherst; chemin de la Côte-St-Luc et avenue Girouard; avenues Claremont et Winchester; rues St-Jacques et Windsor; rues St-Laurent et Ste-Hélène - cité de Longueuil; rue Sherbrooke et avenue Girouard; boulevard Métropolitain et rue St-Hubert; avenue Van Horne et rue Lindsay; boulevards Laird et Graham, ainsi que de deux abris à chacun des carrefours suivants:- avenues du Mont-Royal et du Parc; boulevards Métropolitain et Décarie.

La cité de Montréal de même que les autres cités et villes où sont érigés ces abris ont accordé à la commission une précieuse collaboration en assumant la responsabilité du nettoyage de ces abris.

## CONVENTION COLLECTIVE

Au cours de l'exercice financier de 1963, les relations contractuelles de la commission avec ses employés syndiqués ont été régies par la convention collective 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 années à compter du 12 juillet 1961.

Ladite convention collective prévoyait, entre autres choses, les augmentations générales 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

Elle prévoyait aussi la réduction successive des heures normales de travail des salariés du service du transport de  $42\frac{1}{2}$  heures à  $41\frac{1}{4}$  heures par semaine, et de  $41\frac{1}{4}$  heures à 40 heures par semaine. La semaine régulière de travail des salariés des autres services fut également réduite de  $42\frac{1}{2}$  heures à  $41\frac{1}{4}$  heures.

Cette convention collective accordait aux salariés un plus grand nombre de fêtes statutaires payées, une accumulation plus généreuse des bénéfices en cas de maladie et finalement quatre semaines de vacances après 25 années de service et à compter du 1er janvier 1964, trois semaines de vacances après 10 ans.

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

Cette convention collective prendra fin le 11 juillet 1964.

#### REMERCIEMENTS

Les commissaires rendent hommage aux autorités de la cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain pour l'excellente collaboration qu'ils en ont reçue. A la presse, à la radio et à la télévision grâce auxquelles ils ont pu communiquer avec les usagers du transport urbain et le public en général, ils expriment leur sincère appréciation.



Les commissaires remercient vivement tout le personnel pour l'excellent travail accompli durant l'année.

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 29 janvier 1964.



ÉTATS FINANCIERS

---

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL\*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1963

ACTIF

DISPONIBILITES:

Encaisse	\$ 1,130,354	
Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$9,728,360)	9,611,748	
Comptes à recevoir	284,354	
Fournitures et pièces de rechange, au prix coûtant, moins provision pour désuétude	<u>1,025,650</u>	\$12,052,100

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant	\$67,718,910	
Moins: Amortissement accumulé	<u>30,016,888</u>	37,702,020

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs	\$ 353,936	
Frais payés d'avance et frais différés	554,039	
Coût des études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro - Voir note (2)	181,594	
Escompte sur débetures et dépenses, moins amortissement	<u>2,148,267</u>	<u>3,237,830</u>

\$52,991,960

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

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) Ce montant réclamé de la Cité de Montréal représente les dépenses faites par la Commission au cours de l'année terminée le 30 novembre 1961.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL\*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1963

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer et frais courus	\$2,120,163	
Intérêts courus sur débentures	565,557	
Provision pour réclamations en dommages	1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés	<u>322,077</u>	\$ 4,007,797
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE - Voir note (1)		<u>49,349,000</u>
		\$53,856,797
DEFICIT ACCUMULE		864,833
		<hr/>
		\$52,991,964
		<hr/>

Approuvé pour la Commission.

J. Guy Gauvreau  
Président

Robt Hainault  
Commissaire

Montréal, 29 janvier 1964.



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1963

	<u>Autorisées et émises</u>	<u>Rachetées et annulées</u>	<u>Solde</u>
*Débentures à fonds d'amortissement			
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	\$ 7,560,000	\$10,440,000
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000	11,340,000	15,660,000
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000	4,025,000	7,475,000
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>3,780,000</u>	<u>9,720,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$28,910,000</u>	<u>\$50,090,000</u>
Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:			
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973		\$ 71,000	
3-3/4% échéant le 1er mai 1974		65,000	
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976		146,000	
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Comprend un montant de \$105,000 échéant avant un an)		138,000	
4-5/8% échéant le 15 février 1978		<u>321,000</u>	<u>741,000</u>
Dettes obligataires			<u>\$49,349,000</u>

\*Voir note (1) au bilan.





COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1963

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année		\$1,110,345
Moins:		
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	\$ 43,281	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	50,444	
Profit net sur valeurs négociables rachetées ou vendues	<u>116,943</u>	<u>210,668</u>
		\$ 899,677
Moins:		
Surplus accumulé - 30 novembre 1962		<u>34,844</u>
Déficit accumulé - 30 novembre 1963		<u>\$ 864,833</u>



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1963

REVENUS

Revenus de passagers		\$37,654,601	
Revenus divers y compris location d'autobus, publicité et loyers		<u>1,630,524</u>	\$39,285,125

DEPENSES

Frais d'exploitation	\$25,358,968		
Taxes	2,890,509		
Entretien	6,154,098		
Amortissement	<u>3,754,402</u>	\$38,157,977	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,337,182		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>257,704</u>		
	\$ 2,594,886		
Moins: Revenu de placements	<u>357,393</u>	<u>2,237,493</u>	<u>40,395,470</u>
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année			\$ <u>1,110,345</u>



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1963, et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 novembre 1963, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

McDonald, Currie & Co.  
Comptables agréés.

Courtois, Frédette, Charette & Cie.  
Comptables agréés.

Montréal, 29 janvier 1964.



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 <sup>X</sup>	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
1963	279,085,950	37,654,601

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

NOMBRE 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>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>	
1951 <sup>X</sup>	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
1963	-	-	45,221,756	96%	1,989,823	4%	47,211,579

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

NOMBRE DE VEHICULES

	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u> <u>Nombre</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>	
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	47%	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
Au 30 nov. 1963	-	-	1896	95%	105	5%	2001



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

Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "
Au 30 nov. 1959	342.20 "
Au 30 nov. 1960	355.30 "
Au 30 nov. 1961	379.74 "
Au 30 nov. 1962	388.14 "
Au 30 nov. 1963	402.63 "

---

Electricité consommée en 1963 (en K. W. heures)	12,810,180 K. W. hres
Gazoline consommée en 1963 (en gallons)	715,259 gallons
Huile diesel consommée en 1963 (en gallons)	8,490,967 gallons
Superficie desservie en 1963	104 milles carrés
Population des villes desservies, 1963	1,691,810 approx.



# DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1963

---

TOTAL: \$ 40,599,903

SALAIRES  
ET  
BÉNÉFICES  
AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL  
ET  
SERVICES



AMORTISSEMENT



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 26,182,852

5,534,650

3,754,402

2,237,492

2,890,507

**64  $\frac{1}{2}$  %**

**13  $\frac{3}{4}$  %**

**9  $\frac{1}{4}$  %**

**5  $\frac{1}{2}$  %**

**7 %**

