

C
Stack

ANNUAL REPORT

AS AT NOVEMBER 30, 1963

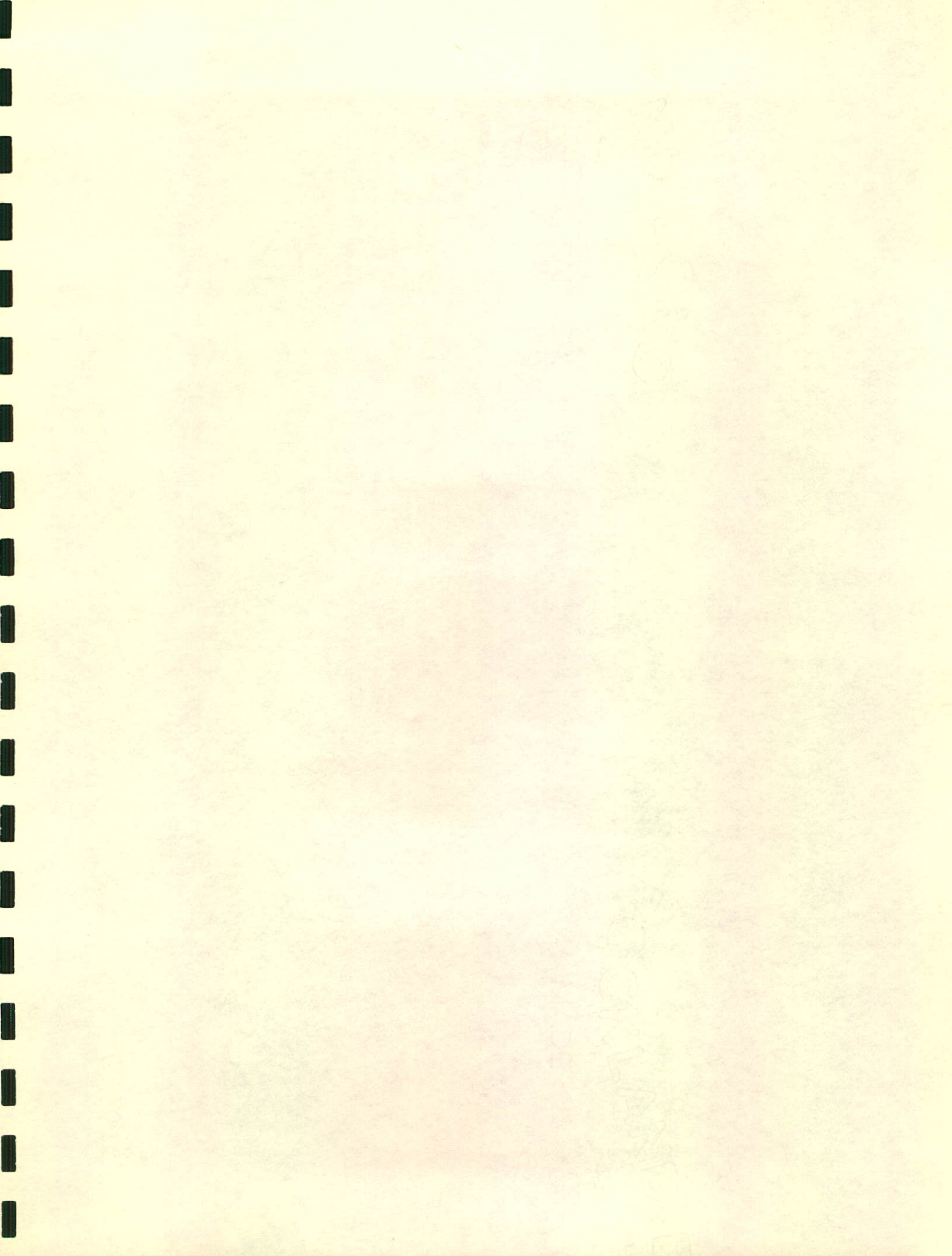


MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

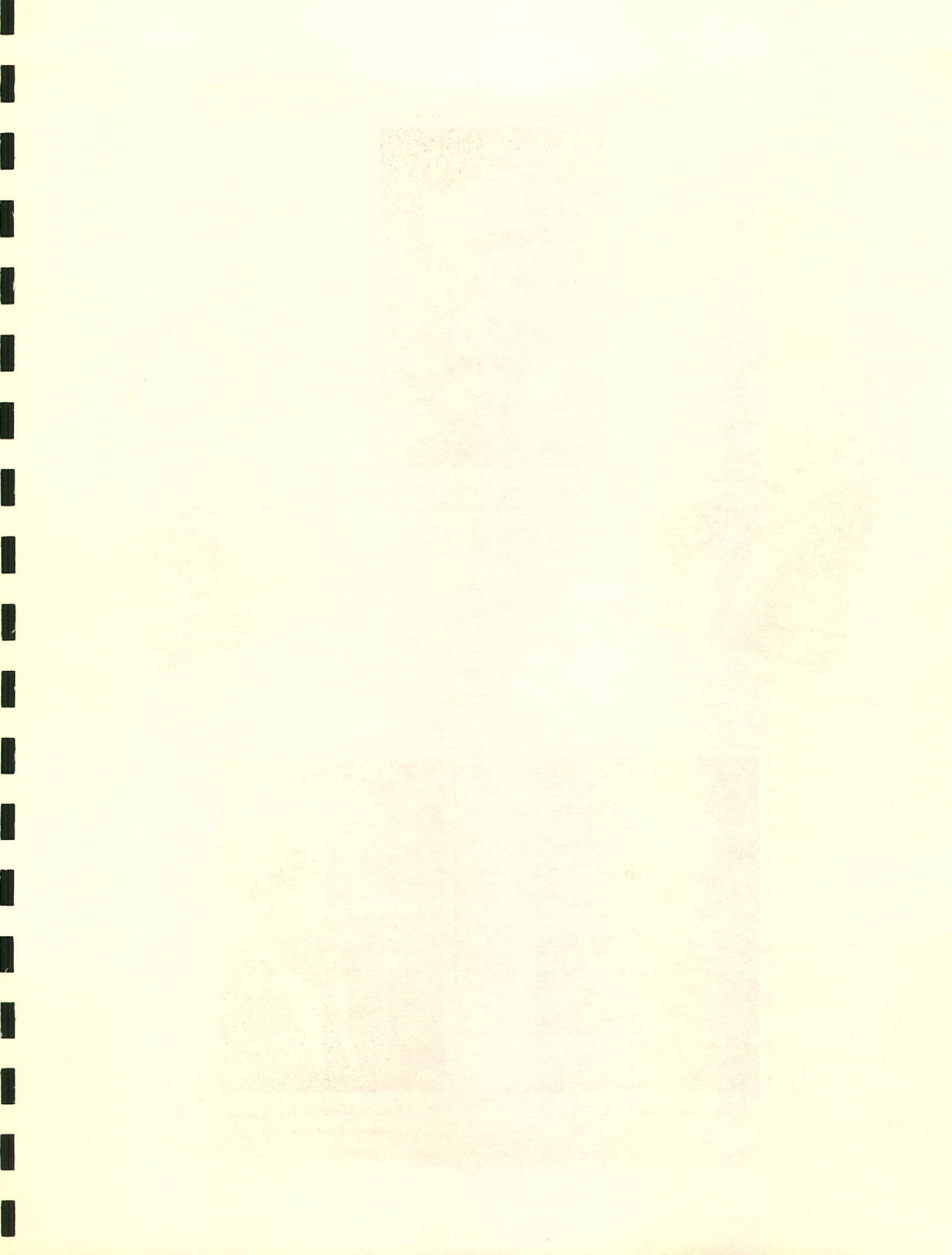
PURVIS HALL LIBRARIES
 FEB 3 1964
 MCGILL UNIVERSITY

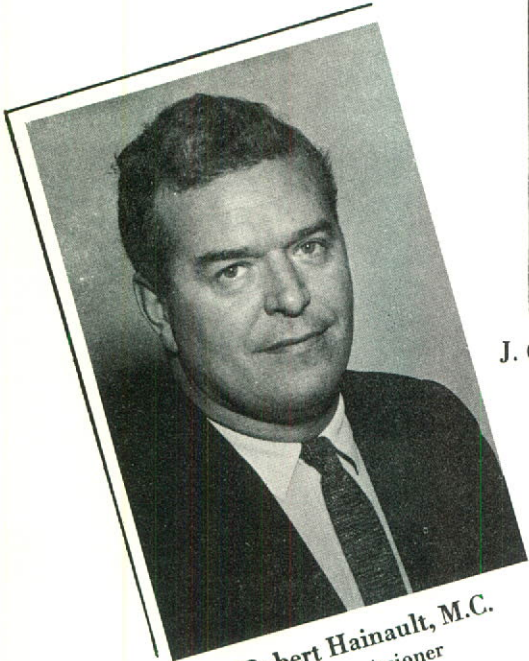
SERVICES AMÉLIORÉS
 IMPROVED SERVICES



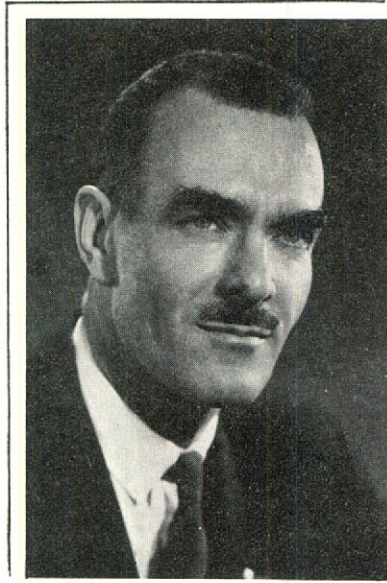








Robert Hainault, M.C.
Commissioner



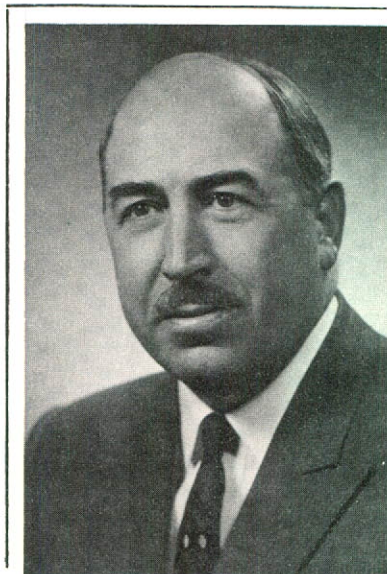
J. Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O. E.D.
Chairman and General Manager



R. Marcel Lafaille
Commissioner



Armand Lambert, C.A.
Associate Commissioner



Paul Emile Morissette, P. Eng.
Associate Commissioner

MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

COMMISSIONERS

Chairman and
General Manager : J. Guy Gauvreau

Commissioners : Robert Hainault
R. Marcel Lafaille

Associate Commissioners : Armand Lambert
Paul Emile Morissette

Our Front Cover:

The background mosaic suggests the vast amount of work required in the planning and operation of a transit system as symbolized by the route map.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT

for the year ended November 30, 1963

The Montreal Transportation Commission has the honour to submit to the authorities of the City of Montréal and of the Cities and Towns of the Metropolitan District its Annual Report for the year ended November 30, 1963.

OBJECTIVES OF THE COMMISSION

The Commission, in compliance with its policy and with the principles of sound administration by which it is governed, strives to provide its users with the best possible urban transit service within the limits allowed by the existing fare structure.

Conscious of the important role it plays in the economic development of the metropolitan area, the Commission undertakes to provide a service that is efficient, attractive, convenient and comfortable.

In accordance with these objectives, the Commission continuously checks the routings and time-tables of its lines, and adjusts them when considered necessary, in order to meet the ever-changing needs of the travelling public.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES

The gross revenue amounted to \$39,285,125 for the year ended November 30, 1963. Passenger revenue amounting to \$37,654,601 represents a decrease of \$365,913 compared to the previous year, due to a decrease of 3,480,390 passengers carried during 1963, of which 2,575,315 were lost during the last winter season, and 892,472 in November, 1963. The loss in revenue passengers coincided with poor weather conditions.

Expenses as shown in the statement of revenue and expenses amounted to \$40,395,470, resulting in an operating deficit of \$1,110,345 for the year under review. These expenses show an increase of \$283,164 over the previous year, notwithstanding an increase of \$504,844 in taxes paid, and an increase in labor costs in conformity with the collective labor agreement.

BALANCE SHEET AS OF NOVEMBER 30, 1963

Since its inception and including the year under review, the Commission has fulfilled all its obligations with respect to the sinking fund of each of its debenture issues.

During the year ended November 30, 1963, the Commission has satisfied in advance sinking fund instalments by depositing with the Director of Finance of the City of Montréal the following debentures which were redeemed and cancelled:

<u>Issue</u>	<u>Sinking Fund Instalment Due Date</u>		<u>Redeemed and Cancelled</u>
4 1/4% Debentures due January 1, 1973	July 1, January 1, July 1,	1964 1965 1965	\$ 315,000 315,000 315,000
3 3/4% Debentures due May 1, 1974	May 1, May 1,	1967 1968	\$ 810,000 810,000
4 3/8% Debentures due July 1, 1976	July 1, July 1,	1965 1966	\$ 403,000 402,000
4 5/8% Debentures due February 15, 1978	February 15,	1966	\$ 472,000

In addition, on November 30, 1963, the Commission held \$741,000 principal amount of its debentures purchased in anticipation of sinking fund requirements, as shown on the statement of funded debt.

SERVICE IMPROVEMENTS IN 1963
NEW ROUTES - EXTENDED ROUTES
EXTENSION OF HOURS OF SERVICE

The Commission effected many improvements in its system during the year 1963. It introduced new lines, and made revisions to many routes in the form of extensions, improved routings, or lengthened hours of service.

Modifications effected were as follows:

JEAN-TALON 92.

On December 1, 1962,

this line was extended eastward from d'Iberville Street to 1st Avenue by way of Jean-Talon and Molson Streets, de Beaujeu Place and 1st Avenue.

JARRY 99.

This line was extended

on December 1, 1962, to the intersection of d'Iberville and Jean-Talon by way of Bon-Air Avenue, Molson and Jean-Talon Streets, thus providing transfer connection with the Jean-Talon Route.

CARTIERVILLE 17.

Effective December 3,

1962, rush hour extra buses of the No. 17 Cartierville Line travelled on Laurentien Boulevard between Côte Vertu and Bois-Franc Roads, in a northerly direction during morning rush hours and in a southerly direction during afternoon rush hours, in order to serve the industrial area located along the length of Laurentien Boulevard.

LEGENDRE 98.

The west loop of this line was extended on December 8, 1962, to Meilleur Street in order to serve the neighbouring industrial area.

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

The Commission inaugurated daytime express bus services on December 19, 1962, in order to offer a more convenient and faster means of transportation to its passengers originating from different districts, principally Lachine, LaSalle, Cote St. Luc, Montreal North and St-Michel and who wished to go to the central business district.

ST-LEONARD 38, 138, 141.

On February 1, 1963, the Commission established a public transit service in the City of St-Léonard under terms of an undertaking whereby the City would assume any operating deficit which might result. During rush hours, Route 138 operates between the intersection of Lacordaire and Couture Streets in St-Léonard and the intersection of Pie IX Boulevard and Bélanger Street in Montreal. During the

same hours, Route 141 connects the east end of St-Léonard to the area of Jarry, Métropolitain Boulevard and d'Iberville. Throughout the day, Route 38 ensures service between various sectors of St-Léonard and the intersection of Pie IX Boulevard and Bélanger Street.

POINTE-AUX-TREMBLES 86. Effective February 4, 1963, the extension of this line by way of Forsyth Street between de la Rousselière Street and 53rd Avenue provided a direct east-west service for passengers from this populous section of the City of Pointe-aux-Trembles.

8th AVENUE 88. This line was extended eastward on February 4, 1963, from 8th Avenue to the chapelle de la Réparation by way of Sherbrooke and de la Rousselière Streets, and provided transfer connection with Route 86 at the intersection of Notre-Dame Street and 8th Avenue and at the intersection of Forsyth and de la Rousselière. Route Chapelle 186 was discontinued following this extension.

L'ACADIE 180 AND JARRY 99. On February 24, 1963, these lines were merged by the extension of Route

L'Acadie 180 to the intersection of Jean-Talon and d'Iberville via the routing formerly used by the Jarry Line.

This modification assures direct service between the Bordeaux-Cartierville area and the intersection of Jean-Talon and d'Iberville.

PEEL 64.

This line was inaugurated on March 7, 1963, on Peel-Windsor Streets between Notre-Dame Street and Pine Avenue, thus providing direct communication to the commercial centre of Montréal for passengers from the southwest sectors of Montréal and Verdun.

LEGENDRE 98.

Hours of service on this line were extended on March 10, 1963, to 12.30 A.M.

WESTMINSTER EXPRESS 11E.

A new express line connecting Victoria Square with the south sector of Notre-Dame-de-Grâce Ward and the Town of Montreal West was put into operation on April 16, 1963. This line originates during rush hours from the intersection of de la Côte-St-Luc Road and Westminster Avenue, and is extended during the day into the northern area of the City of

Cote St.Luc. The Côte-St-Luc Express Line 12E which formerly served that sector during the same period of the day henceforth will operate only during rush hours.

COTE-DE-LIESSE 190.

The Commission established a rush hour line on May 27, 1963, between the intersection of 55th Avenue and Sherbrooke and the western terminus of the Métropolitain 100 Line. While serving an important industrial area located on 52nd Avenue and de la Côte-de-Liesse Road, this line also provides very convenient connection between the western section of the City of Lachine and the City of St-Laurent, the Town of Mount Royal and the north and northeast districts of Montréal. The establishment of this line was effected under terms of an undertaking whereby the City of Lachine assumes any operating deficit which may result.

PIE IX EXPRESS 20E.

Since June 21, 1963, this express line operates only during rush hours, and the off-peak hour service which was introduced on a trial basis on December 19, 1962, was discontinued.

BOULEVARD 63.

On June 23, 1963, this line was inaugurated as a basic service replacing Route 66, starting from Queen Mary Road with extension of the south loop to Place d'Armes up to 7.00 P.M. from Monday to Friday, and until 1.30 P.M. on Saturday. Route 66 operating to Victoria Square is maintained as a rush hour line supplementary to Route 63.

WELLINGTON 58.

Effective June 23, 1963, on weekday evenings, after 1.30 P.M. on Saturday, and all day Sunday and holidays, the routing of this line which terminated during these periods at Dominion Square was extended to Pine Avenue in order to complement Route 64 service on Peel Street.

PEEL 64.

This line was re-named Windsor 64 on June 24, 1963, and extended eastward from Windsor Street to Place d'Armes. The extension of this line and the establishment of Route 63 to Place d'Armes involved the discontinuance of the Windsor 170 Route which operated from Atwater Terminus to Place d'Armes via Windsor Street.

WELLINGTON 60.

In order to serve the industrial area located on Mill Street, effective June 25, 1963, buses on this line operated in both directions by way of Bridge, Mill and de la Commune Streets.

JARRY EST 193.

This line was extended eastward on August 26, 1963, from Pie IX Boulevard to Provencher Boulevard.

ST-MICHEL 194.

This line was re-named Dickens 194 on August 26, 1963, and extended eastward from Pie IX Boulevard to Gênes Street.

NOTRE-DAME 35.

On September 1, 1963, this line was inaugurated as a basic service, replacing Route 36, and operating from Frontenac Terminus with extension to the West by way of de la Côte-St-Paul Road, St. Patrick Street and Monk Boulevard to de la Vérendrye Boulevard. Route 36 is maintained as a supplementary line at rush hours.

GLEN 78.

This line was re-named St-Rémi 78 on September 1, 1963, and its route was modi-

fied by using Allard Street to Laurendeau Street, and Laurendeau Street to Church Avenue. This improvement was made possible by the inauguration of Route 35 operating the length of Monk Boulevard, thus establishing daytime service in an area formerly only provided with rush hour service by Route 178 which is discontinued.

JOLICOEUR 37.

In view of the service provided by Route 35 on Monk Boulevard, this line was modified on September 1, 1963, to operate on Jolicoeur Street between Jogues and Angers Streets.

ST-LEONARD 38, 138, 141.

Routes 138 and 141 were merged with Route 38 on September 1, 1963. This resulted in an improvement in the frequency of service during rush hours.

NEWMAN 110.

The point of origin of this line was moved on September 3, 1963, from the intersection of Mazarin and Jolicoeur to the loop at Allard and des Monts. This modification provided a connection with Route 78 which offers facility of transfer with all east-west lines up to Sherbrooke Street.

ROCKLAND 119.

This line was extended southward on September 3, 1963, to du Mont-Royal Boulevard. This improvement permits direct connection between Métropolitain Boulevard and du Mont-Royal Boulevard, thus serving a vast section of the City of Outremont which until then had been deprived of service in a north-south direction and vice-versa. The routing of this line was subsequently modified in the Town of Mount Royal on November 25, 1963, in order to provide two-way service on Rockland Avenue and Laird Boulevard.

BELANGER 195.

This line was extended to the South on September 12, 1963, from Masson Street to St-Joseph Boulevard.

POINTE-AUX-TREMBLES 86.

Since September 3, 1963, in view of the needs of several industries located on Sherbrooke Street East in the City of Pointe-aux-Trembles, the Commission established connection between these plants and the Montréal East Terminus by means of the modification, addition, and extension of certain bus trips.

SUBWAY

The Commission very actively collaborates with the City of Montréal in the realization of a subway system, a farsighted project which will greatly benefit the citizens of the metropolitan area.

At the invitation of the municipal authorities, the Commission designated representatives to take part in the studies and work of the City of Montréal Subway Co-ordinating Committee; they devote the major portion of their time to that work.

In order to provide these representatives with all information needed for the fulfillment of their task, numerous committees were formed from Commission personnel, thus further contributing to the elaboration of varied projects related to the subway.

In addition, the City entrusted the Commission with the preparation of plans and specifications, and the supervision of the construction of subway rolling stock maintenance shops as well as other works and

installations that will be carried out in the d'Youville area.

At the request of the City, the Commission built full scale models of a section of a subway station and of a subway car. These models, after being displayed at the Show Mart on the occasion of the French Exposition, were moved to a Commission building where they will be used to test finishing materials, lighting systems and many other devices the subway will be endowed with.

ROLLING STOCK

During the course of the year the Commission completed installation on the front of autobuses of a new destination sign which simultaneously shows the number, name, and points of origin and destination of the line. In addition, the Commission decided to install a sign on the rear of buses indicating the number of the route. These two measures will greatly assist the travelling public in the identification of lines.

Following detailed studies and numerous tests to improve bus traction during the winter, the Commission decided to equip its buses with silent type no-spin differentials as well as diagonally grooved tires.

As of November 30, 1963, 290 buses had been provided with this type of equipment. All other buses whose age economically justifies the addition of these devices will be similarly equipped.

PLANT MAINTENANCE

The Commission had all necessary maintenance work carried out on its 61 buildings and 71 other structures. The system supplying electric power to these premises and the trolleybus lines has been maintained in excellent working order.

D'YOUVILLE SHOPS

The d'Youville Shops formerly used for the maintenance of streetcars, not being adaptable for the maintenance of subway rolling stock, were demolished in

order to provide for the construction of new workshops on the vacated site.

PASSENGER SHELTERS

In order to provide greater comfort for its passengers, the Commission, continuing to follow its programme inaugurated last year, proceeded with the installation of removable shelters at the following intersections: Queen Mary Road and Décarie Boulevard; Notre-Dame and St-Rémi Streets; Wellington Street and Argyle Avenue; Bannantyne and Stephens Avenues; L'Acadie Boulevard and de Salaberry Street; Henri-Bourassa Boulevard and Montée de St-Michel; Métropolitain and St-Laurent Boulevards; Sherbrooke and Amherst Streets; de la Côte-St-Luc Road and Girouard Avenue; Claremont and Winchester Avenues; St-Jacques and Windsor Streets; St-Laurent and Ste-Hélène Streets - City of Longueuil; Sherbrooke Street and Girouard Avenue; Métropolitain Boulevard and St-Hubert Street; Van Horne Avenue and Lindsay Street; Laird and Graham Boulevards, as well as two shelters at each of the following intersections:

du Mont-Royal and Park Avenues; Métropolitain and Décarie Boulevards.

The City of Montréal as well as all other cities and towns where these shelters have been erected gave the Commission valuable collaboration by assuming responsibility for the cleaning of these shelters.

LABOUR AGREEMENT

During the 1963 financial year, the contractual relations of the Commission with those of its employees belonging to the Union were governed by the Collective Labour Agreement signed by the Commission and the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers on October 3, 1961, for a period of three years commencing July 12, 1961.

This Collective Agreement provided, among other things, the following general wage increases:

On July 12, 1961.....7 cents per hour

On July 12, 1962.....7 cents per hour

On July 12, 1963.....7 cents per hour

It also provided for the successive reduction of the normal work hours of Transportation Department employees from 42½ hours to 41½ hours per week, and from 41½ hours to 40 hours per week. The regular work week for employees of other departments was also reduced from 42½ hours to 41½ hours.

This Collective Agreement gave employees a greater number of statutory paid holidays, a more generous accumulation of sick benefits, and finally, four weeks' vacation after 25 years of service and effective January 1, 1964, three weeks' vacation after 10 years.

In keeping with the terms of the Collective Agreement, a general salary increase of 7 cents per hour became effective on July 12 last.

This Collective Agreement terminates July 11, 1964.

ACKNOWLEDGMENT

The Commissioners pay tribute to the authorities of the City of Montréal and of the Cities and Towns of

the Metropolitan District for the excellent collaboration received from them. They also express their sincere appreciation to representatives of the press, radio and television, thanks to whom they were able to communicate with urban transit users and the public at large.

The Commissioners warmly thank all personnel of the Commission for the excellent work accomplished during the year.

RESPECTFULLY SUBMITTED,

(signed) J. GUY GAUVREAU
Chairman and General Manager.

(signed) ROBERT HAINAULT

(signed) R. MARCEL LAFAILLE
Commissioners.

(signed) ARMAND LAMBERT

(signed) P. EMILE MORISSETTE
Associate Commissioners.

Montréal, January 29, 1964.

FINANCIAL STATEMENTS

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT
NOVEMBER 30, 1963

ASSETS

CURRENT ASSETS:

Cash	\$ 1,130,354	
Marketable Securities at cost and Accrued Interest (Market Value \$9,728,360)	9,611,748	
Accounts Receivable	284,354	
Materials and Supplies at cost, less Allowance for Obsolescence	<u>1,025,650</u>	\$12,052,106

FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment	\$67,718,910	
Less: Accumulated Depreciation	<u>30,016,888</u>	37,702,022

OTHER ASSETS:

Advances to Ticket Offices and Chauffeurs	\$ 353,936	
Prepaid Expenses and Deferred Charges	554,039	
Cost of study and work relating to the establishment of a subway system - See Note (2)	181,594	
Debenture Discount and Expenses, less amortization	<u>2,148,267</u>	<u>3,237,836</u>
		\$52,991,964

*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 unconditionally as to principal, interest and sinking fund retirements by The City of Montreal. These debentures are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian.
- (2) This amount claimed from The City of Montreal represents expenses incurred by the Commission during the year ended November 30, 1961.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1963

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:

Accounts Payable and Accrued Liabilities	\$2,120,163	
Accrued Interest on Debentures	565,557	
Provision for Claims for Injuries and Damages	1,000,000	
Provision for accumulated Sick Benefits	<u>322,077</u>	\$ 4,007,797
PROVISION for Unpresented Tickets		500,000
FUNDED DEBT - See Note (1)		<u>49,349,000</u>
		\$53,856,797
ACCUMULATED DEFICIT		864,833
		<hr/>
		\$52,991,964
		<hr/>

Approved on behalf of the Commission.

J. Guy Gauvreau
Chairman

Robt Hainault
Commissioner

Montreal, January 29, 1964.

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header.

Handwritten text in the upper middle section.

Small handwritten mark or character.

Handwritten text in the lower middle section.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT NOVEMBER 30, 1963

*Sinking Fund Debentures	Authorized and Issued	Redeemed and Cancelled	Balance
4-1/4% due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U. S. currency)	\$18,000,000	\$ 7,560,000	\$10,440,000
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	11,340,000	15,660,000
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000	4,025,000	7,475,000
5-1/4% due March 15, 1977 (Payable in U. S. currency)	9,000,000	2,205,000	6,795,000
4-5/8% due February 15, 1978 (Payable in U. S. currency)	<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>

Less: Principal amount of Debentures purchased
in anticipation of Sinking Funds:

4-1/4% due January 1, 1973	\$ 71,000	
3-3/4% due May 1, 1974	65,000	
4-3/8% due July 1, 1976	146,000	
5-1/4% due March 15, 1977 (Includes \$105,000 due within one year)	138,000	
4-5/8% due February 15, 1978	<u>321,000</u>	<u>741,000</u>

Funded Debt

\$49,349,000

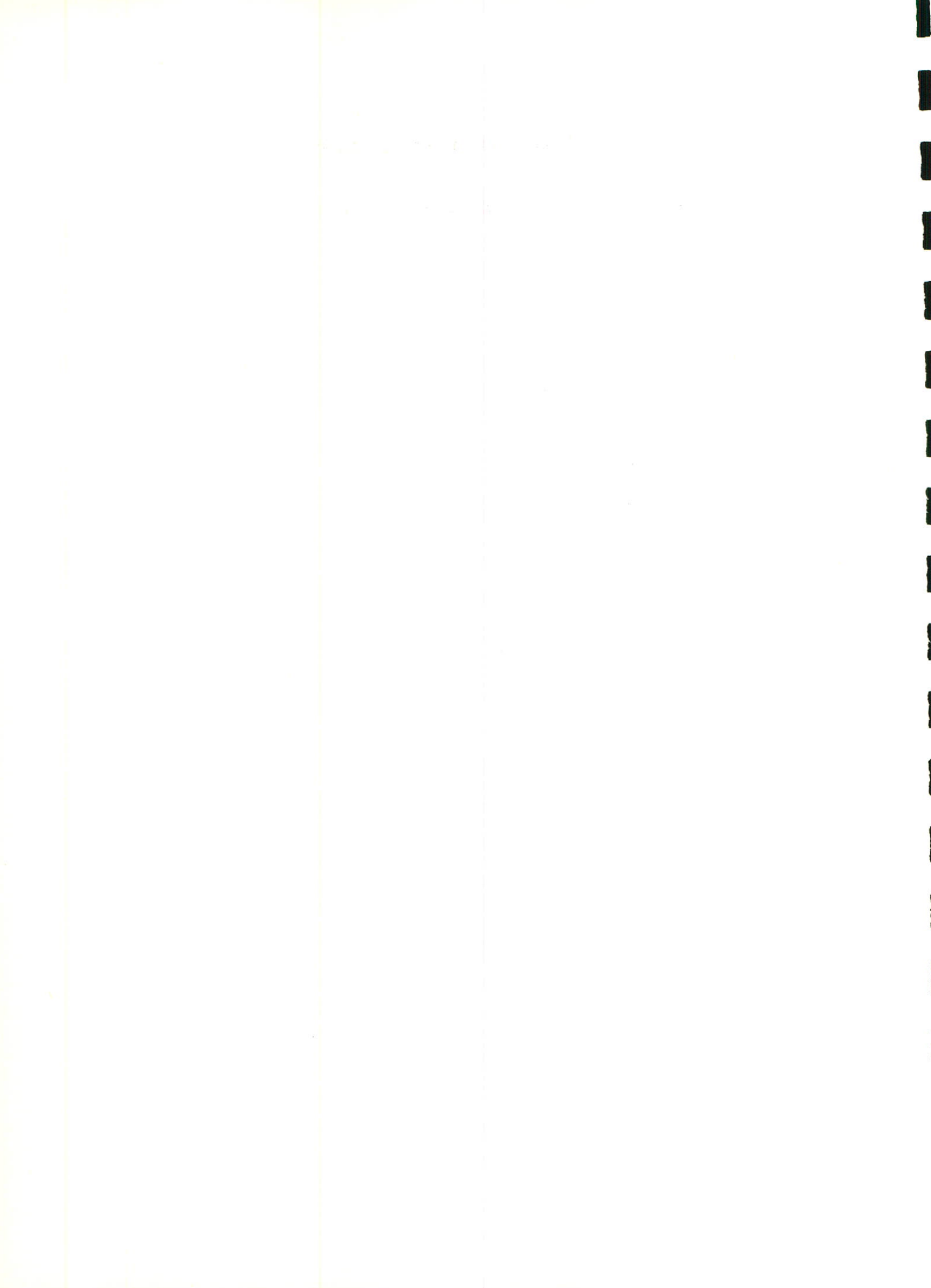
*See Note (1) on Balance Sheet.



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF ACCUMULATED DEFICIT FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1963

Excess of Expenses over Revenue for the year		\$1,110,345
Less:		
Discount on Debentures purchased for Sinking Fund	\$ 43,281	
Profit on disposal of properties	50,444	
Net Profit on Marketable Securities redeemed or sold	<u>116,943</u>	<u>210,668</u>
		\$ 899,677
Less:		
Accumulated Surplus - November 30, 1962		<u>34,844</u>
Accumulated Deficit - November 30, 1963		<u>\$ 864,833</u>



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

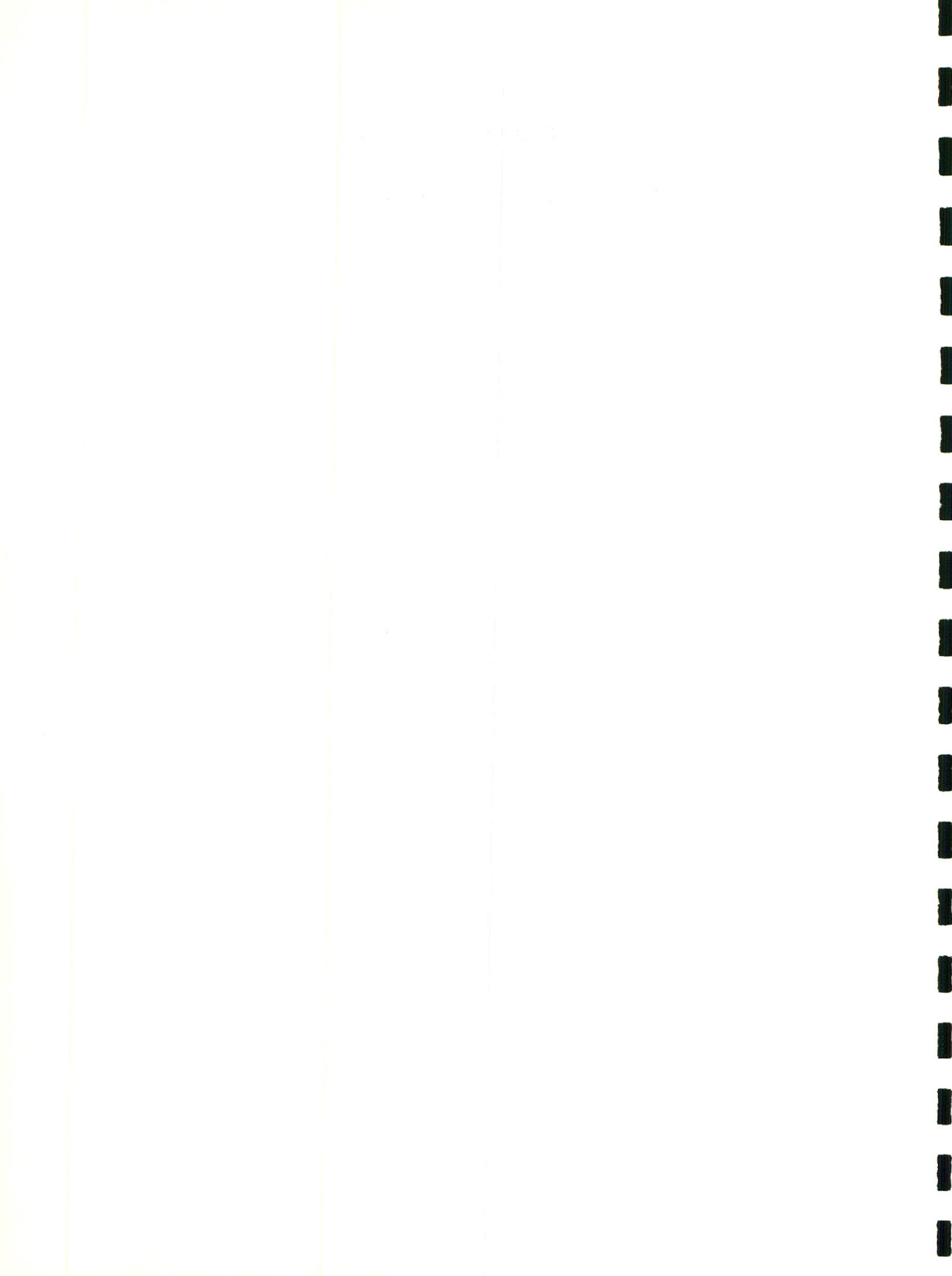
STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1963

REVENUE

Passenger Revenue		\$37,654,601	
Miscellaneous Revenue, including Charter Service, Advertising and Rentals		<u>1,630,524</u>	\$39,285,125

EXPENSES

Operating Expenses	\$25,358,968		
Taxes	2,890,509		
Maintenance	6,154,098		
Depreciation	<u>3,754,402</u>	\$38,157,977	
Debenture Interest and Expense	\$ 2,337,182		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	<u>257,704</u>		
	\$ 2,594,886		
Less: Income from Investments	<u>357,393</u>	<u>2,237,493</u>	<u>40,395,470</u>
Excess of Expenses over Revenue for the year			<u>\$ 1,110,345</u>



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

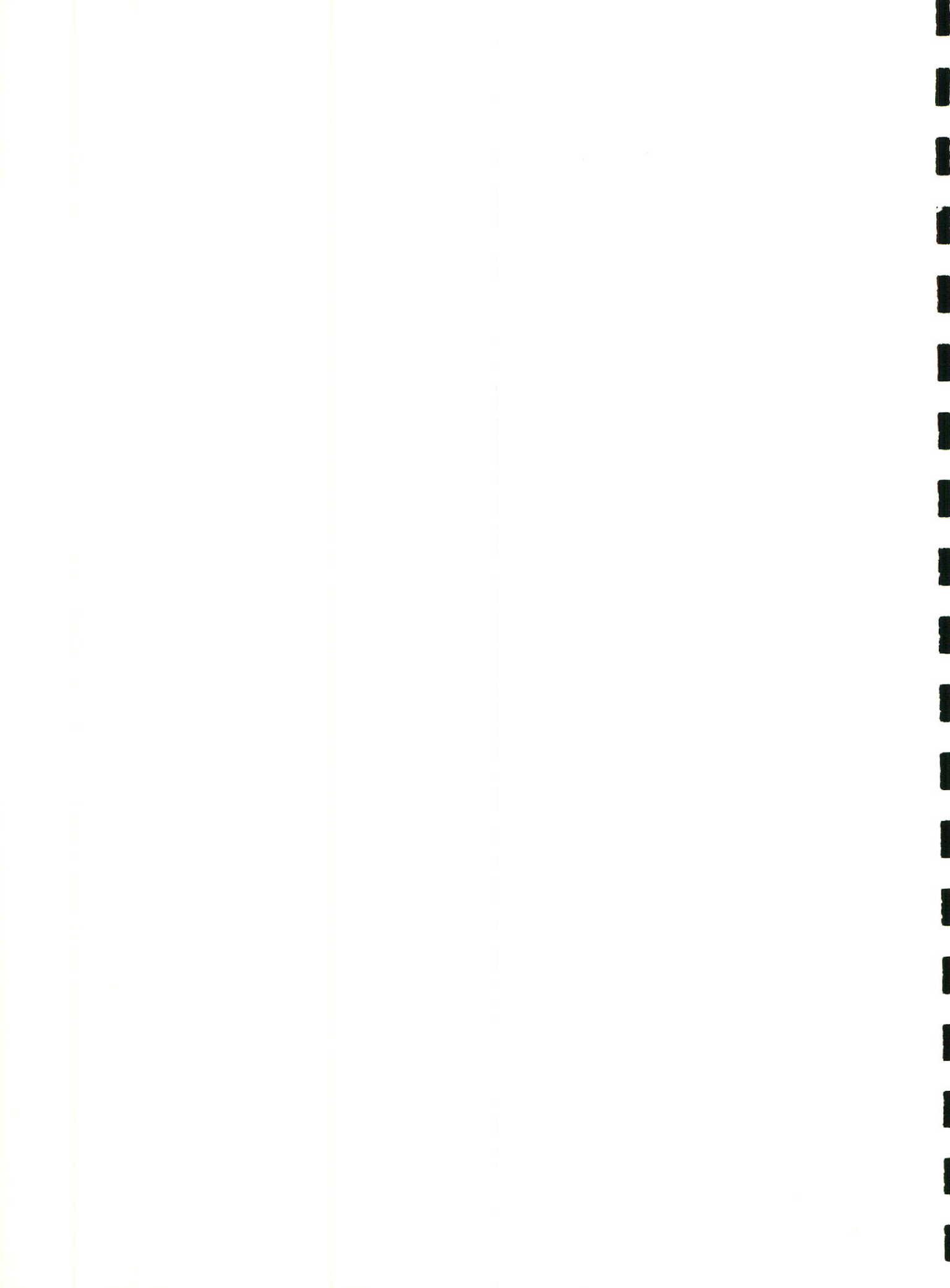
We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1963 and the statements of revenue and expenses and of accumulated deficit for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, the accompanying balance sheet and statements of revenue and expenses and of accumulated deficit present fairly the financial position of the Commission as at November 30, 1963 and the results of its operations for the year ended on that date, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Courtois, Frédette, Charette & Cie.
Chartered Accountants.

Montreal, January 29, 1964.



STATISTICS



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

<u>Year ending November 30</u>	<u>Revenue Passengers</u>	<u>Passenger Revenue</u>
1951 ^X	165,554,244	\$13,154,986
1952	368,394,827	30,093,012
1953	342,893,777	32,187,264
1954	327,515,022	30,660,691
1955	316,442,441	29,635,901
1956	295,442,624	34,301,695
1957	292,908,434	33,969,778
1958	285,818,614	34,882,830
1959	280,495,114	38,761,340
1960	284,522,820	38,973,789
1961	281,859,091	38,221,042
1962	282,566,340	38,020,514
1963	279,085,950	37,654,601

X - period June 16 to November 30, 1951, only

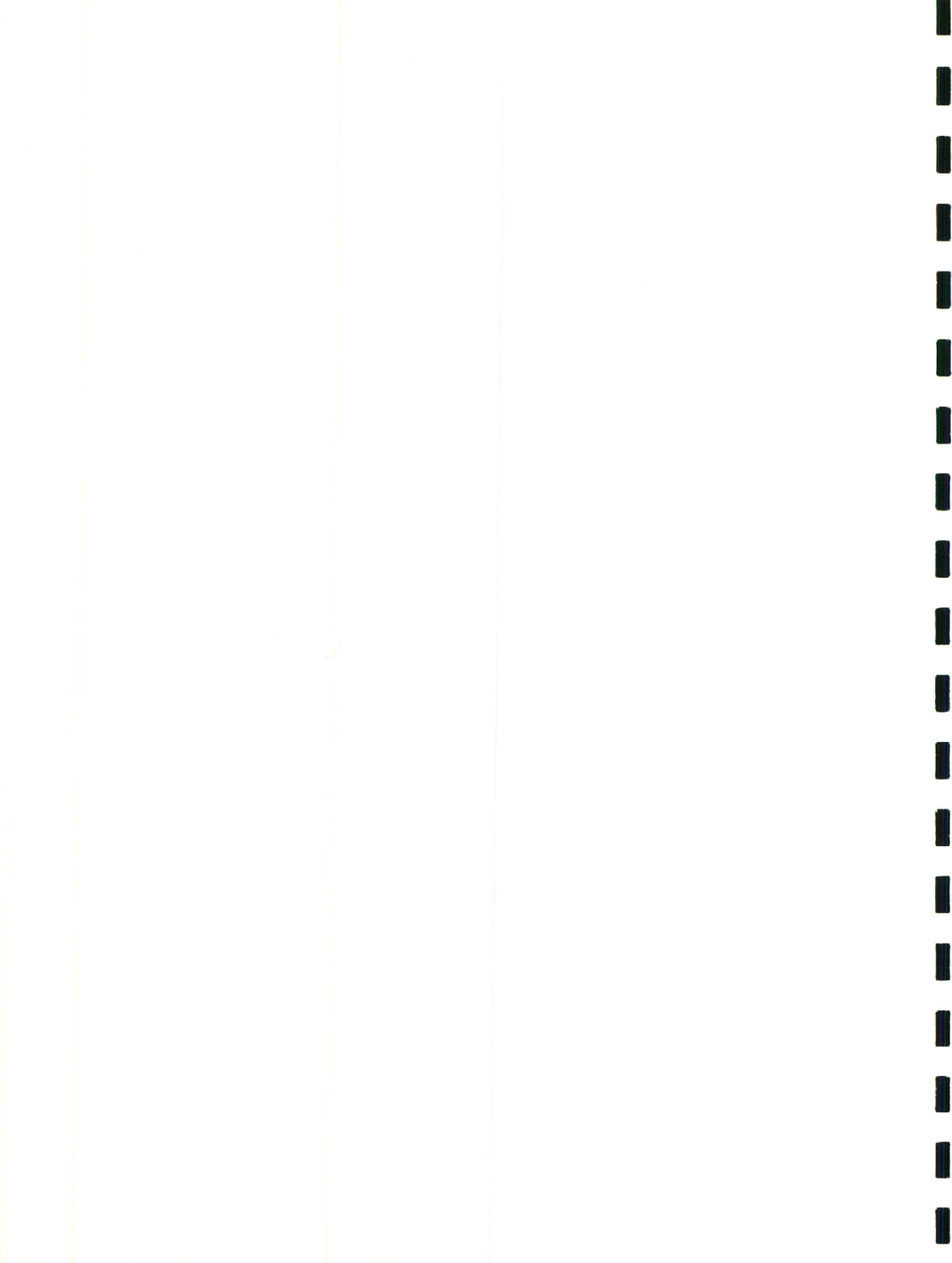
NUMBER OF MILES OPERATED

<u>Year ending November 30</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total Number</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of 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

X - period June 16 to November 30, 1951, only

NUMBER OF VEHICLES

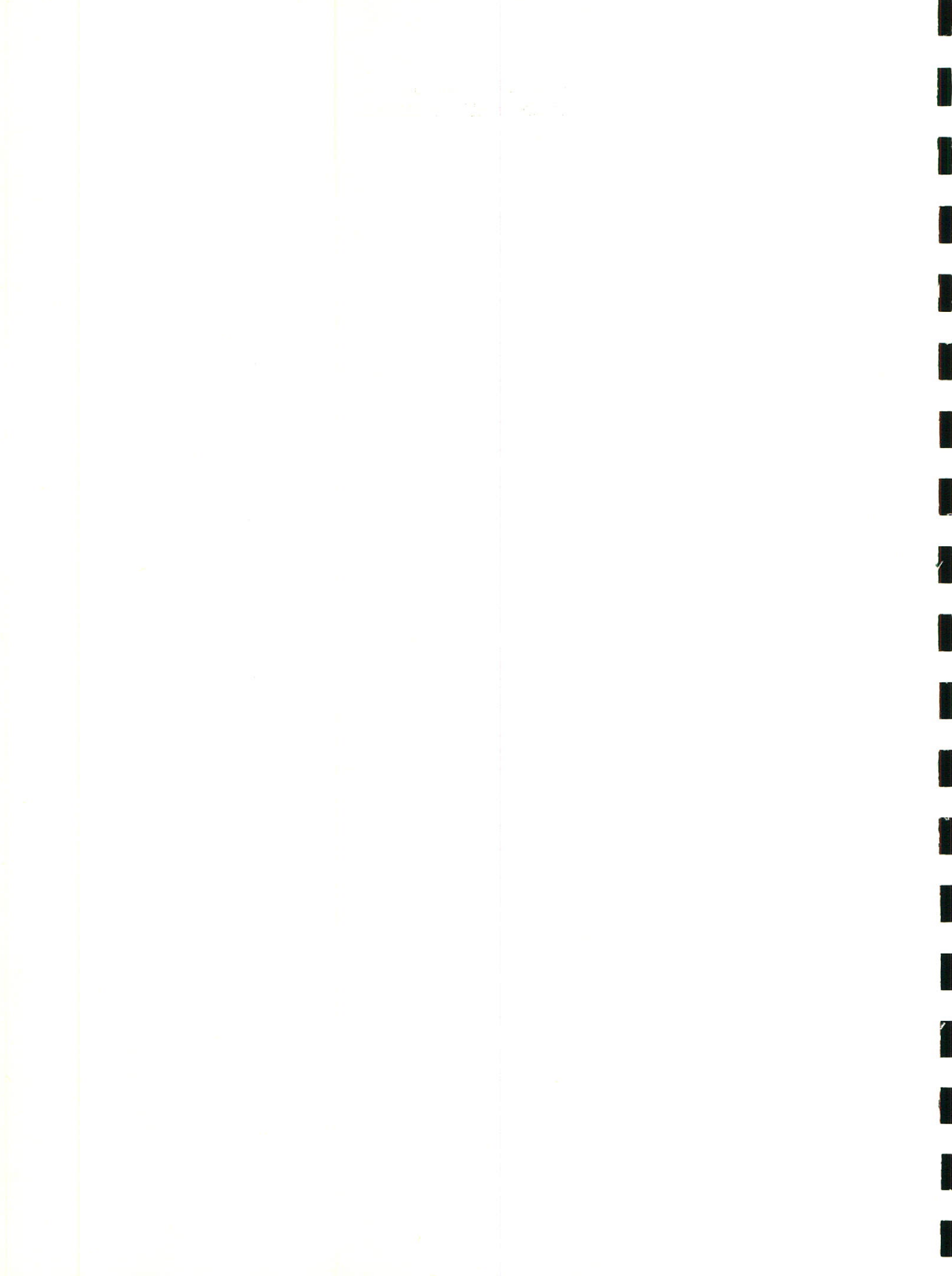
	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total Number</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	
As at June 16, 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
As at Nov. 30, 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
As at Nov. 30, 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
As at Nov. 30, 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
As at Nov. 30, 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1658
As at Nov. 30, 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726
As at Nov. 30, 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
As at Nov. 30, 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876
As at Nov. 30, 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919
As at Nov. 30, 1959	-	-	1830	95%	105	5%	1935
As at Nov. 30, 1960	-	-	1847	95%	105	5%	1952
As at Nov. 30, 1961	-	-	1904	95%	105	5%	2009
As at Nov. 30, 1962	-	-	1897	95%	105	5%	2002
As at Nov. 30, 1963	-	-	1896	95%	105	5%	2001



MILEAGE OF STREETS USED BY
THE COMMISSION'S VEHICLES

As at June 16, 1951	238.94 miles
As at Nov. 30, 1951	241.24 "
As at Nov. 30, 1952	243.51 "
As at Nov. 30, 1953	253.35 "
As at Nov. 30, 1954	265.99 "
As at Nov. 30, 1955	283.74 "
As at Nov. 30, 1956	295.72 "
As at Nov. 30, 1957	306.84 "
As at Nov. 30, 1958	309.30 "
As at Nov. 30, 1959	342.20 "
As at Nov. 30, 1960	355.30 "
As at Nov. 30, 1961	379.74 "
As at Nov. 30, 1962	388.14 "
As at Nov. 30, 1963	402.63 "

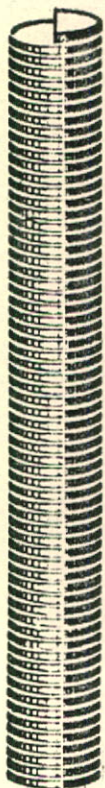
Electricity consumed in 1963 (in K. W. Hours)	12,810,180 K. W. Hours
Gasoline consumed in 1963 (in Gallons)	715,259 Gallons
Diesel Oil consumed in 1963 (in Gallons)	8,490,967 Gallons
Area served in 1963	104 Square Miles
Population of municipalities served, 1963	1,691,810 approx.



DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1963

TOTAL: \$ 40,599,903

SALARIES
AND
BENEFITS
TO EMPLOYEES



MATERIALS
AND
SERVICES



DEPRECIATION



INTEREST



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 %



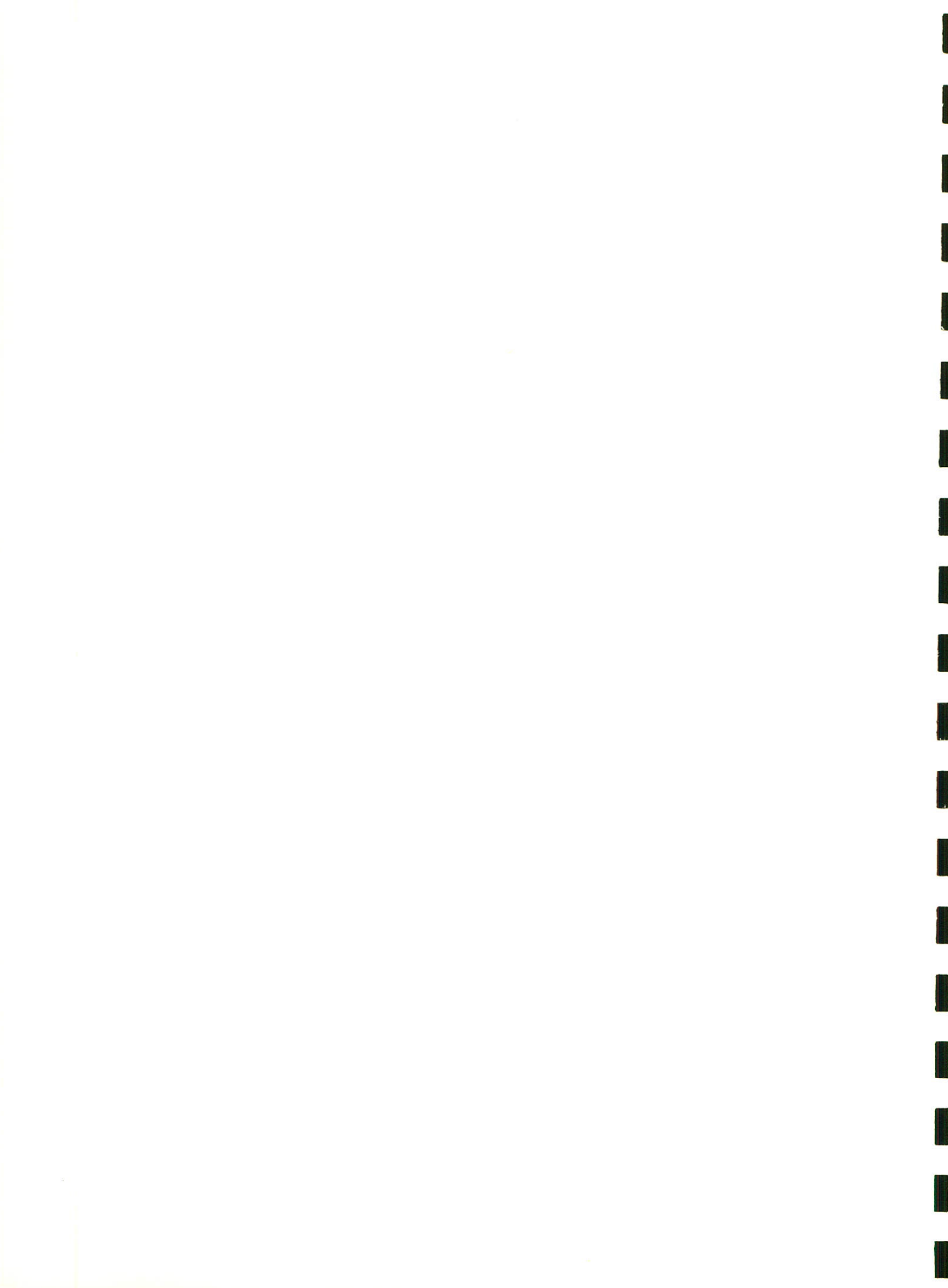
RAPPORT ANNUEL

AU 30 NOVEMBRE 1963

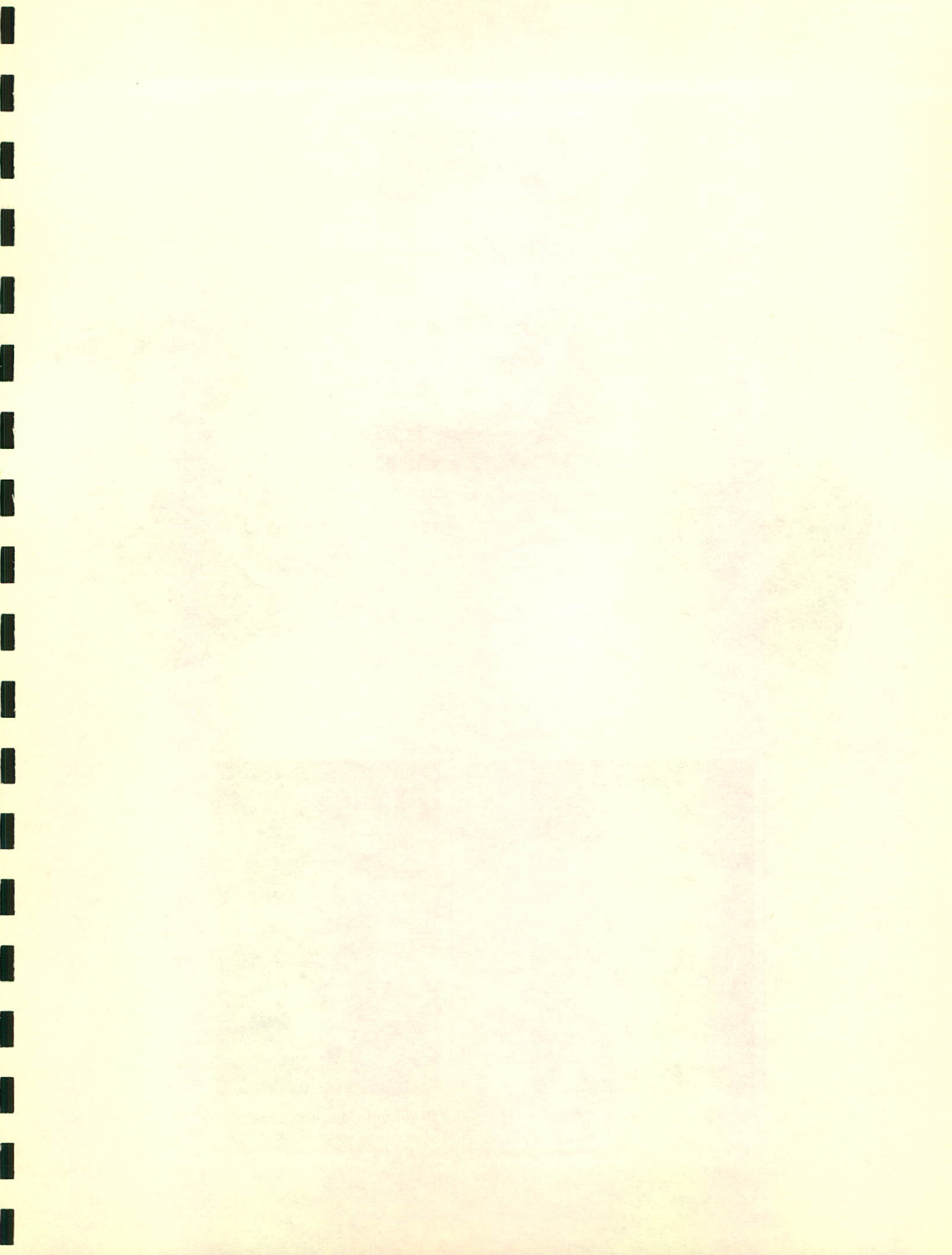


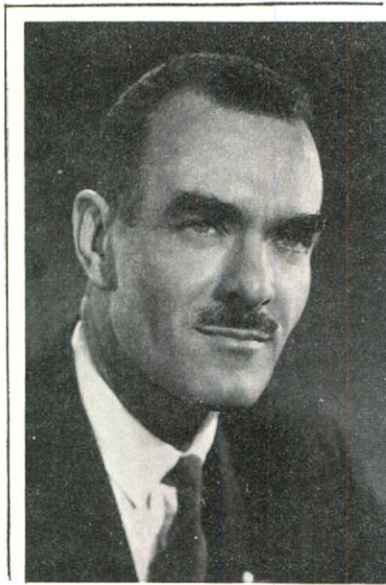
COMMISSION DE TRANSPORT
DE MONTREAL

SERVICES AMEJORES
25-35-36-37-78-178-110
IMPROVED SERVICES

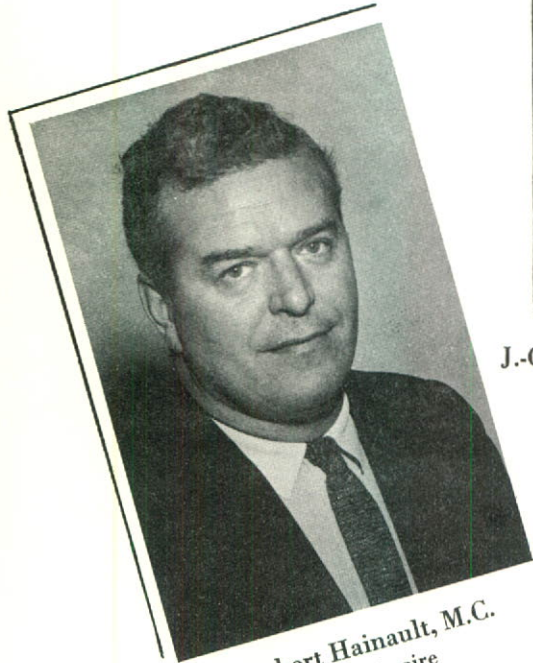








J.-Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O. E.D.
Président et gérant général



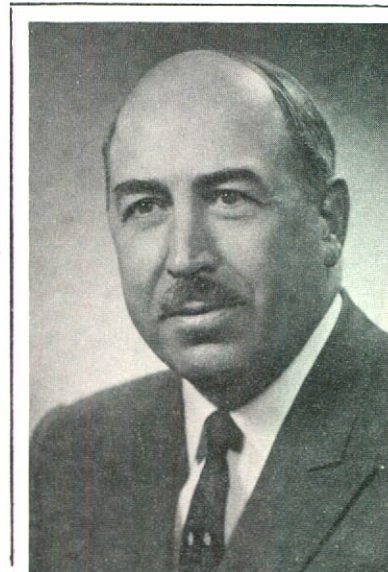
Robert Hainault, M.C.
Commissaire



R.-Marcel Lafaille
Commissaire



Armand Lambert, C.A.
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, Ing. P.
Commissaire adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRÉAL

COMMISSAIRES

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 verse- ments aux fonds d'a- mortissement</u>	<u>Rachetées et annulées</u>
Débitures 4 1/4%	1er juillet 1964	\$ 315,000
échéant le 1er	1er janvier 1965	315,000
janvier 1973	1er juillet 1965	315,000
Débitures 3 3/4%	1er mai 1967	\$ 810,000
échéant le 1er	1er mai 1968	810,000
mai 1974		
Débitures 4 3/8%	1er juillet 1965	\$ 403,000
échéant le 1er	1er juillet 1966	402,000
juillet 1976		
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, prolongation 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 boule-

vard du Mont-Royal. Cette amélioration permet la com-

munication 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 subséquentement 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 42½ heures à 41½ heures par semaine, et de 41½ heures à 40 heures par semaine. La semaine régulière de travail des salariés des autres services fut également réduite de 42½ heures à 41½ 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>	\$12,052,106

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant	\$67,718,910	
Moins: Amortissement accumulé	<u>30,016,888</u>	37,702,022

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>3,237,836</u>
		<u>\$52,991,964</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 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:

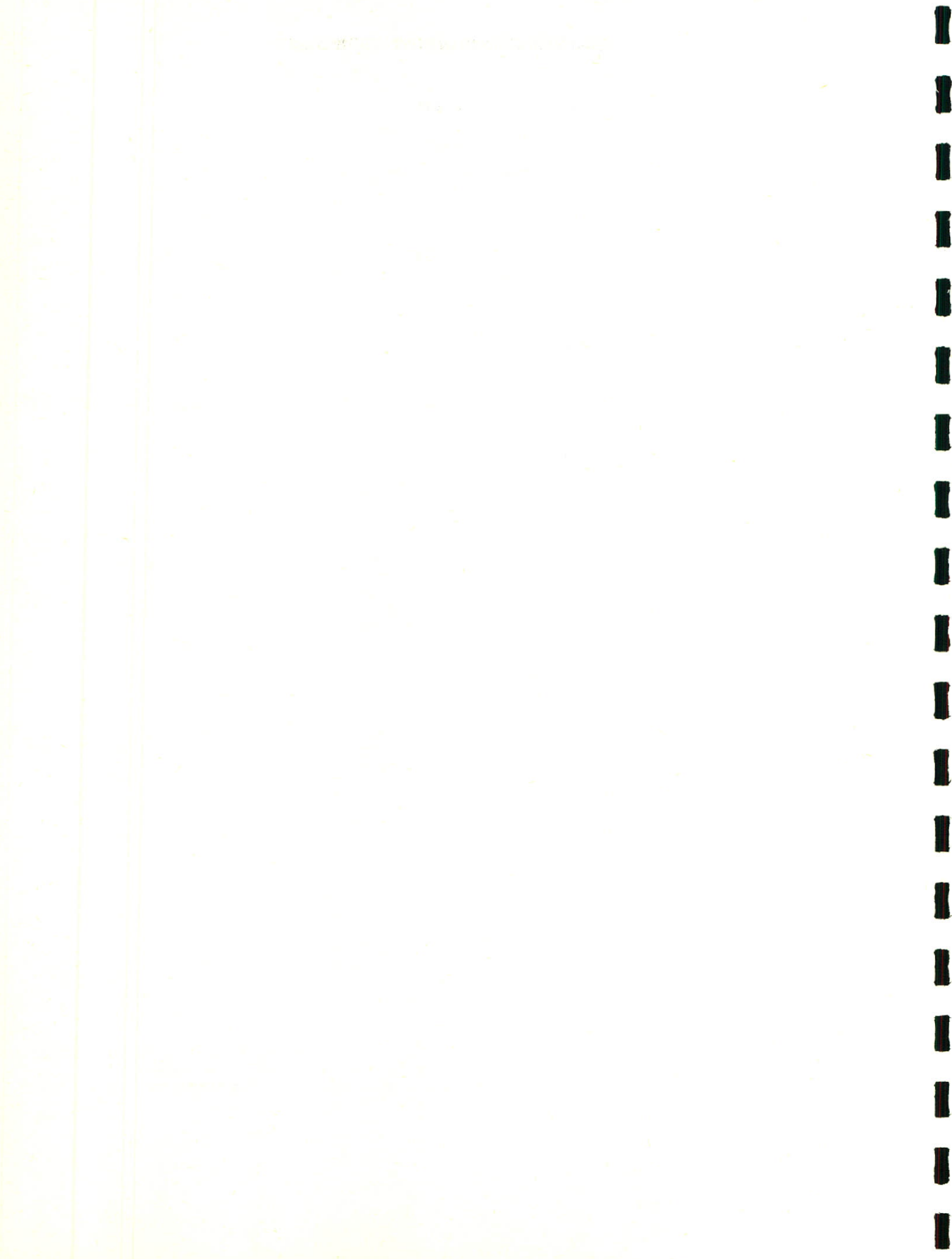
Comptes à payer et frais courus	\$2,120,163	
Intérêts courus sur débentures	565,557	
Provision pour réclamations en dommages	1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés	<u>322,077</u>	\$ 4,007,797
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE - Voir note (1)		<u>49,349,000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

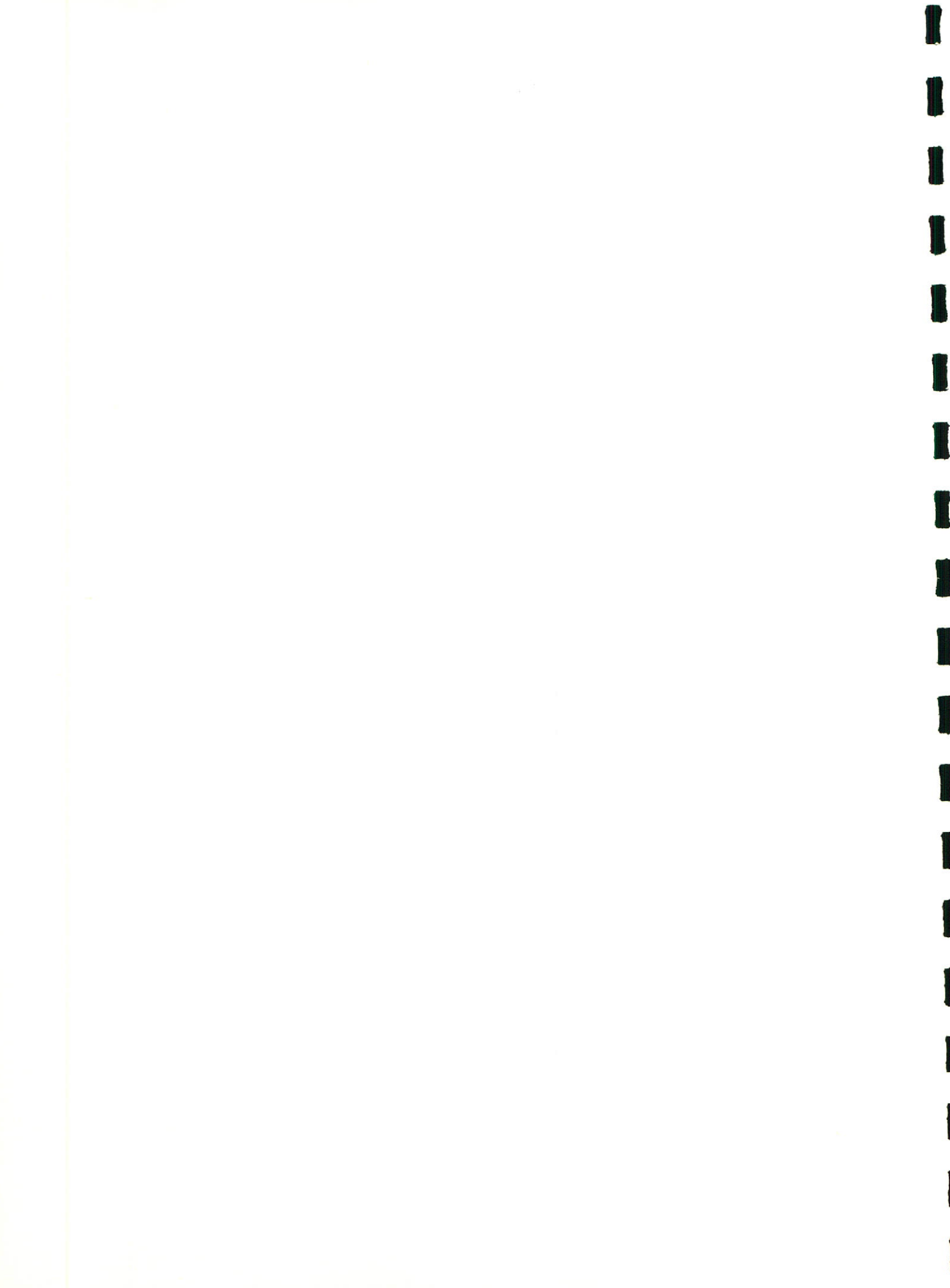


COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1963

*Débentures à fonds d'amortissement	<u>Autorisées et émises</u>	<u>Rachetées et annulées</u>	<u>Solde</u>
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	\$18,000,000	\$ 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>
	Dette obligataire		<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 débetures 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

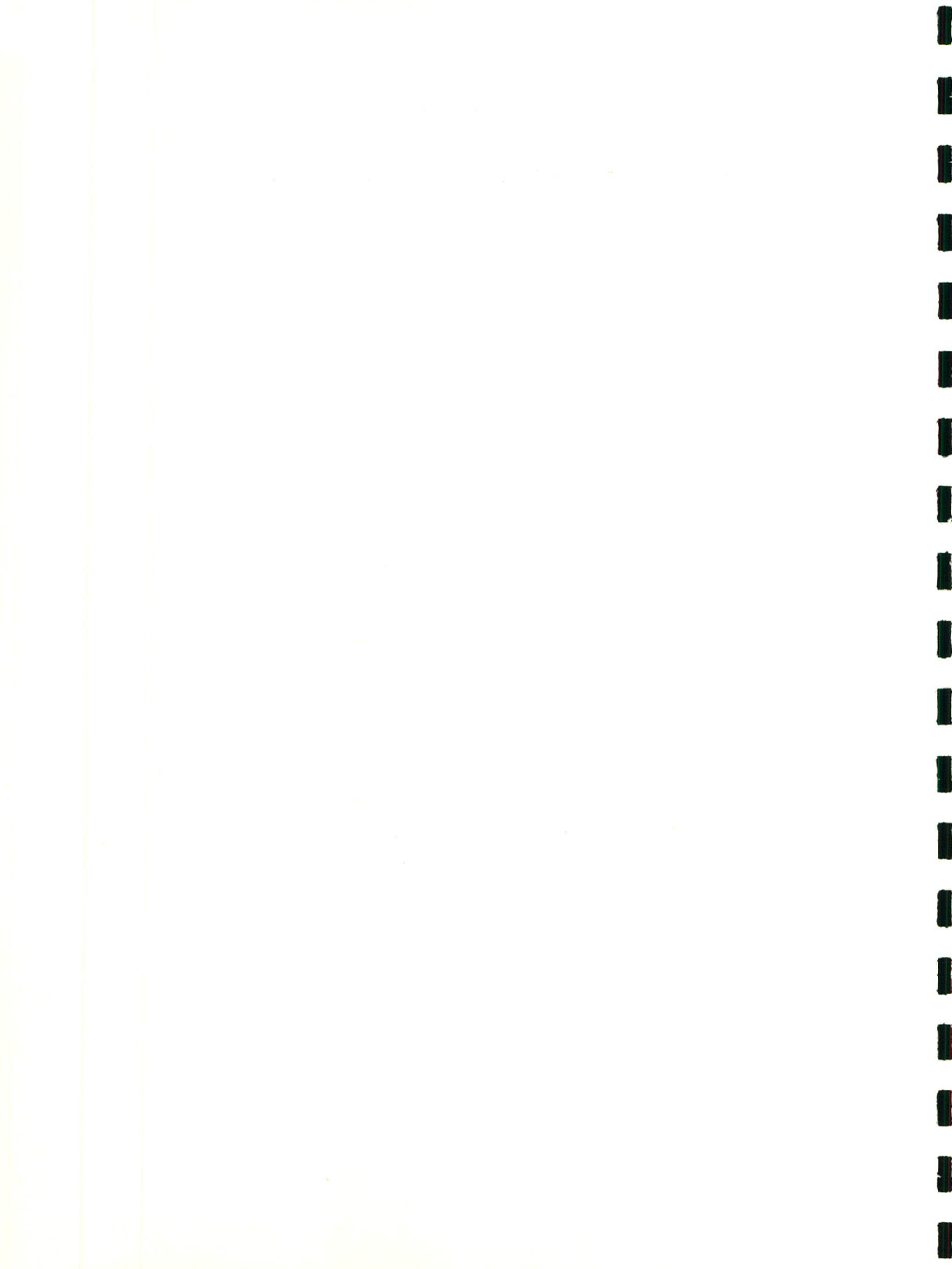
ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1963

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.



STATISTIQUES



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

<u>Année terminée le 30 novembre</u>	<u>Passagers payants</u>	<u>Recettes 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	316,442,411	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 le 30 novembre</u>	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u> Nombre
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</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

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> Nombre
	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</u>	<u>% du total</u>	<u>Nombre</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



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.

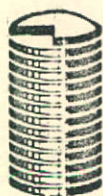
DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1963

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 %

