

RAPPORT ANNUEL
ANNUAL REPORT

1968-69



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

NOTRE PAGE COUVERTURE

L'emblème de l'Association américaine du transport urbain (ATA) qui apparaît sur le trophée de sécurité décerné à la Commission de transport de Montréal.

OUR COVER PAGE

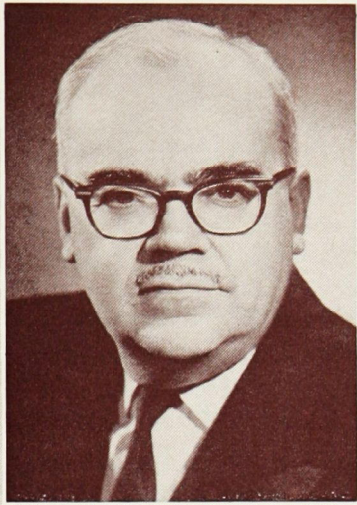
The emblem of the American Transit Association which appears on the Safety Trophy awarded to the Montreal Transportation Commission.

RAPPORT ANNUEL
COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

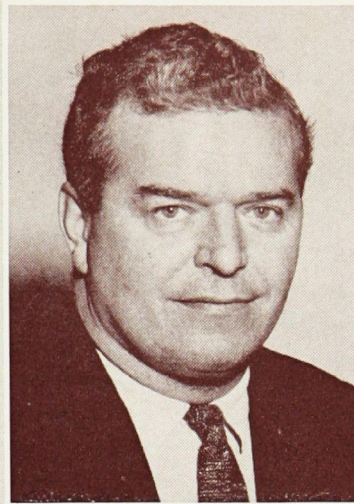
EXERCICE FINANCIER DU 1^{er} MAI 1968
AU 30 AVRIL 1969

ANNUAL REPORT
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

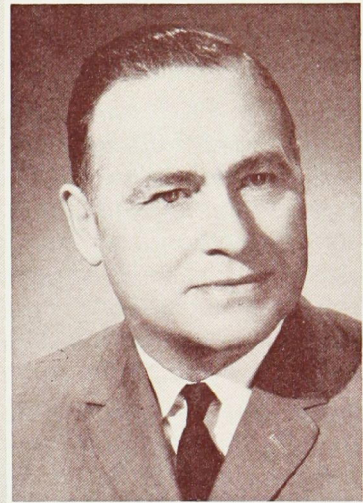
FOR THE PERIOD FROM MAY 1, 1968
TO APRIL 30, 1969



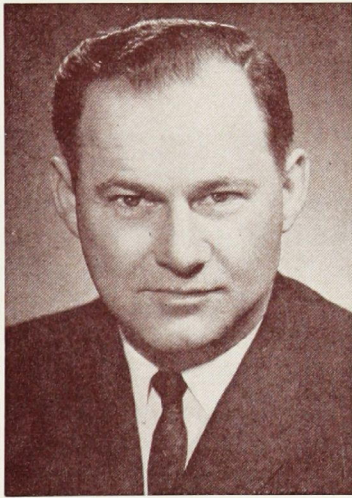
Lucien L'Allier, ing.
Président et gérant général
Chairman and General Manager



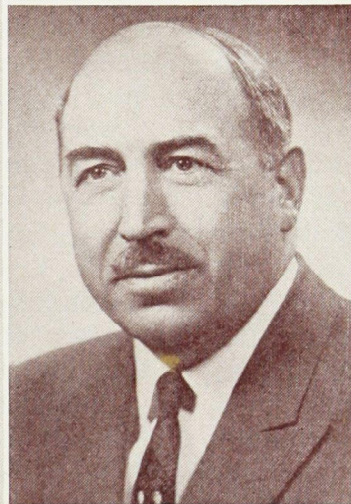
Robert Hainault, c.m.
Commissaire
Commissioner



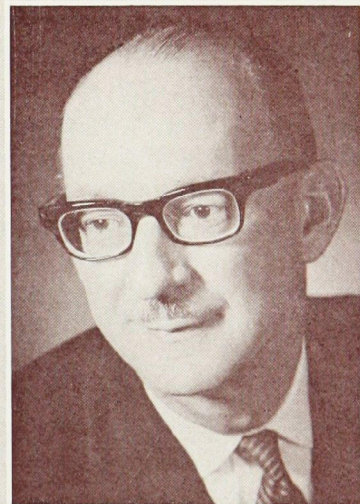
R.-Marcel Lafaille, c.d'a.a.
Commissaire
Commissioner



Armand Lambert, c.a.
Commissaire adjoint
Associate Commissioner



Paul-Emile Morissette, ing.
Commissaire adjoint
Associate Commissioner



Lucien Toupin, c.a.
Commissaire adjoint
Associate Commissioner

La Commission de transport de Montréal a l'honneur de soumettre le rapport de son administration pour l'exercice du 1er mai 1968 au 30 avril 1969.

RAPPORT FINANCIER

État des recettes et dépenses

Les recettes de l'exercice terminé le 30 avril 1969 s'élèvent à \$71,135,354 et les dépenses à \$72,741,037, d'où un déficit d'exploitation de \$1,605,683.

Ce déficit représente un écart favorable de \$504,624 par rapport à celui de \$2,110,307 des prévisions budgétaires. Les recettes et les dépenses ont été moindres qu'on avait prévu. Pour les recettes, cette diminution est de \$9,487,892 alors que les prévisions étaient de \$80,623,246 et pour les dépenses, elle est de \$9,992,516 relativement à des prévisions de \$82,733,553.

La baisse dans les revenus voyageurs est la principale cause de la diminution des recettes alors que nous avons perçu \$67,547,992 de cette source lorsque le budget en prévoyait \$76,800,000 soit \$9,252,008 de plus. Nous avons transporté 287,254,176 voyageurs et le budget en attendait 326 millions. Les recettes de l'exercice comprennent environ \$635,000 en revenus additionnels rapportés par l'augmentation de tarif du 29 mars 1969.

À cause d'un écart aussi important dans le nombre de voyageurs, nous avons réduit nos dépenses le plus possible en adaptant nos services au nombre réduit de voyageurs. Ainsi, le nombre de voitures-milles parcourus a été de 68,860,243 durant l'exercice, alors que le budget en prévoyait 73,805,000, soit une réduction de 6.7 pour cent.

Comme cette réduction de dépenses n'était pas suffisante pour maintenir la contribution des villes et municipalités desservies au montant prévu, lors de la préparation du budget, pour l'exercice en cours, la Commission a dû renoncer à l'achat des 60 autobus prévu au budget pour une somme de \$2,400,000.

The Montreal Transportation Commission has the honor to submit its Annual Report for the period from May 1, 1968 to April 30, 1969.

FINANCIAL REPORT

Statement of receipts and expenses

The receipts for the period ended April 30, 1969, amounted to \$71,135,354 and the expenses to \$72,741,037, resulting in an operating deficit of \$1,605,683.

This deficit represents a favourable difference of \$504,624 as compared to that of \$2,110,307 anticipated in the budget estimates. Receipts and expenditures have been less than forecast. As to the receipts, the decrease is \$9,487,892 compared to the foreseen amount of \$80,623,246, and as regards to expenses it is \$9,992,516 in relation to \$82,733,553 foreseen.

The decrease in passenger revenue is the main cause of the diminution of receipts; we received \$67,547,992 from that source as compared to a budget estimate of \$76,800,000, or \$9,252,008 more. We carried 287,254,176 passengers and the budget provided for 326 million. Receipts for the period include some \$635,000 in additional income resulting from the fare increase of March 29, 1969.

Because of such an important difference in the number of passengers, we reduced expenses as much as possible by tailoring our services to the smaller number of passengers. Thus the number of vehicle-miles run during the period was 68,860,243, as compared to the budgeted 73,805,000, a reduction of 6.7%.

As this decreased expenditure did not suffice to maintain the contributions of the municipalities served at the amount set in the budget, the Commission was obliged to forego purchase of the 60 buses budgeted for in the amount of \$2,400,000.

La Commission a adopté le 13 mars 1969, à la suite de consultations avec les représentants des villes et des municipalités desservies, un plan de financement de l'achat d'autobus afin d'uniformiser les charges annuelles à payer par les municipalités. La Commission prévoit que, lorsque la dette actuelle de la Commission sera éteinte, il sera possible d'affecter au remboursement de la dette du financement des autobus un montant plus élevé que le coût annuel d'acquisition d'autobus. Cette politique permettra éventuellement l'acquisition des autobus à même les revenus de l'année.

Durant l'exercice précédent (1967-68), les recettes avaient été de \$77,179,856, soit \$6,044,502 de plus que pour l'exercice 1968-69. Nous avons alors transporté 308,059,527 voyageurs en dépit de la grève du 20 septembre au 20 octobre 1967. Nous avons estimé à 55 millions le nombre de passages additionnels amenés par l'Expo 67 sur un total de 50 millions de visiteurs; nous évaluons que Terre des Hommes 68 nous a rapporté quelque 9 millions de voyages additionnels sur un total de quelque 12 millions d'entrées. La différence entre les rapports passages-visiteurs de 1.1 en 1967 et de 0.75 en 1968 semble indiquer que la proportion des touristes était plus élevée en 1967 qu'en 1968.

On peut concilier la diminution de quelque 21 millions de voyageurs en 1968 par rapport à 1967 en comparant l'achalandage additionnel de l'Expo 67 et de Terre des Hommes 68 et en déduisant de cette différence de 46 millions le nombre régulier de quelque 25 millions de voyageurs que nous transportons mensuellement pour tenir compte du mois de grève en 1967.

Bilan au 30 avril 1969

Les actifs du fonds d'exploitation s'élèvent à \$5,675,128, à la date ci-dessus. Les municipalités desservies par la Commission de transport de Montréal seront appelées à combler le déficit d'exploitation de l'année au montant de \$1,605,683, en vertu des dispositions de l'article 57b de la loi constitutive de la Commission.

The Commission adopted on March 13, 1969, after consultation with representatives of towns and municipalities served, a plan to finance bus purchases in order to standardize the annual charges payable by the municipalities. The Commission foresees that, upon retirement of the Commission's present debt, it will be possible to allocate yearly to the reimbursement of the debt for financing bus purchases an amount greater than the actual cost of acquiring buses. This policy will eventually make it possible to purchase buses out of yearly income.

In the previous year (1967-68), income was \$77,179,856, or \$6,044,502 more than for the 1968-69 financial year. In that previous period we transported 308,059,527 passengers in spite of the strike from September 20 to October 20, 1967. We have estimated the number of extra passengers derived from Expo 67 at 55 million on a total of 50 million visitors; we evaluate Man and His World 68 as giving us 9 million extra trips on a total of some 12 million attendances. The difference between the passenger-visitor ratio of 1.1 in 1967 and 0.75 in 1968 would appear to show that the proportion of tourists was higher in 1967 than in 1968.

The decrease of some 21 million passengers in 1968 as compared to 1967 can be explained by comparing the extra number of travellers of Expo 67 and Man and his World 68 and subtracting from that difference of 46 million some 25 million passengers which is the average number we transport monthly in order to take account of the one-month strike of 1967.

Balance sheet as at April 30, 1969

The assets of the Operating Fund amounted to \$5,675,128 at the above date. The municipalities served by the Montreal Transportation Commission will be required to cover the year's operating deficit in the amount of \$1,605,683 in virtue of the provisions of Section 57b of the Act governing the Commission.

Durant l'exercice, le fonds de rachat supplémentaire de débetures a augmenté son prêt au fonds de la dette obligataire de \$89,165 pour le porter à \$5,137,034. On a remboursé \$1,297,400 de cette somme durant les deux derniers exercices et le solde de \$3,839,634 sera payé à temps pour permettre le rachat de toutes les débetures lorsqu'elles viendront à échéance.

État de la dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs au fonds d'amortissement des émissions de débetures, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé pour \$34,913,000 des \$79,000,000 de débetures émises. De plus, la Commission a acquitté par anticipation ses versements au fonds d'amortissement et déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débetures rachetées et annulées pour une valeur de \$4,157,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$39,930,000, au 30 avril 1969.

La Commission détenait aussi, à la même date, des débetures achetées en anticipation du fonds d'amortissement, d'une valeur nominale de \$6,161,000 dont \$5,109,000 sont payables en dollars américains. Ces débetures, qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débetures, à leur coût de \$5,797,983, y compris \$300,611 de change américain.

LES FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Vue d'ensemble

Nouveau tarif — nouveaux billets

Les dépenses ayant augmenté plus vite que les revenus, il a été nécessaire d'augmenter le tarif pour le transport urbain dans la région métropolitaine depuis le samedi 29 mars 1969.

During the period, the Fund for Additional Redemption of Debentures increased its loan to the funded debt in the amount of \$89,165, bringing the total to \$5,137,034. An amount of \$1,297,400 of the latter has been reimbursed during the last two financial years and the balance of \$3,839,634 will be paid in time to permit redemption of all debentures at maturity.

Statement of funded debt

In conformity with its commitments regarding the sinking fund for debenture issues, the Commission, since the outset of its administration, has redeemed and cancelled an amount of \$34,913,000 of the \$79,000,000 of debentures issued. Further, the Commission has satisfied in advance sinking fund instalments by depositing with the Director of Finance of the City of Montreal redeemed and cancelled debentures in the amount of \$4,157,000. The balance of the funded debt is therefore established at \$39,930,000 as of April 30, 1969.

In addition, the Commission also held on that date \$6,161,000 principal amount of debentures purchased in anticipation of sinking fund requirements of which \$5,109,000 are payable in U.S. dollars. These debentures, not cancelled, appear in the assets of the Fund for Additional Redemption of Debentures at their cost of \$5,797,983, including \$300,611 in American exchange.

HIGHLIGHTS OF THE PERIOD

General view

New rates — new tickets

Expenses having increased faster than income, it became necessary to increase urban transportation fares in the metropolitan region on Saturday, March 29, 1969.

Le tarif adultes seulement a été majoré de cinq cents. En monnaie, il est de 35 cents alors que les billets sont vendus en lisières de trois billets pour 90 cents ou en carnets de 17 billets pour cinq dollars.

Le tarif écoliers demeure le même, à la demande de l'ensemble des municipalités desservies.

Les taux des services express qui relient la périphérie au centre-ville ont aussi été majorés. Les nouveaux taux sont: le tarif adultes plus 20 cents pour l'express Allard 408 et le double du tarif adultes pour les sept autres services express.

Le nouvel ordinateur

Lorsque la Commission a commencé à mécaniser ses opérations, elle n'avait alors besoin que d'un système à cartes. La complexité des nouveaux programmes prévus a nécessité l'installation, au cours de l'année, d'un ordinateur à disques et à bandes magnétiques afin d'ajouter à la capacité des fichiers.

Grâce au nouvel ordinateur, un IBM360-30, le Centre d'analyses peut entreprendre des projets dont la solution exige une approche scientifique alors que seules des analyses commerciales pouvaient être traitées avec le système précédent.

Enfin, nous pouvons dire qu'une analyse commerciale plus complète et une analyse scientifique des données d'information ont ajouté des avantages multiples aux services que donnait déjà le Centre de l'informatique de la Commission.

Le contrat publicité

Un nouveau contrat de location d'espaces publicitaires pour les autobus et le métro a été signé pour une durée de cinq ans à compter du 1er janvier 1969.

Après l'examen des soumissions publiques, la Commission a accordé le contrat à un nouveau régisseur de la publicité transport, "La compagnie de publicité Trans-Public Ltée" qui offrait les conditions les plus avantageuses.

Only the adult fare was raised, by five cents. This brings it to 35 cents in coin, while tickets are sold in strips of three for 90 cents or books of 17 tickets for five dollars.

The rate for school children remained unchanged at the general request of the municipalities served.

Fares for the express services between the downtown area and the periphery have also been increased. The new fares are the adult rate plus 20 cents for the Allard 408 Express and double the adult rate for the seven other express services.

New computer

When the Commission undertook data processing operations, a punch card system was sufficient at that time, but the complexity of new services required during the year, the installation of a computer using discs and magnetic tapes in order to increase the capacity of the master files.

Thanks to the new computer, an IBM360-30, the Analysis Centre can undertake projects whose solution requires a scientific approach, whereas only the commercial analyses could be made with the previous system.

Finally, we can say that a more complete commercial analysis and a scientific analysis of information data have added many advantages to the services previously rendered by the Commission's Information Centre.

Advertising Contract

A new contract for leasing of advertising space in buses and Métro was signed for a period of five years on January 1, 1969.

After examining public tenders, the Commission awarded the contract to a new agent of transportation advertising, La Compagnie de Publicité Trans-Public Ltée., which offered more advantageous conditions.

L'abandon de l'alimentation 600 volts, c.c.

Le 18 février 1969, vers neuf heures du matin, à la sous-station Ontario, on interrompait la dernière source d'alimentation en énergie électrique à 600 volts, courant continu.

Ainsi se terminait une époque qui avait débuté en 1892 alors que les tramways tirés par des chevaux étaient remplacés par des tramways électriques.

L'abandon graduel du réseau de distribution à 600 volts, c.c. dure depuis plusieurs années, mais il fallut en conserver une faible partie pour alimenter jusqu'ici quelques services auxiliaires à la division Saint-Denis. Nous procédons aussi à l'abandon graduel de notre ancien réseau de distribution à 12,000 volts.

Avant longtemps, il ne nous restera à exploiter et à entretenir que les seuls réseaux de distribution électrique, de contrôle et de télécommunication du métro.

Conventions collectives de travail

Le contrat de travail entre la Commission et le Syndicat des contremaîtres et contremaîtres-adjoints fut signé le 12 septembre 1968.

Au cours de l'exercice financier, les relations contractuelles de la Commission avec ses employés syndiqués ont été régies par les conventions collectives conclues entre la Commission et les différents syndicats, et les contrats de travail expireront le 12 juillet 1970.

Le métro

L'achalandage

Le métro, qui a eu deux ans le 14 octobre 1968, continue d'obtenir la faveur du public voyageur.

Abandonment of 600-volt D.C. powerline

On February 18, 1969, about 9:00 A.M. in the Ontario Substation, the last of the 600-volt D.C. cables was removed.

Thus ended a period which began in 1892 when horsedrawn streetcars were replaced by the electric tramway.

The 600-volt D.C. distribution system had been phased out over a period of several years, but it had been necessary to keep a small part of it to feed some auxiliary services of the St. Denis Division. We are also in the process of phasing out our old 12,000-volt distribution system.

Before long only Métro's operation, telecommunication and distribution systems will remain to be operated and maintained.

Collective labour agreements

The labour contract between the Commission and the Syndicat des Contremaîtres et Contremaîtres-adjoints (Foremen's and Assistant Foremen's Union) was signed on September 12, 1968.

During the financial year, the Commission's contractual relations with its unionized employees have been governed by the collective agreements concluded between the Commission and the different unions, and the labor contracts will expire July 12, 1970.

Métro

Passengers

Métro, which was two years old on October 14, 1968, continues to enjoy the favour of the travelling public.

C'est en effet au cours du dernier exercice financier qu'il a compté son 200 millionième usager le 5 mai 1968, et son 300 millionième le 17 février 1969.

L'achalandage du métro se maintient, malgré une tendance moins favorable pour l'ensemble des deux réseaux, et on a encore, au cours de l'année, enregistré près de 500,000 voyageurs en une seule journée, un vendredi.

C'est donc au rythme de 125 millions par année que les citoyens du Montréal métropolitain utilisent leur métro.

Les nouvelles bouches

Trois nouvelles bouches de métro ont été ouvertes pendant l'année écoulée: à l'hôtel Sheraton-Mont-Royal le reliant à la station Peel; à la sortie nord de la station Jean-Talon et à l'édifice Westmount Square le reliant par un corridor à la station Atwater.

La ventilation

Les nombreuses mesures prises pour contrôler la température dans le métro se sont révélées efficaces. Les trente et un ventilateurs initiaux ont été remplacés par des appareils plus puissants, dix nouvelles bouches d'aération ont été construites, le dispositif de ventilation des voitures a été modifié principalement par l'installation de ventilateurs plus puissants qui aspirent l'air par de nouvelles prises sur le toit.

L'air étant complètement renouvelé six fois par heure dans les tunnels et dans les stations, la température en été est devenue acceptable. Les ventilateurs sont dorénavant contrôlés directement du poste de commande centralisée Providence.

Indeed, the second financial year witnessed the 200 millionth user on May 5, 1968, and the 300 millionth on February 17, 1969.

Métro patronage is maintaining its level, despite a less favourable trend for the two systems taken together. A new record registered during the year was that of nearly 500,000 passengers in a single day, a Friday.

Montreal's citizens make use of their Métro at the rate of 125 million a year.

New entrances

Three new Métro entrances were opened during the past year: at the Sheraton-Mount Royal Hotel, linking it to the Peel Station; at the north exit of Jean-Talon Station and at the Westmount Square Building, linking it through a corridor to the Atwater Station.

Ventilation

The many steps taken to control temperature in the Métro have proved a success. The initial thirty-one ventilators have been replaced by more powerful fans, ten new air shafts have been constructed, and the ventilation equipment of the vehicles has been changed, chiefly by installation of more powerful ventilators that will draw in air from new roof intakes.

Since the air is completely renewed six times per hour in the tunnels and stations, the temperature has become acceptable. Henceforth the ventilators are under direct control of the Providence central control station.

La sécurité

Le personnel de surveillance du service de la sécurité a été sensiblement augmenté afin d'empêcher le vandalisme, de mieux faire respecter le règlement municipal pour assurer l'ordre public dans le métro et surtout pour assurer davantage la sécurité des voyageurs.

Les billets de quai

Le 17 décembre, la Commission instituait un billet de quai qui permet aux usagers du métro de poursuivre leur voyage après avoir visité les boutiques de la station Berri-de Montigny.

Les billets sont distribués par des émettrices placées à proximité des loges des changeurs de la station et sont valides pour une durée de 30 minutes, à condition d'avoir été estampillés par l'un ou l'autre des concessionnaires de la station.

Au début, environ huit cents voyageurs par semaine se prévalaient du billet de quai. Ce nombre, après cinq mois, a doublé et continue de croître.

Les nombreux visiteurs

Depuis son inauguration le métro de Montréal est vraiment une attraction mondiale si on en juge par la suite ininterrompue de visiteurs qui nous viennent de partout.

Des hommes politiques, des administrateurs de sociétés de transport urbain, des ingénieurs, architectes, hommes d'affaires, journalistes, cinéastes, étudiants, au total 2,009 personnes réparties en 97 groupes sont venues admirer et étudier nos installations. Elles venaient de quelques villes canadiennes, de vingt grandes villes des États-Unis, y inclus Honolulu, Hawaii.

Parmi les autres pays représentés mentionnons l'Australie, la France, la Suisse, le Brésil, le Mexique, les Indes, la Thaïlande, le Japon, la Turquie, l'Allemagne, le Chili, le Vénézuéla et l'Argentine.

Safety

The surveillance staff of the Security Department has been considerably increased in order to prevent vandalism, to ensure observance of the Municipal By-law concerning public order in the Métro, and above all to provide still further for the safety of passengers.

Shopping transfers

On December 17 the Commission instituted a shopping transfer permitting Métro users to continue their trip after a break to visit the boutiques of the Berri-de Montigny Station.

The tickets are distributed from machines placed near the change booths of the station and are valid for a period of 30 minutes, provided they have been stamped by one or another of the station concession holders.

At the beginning, some eight hundred travelers a week took advantage of this privilege. After five months this number has doubled and continues to grow.

Many visitors

Since its inauguration, the Montreal Métro has really been a worldwide attraction, judging by the uninterrupted flow of visitors coming to us from all parts.

Politicians, administrators of urban transit companies, engineers, architects, businessmen, journalists, movie makers, students, to a total of 2,009 persons distributed over 97 groups have come to admire and study our installations. Included were visitors from some Canadian cities and twenty major United States' cities, including Honolulu.

Other countries represented included Australia, France, Switzerland, Brazil, Mexico, India Thailand, Japan, Turkey, Germany, Chile, Venezuela and Argentina.

La galerie d'art

Des vingt-six stations du métro, sept ont déjà reçu une imposante œuvre d'art qui fera désormais partie intégrante de leur décoration.

En plus de la verrière de la station Place-des-Arts et de la céramique de la station Crémazie, nous pouvons maintenant admirer cinq œuvres d'art installées au cours de l'année.

À la station Papineau : trois émaux sur acier "Louis-Joseph Papineau et l'histoire de la rébellion de 1837", œuvres de Jean Cartier offertes par la Société des Artisans.

À la station McGill, une tapisserie, réalisée en Écosse, "James McGill, fondateur", œuvre conçue par le jeune peintre Montréalais, Kelvin McAvoy. Un don de la Compagnie d'assurance canadienne universelle.

À la station Berri-de Montigny : un vitrail d'art "hommage aux fondateurs de Montréal", œuvre du peintre Pierre Gaboriau et du maître-verrier Pierre Osterrath. Oeuvre offerte par l'Union régionale de Montréal des Caisses populaires Desjardins.

À la station Champ-de-Mars : une verrière non figurative, œuvre de Marcelle Ferron, commandée par le Gouvernement québécois.

À la station Sherbrooke : une immense mosaïque, "les réalisations de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal", du peintre Gabriel Bastien et du céramiste Andréa Vau, offerte par la Société nationale de fiducie, l'Économie mutuelle d'assurance et la Société nationale d'assurances.

Art galleries

Seven of Métro's twenty-six stations have so far received an imposing work of art that henceforth is to be an inseparable part of the decoration.

In addition to the stained glass of the Place-des-Arts Station and the ceramic of the Crémazie Station, we can now admire five works of art installed during the year.

The Papineau Station has a trio of enamel-on-steel pictures entitled "Louis-Joseph Papineau et l'histoire de la rébellion de 1837" (Louis-Joseph Papineau and the 1837 Rebellion). They are the work of Jean Cartier and a gift of the Société des Artisans.

At the McGill Station, a tapestry woven in Scotland, "James McGill, Founder", is a work conceived by a young Montreal painter, Kelvin McAvoy. It is a gift of the Canadian Universal Insurance Company.

At the Berri-de Montigny Station, a stained glass window, "Hommage aux fondateurs de Montréal" (Homage to the Founders of Montreal), a creation of Pierre Gaboriau, painter, and Pierre Osterrath, master glassmaker, was presented by the Montreal regional union of Les Caisses populaires Desjardins.

At Champ-de-Mars Station, a non-figurative work in glass, created by Marcelle Ferron, was sponsored by the Government of Quebec.

At the Sherbrooke Station, an immense mosaic, "Les réalisations de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal" (The Achievements of the Saint-Jean-Baptiste Society of Montreal), created by Gabriel Bastien, painter, and Andréa Vau, ceramist, was presented by La Société nationale de Fiducie, L'Économie mutuelle d'Assurance and La Société nationale d'Assurances.

Le réseau de surface

Un trophée de plus

Un certificat de mérite a été décerné au début d'avril à la Commission de transport de Montréal par l'Association américaine du transport urbain (American Transit Association).

Le certificat reconnaît que la CTM a réussi la plus forte diminution du taux d'accidents parmi les entreprises de transport urbain desservant les grandes villes de plus d'un million d'habitants de toute l'Amérique du Nord.

Afin de bien démontrer que cette réussite est due à la collaboration de tous ses chauffeurs prudents, la Commission a décidé de déléguer l'un de ses chauffeurs à Chicago pour y recevoir en son nom le certificat présenté à l'occasion d'un congrès de transport urbain qui s'y déroulait.

Le choix de l'heureux chauffeur a été fait parmi les trente et un chauffeurs qui ont conservé une fiche parfaite depuis quatorze années consécutives, soit depuis que la CTM organise des concours de prudence au volant pour ses chauffeurs.

Depuis 1955, les accidents de circulation ont diminué de 30 pour cent et les accidents aux voyageurs, de 39 pour cent.

Le service d'autobus

Cinq lignes nouvelles ont été inaugurées pendant l'année: "194 Métropolitain", "195 Boulevard Les-Galleries-d'Anjou", "109 Boulevard Schevchenko", "83 Parc Jarry", et "123 Montée-de-Liesse".

Cette dernière, après quatre mois d'essai infructueux, a été fusionnée à la ligne "121 Côte-Vertu".

The surface system

One more trophy

A certificate of merit was awarded at the beginning of April to the Montreal Transportation Commission by the American Transit Association.

The certificate recognizes that the MTC succeeded in having the greatest reduction of the accident rate of the transit systems serving North American cities having more than a million population.

In order to demonstrate that this success arose from the co-operation of all its careful drivers, the Commission decided to delegate one of its drivers to Chicago to receive in its name the certificate presented on the occasion of the urban transit convention being held there.

The lucky driver was chosen from among the thirty-one drivers whose record has remained clear of accidents through fourteen consecutive years, the time during which the MTC has conducted careful-driving competitions among its drivers.

Since 1955, traffic accidents have decreased 30 per cent and accidents to passengers 39 per cent.

The bus service

Five new lines have been inaugurated during the year: "194 Métropolitain" "195 Boulevard Les-Galleries-d'Anjou" "109 Boulevard Schevchenko" "83 Parc Jarry" and "123 Montée-de-Liesse".

The latter, after an unpromising four-month trial period, was merged with route "121 Côte-Vertu".

Grâce aux efforts combinés de nos services de planification, du transport et des relations publiques en vue d'adapter le service aux besoins du public voyageur, et d'une publicité intensive chez les 6,000 employés des quelque 140 industries établies dans le secteur Montée-de-Liesse, la fusion a fait d'une ligne non rentable un service prospère qui a doublé son achalandage depuis le 13 janvier. Et la progression continue.

Ont été prolongées ou modifiées de quelque façon, les lignes "22 Notre-Dame", "14 Amherst", "111 Lafleur", "93 Jean-Talon", "59 Gouin", "146 Christophe-Colomb", "162 Westminster", "74 Saint-Charles", "88 - 8e Avenue", "196 - 24e Avenue", "112 Centrale", "165 Laird" et "73 Joliette".

Les nouveaux autobus

Au cours du dernier exercice financier, la Commission a reçu livraison de 150 nouveaux autobus de la compagnie General Motors Diesel Ltd., au coût de \$40,212.11 chacun, taxes et livraison comprises.

Ces nouveaux autobus remplacent autant de véhicules désuets, à transmission manuelle et utilisant l'essence comme carburant et qu'il fallait mettre au rancart.

Tous les autobus ont maintenant le moteur diesel et la transmission automatique.

À l'honneur

M. Lucien L'Allier, président et gérant général, a été élu vice-président de l'Association canadienne du transport urbain, lors de l'assemblée annuelle tenue à Québec au début de l'été 1968.

M. Armand Lambert, c.a., commissaire adjoint, a été nommé, par le Conseil municipal, au poste de directeur des finances de la ville de Montréal le 14 août 1968.

Thanks to the combined efforts of our Transportation, Planning and Public Relations departments to adapt the services to the needs of the travelling public, and to the intensive publicity conducted among the 6,000 employees of some 140 industries established in the Montée-de-Liesse section, this fusion of a non-paying line resulted in a profitable service which, since January 13 has almost doubled the number of its passengers, and progress continues.

Lines extended or in some way changed are: "22 Notre-Dame" "14 Amherst" "111 Lafleur" "93 Jean-Talon" "59 Gouin" "146 Christophe-Colomb" "162 Westminster" "74 Saint-Charles" "88-8th Avenue" "196-24th Avenue" "112 Centrale" "165 Laird" and "73 Joliette".

New buses

During the past financial year, the Commission has taken delivery of 150 new buses of General Motors Diesel Ltd., at a cost of \$40,212.11 each, taxes and delivery costs included.

The new buses replace the same number of obsolete vehicles which, having manual transmission and using gasoline as fuel, had to be discarded.

All buses are now diesel-driven with automatic transmission.

Honours

Mr. Lucien L'Allier, Chairman and General Manager, was elected vice-president of the Canadian Transit Association at the annual meeting held at Quebec at the beginning of summer, 1968.

Mr. Armand Lambert, C.A., Associate Commissioner, was appointed by the Municipal Council as Director of Finance of the City of Montreal on August 14, 1968.

Remerciements

La Commission de transport de Montréal exprime ses remerciements aux administrations municipales de la ville de Montréal et des villes de banlieue qu'elle dessert pour leur précieuse collaboration pendant le dernier exercice financier.

Elle apprécie également avec reconnaissance la coopération empressée des média d'information, journaux, radio et télévision qui lui ont permis de bien informer le public, particulièrement les usagers du transport en commun.

Le président et les commissaires rendent enfin hommage aux chefs de services et à tout le personnel pour la loyauté et le dévouement dont ils ont constamment fait preuve au cours de l'année financière écoulée.

Le président et gérant général,

Lucien L'ALLIER, ing.

Les commissaires,

Robert HAINAULT, m.c.

R.-Marcel LAFAILLE, c.d'a.a.

Les commissaires adjoints,

Armand LAMBERT, c.a.

P.-Émile MORRISSETTE, ing.

Lucien TOUPIN, c.a.

Montréal, le 27 juin 1969.

Thanks

The Montreal Transportation Commission expresses thanks to the municipal administrations of the City of Montreal and the adjacent cities and towns it serves for their precious co-operation during the past financial year.

Also gratefully acknowledged is the excellent co-operation of the information media — newspapers, radio and television — which have afforded contact with the public, especially those using its transportation services.

Finally, the Chairman and Commissioners render homage to the Department Heads and the entire staff for the loyalty and devotion so constantly demonstrated during the past financial year.

Lucien L'ALLIER, Eng.
Chairman and General Manager.

Robert HAINAULT, M.C.

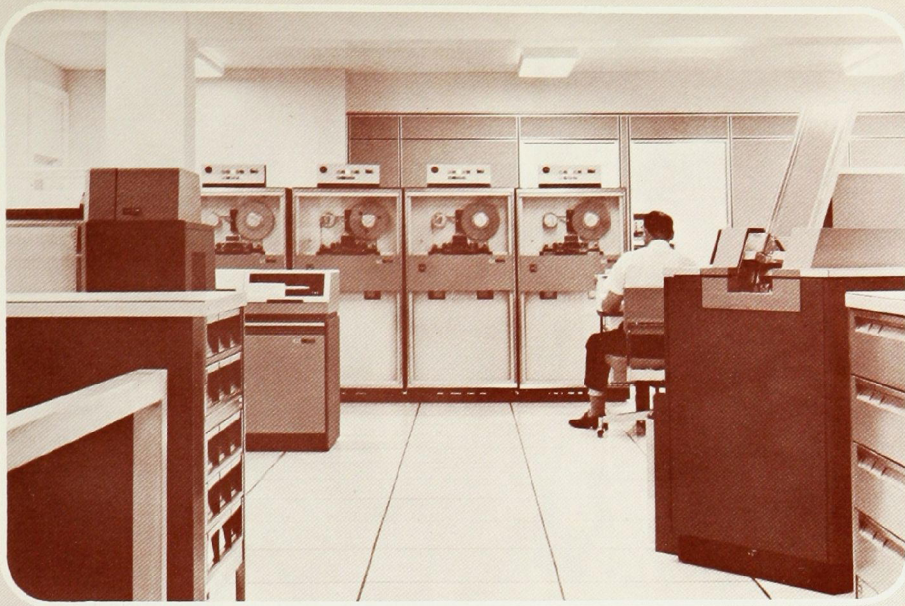
R. Marcel LAFAILLE, C.I.B.
Commissioners.

Armand LAMBERT, C.A.

P. Émile MORISSETTE, Eng.

Lucien TOUPIN, C.A.
Associate Commissioners.

Montreal, June 27, 1969.



1

1. Le centre d'analyses et de traitement des données, grâce au nouvel ordinateur, peut dorénavant entreprendre des projets dont la solution exige une approche scientifique.
2. Les prises d'air sur le toit des voitures, conjuguées avec des ventilateurs plus puissants, contribuent au confort des voyageurs. Le vitrail d'art de la station Berri-de Montigny.
3. Les nouveaux véhicules, numérotés à cinq chiffres pour les besoins de la mécanographie et des services d'entretien, et la nouvelle ligne occasionnelle 83-Parc Jarry.
4. Monsieur S. A. Caria, président de l'Association américaine du transport urbain (ATA), remet un trophée de sécurité au chauffeur Gérard Labelle, délégué de la Commission.



2

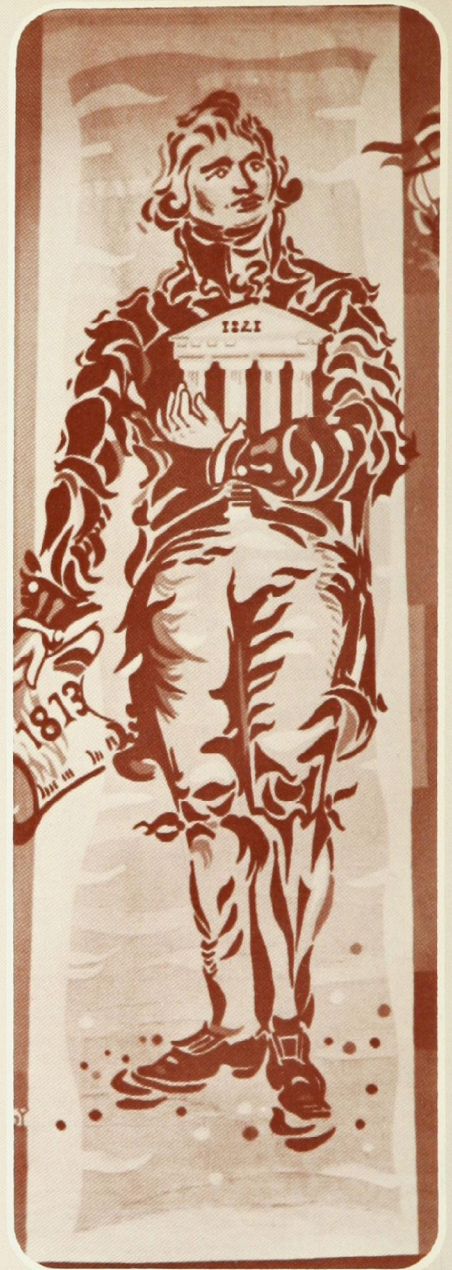
3



1. The Analysis and Data Processing Centre, thanks to the new computer, can now undertake projects whose solution requires a scientific approach.
2. Contributing to passenger comfort are the vehicles' roof air-intakes operating in conjunction with more powerful ventilators. The stained glass window of the Berri-de Montigny Station.
3. The newer vehicles, designated by five-digit numbers for purposes of mechanical and maintenance control, in operation on the 83-Park Jarry baseball line.
4. Mr. S. A. Caria, President of the American Transit Association, presents a safety Trophy to driver Gérard Labelle, the Commission's delegate.

4





La galerie d'art du métro s'enrichit

En haut: À la station McGill, une tapisserie en "haute lisse", réalisée en Ecosse, sous la direction du jeune artiste montréalais, Kelvin McAvoy, qui a conçu cet hommage à James McGill, fondateur de l'université qui porte son nom.

En bas: À la station Papineau, trois émaux sur acier, un immense tableau de 18' par 14' et deux arcs de 6' par 45', œuvres de Jean Cartier, rappellent Louis-Joseph Papineau et l'insurrection de 1837-1838.

Metro's Art Gallery still richer

Top: At McGill Station, a high warp tapestry woven in Scotland under the direction of Kelvin McAvoy, the young Montréal artist, who conceived this homage to James McGill, founder of the University that bears his name.

Bottom: At Papineau Station three enamel-on-steel pictures by Jean Cartier — an immense 18' by 14' section and two 6' by 45' arches — recall Louis-Joseph Papineau and the 1837-1838 insurrection.





**Des œuvres aux modes
d'expression variés**

En haut: À la station Sherbrooke, une très grande mosaïque (22' x 20'), œuvre du peintre Gabriel Bastien et du céramiste Andréa Vau, illustre les réalisations de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal.

À gauche: Maisonneuve, fondateur de Montréal, détail du vitrail d'art de la station Berri-de Montigny "hommage aux fondateurs", œuvre de Pierre Gaboriau, peintre, et de Pierre Osterrath, maître-verrier.

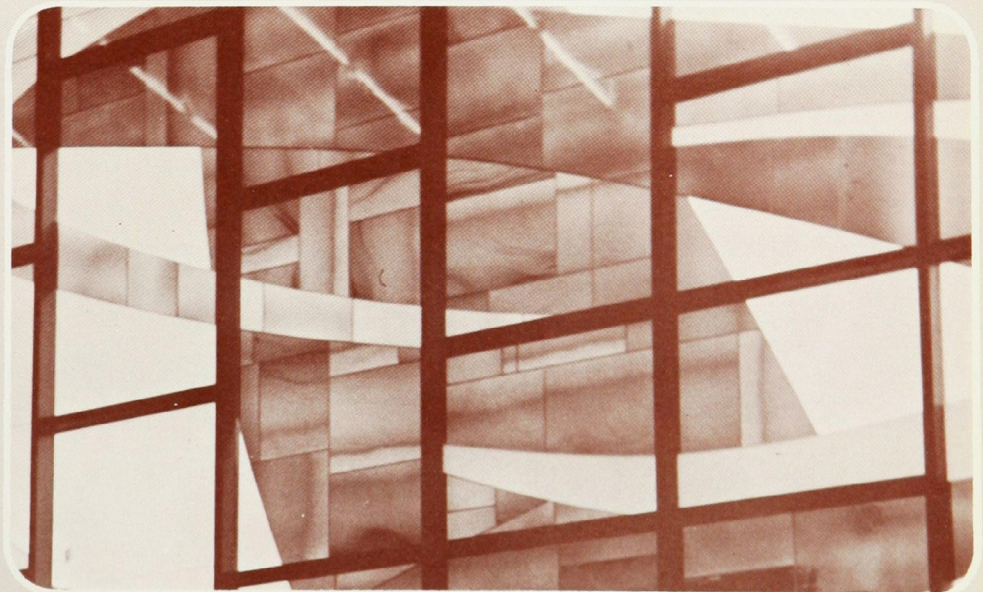
En bas: À la station Champ-de-Mars, une partie de la verrière-écran non figurative d'une superficie de 2,400 pieds carrés, réalisée en verre antique par Marcelle Ferron.

Works in various media

Top: At Sherbrooke Station, a huge mosaic (22' by 20') created by Gabriel Bastien, painter, and Andréa Vau, ceramist, depicts achievements of Montréal's Saint-Jean-Baptiste Society.

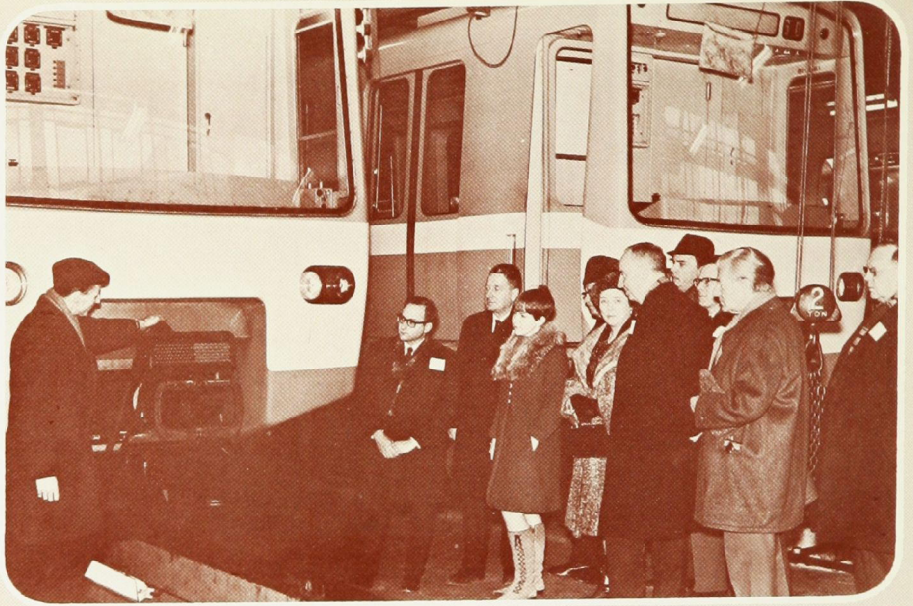
Left: Maisonneuve, founder of Montréal, seen in a detail of Berri-de Montigny Station's stained glass window, "Homage to the Founders," created by Pierre Gaboriau, painter, and Pierre Osterrath, master glassmaker.

Bottom: At Champ-de-Mars Station, part of the non figurative stained glass window screen, 2,400 square feet in area, created in antique glass by Marcelle Ferron.





1



2

1. Le 18 février 1969, on abandonne définitivement l'alimentation en énergie électrique à 600 volts, courant continu et on enlève le dernier câble aérien.
2. Après plus de deux ans d'existence, le métro attire encore de nombreux visiteurs de toutes les parties du monde qui étudient avec intérêt ses principaux aménagements.
3. L'une des trois nouvelles bouches de métro servira surtout les amateurs de base-ball qui emprunteront la nouvelle ligne d'autobus 83-Parc Jarry.
4. Les billets de quai permettent un arrêt de 30 minutes hors du métro, à la station Berri-de Montigny. Il en résulte un meilleur achalandage des boutiques.

1. February 18, 1969: definitive abandonment of the 600-volt D.C. powerline. Removal of the last aerial cable.
2. Well into its third year, Métro still attracts many world visitors who eagerly study points of special interest.
3. This one of the three new Métro outlets will be a boon to baseball fans using the new 83-Parc Jarry autobus line.
4. Platform tickets allow a 30-minute stopover outside Métro at Berri-de Montigny Station. This is a convenience to shoppers at the boutiques.

3



4



ÉTATS FINANCIERS
FINANCIAL STATEMENTS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN AU 30 AVRIL 1969

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION

Encaisse	\$ 1,050,267	
Comptes à recevoir	442,027	
Déficit d'exploitation de l'année terminée le 30 avril 1969 à recouvrer, suivant la loi, des municipalités desservies	1,605,683	
Hypothèques à recevoir	52,625	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	2,065,271	
Avances aux bureaux de vente et aux chauffeurs	459,255	\$ 5,675,128
		<u> </u>

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$3,573,212)	\$ 3,573,606	
Débetures achetées en anticipation au prix coûtant (Valeur nominale \$6,161,000)	5,797,983	
Avances au fonds d'exploitation	1,188,428	
Prêt au fonds de la dette obligataire	3,839,634	\$14,399,651
		<u> </u>

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Immeubles, installation et matériel roulant	\$81,616,302	
Moins amortissement	30,904,758	\$50,711,544
		<u> </u>

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Montants disponibles pour rachat de débetures	\$14,399,651	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunt	29,369,983	\$43,769,634
		<u> </u>

* 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 bénéfice de discussion, par la Ville de Montréal. Les débetures payables en dollars américains sont montrées sur la base d'un dollar des Etats-Unis équivalent à un dollar canadien.
- (2) Vu que la Commission s'administre sur une base de recettes et exigibilités, les comptes ne reflètent les réclamations résultant d'accidents, ainsi que les bénéfices accumulés en maladie et vacances de ses employés, qu'au moment de leur paiement.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN AU 30 AVRIL 1969

PASSIF

FONDS D'EXPLOITATION

Comptes à payer et frais courus	\$ 4,287,201	
Intérêts courus sur débentures	199,499	
Avances du fonds de rachat supplémentaire de débentures	1,188,428	\$ 5,675,128

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Provision accumulée pour rachat supplémentaire de débentures	\$18,556,651	
Moins: Débentures rachetées et annulées en anticipation	4,157,000	\$14,399,651

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Placement à même le revenu	\$ 9,344,852	
Placement à même l'emprunt	41,366,692	\$50,711,544

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débentures	\$ 3,839,634	
Dettes obligataires (Note 1)	39,930,000	\$43,769,634

Approuvé pour la Commission

L. L'ALLIER,
Président

ROBERT HAINAULT,
Commissaire

Montréal, le 12 juin 1969.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1969

ASSETS

OPERATING FUND

Cash	\$ 1,050,267	
Accounts receivable	442,027	
Operating deficit for the year ended April 30, 1969 recoverable, according to the law, from the municipalities served	1,605,683	
Mortgages receivable	52,625	
Materials and supplies at cost	2,065,271	
Advances to ticket offices and chauffeurs	459,255	\$ 5,675,128
		<u> </u>

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Marketable securities at cost and accrued interest (Market value \$3,573,212)	\$ 3,573,606	
Debentures purchased in anticipation (Nominal value \$6,161,000)	5,797,983	
Advance to Operating Fund	1,188,428	
Loan to debenture debt Fund	3,839,634	\$14,399,651
		<u> </u>

FIXED ASSETS FUND

Property, plant and equipment	\$81,616,302	
Less Accumulated depreciation	30,904,758	\$50,711,544
		<u> </u>

DEBENTURE DEBT FUND

Amounts available for redemption of debentures	\$14,399,651	
Amounts to be provided for redemption of debentures	29,369,983	\$43,769,634
		<u> </u>

* Under the Act 14 Geo. VI, Chap. 79, as amended, all property of the Commission is declared to be the property of the City of Montreal.

NOTES :

- (1) These debentures are guaranteed without any benefit of discussion by the City of Montreal. The debentures payable in U.S. Currency are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian.
- (2) As the Commission is administered on the basis of receipts and current expenses, the accounts do not reflect accident claims and accumulated sickness and vacation benefits of its employees, until the time of their payment.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1969

LIABILITIES

OPERATING FUND

Accounts payable and accrued liabilities	\$ 4,287,201	
Accrued interest on debentures	199,499	
Advance from Fund for additional redemption of debentures	<u>1,188,428</u>	<u>\$ 5,675,128</u>

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Accumulated Provision for additional redemption of debentures	\$18,556,651	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	<u>4,157,000</u>	<u>\$14,399,651</u>

FIXED ASSETS FUND

Investment in fixed assets financed from revenue	\$ 9,344,852	
Investment in fixed assets financed from borrowings	<u>41,366,692</u>	<u>\$50,711,544</u>

DEBENTURE DEBT FUND

Loan from Fund for additional redemption of debentures	\$ 3,839,634	
Funded debt (Note 1)	<u>39,930,000</u>	<u>\$43,769,634</u>

Approved on behalf of the Commission

L. L'ALLIER,
Chairman

ROBERT HAINAULT,
Commissioner

Montreal, June 12, 1969.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES
pour l'année terminée le 30 avril 1969

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES
for the year ended April 30, 1969

	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget
RECETTES			
RECEIPTS			
TRANSPORT			
TRANSPORTATION			
Voyageurs			
Passengers	\$67,547,992	\$76,800,000	\$(9,252,008)
Autobus loués			
Charter services	878,434	1,346,700	(468,266)
Contrats de service			
Contract services	408,958	400,000	8,958
Total recettes — Transport			
Total receipts — Transportation	<u>\$68,835,384</u>	<u>\$78,546,700</u>	<u>\$(9,711,316)</u>
AUTRES RECETTES			
OTHER RECEIPTS			
Annonces			
Advertising	\$ 605,594	\$ 720,000	\$(114,406)
Loyers du siège social			
Head office rents	119,621	112,238	7,383
Loyers — Station de Métro			
Metro station rents	256,164	200,972	55,192
Loyers divers			
Sundry rents	97,692	63,336	34,356
Recouvrement sur réclamations			
Recoveries from claims	189,733	150,000	39,733
Escompte sur achats			
Cash discounts	35,224	30,000	5,224
Produit de la vente d'immeubles			
Proceeds from sale of property	157,141	600,000	(442,859)
Revenus divers			
Sundry revenue	838,801	200,000	638,801
Total — Autres recettes			
Total — Other receipts	<u>\$ 2,299,970</u>	<u>\$ 2,076,546</u>	<u>\$ 223,424</u>
TOTAL — RECETTES			
TOTAL — RECEIPTS	<u>\$71,135,354</u>	<u>\$80,623,246</u>	<u>\$(9,487,892)</u>

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES (suite)
pour l'année terminée le 30 avril 1969

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES (cont'd)
for the year ended April 30, 1969

DÉPENSES EXPENSES	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget
Service du transport Transportation department	\$33,851,728	\$35,652,808	\$1,801,080
Service de l'entretien des véhicules Vehicle maintenance department	17,660,450	19,288,139	1,627,689
Service du génie et de l'entretien des propriétés Plant and engineering department	8,287,319	9,474,047	1,186,728
Bureau du trésorier Treasurer's office	1,007,740	1,134,318	126,578
Autres services Other departments	3,901,683	4,766,432	864,749
Administration générale General administration	482,783	526,432	43,649
Frais généraux Miscellaneous expenses	1,749,741	2,069,600	319,859
Intérêt et amortissement Interest and amortization	5,531,741	5,958,145	426,404
Dépenses contingentes et imprévues Contingent and unforeseen expenses	—	797,732	797,732
Dépenses en immobilisations Capital expenditures	267,852	3,065,900	2,798,048
TOTAL — DÉPENSES			
TOTAL — EXPENSES	\$72,741,037	\$82,733,553	\$9,992,516
Déficit d'exploitation à recouvrer suivant la loi, des municipalités desservies Operating deficit recoverable, according to the law, from the municipalities served	\$ 1,605,683		
Déficit prévu au budget Deficit forecast in budget		\$ 2,110,307	\$ 504,624

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 AVRIL 1969 STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT APRIL 30, 1969

	Autorisées et émises — Authorized and Issued	Rachetées et annulées — Redeemed and Cancelled	Solde — Balance
* Débentures à fonds d'amortissement			
* Sinking Fund Debentures			
4¼ % échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des États-Unis)			
4¼ % due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U.S. currency)	\$18,000,000	\$10,710,000	\$ 7,290,000
3¾ % échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)			
3¾ % due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	12,960,000	14,040,000
4¾ % échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
4¾ % due July 1, 1976 (Payable in U.S. currency)	11,500,000	5,635,000	5,865,000
5¼ % échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
5¼ % due March 15, 1977 (Payable in U.S. currency)	9,000,000	4,095,000	4,905,000
4⅝ % échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
4⅝ % due February 15, 1978 (Payable in U.S. currency)	13,500,000	5,670,000	7,830,000
	\$79,000,000	\$39,070,000	\$39,930,000

* Voir note (1) au bilan.
* See note (1) on Balance Sheet.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de Montréal arrêté au 30 avril 1969, et l'état des recettes et dépenses pour l'exercice terminé 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 et l'état des recettes et dépenses ci-annexés présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 avril 1969, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables Agréés

Montréal, le 12 juin 1969.

AUDITORS' REPORT

We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at April 30, 1969 and the statement of receipts and expenses for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, the accompanying balance sheet and statement of receipts and expenses present fairly the financial position of the Commission as at April 30, 1969 and the results of its operations for the year ended on that date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered Accountants

Montreal, June 12, 1969.

STATISTIQUES
STATISTICS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

Exercice terminé le — Period ending	Voyageurs payants — Revenue Passengers	Recettes voyageurs — Passenger Revenue
30 nov. 1951 *	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
" " 1964	285,023,167	38,474,505
30 avril/april 1965 **	124,734,432	17,727,039
" " 1966	258,738,425	43,824,157
" " 1967 ***	284,803,721	54,175,958
" " 1968 ****	308,059,527	72,476,738
" " 1969	287,254,176	67,547,992

* Exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.
* Period June 16 to November 30, 1951 only.

** Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.
** Period December 1, 1964 to April 30, 1965 only.

*** Mise en exploitation du métro le 14 octobre 1966.
*** Opening of subway October 14, 1966.

**** Expo '67, du 1er mai au 30 octobre; et
grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.

**** Expo '67, from May 1 to October 30; and
work stoppage from September 20 to October 20, 1967.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

		AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le Period ending		Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
30 nov.	1951 *	8,195,520	35%	—	—	1,276,139	5%	14,140,735	60%	23,612,394
" "	1952	19,462,565	37%	—	—	3,013,930	6%	30,265,378	57%	52,741,873
" "	1953	22,507,735	44%	—	—	3,474,139	7%	25,377,895	49%	51,359,769
" "	1954	24,988,379	50%	—	—	3,285,900	6%	21,910,406	44%	50,184,685
" "	1955	26,567,102	54%	—	—	3,123,356	6%	19,582,368	40%	49,272,826
" "	1956	30,069,637	61%	—	—	2,958,580	6%	16,208,684	33%	49,236,901
" "	1957	35,161,922	72%	—	—	2,726,113	6%	10,877,029	22%	48,765,064
" "	1958	38,773,279	82%	—	—	2,177,723	5%	6,243,176	13%	47,194,178
" "	1959	43,223,217	91%	—	—	2,186,971	5%	1,818,877	4%	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
30 avril/april	1965 **	19,969,085	96%	—	—	869,602	4%	—	—	20,838,687
" "	1966	45,959,464	96%	—	—	1,681,538	4%	—	—	47,641,002
" "	1967 ***	52,295,673	81%	12,471,135	19%	92,100	—	—	—	64,858,908
" "	1968 ****	48,440,095	67%	24,212,737	33%	—	—	—	—	72,652,832
" "	1969	47,978,143	70%	20,882,100	30%	—	—	—	—	68,860,243

* Voir notes explicatives en page précédente.

* See explanatory notes on preceding page.

NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

		AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le Period ending		Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
16 juin/june	1951	522	34%	—	—	82	5%	939	61%	1,543
30 nov.	1951	555	35%	—	—	80	5%	939	60%	1,574
" "	1952	678	41%	—	—	105	6%	892	53%	1,675
" "	1953	766	45%	—	—	105	6%	819	49%	1,690
" "	1954	764	46%	—	—	105	6%	789	48%	1,658
" "	1955	931	54%	—	—	105	6%	690	40%	1,726
" "	1956	1,171	66%	—	—	105	6%	507	28%	1,783
" "	1957	1,457	78%	—	—	105	5%	314	17%	1,876
" "	1958	1,670	87%	—	—	105	5%	144	8%	1,919
" "	1959	1,830	95%	—	—	105	5%	—	—	1,935
" "	1960	1,847	95%	—	—	105	5%	—	—	1,952
" "	1961	1,904	95%	—	—	105	5%	—	—	2,009
" "	1962	1,897	95%	—	—	105	5%	—	—	2,002
" "	1963	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1964	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril/april	1965	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1966	1,996	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1967	1,971	84%	369	16%	—	—	—	—	2,340
" "	1968	1,957	84%	369	16%	—	—	—	—	2,326
" "	1969	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221

**LONGUEUR DES RUES UTILISÉES PAR LES
VÉHICULES DE LA COMMISSION**

Au 16 juin	1951	...	...	238.94 milles
Au 30 novembre	1951	...	...	241.24 "
Au 30 novembre	1952	...	...	243.51 "
Au 30 novembre	1953	...	...	253.35 "
Au 30 novembre	1954	...	...	265.99 "
Au 30 novembre	1955	...	...	283.74 "
Au 30 novembre	1956	...	...	295.72 "
Au 30 novembre	1957	...	...	306.84 "
Au 30 novembre	1958	...	...	309.30 "
Au 30 novembre	1959	...	...	342.20 "
Au 30 novembre	1960	...	...	355.30 "
Au 30 novembre	1961	...	...	379.74 "
Au 30 novembre	1962	...	...	388.14 "
Au 30 novembre	1963	...	...	402.63 "
Au 30 novembre	1964	...	...	414.47 "
Au 30 avril	1965	...	...	417.49 "
Au 30 avril	1966	...	...	464.61 "
Au 30 avril	1967	...	...	490.57 "
Au 30 avril	1968	...	...	492.08 "
Au 30 avril	1969	...	...	511.49 "

**MILEAGE OF STREETS USED BY
THE COMMISSION'S VEHICLES**

As at June	16, 1951	...	...	238.94 miles
As at November 30,	1951	...	...	241.24 "
As at November 30,	1952	...	...	243.51 "
As at November 30,	1953	...	...	253.35 "
As at November 30,	1954	...	...	265.99 "
As at November 30,	1955	...	...	283.74 "
As at November 30,	1956	...	...	295.72 "
As at November 30,	1957	...	...	306.84 "
As at November 30,	1958	...	...	309.30 "
As at November 30,	1959	...	...	342.20 "
As at November 30,	1960	...	...	355.30 "
As at November 30,	1961	...	...	379.74 "
As at November 30,	1962	...	...	388.14 "
As at November 30,	1963	...	...	402.63 "
As at November 30,	1964	...	...	414.47 "
As at April	30, 1965	...	...	417.49 "
As at April	30, 1966	...	...	464.61 "
As at April	30, 1967	...	...	490.57 "
As at April	30, 1968	...	...	492.08 "
As at April	30, 1969	...	...	511.49 "

CONSOMMATION

du 1er mai 1968 au 30 avril 1969

Électricité	165,353,925 kwh
Essence	51,841 gallons
Huile diesel	9,676,731 gallons

CONSUMPTION

from May 1, 1968 to April 30, 1969

Electricity	165,353,925 K.W.H.
Gasoline	51,841 Gallons
Diesel Oil	9,676,731 Gallons

Superficie desservie	144 milles carrés
Population des villes desservies	1,937,256 approx.

Area served	144 Square Miles
Population of municipalities served	1,937,256 approx.

**RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION
POUR L'ANNÉE TERMINÉE**

le 30 avril 1969

TOTAL : \$72,741,037



**DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES
FOR THE YEAR ENDED**

April 30, 1969

TOTAL : \$72,741,037

