



**VITE MONTÉ
VITE RENDU**

Rapport Annuel

du 1er décembre 1963
au 30 novembre 1964



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL



Lucien L'Allier, Ing.
Président et gérant général



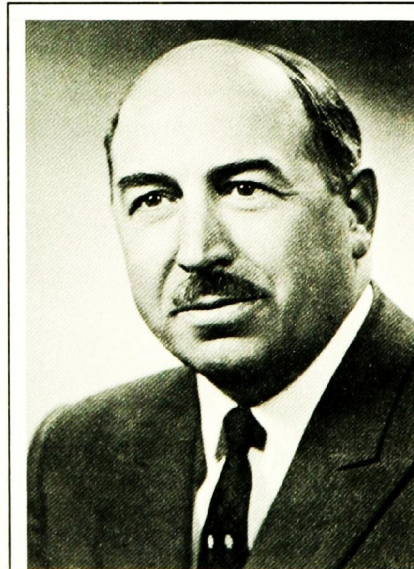
R.-Marcel Lafaille
Commissaire



Robert Hainault, M.C.
Commissaire



Armand Lambert, C.A.
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, Ing.
Commissaire adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

Président et
gérant général : Lucien L'Allier

Commissaires : Robert Hainault
R. Marcel Lafaille

Commissaires adjoints : Armand Lambert
P. Emile Morissette

LE NOUVEAU PRÉSIDENT

M. Lucien L'Allier, ingénieur, a été nommé président et gérant général de la Commission de transport de Montréal, par le lieutenant-gouverneur en conseil de la province de Québec et a assumé ses fonctions le 15 août 1964. Jusque-là directeur du service des travaux publics et ingénieur en chef du métro, il remplace M. le brigadier J. Guy Gauvreau, démissionnaire.

M. L'Allier a fait ses études classiques au Collège Sainte-Marie et a obtenu son baccalauréat ès arts de l'Université de Montréal et, en 1935, un diplôme de bachelier en génie de l'université McGill.

Après avoir été à l'emploi de la Compagnie de téléphone Bell du Canada et de Radio-Canada, M. L'Allier est entré au service de la ville de Montréal pour accéder, en 1954, au poste de directeur du service des travaux publics. En 1961, il assumait en plus la direction de la construction du métro à titre d'ingénieur en chef du métro.

En octobre dernier, le Kiwanis International et l'American Public Works Association honoraient M. L'Allier, en le désignant comme l'une des dix personnalités qui se sont le plus distinguées en 1964 dans le domaine des travaux publics, par leurs réalisations et leur haute intégrité et compétence professionnelle.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT

de l'exercice du 1er décembre 1963

au 30 novembre 1964

La Commission de transport de Montréal a l'honneur de soumettre aux autorités de la ville de Montréal et des cités et villes du district métropolitain, le rapport de son administration pour l'exercice terminé le 30 novembre 1964.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES

Les revenus de l'exercice clôturé le 30 novembre 1964 sont de \$40,062,055 comparativement à \$39,285,125 l'année précédente. Les revenus en provenance des passagers au montant de \$38,474,505 excèdent de \$819,904 ceux de l'exercice antérieur, résultat d'une

augmentation de 5,937,217 dans le nombre de passagers.

Les dépenses se chiffrent par \$41,261,933 comparativement à \$40,395,470 pour l'année précédente. A ce chapitre, soulignons des augmentations de \$112,167 au poste des taxes et de \$852,542 à celui des salaires et bénéfices aux employés.

Le déficit d'exploitation de l'exercice s'établit donc à \$1,199,878 au regard de \$1,110,345 l'an dernier.

ÉTAT DU DÉFICIT ACCUMULÉ

Le déficit accumulé était de \$864,833 au 30 novembre 1963. Le déficit d'exploitation de l'exercice s'élève à \$1,199,878. Par ailleurs, la vente d'immeubles a dépassé de \$576,059 leur valeur aux livres, et la vente de placements ainsi que le rachat à escompte d'émissions de la commission ont rapporté \$163,997. Compte tenu de ces transactions, le déficit accumulé au 30 novembre 1964 s'établit à \$1,324.655.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1964

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 1964, la commission s'est acquittée par anticipation de versements aux fonds d'amortissement, en déposant chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débentures rachetées et annulées, comme suit:

<u>Émission</u>	<u>Échéance des versements aux fonds d'amortissement</u>	<u>Rachetées et annulées</u>
Débentures 4 1/4% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1966 1er juillet 1966	\$ 315,000 315,000
Débentures 3 3/4% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1969	\$ 810,000
Débentures 5 1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1965	\$ 154,000
Débentures 4 5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1967	\$ 473,000

De plus, au 30 novembre 1964, la commission détenait des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement pour une valeur nominale de \$478,000, tel que montré à l'état de la dette obligataire.

LE TRANSPORT URBAIN À L'ÈRE DE 1964

Au cours des deux dernières décennies, presque partout dans le monde, le transport urbain a été en perte de vitesse. Malgré l'accroissement quasi phénoménal des populations urbaines, on a enregistré généralement des diminutions considérables du nombre de voyageurs transportés.

Il en est résulté une menace directe à la prospérité du centre des grandes villes paralysé par la circulation automobile. Le transport urbain est alors devenu une préoccupation capitale des administrations publiques. On peut citer comme exemple, chez nos voisins du sud, le vote par le congrès américain d'un montant de \$375 millions, pour subventionner des recherches en vue d'accroître l'efficacité de l'industrie du transport urbain.

Une nouvelle tendance se dessine donc. Le transport urbain connaît un regain de vie extraordinaire sur tous les continents où les grandes agglomérations urbaines prolongent, inaugurent ou rénovent leurs réseaux, et on note un intérêt plus vif pour les réseaux ferroviaires métropolitains, souterrains ou à voies exclusives.

Ainsi à Montréal, les autorités municipales ont voté une somme de \$213,700,000 pour la construction d'un métro de 15.5 milles.

Pour être bien au fait des études et des développements dans tous les domaines du transport urbain, la commission participe activement aux travaux de plusieurs associations nationales et internationales, telles que la Canadian Transit Association, l'American Transit Association et l'Institute of Rapid Transit. Elle maintient, en outre, des relations avec l'Union internationale des transports publics.

MODIFICATION DE LA LOI DE LA COMMISSION

Le 14 mai 1964, le lieutenant-gouverneur de la

province de Québec a donné la sanction royale à la loi 12-13 Elizabeth II chapitre 74, modifiant la loi constitutive de la commission.

En vertu de ces nouvelles dispositions, l'exercice financier de la commission se terminera en même temps que celui de la ville de Montréal, soit le 30 avril de chaque année, et le budget de la commission sera soumis à l'approbation du conseil municipal.

Depuis l'entrée en vigueur de cette loi, l'approbation du comité exécutif de la ville de Montréal est requise dans le cas de toute dépense prévue à un règlement d'emprunt, de tout contrat excédant \$5,000 et de toute réquisition de services techniques ou professionnels, et le président du comité exécutif doit approuver les conventions collectives et les échelles de salaires. De plus, la commission doit procéder par demande de soumissions publiques dans le cas de toute dépense excédant \$5,000, à moins d'une dispense du comité exécutif de la ville de Montréal.

LE MÉTRO

Le fait dominant dans le domaine du transport urbain à l'heure actuelle est sans contredit la construction d'un métro ultra-moderne par la ville de Montréal. La commission collabore depuis le début à cette entreprise gigantesque dont les travaux ont été confiés au bureau du métro du service des travaux publics de la ville de Montréal.

La ville de Montréal, tout en conservant ses prérogatives quant au métro, a conféré à la commission, par le règlement 2968, le soin de diriger, de poursuivre et de surveiller l'exécution des travaux de construction du métro jusqu'à leur parachèvement.

En vertu de ce règlement, M. Lucien L'Allier, président et gérant général de la commission, est demeuré ingénieur en chef du métro et coordonne les activités du bureau du métro ainsi que les tâches confiées à la commission.

Voici, en quelques mots, les principales contributions des services de la commission au métro:

SERVICE DU TRANSPORT

Le comité du métro du service du transport a effectué de nombreuses études qui ont conduit à la création de la division du métro avec la nomination d'un surintendant, d'un surintendant adjoint et de quatre régulateurs. Leur première tâche est la formation du personnel d'exploitation.

Les membres de ce comité et de cette division prennent une part active à la réalisation du métro dans tous les domaines qui touchent à l'exploitation.

SERVICE D'ENTRETIEN DES VÉHICULES

Le service d'entretien des véhicules a jeté les bases de la section de l'entretien des voitures du métro. Un contremaître à la retraite de la Régie autonome des transports parisiens assiste le personnel du service, à titre de conseiller technique.

Les principales responsabilités de cette section sont la surveillance de la construction des voitures, l'organisation des ateliers et la formation du personnel. Les

descriptions techniques des circuits électriques pour l'instruction du personnel d'exécution sont presque terminées, et les spécifications techniques pour l'achat de l'outillage et de l'équipement des ateliers ont été préparées.

SERVICE DU GÉNIE

Le service du génie a assumé la responsabilité de la préparation des plans et cahiers de charges ainsi que la surveillance de toutes les constructions de bâtiments du Plateau d'Youville.

Les contrats déjà adjugés par la ville et en voie d'exécution comprennent l'atelier de petite revision des voitures de métro, la construction du bâtiment du faisceau de voies ainsi que des plateformes de stockage du parc de la voie, l'atelier des voies et le bâtiment de la sous-station Legendre.

Le service du génie travaille également à la préparation des plans et cahiers de charges des contrats ayant trait à la distribution de l'énergie électrique sur

tout le Plateau d'Youville et à la construction de l'atelier de grande revision.

Dans la remise Hochelaga on a construit un modèle de station de métro d'une longueur de cent pieds, qui sert aux essais d'une quantité importante de matériaux de revêtement de murs et de planchers, pour en déterminer les propriétés. On y effectue aussi l'essai d'équipements divers pour les stations.

LE RÉSEAU DE TRANSPORT DE SURFACE

La commission met tout en oeuvre pour fournir à la population le meilleur service de transport urbain possible, compte tenu des revenus que lui procure le tarif en vigueur. C'est dans ce but qu'elle vérifie constamment les itinéraires et les horaires de ses lignes et les modifie, lorsque jugé à propos, afin de les adapter aux besoins sans cesse changeants du public voyageur.

Aussi, elle a procédé au cours des douze derniers mois à la création de trois nouvelles lignes, Jean-Talon 141, Montréal-Nord 148 et Saint-Hubert 146. Elle a de

plus modifié ou prolongé vingt-six parcours. Tous ces changements ajoutent 12 milles à la longueur des rues utilisées par les autobus de la commission, portant le total à 414.47 milles.

Les travaux du métro, rue Ontario, ont nécessité le changement de parcours de la ligne Ontario 5 et par conséquent la fermeture du terminus Aylmer. Un réaménagement des lignes L'Acadie 180, Décarie 17 et Gouin 69, le 1er août 1964, dans le but d'accélérer le service et de permettre des correspondances plus commodes entre ces lignes, a entraîné la désaffectation du terminus Cartierville.

QUARTIER SARAGUAY

Le 19 mai 1964, par suite de l'annexion du village de Saraguay à la ville de Montréal, le parcours du circuit Gouin 69 a été prolongé vers l'ouest jusqu'aux limites de ce nouveau quartier de Montréal.

PROMENADE

La commission a inauguré, le 13 juin 1964, un nouveau service de tour de ville rappelant la célèbre tournée panoramique du "P'tit Char en Or". Le 27 septembre, au terme de ce service saisonnier, plus de 90,000 adultes et 25,000 enfants avaient visité Montréal, grâce à un service fonctionnant selon un horaire et un itinéraire bien précis.

"Promenade" est une randonnée magnifique de 2 heures et 15 minutes, au cours de laquelle on peut s'arrêter et visiter 14 des principaux sites de Montréal, échelonnés sur un parcours de 28 milles. Des véhicules, munis de haut-parleurs et arborant des fanions et panneaux latéraux distinctifs, sont conduits par des chauffeurs-guides diplômés. Le billet de "Promenade", \$1 pour les adultes et 25 cents pour les enfants de 5 à 12 ans, est valide toute la journée de son émission.

SERVICES EXPRESS

Depuis l'inauguration, en 1955, du service d'au-

tobus express, le nombre des voyageurs utilisant ce service s'est décuplé. À ses débuts, la ligne Saint-Denis 1-E, à elle seule, transportait 250,000 voyageurs par an, alors que cette année, les onze lignes express ont transporté plus de 2,755,000 usagers qui ont payé un tarif spécial variant de 25 à 35 cents.

De plus, le fonctionnement de ces lignes n'est plus limité aux heures d'affluence du lundi au vendredi, mais dans le cas de trois lignes, le service est maintenu toute la journée, du lundi au samedi inclusivement. L'inauguration du service du samedi a eu lieu les 23 mai, 12 septembre et 19 septembre respectivement, pour les circuits LaSalle 10-E, Westminster 11-E et Lachine 2-E.

À l'horaire des onze lignes, on compte aujourd'hui 258 départs quotidiens du lundi au vendredi.

QUARTIER RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

Par suite de l'annexion par la ville de Montréal du territoire de la ville de Rivière-des-Prairies, la juridiction de la commission a été étendue à ce nouveau quartier,

en vertu de la loi 11-12 Elizabeth II, chapitre 70, article 52, sujet à l'autorisation de la Régie des transports de la province de Québec.

Se prévalant de cette disposition, la commission a déposé, le 23 octobre 1964, devant la Régie des transports, une requête en vue d'étendre ses services de transport au territoire nouvellement annexé. Les négociations sont en cours avec la compagnie Autobus Inter-Cité Limitée, qui détient un permis de transport dans le quartier Rivière-des-Prairies.

MONSIEUR GALANT

Un service public, propriété du public, au service du public, doit pouvoir compter sur la plus grande collaboration du public. L'un des problèmes chroniques du transport urbain est l'accélération du service. Il y a une limite à l'économie de temps que la commission peut réaliser par ses propres moyens. Pour dépasser cette limite, il faut faire appel à la bonne volonté des voyageurs.

À cette fin, la commission a créé un personnage publicitaire, Monsieur Galant, présenté au public comme l'usager modèle. Son rôle est de rappeler à ses co-usagers trois règles: préparer son passage (billet, correspondance ou monnaie), se diriger vers l'arrière de l'autobus et sortir par la porte du centre.

Le public voyageur s'est fortement intéressé à cette campagne et bien que tout travail d'éducation soit long, on note déjà chez les usagers une plus grande conscience de leur responsabilité en vue de l'accélération du service.

ENTRETIEN DES VÉHICULES

Dans le cours de l'année, la commission a complété l'installation à l'arrière des autobus d'un dispositif de signalisation annonçant le numéro de circuit, et poursuivi l'installation d'essieux posi-traction sur 1,315 véhicules.

La revue Fleet Owner a décerné à la commission son certificat d'efficacité d'entretien pour la quatrième année consécutive.

La commission a retenu les services d'une société de conseillers en administration et d'ingénieurs industriels, pour effectuer une étude économique du service de l'entretien des véhicules.

Bien que cette étude ne soit pas encore terminée, la commission a été en mesure de donner suite à plusieurs recommandations qui ont déjà apporté une réduction de dépenses.

PRÉVENTION DES ACCIDENTS INDUSTRIELS

La commission a inauguré un programme de prévention des accidents industriels. Les employés des diverses sections des ateliers Crémazie et des garages d'entretien s'appliquent à diminuer les accidents et à mériter le drapeau, emblème de sécurité, attribué tous les trois mois, à la section gagnante.

ENTRETIEN DES PROPRIÉTÉS

La commission a effectué tous les travaux d'entretien requis à ses bâtiments au nombre de cinquante-neuf

et à ses soixante-dix-neuf autres emplacements.

Se préoccupant du confort de ses voyageurs, la commission a continué son programme d'installation d'abris dont le nombre est porté de trente à quarante. Les dix nouveaux abris ont été installés aux carrefours suivants: de Lorimier et Craig, Saint-Laurent et Dorchester, Monk et de La Vérendrye, Notre-Dame et Windsor, du Mont-Royal et du Parc, Saint-Hubert et Viger, Dorchester et de Lorimier, Victoria et George V, Verdun et LaSalle ainsi que Jarry et Aimé-Renaud.

La commission a de plus installé des coupe-vent aux termini Frontenac et Atwater ainsi que des chauffettes extérieures aux termini Atwater et Craig.

Pour contrôler la régularité du service, la commission a installé, à certaines têtes de lignes, une horloge enregistreuse que doivent poinçonner les chauffeurs d'autobus assignés à ces lignes.

La commission a désaffecté le garage Côté ainsi que la sous-station Ahuntsic où seront construites respectivement les stations de métro Place d'Armes et Henri-Bourassa.

CONTRAT DE TRAVAIL

Au cours de l'exercice financier, les relations contractuelles de la commission avec ses employés syndiqués, ont été régies par la convention collective conclue le 3 octobre 1961 entre la commission et la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, pour une durée de trois années, à compter du 12 juillet 1961. Cette convention prit donc fin le 11 juillet 1964.

Le 12 mai 1964, la fraternité dénonça la convention et soumit des propositions d'amendements. Au début de juin, la Commission des relations de travail du Québec fut saisie d'une requête en reconnaissance syndicale du Syndicat des employés du transport de Montréal (CSN).

Le 4 novembre, à la suite d'une requête du syndicat précité, la Commission des relations de travail du Québec ordonna la suspension des négociations en cours entre la commission et la fraternité.

La Commission des relations de travail, après audition des requêtes en reconnaissance syndicale soumises par le Syndicat des employés du transport de Montréal, ordonna, le 20 novembre 1964, la tenue d'un scrutin parmi les employés régis par la convention collective.

À la suite de ce scrutin, la Commission des relations de travail du Québec rendit, le 18 décembre, une ordonnance accordant la reconnaissance syndicale au Syndicat des employés du transport de Montréal (CSN).

Les négociations avec le nouveau syndicat doivent être entamées prochainement.

HOMMAGES ET REMERCIEMENTS

Nous désirons rendre hommage à M. le brigadier J. Guy Gauvreau pour les services signalés qu'il a rendus à la commission, au cours des quatre années pendant lesquelles il a présidé à ses destinées, et lui réitérer nos sincères remerciements ainsi que nos meilleurs vœux dans les nouvelles fonctions qu'il a assumées.

La commission remercie vivement les autorités de la ville de Montréal et des cités et villes du district métropolitain de la précieuse collaboration qu'elles lui ont accordée. Elle exprime sa sincère appréciation à la presse, la radio et la télévision qui lui ont permis de bien informer le public et particulièrement les usagers du transport urbain.

Les commissaires rendent hommage à tout le personnel dont le dévouement et la loyauté se sont manifestés tout le long de l'exercice financier.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

Le président et gérant général,

(signé) LUCIEN L'ALLIER, ING.

Les commissaires,

(signé) ROBERT HAINAULT, M.C.

(signé) R. MARCEL LAFAILLE

Les commissaires adjoints,

(signé) ARMAND LAMBERT, C.A.

(signé) P. ÉMILE MORISSETTE, ING.

Montréal, le 29 janvier 1965.

É T A T S F I N A N C I E R S

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1964

ACTIF

DISPONIBILITES:

Encaisse	\$ 1,560,970	
Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$10,763,015)	10,776,126	
Comptes à recevoir	361,773	
Hypothèques à recevoir	106,401	
Fournitures et pièces de rechange, au prix coûtant, moins provision pour désuétude	<u>943,007</u>	\$13,748,277

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant	\$67,085,609	
Moins: Amortissement accumulé	<u>33,091,470</u>	33,994,139

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs	\$ 333,697	
Frais payés d'avance et frais différés	427,904	
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	1,902,431	
Valeur aux livres des actifs immobilisés expropriés dont le règlement final est en suspens, moins dépôts reçus	<u>315,346</u>	<u>3,160,972</u>

\$50,903,388

*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 Ville de Montréal.

NOTES:

- (1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Ville 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 Ville de Montréal représente les dépenses faites par la Commission au cours de l'année terminée le 30 novembre 1961.
- (3) La convention collective de travail, signée avec nos employés a expiré le 11 juillet 1964. Un nouveau syndicat a été certifié le 18 décembre 1964, mais, dans l'attente de leurs demandes, il nous est impossible d'établir le passif pouvant résulter d'une nouvelle convention.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1964

PASSIF - Voir note (3)

EXIGIBILITES:

Comptes à payer et frais courus	\$2,188,844	
Intérêts courus sur débetures	546,538	
Versements au fonds d'amortissement échéant avant un an sur débetures 5-1/4%	266,000	
Provision pour réclamations en dommages	1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés	<u>447,661</u>	\$ 4,449,043
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE - Voir note (1)		<u>47,279,000</u>
		\$52,228,043
DEFICIT ACCUMULE - Voir note (3)		1,324,655
		<u>50,903,388</u>

Approuvé pour la Commission.

L. L'Allier
Président

Robt Hainault
Commissaire

Montréal, 27 janvier 1965.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1964

	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Versements au fonds d'amortissement échéant avant un an	Solde
*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	\$ 8,190,000		\$ 9,810,000
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000	12,150,000		14,850,000
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	2,359,000	\$266,000	6,375,000
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	<u>13,500,000</u>	<u>4,253,000</u>	<u> </u>	<u>9,247,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$30,977,000</u>	<u>\$266,000</u>	<u>\$47,757,000</u>
Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:				
3-3/4% échéant le 1er mai 1974			\$ 94,000	
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976			366,000	
4-5/8% échéant le 15 février 1978			<u>18,000</u>	<u>478,000</u>
				<u>\$47,279,000</u>
				<u> </u>

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1964

Déficit accumulé au 30 novembre 1963		\$ 864,833	
Ajouter:			
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année			<u>1,199,878</u>
			\$2,064,711
Déduire:			
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	\$ 32,436		
Bénéfice sur vente d'immobilisations	576,059		
Profit net sur valeurs négociables rachetées ou vendues	<u>131,561</u>		<u>740,056</u>
Déficit accumulé - 30 novembre 1964 - Voir note (3) au bilan			<u>\$1,324,655</u>

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1964

REVENUS

Revenus de passagers		\$38,474,505	
Revenus divers y compris location d'autobus, publicité et loyers		<u>1,587,550</u>	
			\$40,062,055

DEPENSES

Frais d'exploitation	\$26,517,495		
Taxes	3,002,675		
Entretien	6,096,168		
Amortissement	<u>3,573,081</u>	\$39,189,419	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,214,641		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>245,836</u>		
	\$ 2,460,477		
Moins: Revenu de placements	<u>387,963</u>	<u>2,072,514</u>	
			<u>41,261,933</u>
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année - Voir note (3) au bilan			\$ 1,199,878

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1964, 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 1964, 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, Charette & Cie.
Comptables agréés.

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

Montréal, 27 janvier 1965.

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	33,221,042
1962	282,566,340	38,020,514
1963	279,085,950	37,654,601
1964	285,023,167	38,474,505

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 ^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
1963	-	-	45,221,756	96%	1,989,823	4%	47,211,579
1964	-	-	46,414,831	96%	1,788,327	4%	48,203,158

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	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
Au 30 nov. 1963	-	-	1896	95%	105	5%	2001
Au 30 nov. 1964	-	-	1896	95%	105	5%	2001

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

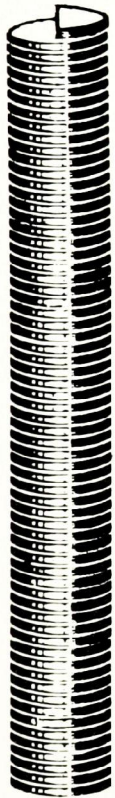
Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "
Au 30 nov. 1959	342.20 "
Au 30 nov. 1960	355.30 "
Au 30 nov. 1961	379.74 "
Au 30 nov. 1962	388.14 "
Au 30 nov. 1963	402.63 "
Au 30 nov. 1964	414.47 "

Electricité consommée en 1964 (en K. W. heures)	12,548,280 K. W. hres
Gazoline consommée en 1964 (en gallons)	706,091 gallons
Huile diesel consommée en 1964 (en gallons)	8,410,582 gallons
Superficie desservie en 1964	106 milles carrés
Population des villes desservies, 1964	1,721,865 approx.

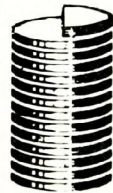
DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1964

TOTAL: \$ 41,261,933

SALAIRES
ET
BÉNÉFICES
AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL
ET
SERVICES



AMORTISSEMENT



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 27,035,394

5,578,269

3,573,081

2,072,514

3,002,675

65 $\frac{1}{2}$ %

13 $\frac{1}{2}$ %

8 $\frac{3}{4}$ %

5 %

7 $\frac{1}{4}$ %

