

C-11  
stack

# annual report

as at November 30, 1962



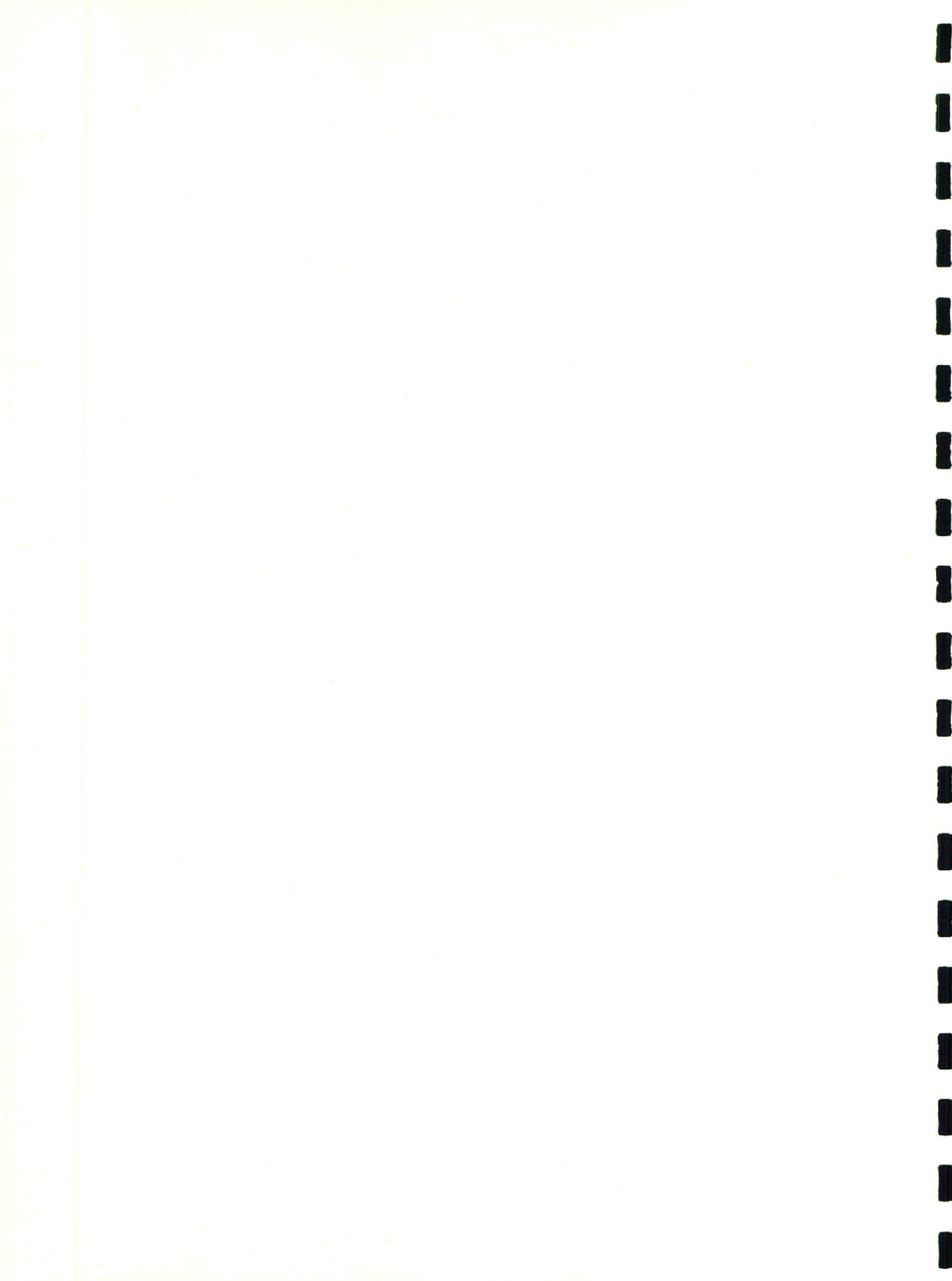
**MONTREAL TRANSPORTATION  
COMMISSION**

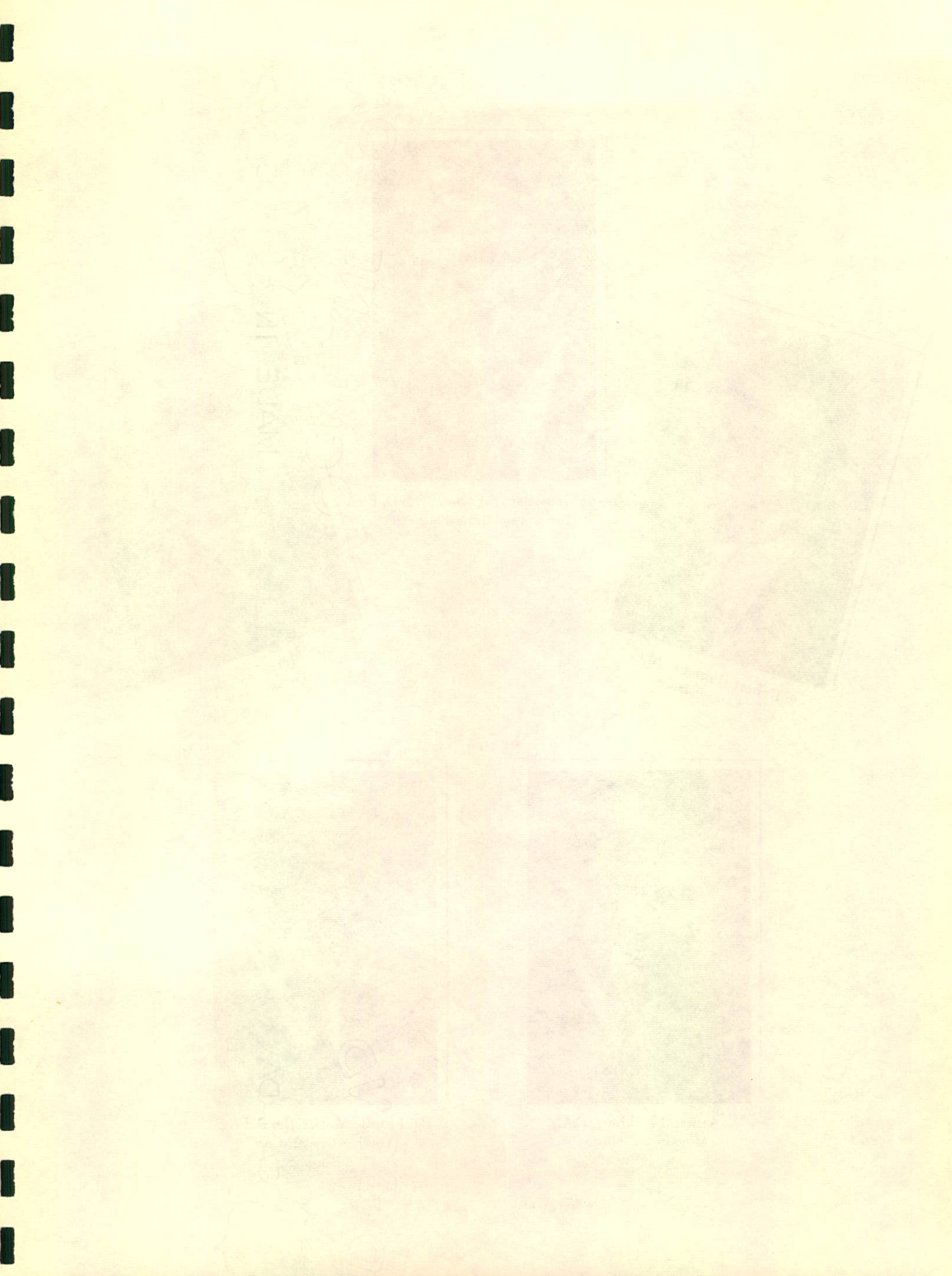
FURVIS MALL  
LIBRARY'S  
FEB. 7 1963  
MCGILL UNIVERSITY

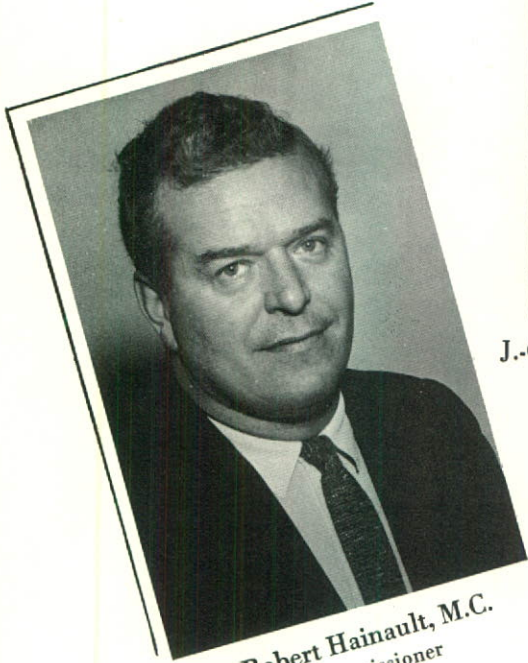


STANDARD POND

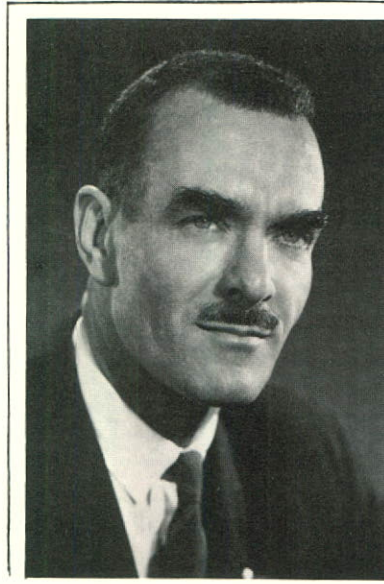
MADE IN CANADA







**Robert Hainault, M.C.**  
Commissioner



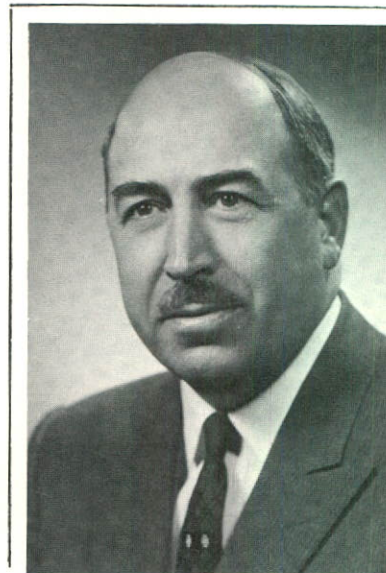
**J.-Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O. E.D.**  
Chairman and General Manager



**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





MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

for the year ended November 30, 1962

We have the honour to submit to the authorities of the City of Montreal and of the Cities and Towns of the Metropolitan District the Annual Report of the Montreal Transportation Commission for the year ended November 30, 1962.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES  
(Statement No.4)

The gross revenue amounted to \$39,659,674 for the year ended November 30, 1962. Passenger revenue amounting to \$38,020,514 represents a decrease of \$200,533 compared to the previous year, notwithstanding an increase of 707,249 in the number of passengers carried during 1962.

This paradox of reduced revenue, despite an increase in the number of passengers, is due to the fact

that the loss of revenue resulting from a reduction of 1,500,406 adult passengers was only partially compensated by an increase of 2,207,655 school passengers, because of the reduced fares paid by this latter category.

Expenses, before special depreciation referred to hereinafter, amounted to \$40,112,306, resulting in an operating deficit of \$452,632 for the year under review. These expenses include an additional amount of \$331,900, which the Commission had to absorb in 1962, comprising \$183,300 from an increase in the tax on diesel oil, \$36,000 in increased school taxes, and additional debenture interest charges of \$112,600, resulting from the devaluation of the Canadian dollar to 92½ cents in relation to the American dollar.

In addition, pursuant to its 1955 decision to accelerate its modernization programme, the Commission has had to provide an amount of \$1,189,345 as special depreciation, with the result that operations for the year show an excess of expenses over revenue of \$1,641,977.

The eight year period agreed upon for the amortization of the assets of the tramway system, which were to be retired as a result of the modernization programme

referred to above, terminated with the end of the year under review. This is, therefore, the last time the Commission will have to provide for this special depreciation.

BALANCE SHEET AS OF NOVEMBER 30, 1962  
(Statement No.1)

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, 1962, the Commission has satisfied in advance sinking fund instalments by depositing with the Director of Finance of the City of Montreal 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	January 1, 1964	\$ 315,000
3 3/4% Debentures due May 1, 1974	May 1, 1964 May 1, 1965 May 1, 1966	\$ 810,000 810,000 310,000
4 3/8% Debentures due July 1, 1976	July 1, 1964	\$ 402,000

<u>Issue</u>	<u>Sinking Fund Instalment Due Date</u>	<u>Redeemed and Cancelled</u>
5 1/4% Debentures due March 15, 1977	March 15, 1964	\$ 315,000
4 5/8% Debentures due February 15, 1978	February 15, 1964 February 15, 1965	472,000 473,000

#### OBJECTIVES OF THE COMMISSION

During the past year, the Commission, in compliance with its policy and with the principles of sound administration by which it is governed, has continued to provide the people of its territory with the best possible urban transit service within the limits allowed by the existing fare structure. To this end, the Commission has unceasingly pursued its improvement programme for bus routes, means of information, and other services to its passengers.

In view of the important part urban transit plays in the development of the metropolitan area and the economic well-being of the central business district, the Commission is fully aware of the importance of rendering public transit service more attractive, convenient and comfortable as well as easier to use.

In accordance with its objectives, the Commission continuously checks the routings and time-tables of bus services, and adjusts them promptly to meet the ever-changing needs of the population. Primary consideration is also given to many innovations pertaining to the appearance and comfort of its vehicles, and to many other conveniences provided for its passengers.

The Commission also endeavours, by every means at its disposal, to make known its policy in urban transit matters and to keep the public well informed as to its various services.

SERVICE IMPROVEMENTS IN 1962  
NEW ROUTES - EXTENDED ROUTES  
EXPRESS ROUTES

During the year 1962, the Commission effected many improvements in its system. In particular, new routes were introduced, and revisions made to existing regular and express lines in the form of extensions, improved routings, or lengthened hours of service.

Modifications effected were as follows:-

COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. This route was extended on December 4, 1961, eastward from Melling Street to Parkhaven Street.

ALLARD EXPRESS 8-E.

The routing of this line was extended further north on December 18, 1961, from Allard Street to Jolicoeur Street by way of Jogues Street, and towards the south from Laurendeau Street to Angers Street via Springland, Angers and Leprohon Streets, thus serving a much larger area.

BOULEVARD MONT-ROYAL 50.

On December 10, 1961, operation was extended during evening hours to the University of Montreal, thus providing longer hours of continuous service between Park Avenue and the University.

AVENUE-DES-PINS 144.

Since December 16, 1961, this route is operated in a westerly direction by way of Roy Street between Saint-Denis Street and City Hall Avenue instead of via Pine Avenue.

MONTAGNE 11.

On December 30, 1961, the Montagne line which terminated at Côte-des-Neiges Road was extended to the top of Ridgewood Avenue, thus serving a heavy concentration of apartment buildings.

PIE IX EXPRESS 20-E.

Since January 2, 1962, in order to speed up service, buses of this route operate by way of Sainte-Catherine Street between Frontenac Street and Phillips Square instead of on Sherbrooke Street.

DAVIDSON 87.

On February 21, 1962, hours of operation of this service were extended to cover the noon hour period.

GOUIN 69.

On April 2, 1962, this line was extended eastward on Henri-Bourassa Boulevard to Saint-Michel Boulevard, thus replacing service provided by the Henri-Bourassa route 164 which was discontinued.

SAINT-LAURENT 77.

On April 2, 1962, the north loop of this line was extended westward by way of Liège and Jeanne-Mance Streets and Crémazie Boulevard. This extension was made to provide rush hour service to a large industrial area located south of Crémazie Boulevard and west of Jeanne-Mance Street.

LONGUEUIL 75 - LONGUEUIL 76. On June 10, 1962, the Commission revised its system of bus routes in Longueuil in order to provide more efficient service in that city. The routing of these two lines was also extended to the intersection of Papineau and Craig Streets in the City of Montreal.

SAINTE-CATHERINE 34.

On June 24, 1962, this line was extended every evening after 7.00 P.M. to the Montreal

East Terminus via Viau and Notre-Dame Streets. As a result, Notre-Dame route 22 was discontinued each evening after 7.00 P.M.

CENTRE-CRAIG 136. On June 30, 1962, the routing was revised so that this line would operate all day Saturday to Craig Terminus instead of to Frontenac Terminus on Saturday mornings. This new routing partially replaced that of the Park-Jean-Talon 84 line which was discontinued on Saturday mornings.

LACHINE EXPRESS 2-E and COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. On July 16, 1962, an earlier trip was added to each of these services to accommodate passengers wishing to leave the central business district before the afternoon rush hour period.

COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. Effective August 1, 1962, the routing of this line was revised and its buses operated via Sainte-Catherine Street between Atwater and Union avenues. However, after a survey of passenger preference and in order to accelerate the service, buses on afternoon trips operate via Sherbrooke Street since October 22, 1962.



POINTE-AUX-TREMBLES EXPRESS 25-E. On July 16, 1962, this route was extended eastward from 53rd Avenue and Notre-Dame Street to 100th Avenue and Bureau Street. It was subsequently further extended on August 6, 1962 to the intersection of Sherbrooke and Gouin.

WESTMINSTER 162 and COTE-SAINT-LUC EXPRESS 12-E. On August 1, 1962, these lines were extended westward from Westlake Street to Wentworth Street.

LONGUEUIL 75 - LONGUEUIL 76. On August 11, 1962, Route 75 autobuses operated north via Labonté Street instead of Saint-Jean Street, and Route 76 was extended eastward from Chambly Road to Normandie Boulevard.

LANGELIER 33. This rush hour service inaugurated October 15, 1962 operates via de Repentigny Avenue, Chouinard Avenue and Langelier and Sherbrooke Streets, and serves an area extending up to Rosemont Boulevard and bounded on the east by Pierre-Mignault Street and on the west by Carignan Street.

HAMPSTEAD 19. On November 17, 1962, this line was extended northward from Merton Road to Fleet Road.

SAUVE 147.

On November 26, 1962, service on this line which formerly only operated at rush hours, was provided all day up to 7.30 P.M. from Monday to Friday inclusive.

---

SUBWAY

On May 23, 1962, ceremonies of great interest marked the start of construction work on the subway at the intersection of Jarry and Berri Streets. Consequently, 1962 constitutes an important date in the annals of our metropolis and of urban transit.

The Commission is actively collaborating with the City of Montreal in the realization of this broad-  
visioned project which will greatly benefit the people of Montreal and the suburbs.

ROLLING STOCK

It is not enough merely to provide sufficient vehicles to meet the needs of the travelling public, nor to ensure that these vehicles follow routes which will

serve the greatest number of users. The public must also be well informed.

To this end, the installation of the new route destination sign, announced by the Commission at the end of 1961, was started this year. This new destination sign showing simultaneously the number, name and points of origin and destination of the line, makes for easier identification by the passengers.

Another improvement was the adoption of a new colour scheme which gives our vehicles a more attractive and distinctive appearance. Refurbishing autobus exteriors will not in any way affect the normal rhythm of autobus maintenance schedules. In the ordinary course of events, it is normal procedure after a certain number of years for each of our buses to undergo a general overhaul and to be completely repainted. It is at such times that our buses will appear in their new colours.

Following this practical procedure, 82 of our buses were embellished during the year with lighter and cleaner looking colours.

## PLANT IMPROVEMENT AND MAINTENANCE

In fulfilment of its programme announced last year aimed at the continuous improvement of facilities for the transportation and comfort of passengers, the Commission proceeded with the installation of attractive shelters at the following intersections:- Allard and De Monts; Iberville and Metropolitan Boulevard; Larose and Fleury; d'Argenson and Centre; Champagneur and Metropolitan Boulevard; Laurier and Pie IX; Côte-des-Neiges and Queen Mary Road; Papineau and Henri-Bourassa Boulevard. Seventeen additional shelters will be erected shortly in the area served by the Commission.

The improvement programme at termini included:- the installation of wind-breaks at Frontenac, Atwater, Ville Saint-Pierre, and Beaubien; improved lighting at Cartierville, Garland, and Craig; and the redecoration of Frontenac, Cartierville, Garland, Aylmer, and Craig in the new colour scheme adopted by the Commission.

Last February, a new waiting room of modern design was made available for the public at the Frontenac Terminus.

The posting of route maps at all bus stops in the central business district and at various transfer points on the system is being actively carried out. These diagrams show the traveller his exact location, the route followed by the line, transfer points and other useful information.

The central control room located in the Craig Terminus, the nerve centre of the entire transit system, was greatly improved during the year. New radio equipment was installed, together with electrical and electronic devices which provide faster and more efficient radio communication with supervisors' cars, emergency and overhead line trucks, and snow removal, sanding and road maintenance vehicles.

Power distribution wires on Queen Mary Road were removed, while those on Bellechasse Street between Saint-Laurent Boulevard and Saint-Hubert Street were replaced by underground cables.

The Plant Maintenance Division also carried out the required work to maintain in excellent condition some seventy buildings and properties of the Commission.

LABOUR AGREEMENT

During the 1962 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 (3) years ending July 11, 1964.

This Collective Agreement provides, among other things, the following 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.

In conformity with the terms of this Collective Labour Agreement, the normal work hours of Transportation Department employees, which had already been reduced from  $42\frac{1}{2}$  to  $41\frac{1}{4}$  hours per week on November 26, 1961, were further reduced to 40 hours per week on July 12, 1962. The regular work week for employees of other Departments was reduced from  $42\frac{1}{2}$  to  $41\frac{1}{4}$  hours on July 12, 1962.

In keeping with the terms of the Collective Labour Agreement, a general salary increase of 7 cents per

hour became effective on July 12 last.

In addition, this Labour Agreement also grants employees four additional statutory paid holidays, a more generous accumulation of sick benefits, four weeks vacation after 25 years service, three weeks vacation after 12 years, and, as of January 1, 1964, three weeks vacation after ten years.

Employees of the Transportation Department also benefit from a higher minimum guaranteed pay and a 25 cents per hour premium for Sunday work.

---

ACKNOWLEDGEMENT

The Commissioners warmly thank the authorities of the City of Montreal and of the Cities and Towns of the Metropolitan District for the excellent collaboration received from them. They also thank representatives of the press, radio and television who made it possible for the Commission to communicate quickly with urban transit users and the public at large.

They express their sincere appreciation to the personnel of the Commission for their loyal and efficient services.

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.

Montreal, January 31, 1963.



**FINANCIAL STATEMENTS**

---

## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION\*

## BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1962

## ASSETS

## CURRENT ASSETS:

Cash	\$ 1,298,290	
Marketable Securities at cost and Accrued Interest (Market Value \$9,868,995)	9,776,675	
Accounts Receivable	242,062	
Materials and Supplies at cost, less Allowance for Obsolescence	<u>1,094,670</u>	\$12,411,697

## FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment	\$70,230,214	
Less: Accumulated Depreciation (2)	<u>29,041,850</u>	41,188,364

## OTHER ASSETS:

Advances to Ticket Offices and Chauffeurs	\$ 344,280	
Prepaid Expenses and Deferred Charges	759,865	
Cost of study and work relating to the establishment of a subway system (3)	181,593	
Debenture Discount and Expenses, less Amortization	<u>2,405,971</u>	3,691,709
		<u>\$57,291,770</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 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) Under the accelerated modernization programs, certain Tramway Assets having an approximate net book value of \$11,200,000 as at November 30, 1954 were to be retired during the eight years ended November 30, 1962, an average of \$1,400,000 per year. The net book value of the remainder of these Tramway Assets amounted to \$1,458,125 as at November 30, 1961. After allowing for the salvage value of assets written off, the residual value was charged to operations for the year by depreciating these assets at the applicable rates and by charging an amount of \$1,189,345 as special depreciation.
- (3) The Commission incurred these expenses covering study and work relating to the establishment of a subway system during the year ended November 30, 1961. Pending final settlement of this item, it has been included in the balance sheet under other assets.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION<sup>†</sup>

## BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1962

## LIABILITIES

## CURRENT LIABILITIES:

Accounts Payable and Accrued Liabilities	\$1,936,574	
Accrued Interest on Debentures	605,644	
Provision for Claims for Injuries and Damages	1,000,000	
Provision for accumulated Sick Benefits	<u>197,708</u>	\$ 3,739,926
PROVISION for Unpresented Tickets		500,000
FUNDED DEBT (1) (Statement No. 2)		53,017,000
ACCUMULATED SURPLUS (Statement No. 3)		34,844

---



---

\$57,291,770

---

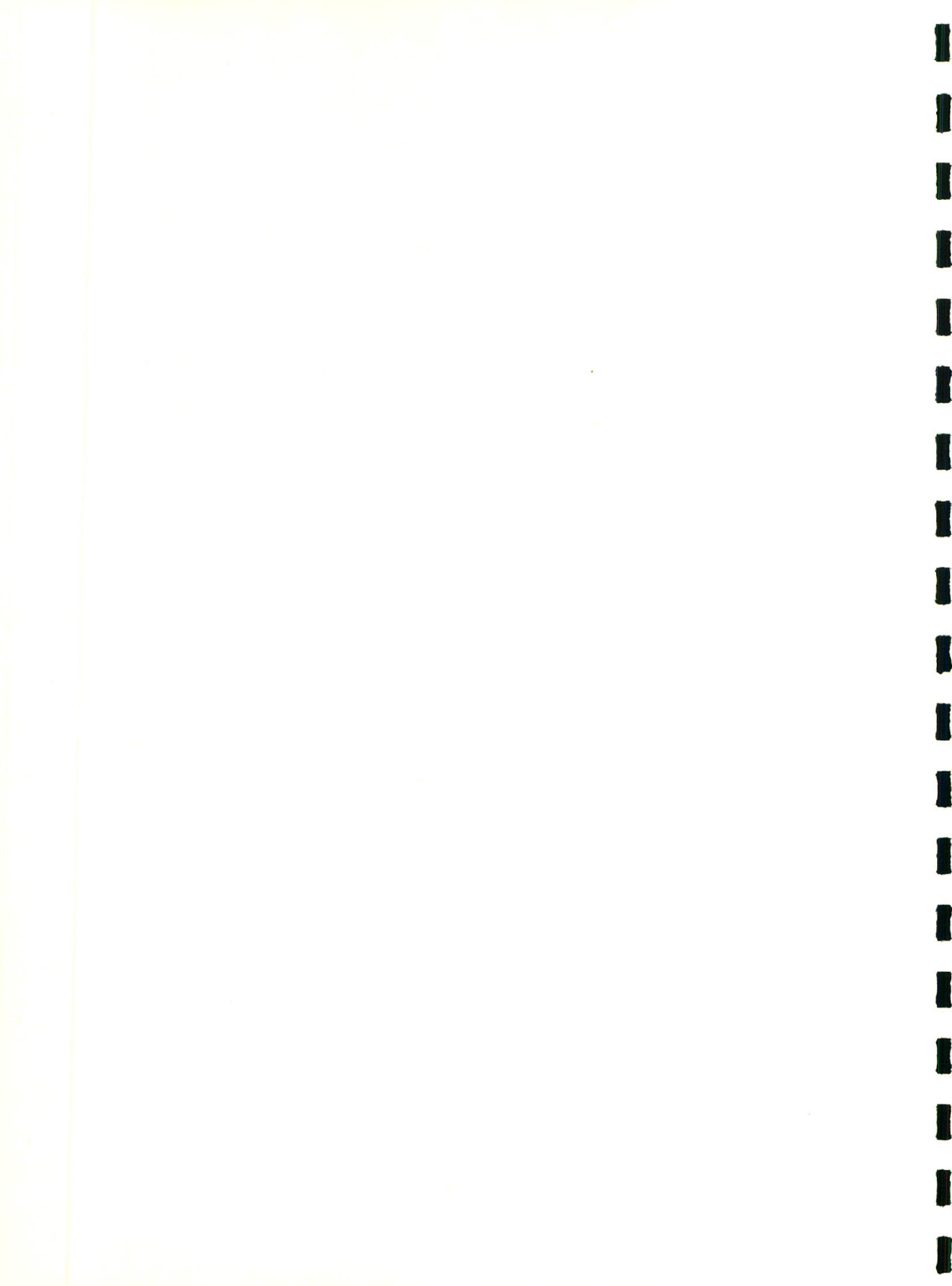


---

Approved on behalf of the Commission.

J. Guy Gauvreau  
ChairmanRobt Hainault  
Commissioner

Montreal, January 24, 1963.



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT NOVEMBER 30, 1962

<u>*Sinking Fund Debentures</u>	<u>Authorized and Issued</u>	<u>Redeemed and Cancelled</u>	<u>Balance</u>
4-1/4% due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U. S. currency)	\$18,000,000	\$ 6,615,000	\$11,385,000
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	9,720,000	17,280,000
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000	3,220,000	8,280,000
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>3,308,000</u>	<u>10,192,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$25,068,000</u>	<u>\$53,932,000</u>
Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation of Sinking Funds:			
4-1/4% due January 1, 1973		\$ 278,000	
3-3/4% due May 1, 1974		142,000	
4-3/8% due July 1, 1976		176,000	
5-1/4% due March 15, 1977		65,000	
4-5/8% due February 15, 1978		<u>254,000</u>	<u>915,000</u>
	Funded Debt		<u>\$53,017,000</u>

\*See Note (1) on Balance Sheet



## MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

## STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1962

## REVENUE

Passenger Revenue		\$38,020,514	
Miscellaneous Revenue, including Charter Service, Advertising and Rentals		<u>1,639,160</u>	\$39,659,674

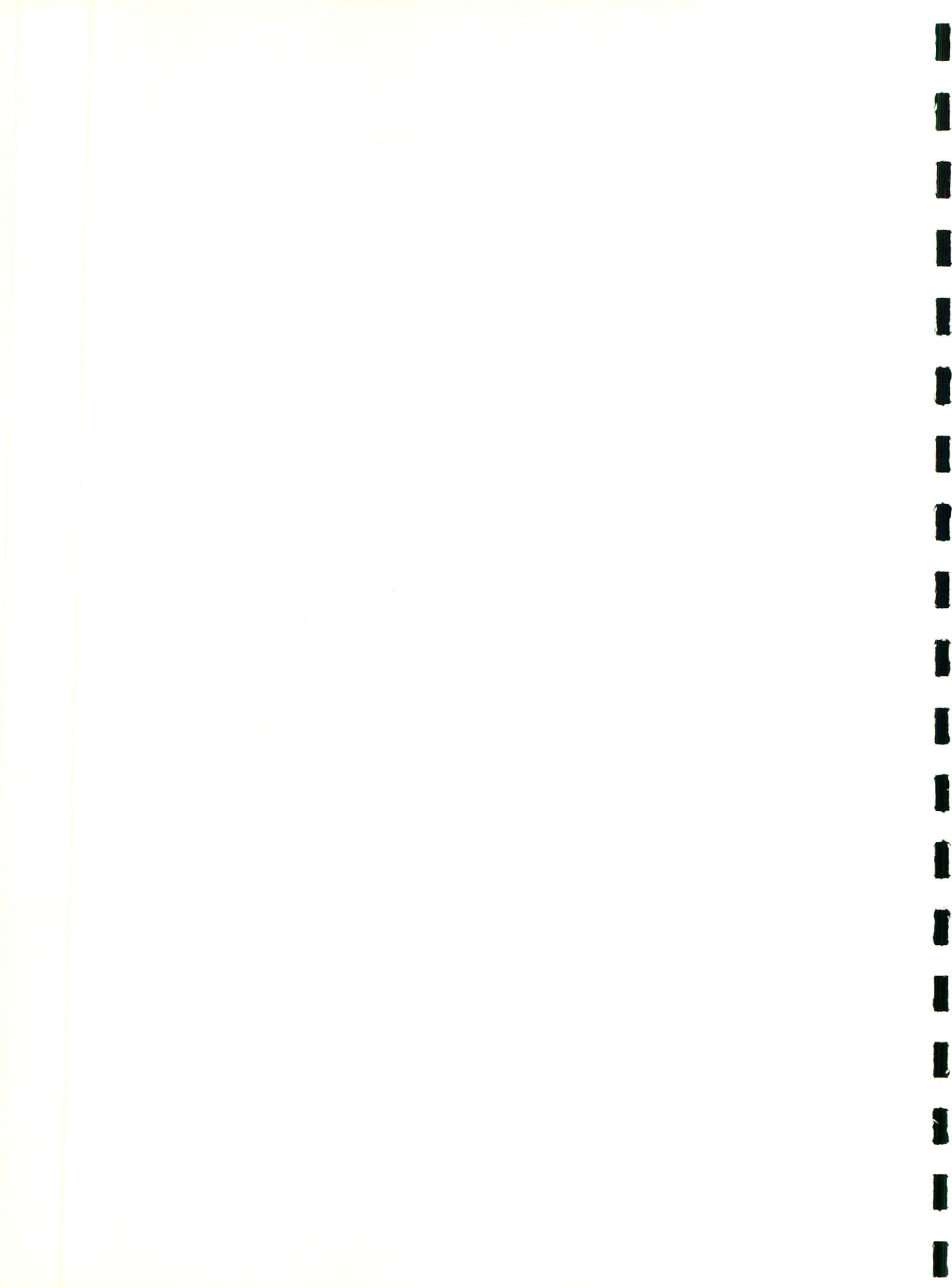
## EXPENSES

Operating Expenses	\$24,989,623		
Taxes	2,385,665		
Maintenance	6,089,536		
Depreciation	<u>4,214,902</u>	\$37,679,726	
Debenture Interest and Expense	\$ 2,515,843		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	<u>269,573</u>		
Less: Income from Investments	\$ 2,785,416	<u>2,432,580</u>	
	<u>352,836</u>		<u>40,112,306</u>
Excess of Expenses over Revenue before Special Depreciation			\$ 452,632

\*Special Depreciation due to accelerated modernization programme  
(after deducting an amount of \$76,865 equivalent to the salvage  
value of Tramway Assets written off during the year)

			<u>1,189,345</u>
Excess of Expenses over Revenue for the year			\$ <u>1,641,977</u>

\*See Note (2) on Balance Sheet





MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1962 and the statements of revenue and expenses and of accumulated surplus 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 surplus present fairly the financial position of the Commission as at November 30, 1962 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.

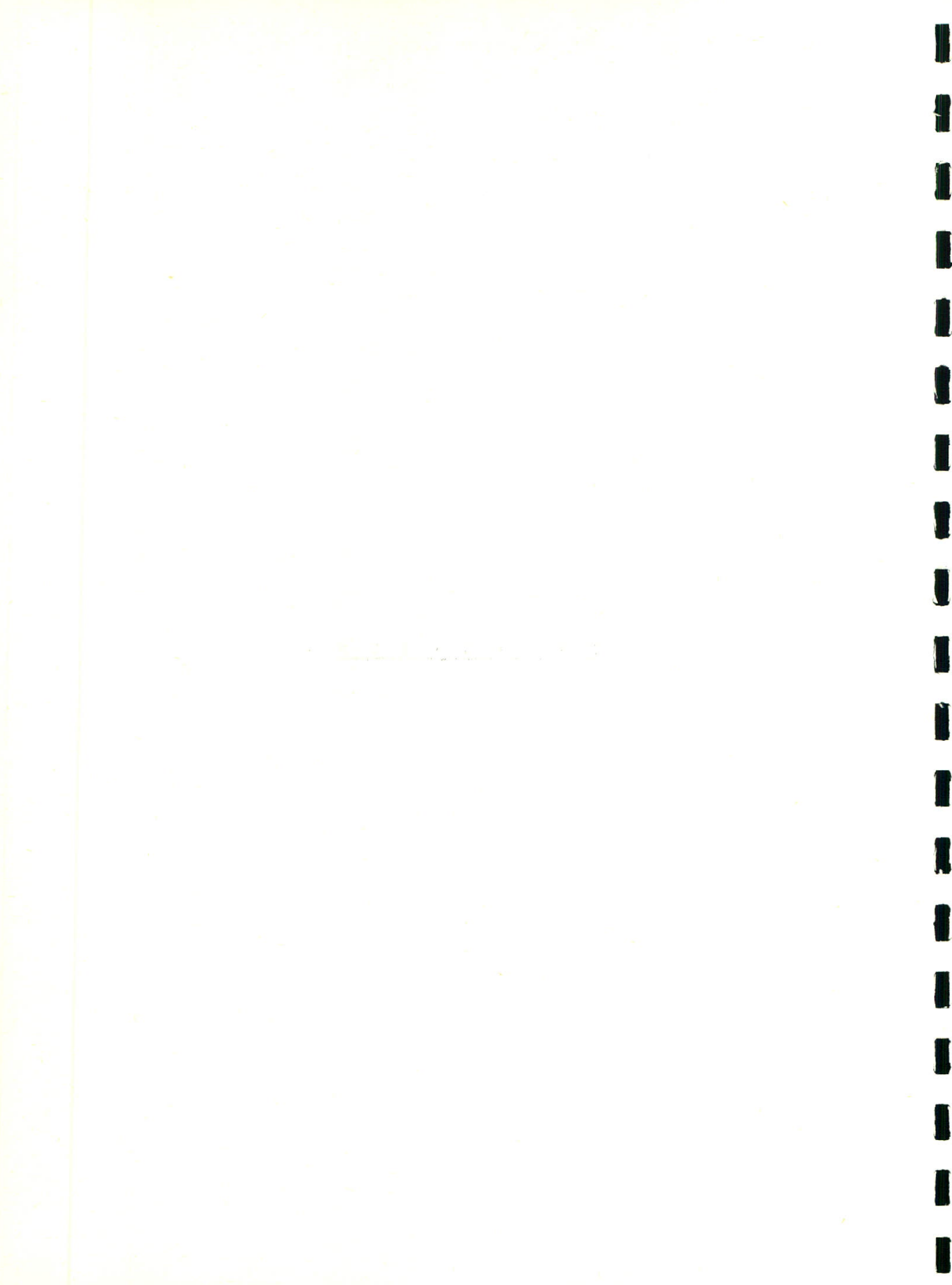
Courtois, Frédette & Cie.  
Chartered Accountants.

McDonald, Currie & Co.  
Chartered Accountants.

Montreal, January 24, 1963.



- S T A T I S T I C S -



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

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

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

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



MILEAGE OF STREETS USED BY  
THE COMMISSION'S VEHICLES

As at June 16, 1951	238.9 <sup>4</sup> 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 "

---

Electricity consumed in 1962 (in K. W. Hours)	12,659,510 K. W. Hours
Gasoline consumed in 1962 (in Gallons)	748,132 Gallons
Diesel Oil consumed in 1962 (in Gallons)	8,129,811 Gallons
Area served in 1962	100 Square Miles
Population of municipalities served, 1962	1,612,843 approx.

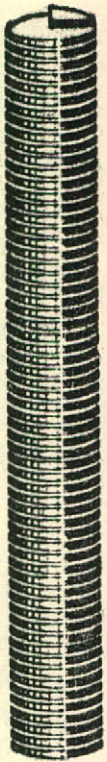




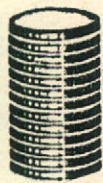
# DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1962

TOTAL: \$ 41,412,866

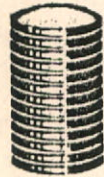
SALARIES  
AND  
BENEFITS  
TO EMPLOYEES



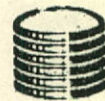
MATERIALS  
AND  
SERVICES



DEPRECIATION



INTEREST



TAXES



\$ 25,829,560

5,360,815

5,404,247

2,432,579

2,385,665

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

13 %

13 %

6 %

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

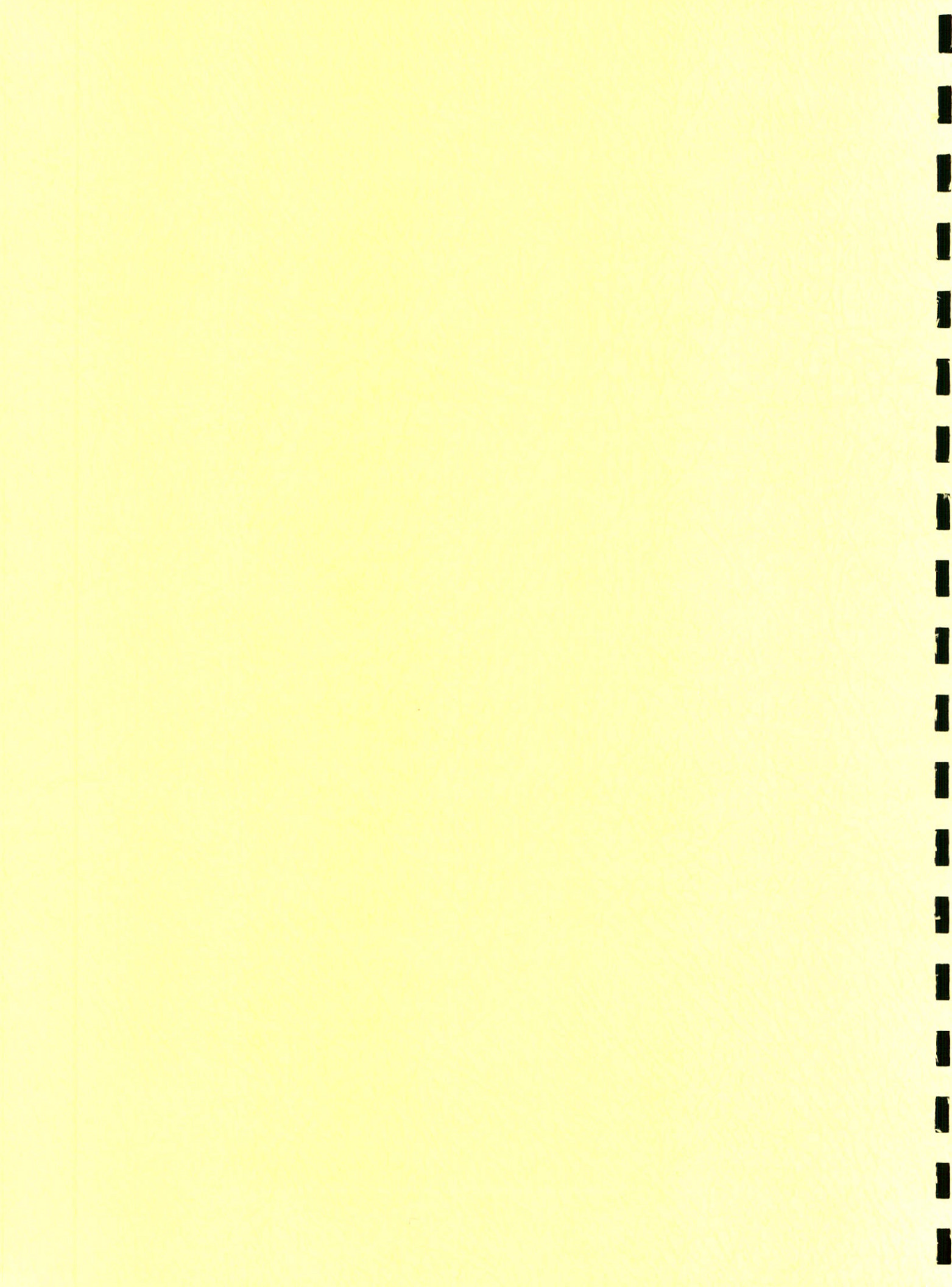


# rapport annuel

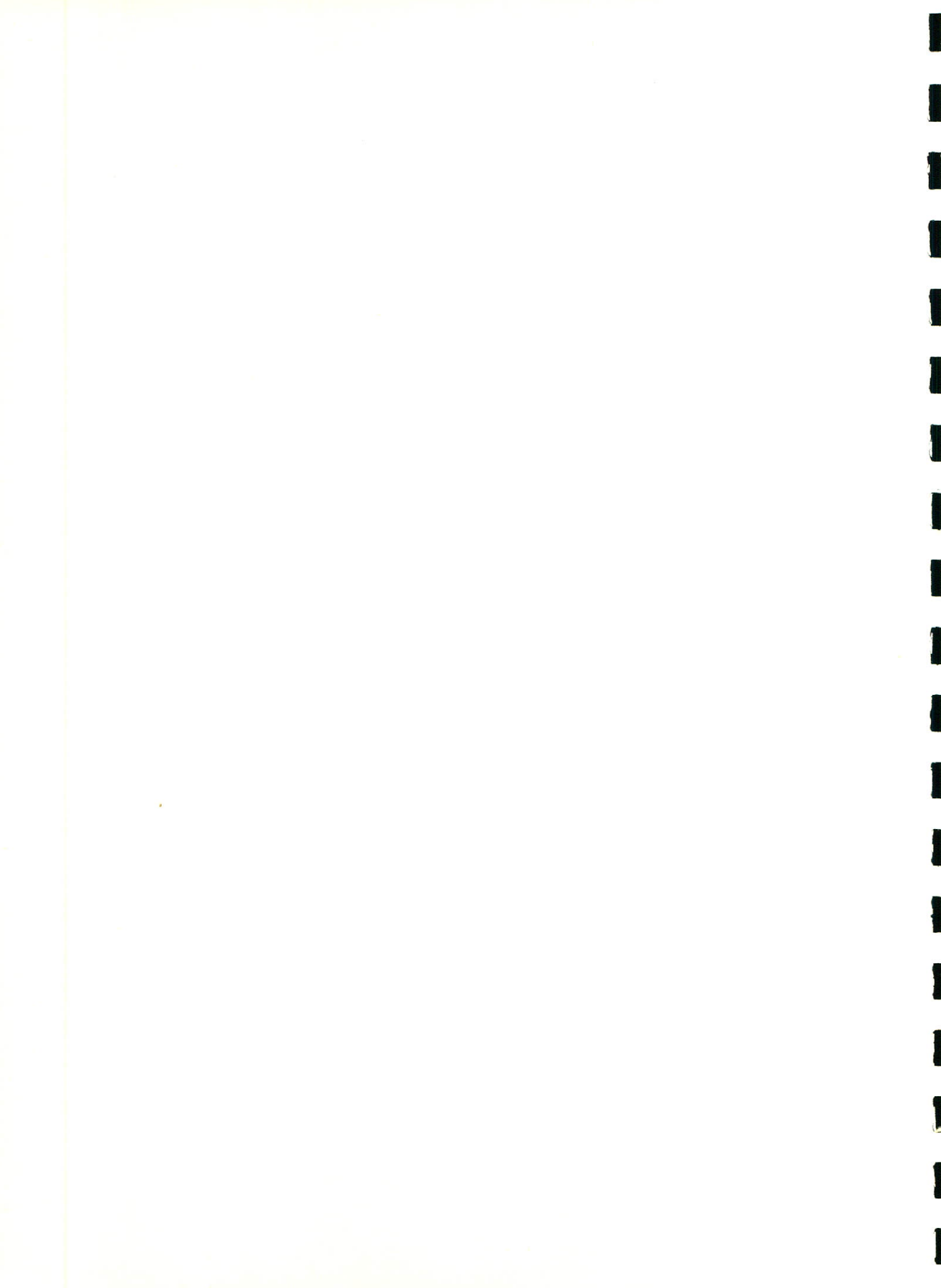
au 30 novembre 1962

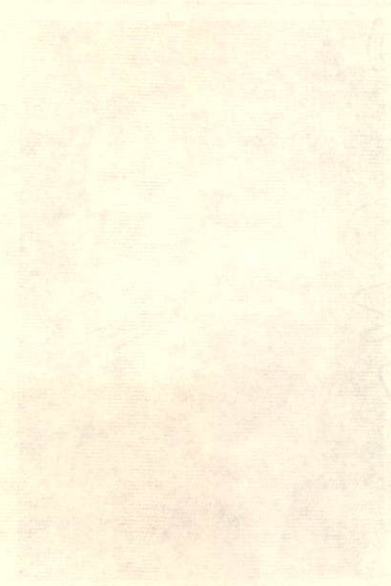


COMMISSION DE TRANSPORT  
DE MONTREAL

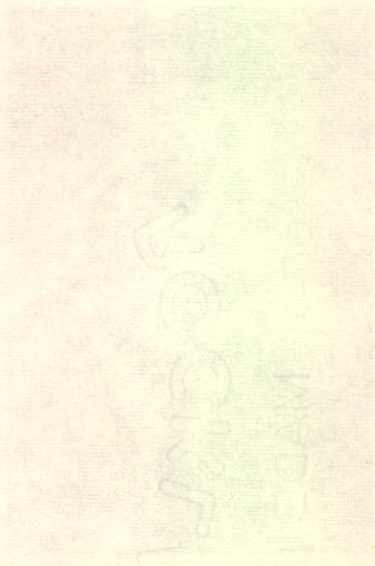
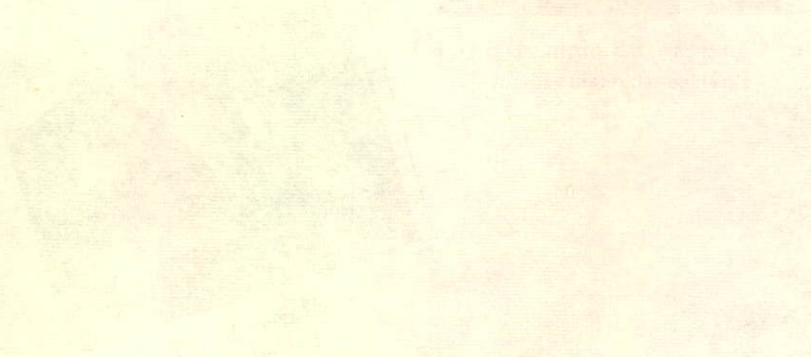


LAMBERT  
BOND



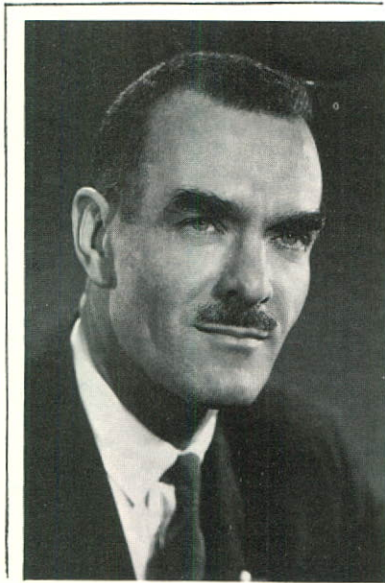


MD

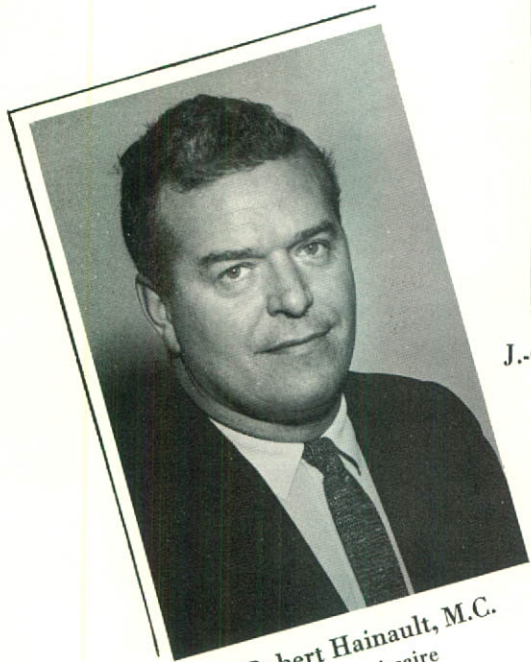


WATER  
PROOF  
MARK

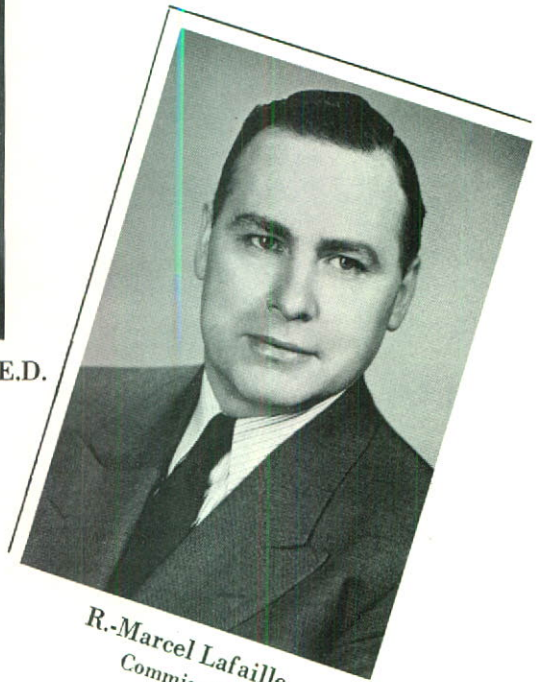




J.-Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O. E.D.  
Président et gérant général



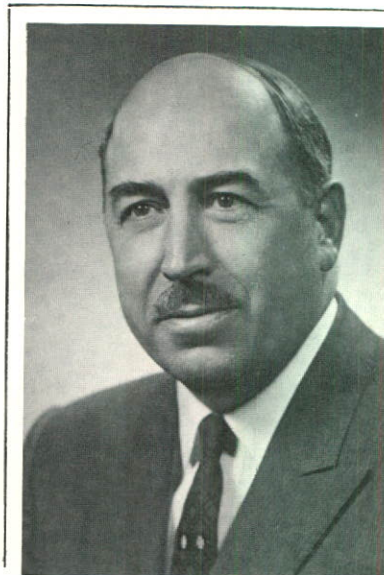
Robert Hainault, M.C.  
Commissaire



R.-Marcel Lafaille  
Commissaire



Armand Lambert, C.A.  
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, Ing. P.  
Commissaire adjoint



COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTREAL

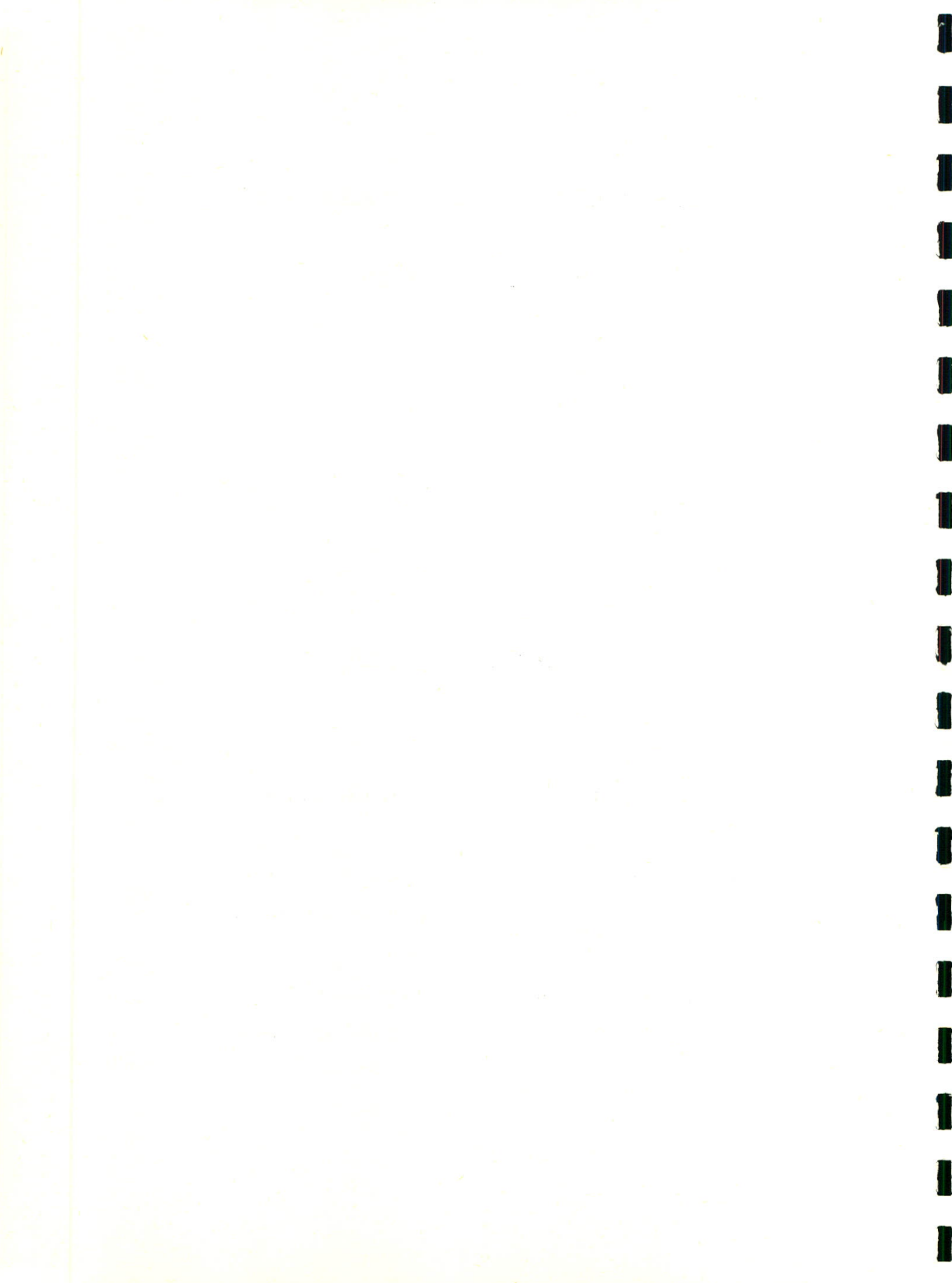
---

COMMISSAIRES

Président et  
gérant général : J. Guy Gauvreau

Commissaires : Robert Hainault  
R. Marcel Lafaille

Commissaires adjoints : Armand Lambert  
Paul Emile Morissette



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice terminé le 30 novembre 1962

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

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES (Etat no 4)

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

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

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

Les dépenses, avant l'amortissement spécial dont il est question ci-après, ont atteint le chiffre de \$40,112,306, entraînant un déficit d'exploitation de \$452,632 pour l'exercice sous examen. Ces dépenses incluent un montant additionnel de \$331,900 que la commission a dû absorber en 1962, soit \$183,300 par suite de l'augmentation de la taxe sur l'huile diesel, \$36,000 résultant d'une augmentation des taxes scolaires et une majoration de \$112,600 des frais d'intérêts sur débetures, par suite de la dévaluation du dollar canadien à 92½ cents par rapport au dollar américain.

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

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

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

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1962 (Etat no 1)

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

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

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

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

#### OBJECTIFS DE LA COMMISSION

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

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

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

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

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

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

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

Voici l'énumération des modifications apportées:-

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

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

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

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

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



PIE IX EXPRESS 20-E.

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

DAVIDSON 87.

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

GOUIN 69.

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

SAINT-LAURENT 77.

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

LONGUEUIL 75 - LONGUEUIL 76.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HAMPSTEAD 19.

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

SAUVE 147.

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

METRO

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

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

## MATERIEL ROULANT

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

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

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

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

#### AMELIORATION ET ENTRETIEN DES PROPRIETES

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

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

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

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

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

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

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

#### CONVENTION COLLECTIVE

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

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

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

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



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

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

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

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

REMERCIEMENTS

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

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

Le président et gérant général,

(signé) J. GUY GAUVREAU

Les commissaires,

(signé) ROBERT HAINAULT

(signé) R. MARCEL LAFAILLE

Les commissaires-adjoints,

(signé) ARMAND LAMBERT

(signé) P. EMILE MORISSETTE.

Montréal, le 31 janvier 1963.

ÉTATS FINANCIERS

---

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL \*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1962

ACTIF

DISPONIBILITES:

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

IMMOBILISATIONS:

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

AUTRES ACTIFS:

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

\$57,291,770

\* 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) A cause de l'accélération du programme de modernisation, certains actifs du réseau des tramways ayant une valeur nette comptable d'environ \$11,200,000 au 30 novembre 1954, devaient être mis au rancart durant les huit années terminées le 30 novembre 1962, soit \$1,400,000 en moyenne, par année. La valeur nette comptable du solde de ces actifs du réseau des tramways était de \$1,458,125 au 30 novembre 1961. Après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, la valeur résiduelle a été imputée aux opérations de l'année en amortissant ces actifs aux taux en vigueur et en imputant un montant de \$1,189,345 à titre d'amortissement spécial.

(3) La Commission a encouru ces dépenses pour études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro au cours de l'année terminée le 30 novembre 1961. Dans l'attente d'un règlement final de ce montant, il a été montré au bilan sous le poste: autres actifs.

## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL\*

## BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1962

## PASSIF

## EXIGIBILITES:

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

---

 \$57,291,770
 

---

Approuvé pour la Commission.

 J. Guy Gauvreau  
 Président

 Robt Hainault  
 Commissaire

Montréal, 24 janvier 1963.



## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

## ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1962

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

\*Voir note (1) au bilan.





## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

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



## COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

## REVENUS

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

## DEPENSES

Frais d'exploitation	\$24,989,623		
Taxes	2,385,665		
Entretien	6,089,536		
Amortissement	<u>4,214,902</u>	\$37,679,726	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,515,843		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>269,573</u>		
Moins: Revenu de placements	\$ 2,785,416 <u>352,836</u>	<u>2,432,580</u>	40,112,306
Excédent des dépenses sur les revenus avant amortissement spécial			\$ 452,632

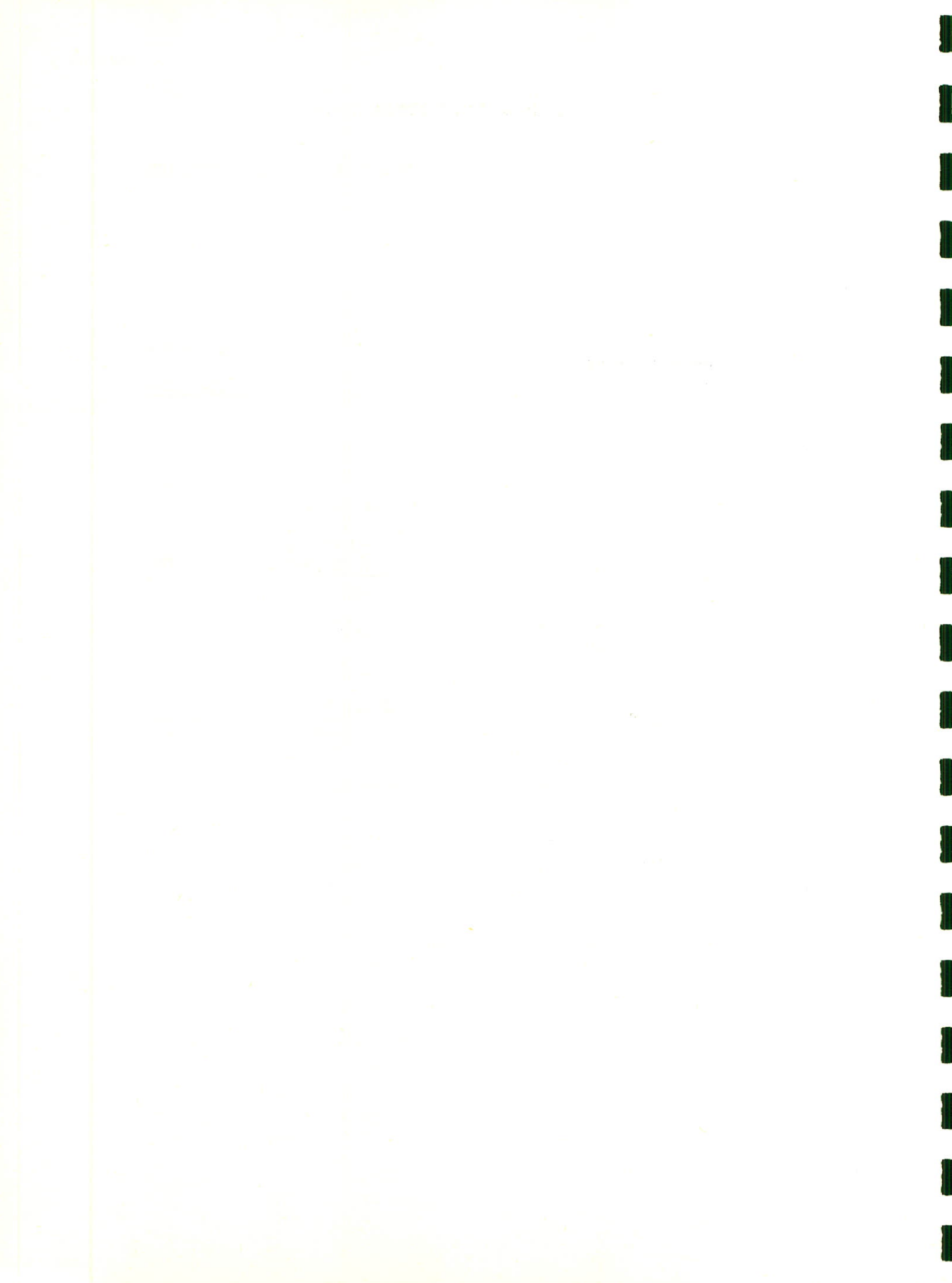
\*Amortissement spécial résultant du programme de modernisation  
(déduction faite d'un montant de \$76,865 équivalant à la valeur  
de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au  
cours de l'année)

1,189,345

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année

\$ 1,641,977

\*Voir note (2) au bilan.



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

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

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

Courtois, Frédette & Cie.  
Comptables agréés.

McDonald, Currie & Co.  
Comptables agréés.

Montréal, 24 janvier 1963.



- STATISTIQUES -





COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

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

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

NOMBRE DE VEHICULES

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



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

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

---

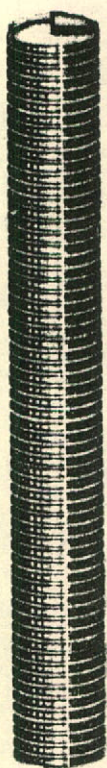
Electricité consommée en 1962 (en K. W. heures)	12,659,510 K. W. hres.
Gazoline consommée en 1962 (en gallons)	748,132 gallons
Huile diesel consommée en 1962 (en gallons)	8,129,811 gallons
Superficie desservie en 1962	100 milles carrés
Population des villes desservies, 1962	1,612,843 approx.



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

TOTAL: \$ 41,412,866

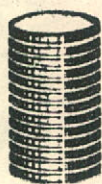
SALAIRES  
ET  
BÉNÉFICES  
AUX EMPLOYÉS



\$ 25,829,560

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

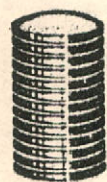
MATÉRIEL  
ET  
SERVICES



5,360,815

13 %

AMORTISSEMENT



5,404,247

13 %

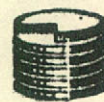
INTÉRÊTS



2,432,579

6 %

TAXES



2,385,665

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

