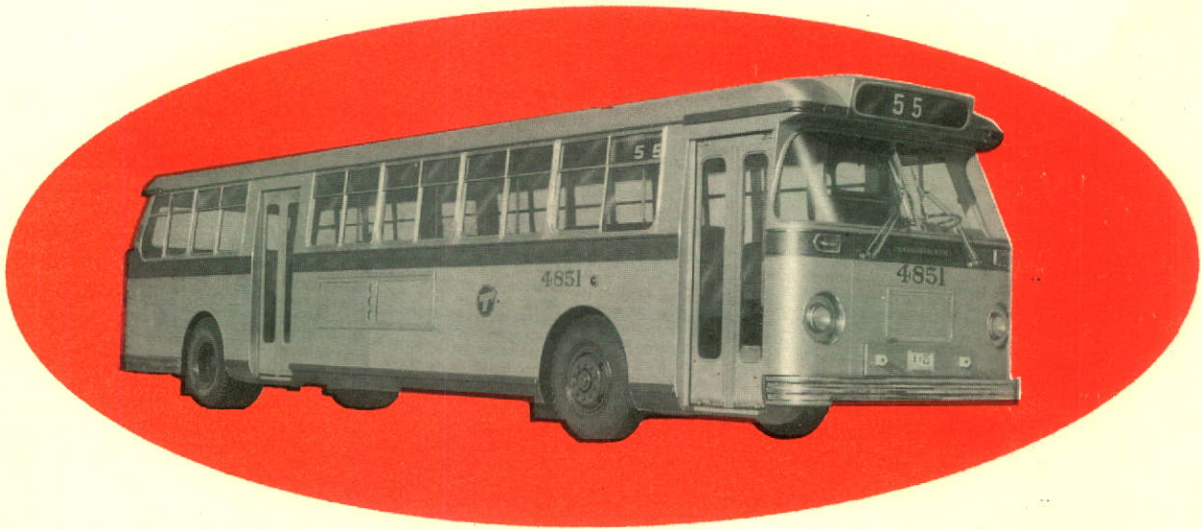
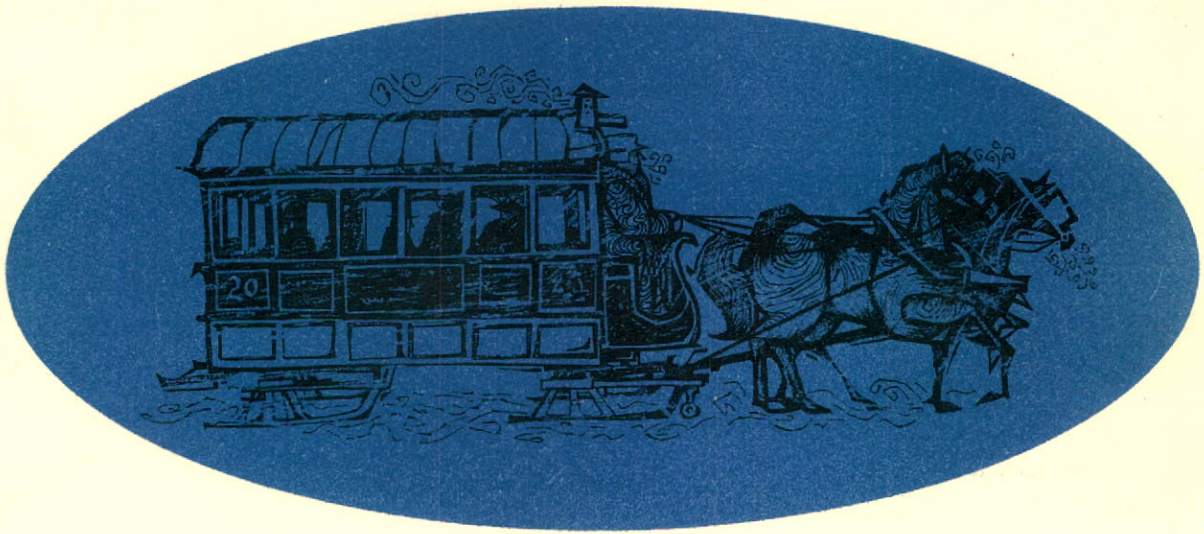


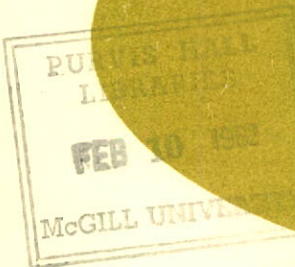
C file



a century of progress for Montreal and urban transit

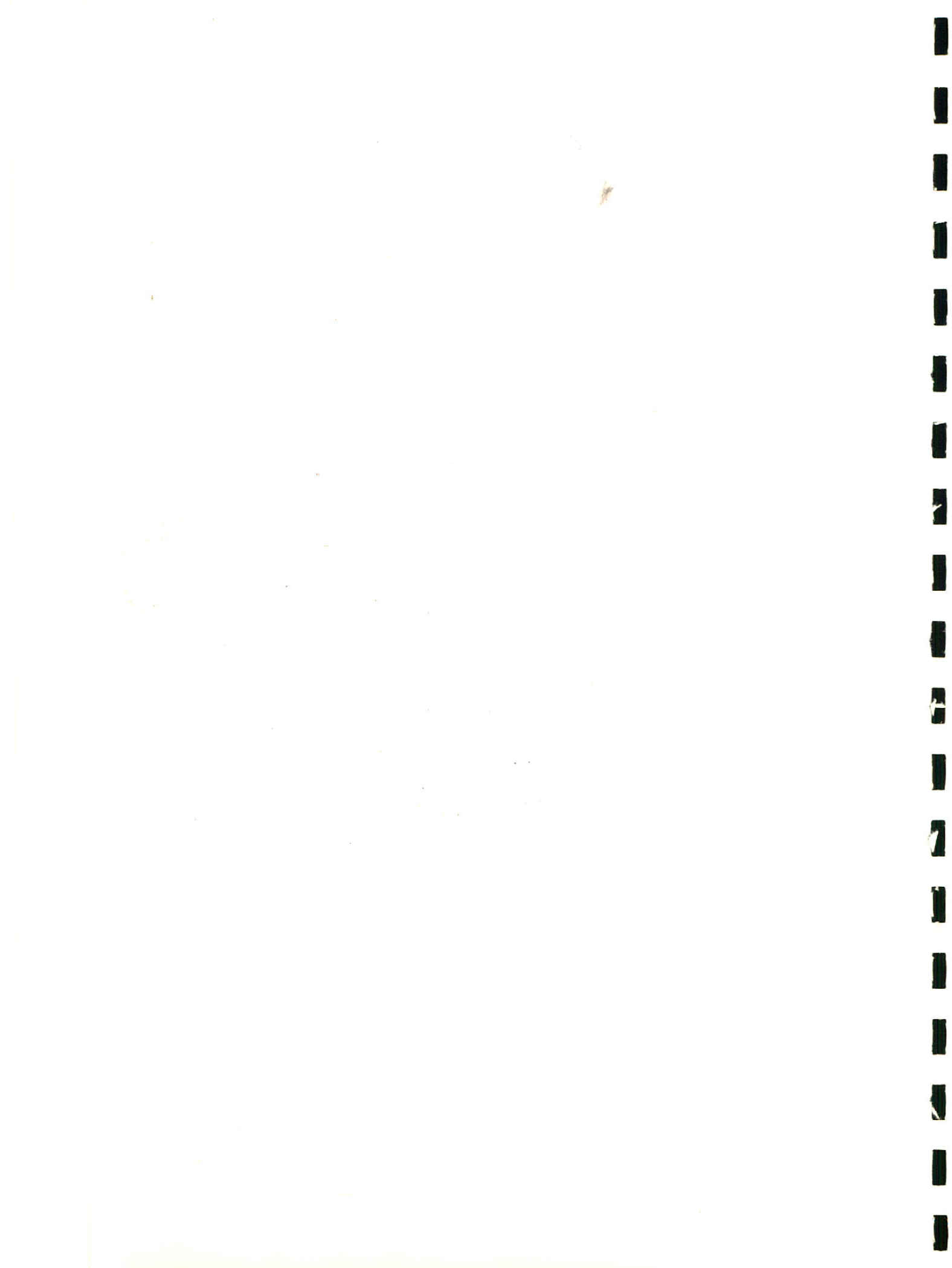
annual report

as at November 30, 1961

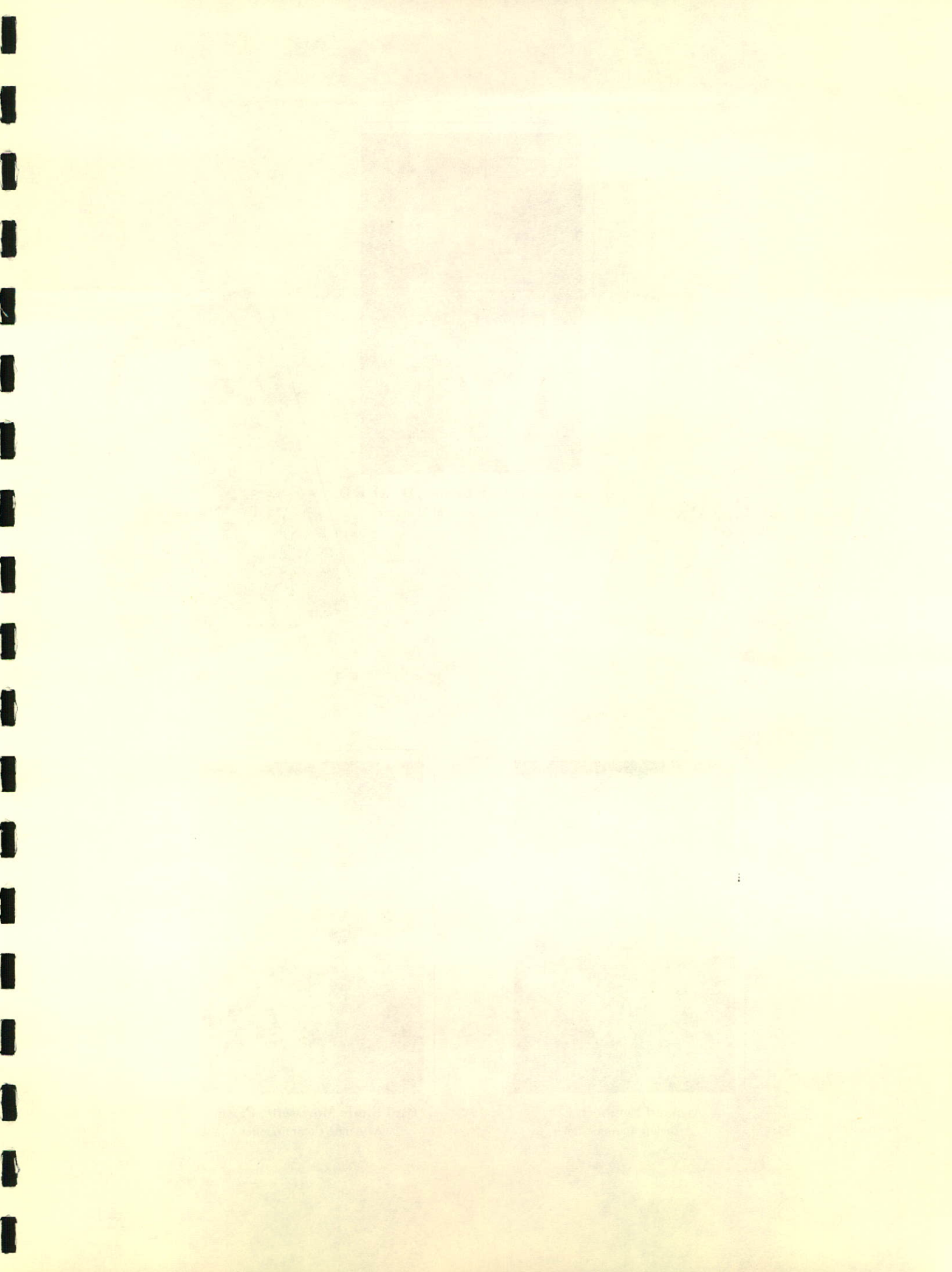


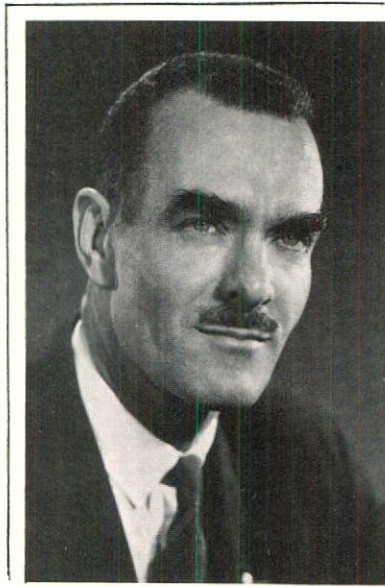
**MONTREAL TRANSPORTATION
COMMISSION**

**1861
1961**

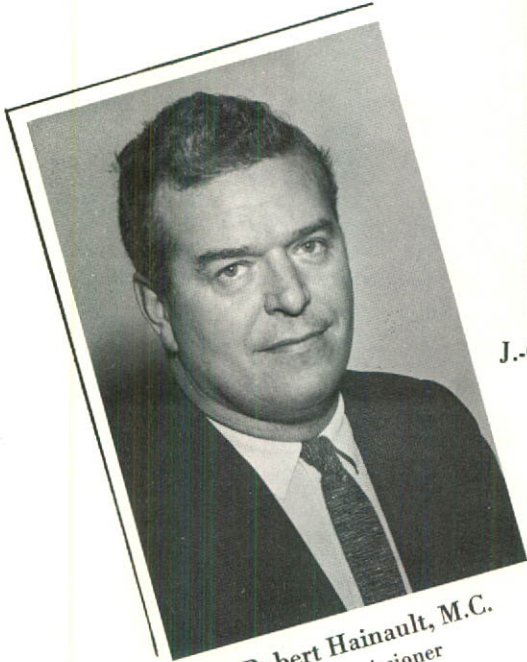








J.-Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O. E.D.
Chairman and General Manager



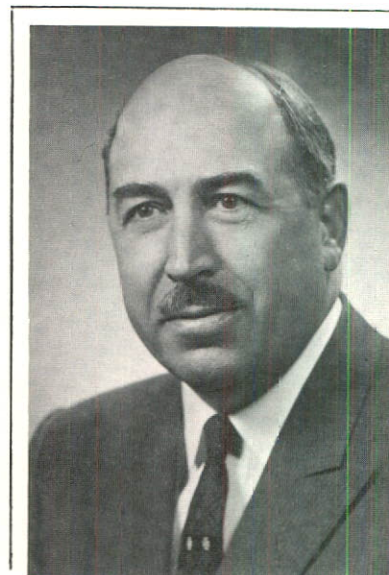
Robert Hainault, M.C.
Commissioner



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

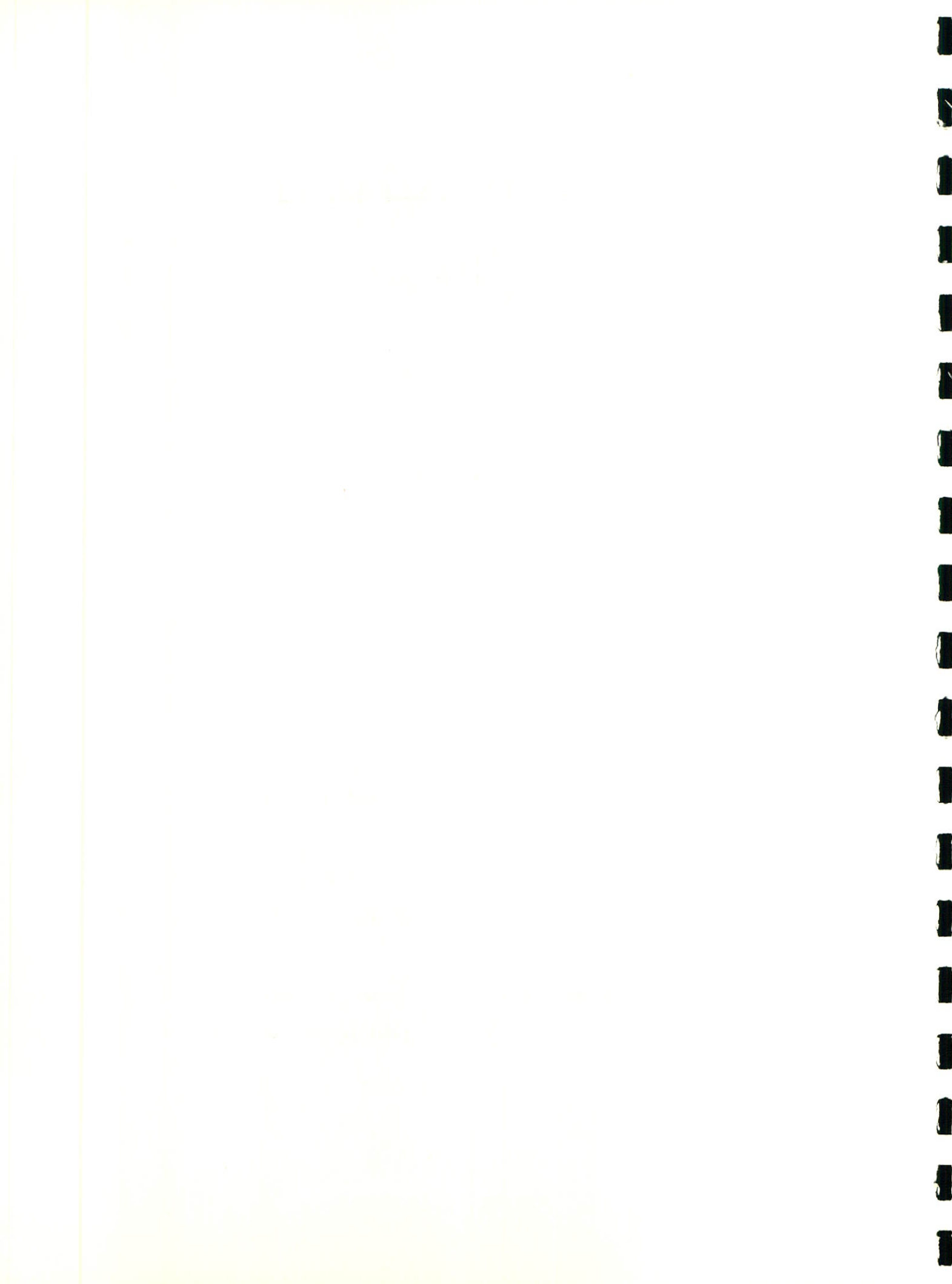
: Robert Hainault

R. Marcel Lafaille

Associate Commissioners

: Armand Lambert

Paul Emile Morissette



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

for the period ended November 30, 1961

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 covering the period from December 1, 1960 to November 30, 1961.

NOMINATION OF MESSRS. ARMAND LAMBERT
AND PAUL EMILE MORISSETTE

On March 29, 1961, the Executive Committee of the City of Montreal nominated Messrs. Armand Lambert, C.A., and Paul Emile Morissette, P. Eng., as Associate Commissioners to succeed Messrs. Jean Constantin and L. Léger whose term of office had expired on November 13, 1960. Messrs. Lambert and Morissette were sworn into office on March 30, 1961 by the City Clerk and immediately assumed their functions.

Mr. Armand Lambert is a graduate in Commercial Science from l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal and is a member of the Institute of Chartered Accountants of Quebec. Mr. Paul Emile Morissette is a graduate of the Ecole Polytechnique de Montréal and is a member of the Corporation of Professional Engineers of the Province of Quebec.

Messrs. Lambert and Morissette have both been employed by the City of Montreal for a number of years where they hold, respectively, the positions of Assistant to the Director of Finance and Assistant Director of the Public Works Department.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
(Statement No.4)

The gross revenue amounted to \$39,642,351 for the year ended November 30, 1961. The number of passengers carried during the first nine months of the year was lower than that of the corresponding months of the previous year. However, this trend was reversed during the last three months.

The ordinary expenses amounted to \$39,390,632, leaving an operating surplus of \$251,719 for the year ended November 30, 1961.

On the other hand, pursuant to its 1955 decision to accelerate its modernization programme, the Commission has had to provide a net amount of \$1,016,511 as additional depreciation. The effect of this additional depreciation has been that the operations for the year ended November 30, 1961 show an excess of expenses over revenue of \$764,792.

BALANCE SHEET AS OF NOVEMBER 30, 1961
(Statement No.1)

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

During the year ended November 30, 1961, the Commission has satisfied its obligations with respect to the following sinking fund instalments due in 1962 and 1963 by purchasing debentures, and after cancel-

lation, depositing them with the Director of Finance of the City of Montreal:

<u>Issue</u>	<u>Sinking Fund Instalment Due Date</u>		<u>Redeemed and Cancelled</u>
4-1/4% Debentures due	July 1,	1962	\$315,000
January 1, 1973	January 1,	1963	\$315,000
	July 1,	1963	\$315,000
3-3/4% Debentures due	May 1,	1963	\$810,000
May 1, 1974			
4-3/8% Debentures due	July 1,	1963	\$403,000
July 1, 1976			
5-1/4% Debentures due	March 15,	1963	\$315,000
March 15, 1977			
4-5/8% Debentures due	February 15,	1963	\$473,000
February 15, 1978			

SERVICE IMPROVEMENTS DURING 1961
EXPRESS ROUTES - NEW ROUTES AND
EXTENDED ROUTES

The objective of the Commission is to provide the citizens of Montreal and of the Municipalities of the Metropolitan area with the most efficient urban transit service. In order to adjust its services to the needs of the ever changing distribution

of population, the Commission continually revises its itineraries and time-tables and modifies them as required by circumstances. During the year 1961, the Commission has effected a number of changes in its system and has, in particular, established new lines and extended either the route or the hours of service of many others.

NEW EXPRESS LINES

Among the major changes made during the year, the establishment of six new Express bus routes is to be noted.

The first of these new Express routes, LaSalle 10E, started to operate on April 17, from Victoria Square, to the City of LaSalle also serving the northern area of Verdun.

Then, on the afternoon of September 18, following the inaugural ceremony attended by the authorities of many cities and towns served by the Commission, the following lines were established on a trial basis:

1. Allard 8E between Place d'Armes and the south-west area of Montreal, i.e., the Côte-Saint-Paul and Ville Emard districts.
2. Côte-Saint-Luc 12E between Victoria Square and the north-west area of Montreal, i.e., the Notre-Dame-de-Grâce district, and the City of Cote St. Luc.
3. Saint-Laurent 16E between Victoria Square and the Town of Mount Royal, and the western area of the City of Saint-Laurent.
4. Pie IX 20E between Victoria Square and the cities of Saint-Michel and Montréal-Nord.
5. Pointe-aux-Trembles 25E between Victoria Square and the south-east area of Montreal and the Cities of Montréal-Est and Pointe-aux-Trembles.

The objective, in establishing these special-fare Express routes, is to provide direct and rapid service between the central business district of Montreal and outlying parts of the territory served by the Commission. Operation of this type of service is confined, for the present, to rush-hour periods, Mondays to Fridays inclusive.

OTHER NEW AUTOBUS ROUTES

In addition to the Express routes outlined above, the Commission has established the following new routes, during 1961:

1. Newman 110 Established on December 12, 1960, this new route operates at rush hours via Newman Avenue in Ville LaSalle, between the western limit of Jolicoeur Street (route 37) and Lafleur Avenue.

2. de l'Acadie 180 The opening to traffic of the section of l'Acadie Boulevard to the north of Metropolitan Boulevard made it possible for the Commission to establish a new north-south route approximately half way between Saint-Laurent Boulevard and O'Brien Boulevard and, at the same time, to re-arrange the routes serving the fast-growing districts of Bordeaux, Cartierville and Ahuntsic. On August 10, 1961, the new l'Acadie 180 route began operation from the intersection of Metropolitan Boulevard and Bloomfield Avenue to the Cartierville Terminus via Metropolitan Boulevard, l'Acadie, de Salaberry and Grenet Street. The result was the creation of a fast north-south

service between the area bordering on Rivière des Prairies and Metropolitan Boulevard and hence to the central business district, via transfer to Park-Crémazie Route 80. At the same time, the extension westward of Routes 69 and 163, details of which are described elsewhere in this report, which brought about the abolition of Route 167, created two direct means of communication between Ahuntsic Terminus and Toupin Boulevard, near the western limit of Montreal.

3. Sauvé 147 On September 5, 1961, this route began operation on Sauvé Street between Meilleur and Saint-Michel Boulevard, as a result of which the Lille 147 Route was abolished.

EXTENSION OF ROUTES

1. Paré 115 On December 19, 1960, this route was extended northward via Devonshire Road to Metropolitan Boulevard, following Paré Street and Devonshire Road in both directions.

2. Montréal-Nord 140 On January 1, 1961, this route was extended eastward from Georges-Pichet Street as

far as Fredmir Boulevard in the City of Montréal-Nord. On May 20, it was again extended northward to Perras Boulevard.

3. Westminster 162 On January 12, 1961, this line was extended eastward from Léger Street to Melling, in the City of Cote St. Luc, and again extended eastward as far as Parkhaven, on November 26.

4. Saint-Urbain - Van Horne 128 On January 16, 1961, this route was extended northward from Van Horne to Bates Road, via Pratt Avenue, Bates Road and Darlington Avenue, during morning rush hours, and via the same streets but in the reverse direction for the evening rush hours.

5. Longueuil 74 On February 12, 1961, this route was extended eastward as far as Lorne Avenue in the City of Longueuil.

6. Wellington 58 On April 2, 1961, the Wellington line was extended westward as far as Broadway, in Ville LaSalle, via LaSalle Boulevard, Crawford Bridge Avenue, Ouimet, Lacharité and Edouard Streets, 8th Avenue, Broadway and 2nd Avenue. This important

extension, joining Ville LaSalle directly to the centre of Montreal, permitted the discontinuation of the LaSalle-Verdun 53 and Crawford Park 52 feeder lines, which gave only a local service.

7. Legendre 98 On April 2, 1961, the loop at the western terminus of this line was extended northward from Legendre Street to Chabanel Street.

8. Lachine - Montreal West 90 On May 29, 1961, on completion of the Ville Saint-Pierre overpass, the Commission was able to implement its decision to extend the above-mentioned route via 4th Avenue, des Erables Street and 7th Avenue in Ville Saint-Pierre.

9. Dudemaine 163 On August 10, 1961, simultaneously with the inauguration of the new l'Acadie 180 route, the Bordeaux 163 line was renamed Dudemaine 163 and was extended westward as far as Toupin Boulevard and Jean-Bourdon Street via Dudemaine, O'Brien Boulevard, Bois-Franc Road and Toupin Boulevard. As a result, a direct line was established between Ahuntsic Terminal and Toupin Boulevard and the hours of operation along Bois-Franc Road and Toupin Boulevard were prolonged,

as Toupin 167 line, which was discontinued, operated only at rush hours.

10. Gouin Blvd. 69 Also on August 10, upon the establishment of the l'Acadie route, our services along Gouin Boulevard were extended westward from the Cartierville Terminus as far as Toupin Boulevard thus providing, on this section of Gouin Boulevard, an all-day service, replacing the rush-hour service only, which was given by the former Toupin 167 line.

11. Longueuil 75 & 76 On September 3, 1961, a revision of our services in the City of Longueuil resulted in the merger of lines 71 and 73, which provided a local service, into a single route serving the whole southern area of Longueuil as well as the annexed Town of Montreal-South.

12. Viau 132 On October 21, 1961, the northern terminus of this route was extended as far as Paisley Street.

13. LaSalle 112 On November 26, 1961, this line was rerouted to give service to Riverside Park in Ville LaSalle, via 43rd Avenue and Latour Road.

14. Victoria 124 Also on November 26, a direct service from Sainte-Catherine Street to Metropolitan Boulevard was established by the extension northward of this line, from Jean-Talon to Metropolitan Boulevard via Kindersley Avenue and Lucerne Road. This all-day service replaces the rush-hour service provided previously by Lucerne 118 line, which was discontinued.

15. Hodge 118 On November 27, 1961, the Hodge Street service was extended eastward, from Houde Street to Stinson Boulevard, and westward, from Sainte-Croix Street to Decarie Boulevard. This line is in operation during rush hours only, Monday through Friday inclusively.

16. Paré 115 On November 27, 1961, this route was extended eastward from Victoria Avenue to Côte-des-Neiges Road via Jean-Talon Street, thus replacing the service given formerly by the Lucerne 118 line.

During the year, the time-table of the Beaugrand 28, Jarry Est 193 and Saint-Michel 194 routes, which operated only during rush hours, were

extended so that they now operate all day, until 8 p.m., Monday to Friday inclusively.

The Commission has been pleased to cooperate with the City of Montreal in the study of a number of one-way street projects. Each case was studied jointly by the City Authorities and the Commission.

Consequently, the itinerary of numerous routes was altered, particularly the Saint-Denis 68, 72 and Saint-Denis Express 1E, when Saint-Denis Street was converted to one-way operation, southbound, and Berri Street, northbound, between Roy and Craig Streets.

The services of the Commission now extend over a territory of 100 square miles as compared with 96.3 miles last year, and its autobuses travel over 379.74 miles of street, an increase of 24.44 miles over the previous year.

SUBWAY

In March 1961, the City of Montreal appointed a Subway Study Committee. Commission represent-

atives took an active part in the Committee's work which ended in October. The broad and lengthy experience of the Commission's engineers and transit experts was thus made available to the Committee. This participation also entailed the preparation and presentation of important reports.

A long-awaited event of great significance to urban transit in Montreal took place on November 3, 1961, when the Montreal City Council decided to build a subway.

The Commission, which has since its inception worked unceasingly to promote the construction of a subway, is pleased that the citizens of Montreal will soon benefit from the undisputed advantages of this form of rapid transportation.

INNOVATIONS AND IMPROVEMENTS

Not only does the Commission strive at all times to improve its services, to fully satisfy the transportation needs of the population of Greater Montreal, but it endeavours, furthermore, to make

its service as attractive and as comfortable as possible.

On the occasion of the Urban Transit Week - observed September 18-24, 1961 - the Commission announced a programme of improvements and innovations aimed at rendering the use of its transportation services easier and more comfortable.

Among the new devices adopted by the Commission, some of which are already in use, the following are worthy of notice:

1. A route map to be progressively installed at each of the down-town bus stops and at transfer points outside of the central business district, which will indicate to the traveller, his exact location, the itinerary of the route that he can use and also the transfer points on this route;

2. A destination sign at the front of each of the buses to inform the traveller, not only of the bus route number, but also the name of the route and the points of origin and destination;

3. An automatic ticket-vending machine, - of which five (5) are on trial, the first automatic machines of their kind in Canada - allows patrons to purchase bus tickets by depositing the usual fare in the automatic dispenser, thus eliminating the purchase transaction on board buses and helping to accelerate the service.

4. A headway recorder, designed according to specifications prepared by the Commission and used to record intervals between buses travelling along outlying district routes and to insure greater regularity in the service. Two (2) of these recorders are presently on trial.

5. A wall route map installed in each of the terminals indicates to the traveller his location and the itinerary of the various routes he can use from that particular terminal.

6. A mobile shelter of a modern design, a few of which will soon be installed on a trial basis at strategic points.

Among the various improvements, it must be noted that the Commission has equipped the Mountain 11 Route buses with special braking equipment and sand boxes in order to provide service during winter months on this route, travelling along Camillien-Houde Road and Remembrance Road.

Finally, we must mention the installation of wind-breaks and infra-red heaters in certain terminals and the construction of a waiting-room at the Frontenac Terminal, about which more will be said in another chapter.

ROLLING STOCK

During the course of the financial year under study, the Commission accepted delivery of, and placed into service, 57 autobuses which completed the delivery of the 75 autobuses ordered last year.

RADIO AND TELEPHONE COMMUNICATIONS

The Commission has completely renovated its radio communication system. The new equipment comprises

four (4) base stations located around the mountain and forty mobile units. It has been designed to enable our Transportation and Maintenance Departments to cope quickly with all emergencies that may arise in the course of our operations.

A new telephone communication system known as "Centrex" was installed at the Commission during the year and was put into service on December 16, 1961. All the Commission properties, head-office building, the Cremazie and Youville Shops, the different operating garages, sub-stations, terminals, inspectors' booths, etc., altogether some 62 locations spread across the territory served by the Commission, are now joined by this 410-phone system for quick and direct communication.

This system, of the most advanced design, also affords direct and rapid communication to the general public with each Commission department, particularly with the Information Service on a 24-hour per day basis.

MECHANIZATION OF DATA PROCESSING

The Commission adopted, during the financial year of 1961, a punched card data processing system to deal with certain accounting functions.

PLANT MAINTENANCE

During the year 1961, the Commission has carried out all the necessary work to maintain all its properties in excellent condition. Among the work completed during the year, we note the completion of the construction of the Ahuntsic Shelter Terminal at the intersection of Henri-Bourassa Boulevard and Millen Avenue.

The Commission has also started work on the construction of a waiting-room at Frontenac Terminal to be completed during the month of February 1962.

During the same period, the Commission has also proceeded with the removal of all tramway poles owned by the Commission and located along the streets, with the exception, however, of those needed for the

distribution of electric power used in the operation of its trolleybus routes, and for the interconnections between electric sub-stations.

In order to provide greater comfort to its riders and to protect them against inclement weather, the Commission has ordered the installation of wind-breaks and infra-red heaters at the Frontenac, Atwater and Craig Terminals, and also at the Elmhurst and Ville Saint-Pierre shelters.

Furthermore, the Commission has carried out major repairs to the roofs of Saint-Henri garage and the Craig Terminal and converted the heating systems of the Charlevoix, Villeray and Bellechasse garages.

The paving of the Elmhurst and Montreal-East loops and the alterations to the loop and shelter at Cartierville were also carried out during the year.

LABOUR AGREEMENT

During the 1961 fiscal year, the contractual relations of the Commission with those of its employees who belong to the Union were governed until July 11, 1961 by the Collective Labour Agreement which was signed by the Commission and the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers on May 14, 1958, for a period of three (3) years. Since July 12, 1961, they have been governed by a new Agreement between the same parties, signed on October 3, 1961, for a period of three (3) years ending July 11, 1964.

This new Collective Agreement provides for the following increases in wages:

On July 12, 1961 7 cents per hour
On July 12, 1962 7 cents per hour
On July 12, 1963 7 cents per hour.

Said Agreement also provides that for employees of the Transportation Department, the normal work week will be reduced from 42 hours to 41¼ hours per week as of November 26, 1961, and from 41¼ hours

to 40 hours per week as of July 12, 1962. The regular work week for employees of other departments shall also be reduced from 42½ hours to 41¼ hours as of July 12, 1962.

This Collective Agreement also grants to salaried employees four (4) additional statutory paid holidays, a more generous accumulation of sick benefits, four (4) weeks annual vacation after 25 years of continuous service, three (3) weeks vacation after 12 years of service and, as of January 1, 1964, three (3) weeks vacation after 10 years of service. Finally, the employees of the Transportation Department will benefit from a higher minimum guaranteed pay and a 25 cents per hour premium will be paid for Sunday work.

URBAN TRANSIT CENTENARY

Nineteen sixty one marked the centenary of urban transit in Montreal. On this occasion, the Commission wishing to highlight the importance of urban transit and its contribution to the growth of a large city such as Montreal, organized an exten-

sive programme of Public Relations and Publicity.

This programme was mostly aimed at showing the progress of urban transit in Montreal during the past 100 years, to recall the numerous improvements implemented by the Commission since its creation in 1950, to announce additional innovations and improvements, and to present the problems which the Commission must face in the discharge of its obligations.

Urban Transit Week, observed last September, brilliantly terminated the programme of the Centennial celebrations.

ACKNOWLEDGMENT

The Commissioners wish to thank the authorities of the City of Montreal and of the Cities and Towns of the Metropolitan District for the effective collaboration received from them. They also wish to express their thanks to the representatives of the press, radio and television who made it possible for the Commission to reach its passengers and the gene-

ral public in order to inform them quickly and adequately.

They also wish to express to the officers and employees of the Commission their sincere appreciation and thanks for the loyal and efficient services rendered by them.

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, 1962.

FINANCIAL STATEMENTS

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1961

ASSETS

CURRENT ASSETS:

Cash	\$ 1,991,900	
Call Loans and Accrued Interest	6,837,079	
Marketable Securities at cost and Accrued Interest (Market Value \$2,970,000)	2,929,689	
Accounts Receivable	315,912	
Materials and Supplies at cost, less Allowance for Obsolescence	<u>1,150,692</u>	\$13,225,272

FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment	\$73,419,069	
Less: Accumulated Depreciation (2)	<u>26,923,061</u>	46,496,008

OTHER ASSETS:

Advances to Ticket Offices and Chauffeurs	\$ 348,227	
Prepaid Expenses and Deferred Charges	343,197	
Cost of study and work relating to the establishment of a subway system (3)	203,715	
Debenture Discount and Expenses, less Amortization	<u>2,675,544</u>	3,570,683

\$63,291,963

*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.

(2) Under the accelerated modernization programme, 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 ending in 1962, an average of \$1,400,000 per year.

These assets are depreciated by the Commission at certain fixed rates and for the year ended November 30, 1961 an additional amount of \$1,016,511 has been charged to operations as special depreciation, after allowing for the salvage value of assets written off, to provide the said \$1,400,000.

Although the programme of substituting autobuses for tramways was completed in 1959, the net book value of these Tramway Assets still to be depreciated amounts to \$1,458,125.

(3) During the year the Commission incurred expenses covering the study and work relating to the establishment of a subway system which amounted to \$203,715. Pending final settlement of this item it has been included in the balance sheet under other assets.

Approved on behalf of the Commission.

J. Guy Gauvreau
Chairman

Robt. Hainault
Commissioner

Montreal, January 24, 1962.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1961

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:

Accounts Payable and Accrued Liabilities	\$2,108,995	
Accrued Interest on Debentures	645,209	
Provision for Claims for Injuries and Damages	1,000,000	
Provision for accumulated Sick Benefits	<u>150,000</u>	\$ 3,904,204
PROVISION for Unpresented Tickets		500,000
FUNDED DEBT (1) (Statement No. 2)		57,313,000
ACCUMULATED SURPLUS (Statement No. 3)		1,574,759

\$63,291,963

This is the Balance Sheet referred to in our report of even date.

McDonald, Currie & Co.

Chartered Accountants.

Rosaire Courtois, C. A.

of

Courtois, Frédette & Cie.

Chartered Accountants.



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT NOVEMBER 30, 1961

<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	\$ 6,300,000	\$11,700,000
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	7,290,000	19,710,000
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000	2,818,000	8,682,000
5-1/4% due March 15, 1977 (Payable in U. S. currency)	9,000,000	1,890,000	7,110,000
4-5/8% due February 15, 1978 (Payable in U. S. currency)	<u>13,500,000</u>	<u>2,363,000</u>	<u>11,137,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$20,661,000</u>	<u>\$58,339,000</u>
Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation of Sinking Funds:			
4-1/4% due January 1, 1973		\$ 130,000	
3-3/4% due May 1, 1974		427,000	
4-3/8% due July 1, 1976		77,000	
5-1/4% due March 15, 1977		191,000	
4-5/8% due February 15, 1978		<u>201,000</u>	
			<u>1,026,000</u>
	Funded Debt		<u>\$57,313,000</u>

* See Note (1) on Balance Sheet



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF ACCUMULATED SURPLUS FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1961

Accumulated Surplus - November 30, 1960		\$2,013,433
Add:		
Discount on Debentures purchased for Sinking Fund	\$208,861	
Profit on disposal of properties	38,127	
Net Profit on Marketable Securities redeemed or sold	<u>79,130</u>	<u>326,118</u>
		\$2,339,551
Less:		
Excess of Expenses over Revenue for the year (Statement No. 4)		<u>764,792</u>
Accumulated Surplus - November 30, 1961		<u>\$1,574,759</u>



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1961

REVENUE

Passenger Revenue		\$38,221,042	
Miscellaneous Revenue, including Charter Service, Advertising and Rentals		<u>1,421,309</u>	\$39,642,351

EXPENSES

Operating Expenses and Taxes	\$26,694,694		
Maintenance	5,911,783		
Depreciation	<u>4,357,053</u>	\$36,963,530	
Debenture Interest and Expense	\$ 2,551,452		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	<u>281,441</u>		
Less: Income from Investments	\$ 2,832,893		
	<u>405,791</u>	<u>2,427,102</u>	<u>39,390,632</u>
Excess of Revenue over Expenses before Special Depreciation			\$ 251,719
* Special Depreciation due to accelerated modernization programme (after deducting an amount of \$190,168 equivalent to the salvage value of Tramway Assets written off during the year)			<u>1,016,511</u>
** Excess of Expenses over Revenue for the year			\$ <u><u>764,792</u></u>

* See Note (2) on Balance Sheet

** See Note (3) on Balance Sheet



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1961 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, 1961 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.

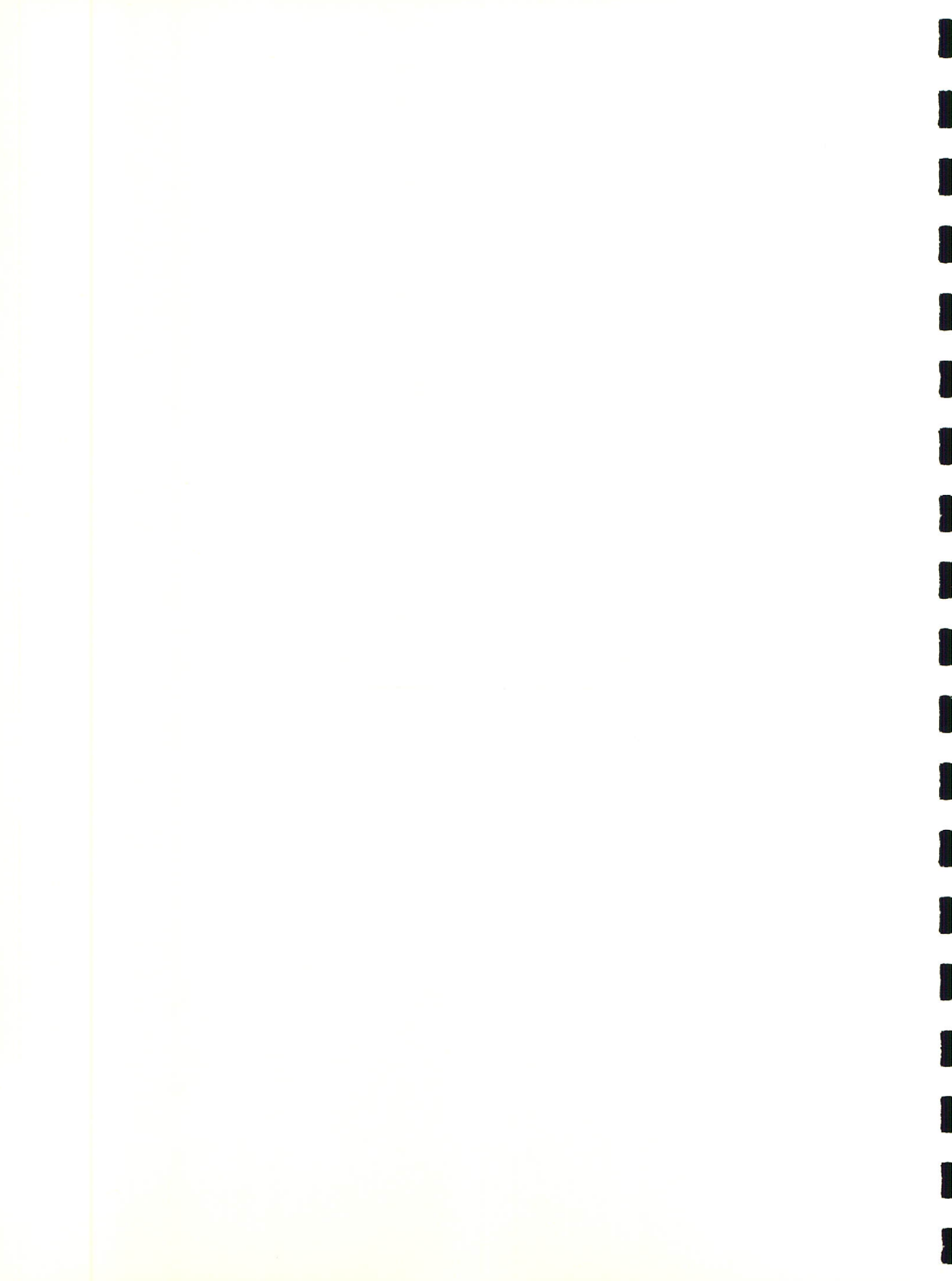
McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Rosaire Courtois, C. A.
of
Courtois, Frédette & Cie.
Chartered Accountants.

Montreal, January 24, 1962.



- 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 ^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

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

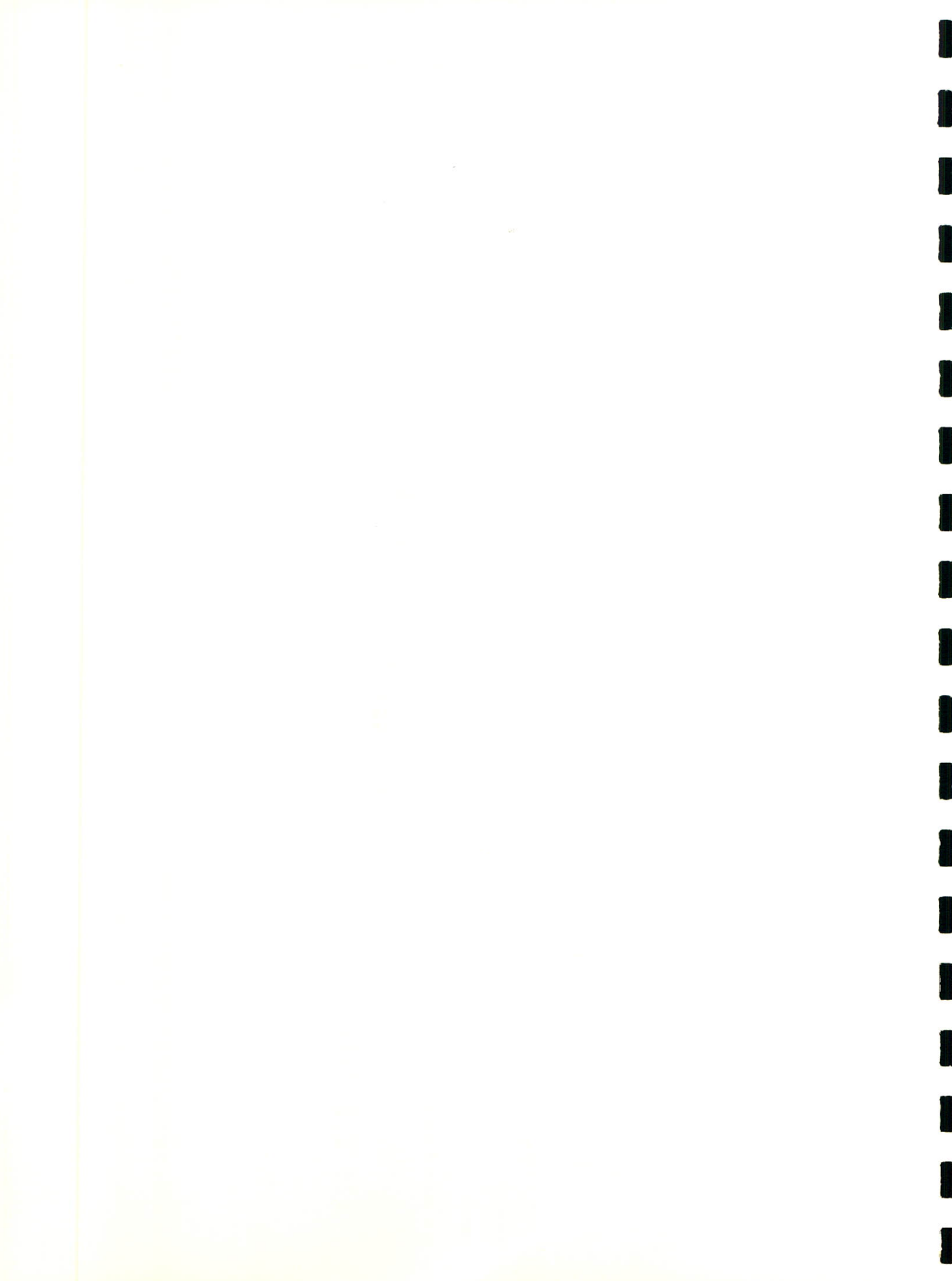
NUMBER OF MILES OPERATED

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

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

NUMBER OF VEHICLES

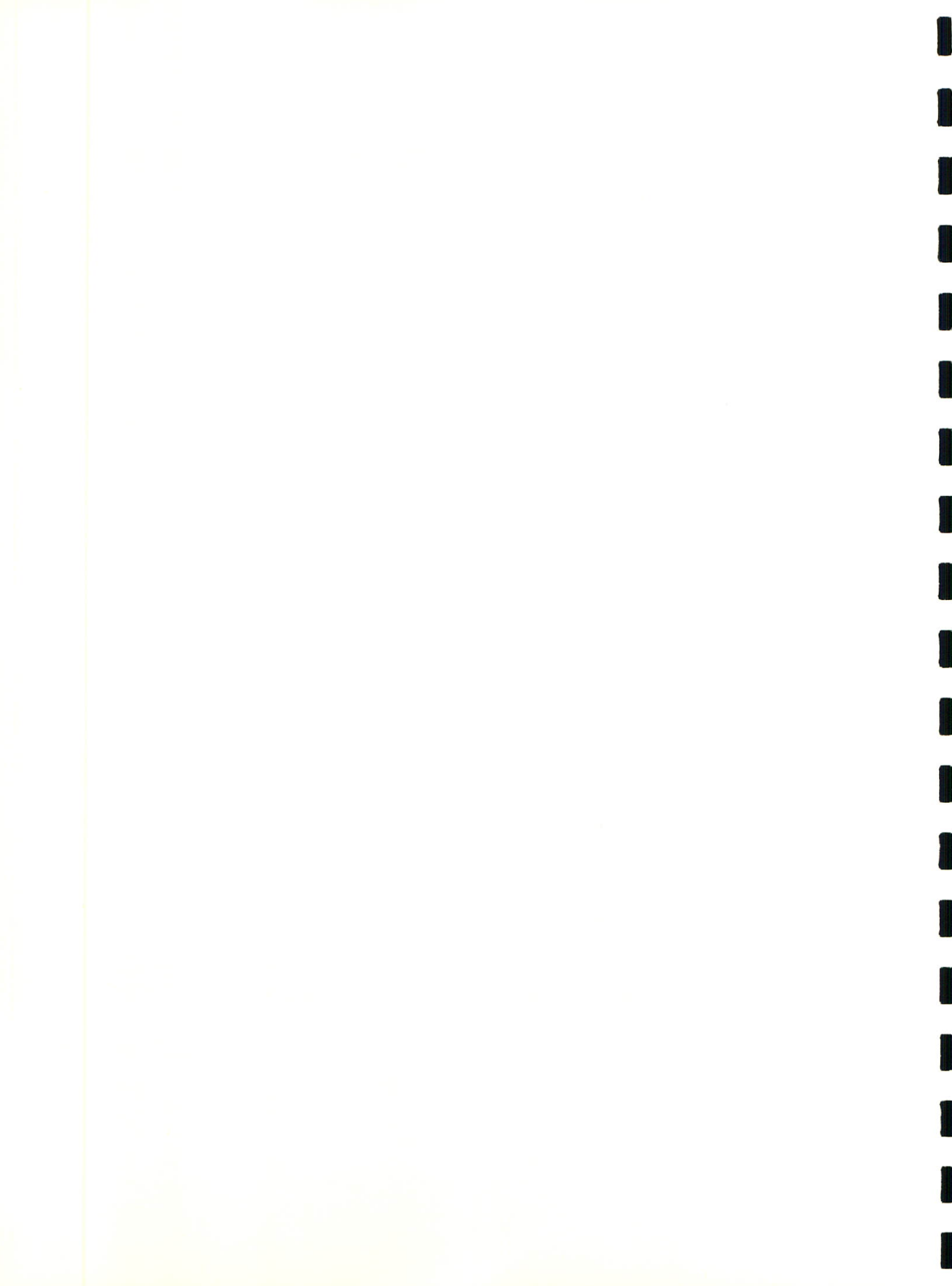
	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>
As at June 16, 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
As at Nov. 30, 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
As at Nov. 30, 1952	892	53%	678	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



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	243.35 "
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 "

Electricity consumed in 1961 (in K.W. Hours)	11,864,300 K. W. Hours
Gasoline consumed in 1961 (in Gallons)	817,553 Gallons
Diesel Oil consumed in 1961 (in Gallons)	7,974,898 Gallons
Area served in 1961	100 Square Miles
Population of municipalities served, 1961	1,612,843 approx.



DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1961

TOTAL: \$ 40,407,143

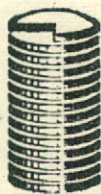
SALARIES
AND
BENEFITS
TO EMPLOYEES



\$ 25,001,182

62 %

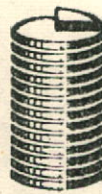
MATERIALS
AND
SERVICES



5,559,439

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

DEPRECIATION



5,373,564

13 $\frac{1}{4}$ %

INTEREST



2,427,102

6 %

TAXES

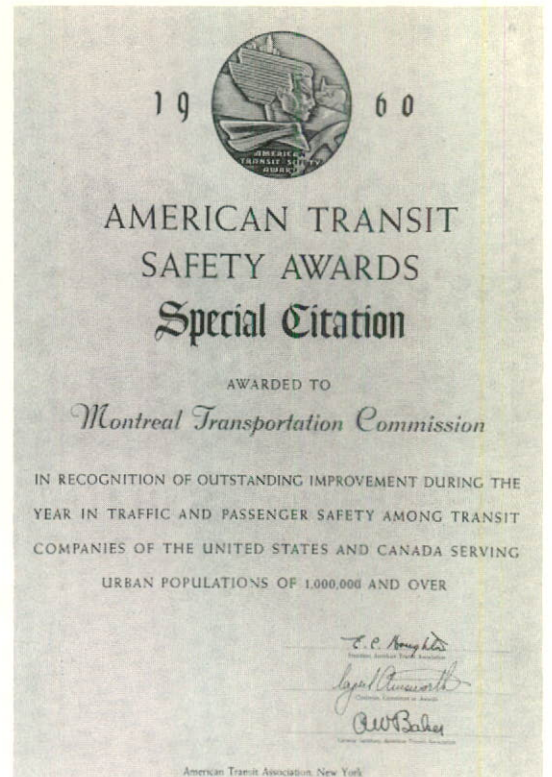


2,045,856

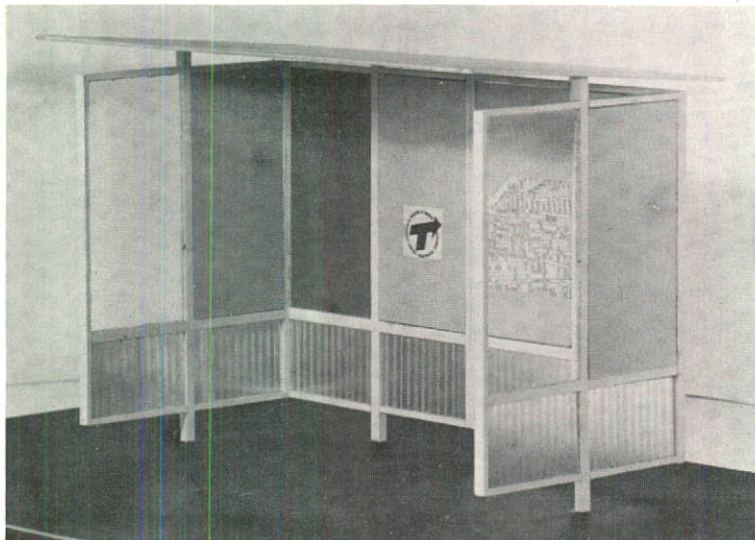
5 %



L'efficacité de l'entretien signalée
Award for maintenance efficiency



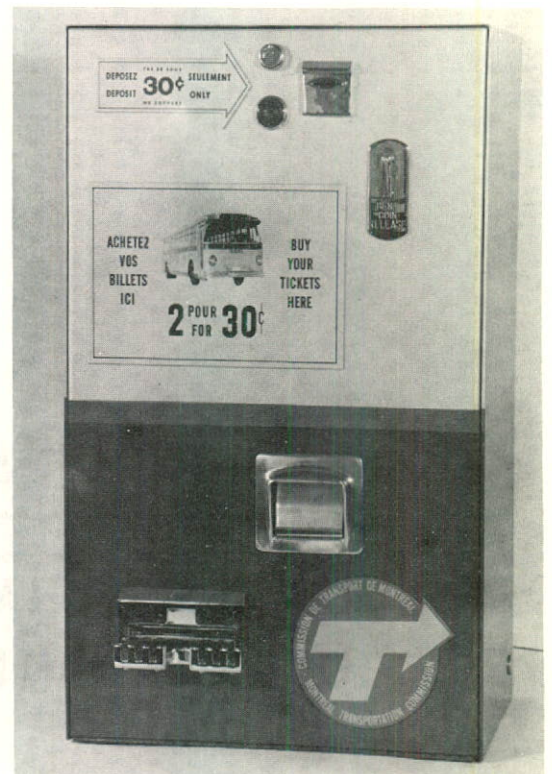
Reconnaissance de bonne conduite
Recognition of safety practices



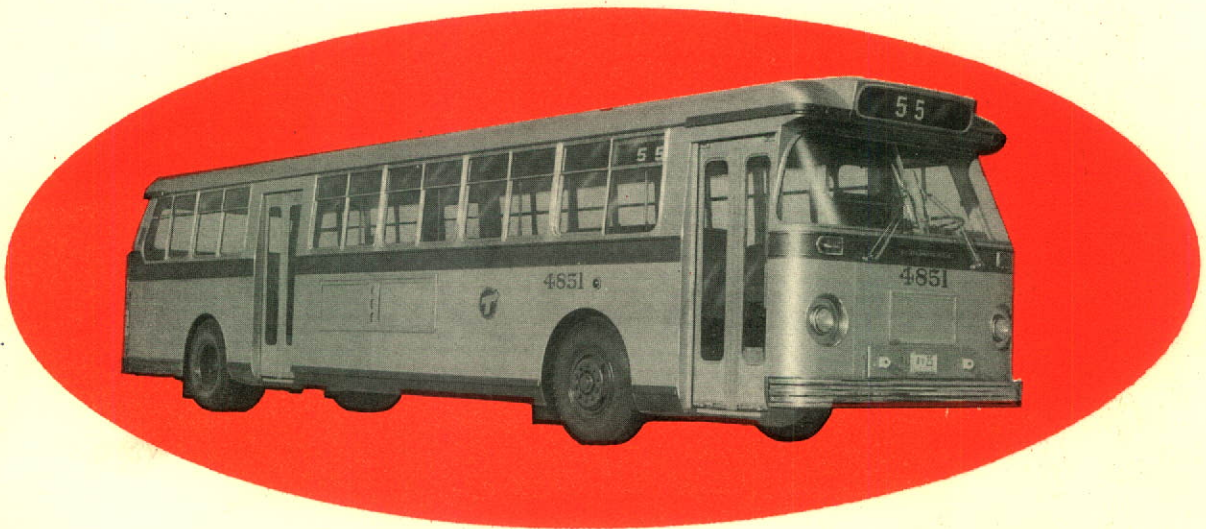
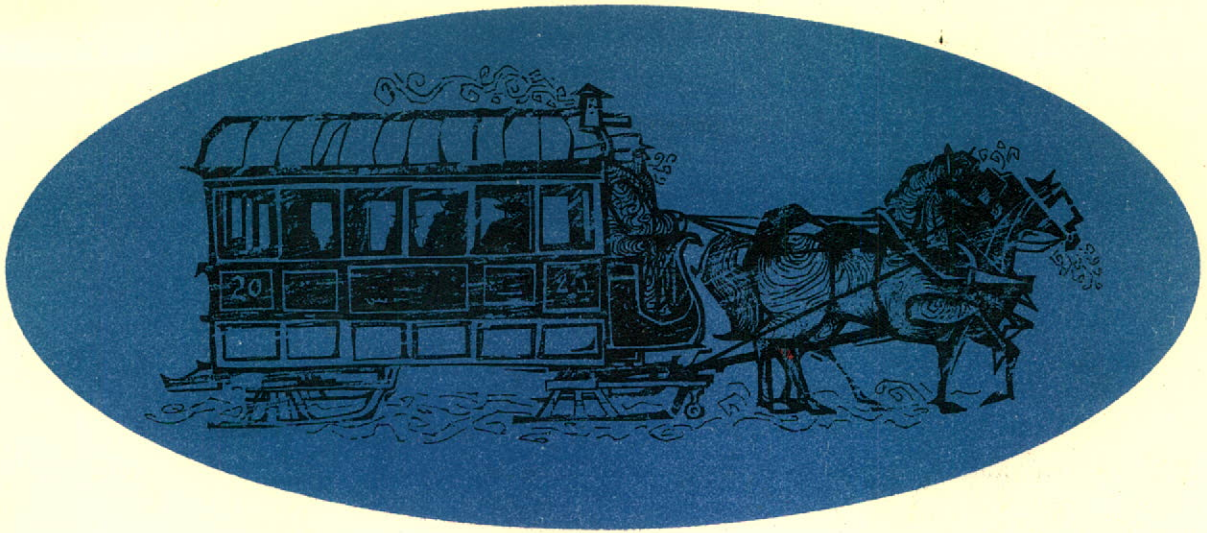
Abris amovibles à l'essai
Mobile shelters being tested



L'horloge régularise le service
Headway recorder regulates service



Distributrice de billets
Automatic ticket vendor



un siècle de progrès pour Montréal et le transport urbain

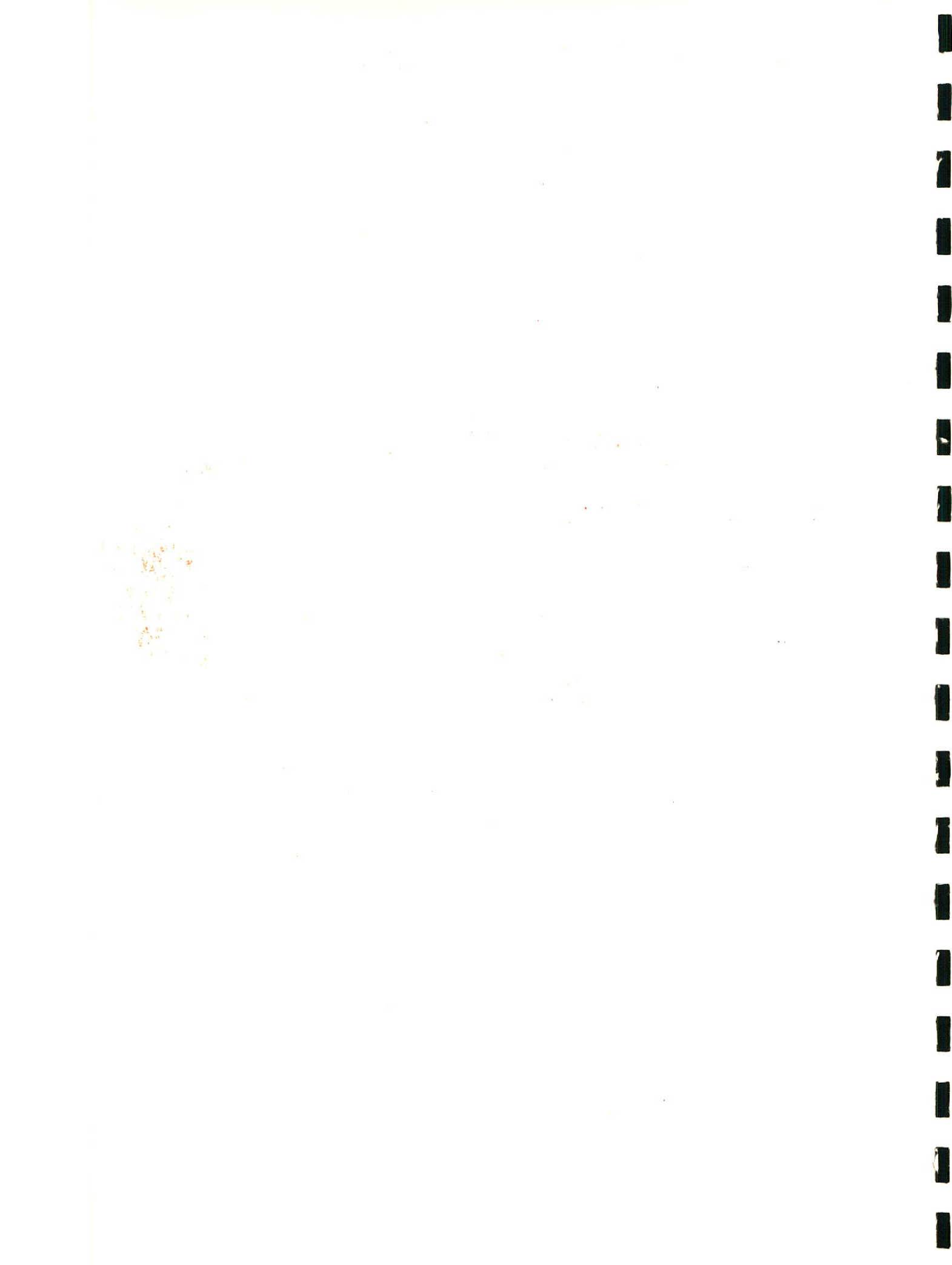
rapport annuel

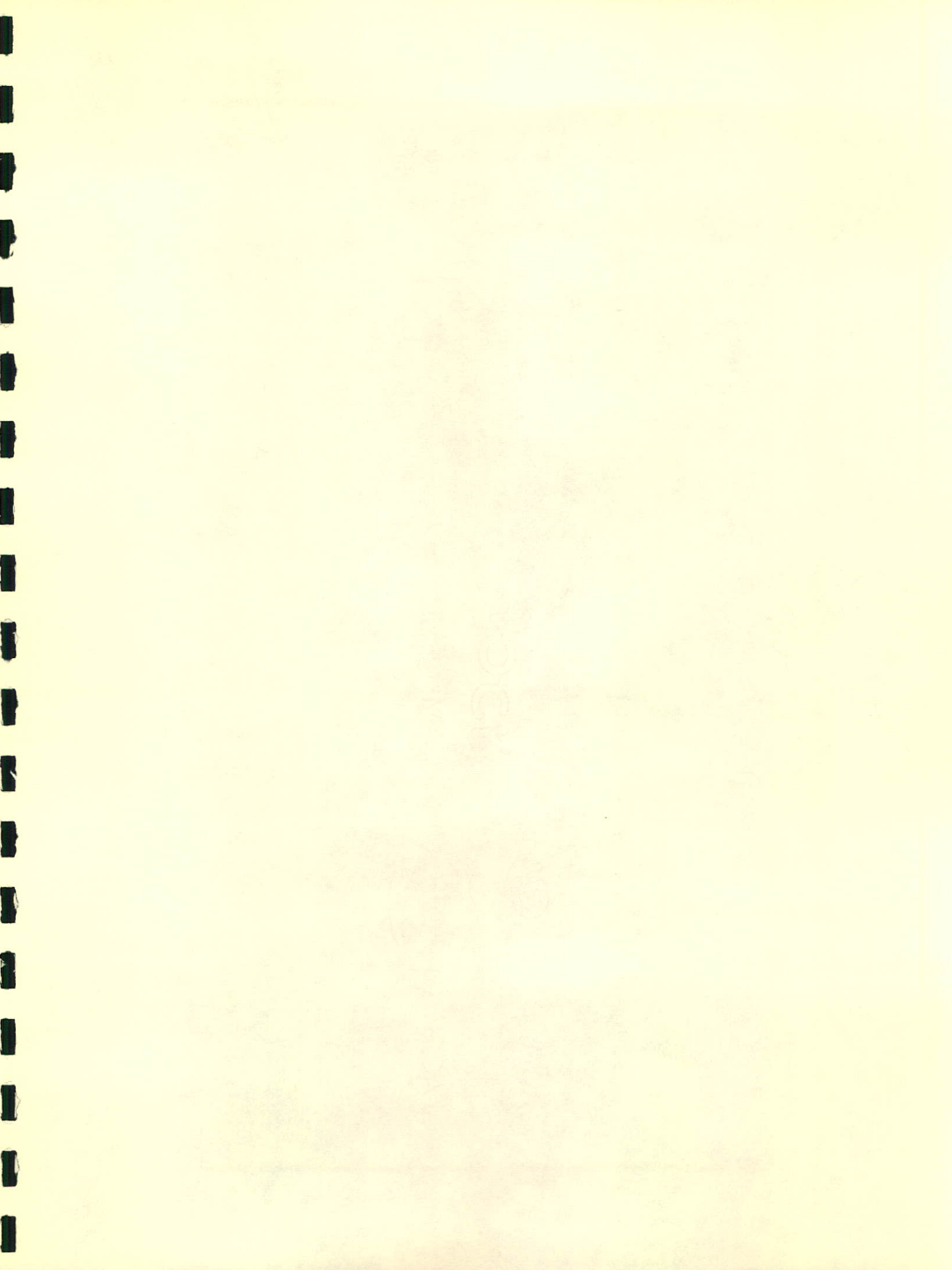
au 30 novembre 1961



COMMISSION DE TRANSPORT
DE MONTREAL

1861
1961



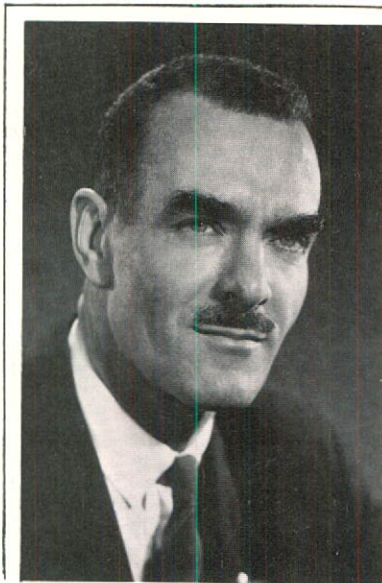






1000
1000

1000
1000
1000
1000



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



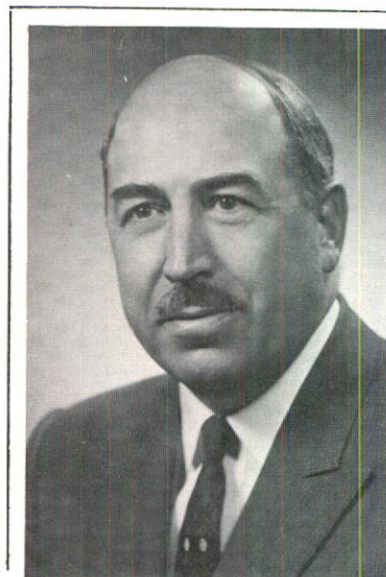
Robert Hainault, M.C.
Commissaire



R.-Marcel Lafaille
Commissaire



Armand Lambert, C.A.
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, Ing. P.
Commissaire adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT

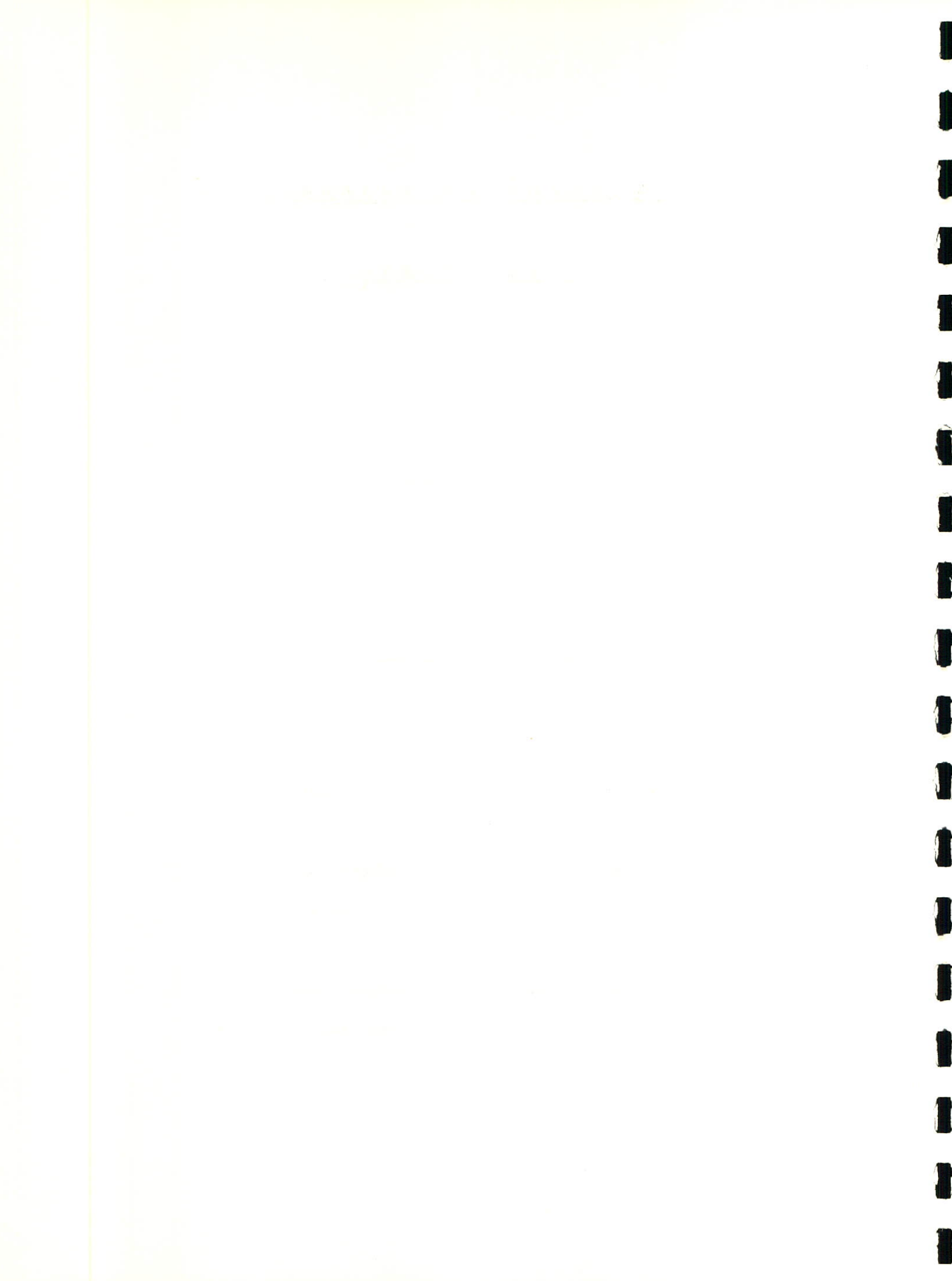
DE MONTREAL

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 1961

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 la période du premier décembre 1960 au trente novembre 1961.

NOMINATION DE MM. ARMAND LAMBERT
ET PAUL EMILE MORISSETTE

Le 29 mars 1961, le Comité exécutif de la Cité de Montréal nommait M. Armand Lambert, C.A., et M. Paul Emile Morissette, Ing.P., commissaires adjoints, en remplacement de MM. J. Constantin et L. Léger dont le mandat avait pris fin le 13 novembre 1960. Messieurs Lambert et Morissette prêtèrent serment d'office le 30 mars 1961 devant le greffier de la cité et entrèrent aussitôt en fonction.

Monsieur Armand Lambert est licencié en sciences commerciales de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal et membre de l'Institut des Comptables Agréés de Québec. Monsieur Paul Emile Morissette est diplômé de l'Ecole Polytechnique de Montréal et membre de la Corporation des Ingénieurs Professionnels de Québec.

Messieurs Lambert et Morissette sont tous deux depuis de nombreuses années au service de la Cité de Montréal, où ils occupent respectivement les postes d'assistant au Directeur des finances et de Directeur adjoint du Service des travaux publics.

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES (Etat no 4)

Les revenus de l'année terminée le 30 novembre 1961 se sont élevés à \$39,642,351. Le nombre de passagers pendant les neuf premiers mois de l'exercice a été moins élevé que celui des mois correspondants de l'année précédente. Cependant les trois derniers mois ont été marqués par une tendance contraire.

Les dépenses ordinaires ont atteint le chiffre de \$39,390,632, laissant un surplus d'exploitation de \$251,719 pour l'exercice terminé le 30 novembre 1961.

Par contre, à cause de l'accélération de son programme de modernisation, décidée en 1955, la Commission a dû pourvoir à un amortissement additionnel d'un montant net de \$1,016,511. Cet amortissement additionnel a eu pour effet que les opérations de l'année terminée le 30 novembre 1961, se sont soldées par un excédent des dépenses sur les revenus de \$764,792.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1961 (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 débetures.

Au cours de l'exercice terminé le 30 novembre 1961, elle s'est acquittée de ses obligations au sujet des versements suivants aux fonds d'amortissement exigibles en 1962 et 1963, en rachetant

des débentures et en les déposant après annulation chez le Directeur des finances de la Cité de Montréal:

<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 juillet 1962 1er janvier 1963 1er juillet 1963	\$ 315,000 315,000 315,000
Débentures 3 3/4% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1963	\$ 810,000
Débentures 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1963	\$ 403,000
Débentures 5 1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1963	\$ 315,000
Débentures 4 5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1963	\$ 473,000

AMELIORATION DU SERVICE EN 1961

LIGNES EXPRESS - LIGNES NOUVELLES -

LIGNES PROLONGEES

Accorder aux citoyens de Montréal et des villes du territoire métropolitain le service de transport le plus efficace, tel est l'objectif poursuivi par la Commission. Afin d'ajuster le service aux besoins variant sans cesse de la population, la Commission vérifie constamment les itinéraires et les horaires des lignes d'autobus et les modifie lorsque les circonstances l'exigent. Au cours de l'année 1961, 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.

NOUVELLES LIGNES EXPRESS

Parmi les améliorations les plus importantes mises en vigueur pendant l'année, il faut signaler l'établissement de six nouvelles lignes express d'autobus.

La première de ces nouvelles lignes express, la ligne LaSalle 10E, commença à circuler le 17 avril entre le square Victoria et Cité de LaSalle desservant aussi la région nord de Verdun.

Puis, le 18 septembre après-midi, au cours d'une cérémonie à laquelle assistaient les autorités municipales de plusieurs cités et villes desservies par la Commission, eut lieu l'inauguration, à titre d'essai, des lignes express suivantes:

1. Allard-8E reliant la place d'Armes et la région sud-ouest de Montréal, c'est-à-dire les districts de Côte-Saint-Paul et de Ville-Emard.
2. Côte-Saint-Luc-12E reliant le square Victoria et la région nord-ouest de Montréal, c'est-à-dire le quartier Notre-Dame-de-Grâce et la Cité de Côte-Saint-Luc.
3. Saint-Laurent-16E reliant le square Victoria, ville Mont-Royal et la région ouest de la Cité de Saint-Laurent.
4. Pie IX-20E reliant le square Victoria, la Cité de Saint-Michel et celle de Montréal-Nord.

5. Pointe-aux-Trembles-25E reliant le square Phillips, la région sud-est de Montréal et les cités de Montréal-Est et de Pointe-aux-Trembles.

L'établissement de ces lignes à tarif spécial a pour but de relier, directement et par un service rapide, le centre des affaires de Montréal avec les secteurs sis à la périphérie du territoire desservi par la Commission, aux heures de pointe du matin et du soir, du lundi au vendredi inclusivement.

AUTRES LIGNES NOUVELLES

En plus des lignes express ci-dessus, la Commission a établi durant l'année 1961 les nouvelles lignes suivantes:

1. Newman-110 Mise en service le 12 décembre 1960, cette nouvelle ligne fonctionne aux heures de pointe, avenue Newman, Cité de LaSalle, entre l'extrémité ouest de la rue Jolicoeur (ligne 37) et l'avenue Laflour.

2. de l'Acadie-180 L'ouverture à la circulation de la section du boulevard de l'Acadie située au nord du

boulevard Métropolitain fournit à la Commission l'occasion d'établir une nouvelle ligne nord-sud, à peu près à mi-chemin entre le boulevard Saint-Laurent et le boulevard O'Brien, et en même temps de réaménager les lignes desservant la région en pleine expansion de Bordeaux-Cartierville-Ahuntsic. Le 10 août 1961, la nouvelle ligne de l'Acadie-180 commença à fonctionner à partir de l'intersection du boulevard Métropolitain et de l'avenue Bloomfield jusqu'au terminus Cartierville, par le boulevard Métropolitain, le boulevard de l'Acadie, la rue de Salaberry et la rue Grenet. Il en résultait donc l'établissement d'un service rapide nord-sud, depuis le secteur en bordure de la Rivière-des-Prairies, jusqu'au boulevard Métropolitain, et de là jusqu'au centre des affaires par la correspondance avec la ligne Park-Crémazie-80. En même temps, la prolongation vers l'ouest des lignes 69 et 163, dont les détails sont indiqués plus loin dans ce rapport, entraînant la suppression de la ligne 167, avait pour résultat d'établir deux lignes de communication directe est-ouest depuis le terminus Ahuntsic jusqu'au boulevard Toupin, c'est-à-dire à la limite ouest de Montréal.

3. Sauvé-147 Le 5 septembre 1961, cette ligne fut inaugurée rue Sauvé entre la rue Meilleur et le boulevard Saint-Michel entraînant la suppression de la ligne Lille-147.

LIGNES PROLONGEES

1. Paré-115 Le 19 décembre 1960, cette ligne fut prolongée vers le nord par le chemin Devonshire jusqu'au boulevard Métropolitain, en empruntant dans les deux directions la rue Paré et le chemin Devonshire.

2. Montréal-Nord-140 Le 1er janvier 1961, cette ligne fut prolongée vers l'est de la rue Georges-Pichet jusqu'au boulevard Fredmir dans la Cité de Montréal-Nord. Le 20 mai, elle fut prolongée de nouveau vers le nord jusqu'au boulevard Perras.

3. Westminster-162 Le 12 janvier 1961, cette ligne fut prolongée vers l'est de la rue Léger à la rue Melling dans la Cité de Côte-Saint-Luc, et de nouveau prolongée vers l'est jusqu'à l'avenue Parkhaven, le 26 novembre.

4. Saint-Urbain - Van Horne-128 Le 16 janvier 1961,

cette ligne fut prolongée vers le nord de Van Horne au chemin Bates par l'avenue Pratt, le chemin Bates et l'avenue Darlington pendant les heures d'affluence du matin et par les mêmes rues, mais en sens contraire pendant les heures d'affluence du soir.

5. Longueuil-74 Le 12 février 1961, cette ligne fut prolongée vers l'est jusqu'à l'avenue Lorne dans la Cité de Longueuil.

6. Wellington-58 Le 2 avril 1961, la ligne Wellington fut prolongée vers l'ouest jusqu'à la rue Broadway, Cité de LaSalle, via le boulevard LaSalle, l'avenue Crawford Bridge, les rues Ouimet, Lacharité et Edouard, la 8e avenue, la rue Broadway et la 2e avenue. Ce prolongement important reliant directement Cité de LaSalle au centre de Montréal entraîna la suppression des lignes de rabattement LaSalle-Verdun-53 et Crawford Park-52, qui ne fournissaient qu'un service local.

7. Legendre-98 Le 2 avril 1961, la boucle de virage ouest de cette ligne fut prolongée vers le nord de la rue Legendre à la rue Chabanel.

8. Lachine - Montréal-Ouest-90 Le 29 mai 1961, dès que fut complété le viaduc de ville Saint-Pierre, la Commission fut en mesure de mettre en vigueur sa décision de prolonger la ligne ci-dessus par la 4e avenue, la rue des Erables et la 7e avenue, ville Saint-Pierre.

9. Dudemaine-163 Le 10 août 1961, en même temps que la nouvelle ligne boulevard de l'Acadie-180 était mise en service, la ligne Bordeaux-163 prenait le nom de Dudemaine-163 et était prolongée vers l'ouest jusqu'au boulevard Toupin et la rue Jean-Bourdon par les rues Dudemaine, le boulevard O'Brien, le chemin Bois-Franc et le boulevard Toupin. Il en résulta une ligne de communication continue du terminus Ahuntsic jusqu'au boulevard Toupin de même qu'une prolongation des heures de service chemin Bois-Franc et boulevard Toupin, puisque la ligne Toupin-167, qui fut alors supprimée, ne fonctionnait qu'aux heures d'affluence.

10. Boulevard Gouin-69 A la même date du 10 août, et à l'occasion de l'établissement de la ligne de l'Acadie, nos services sur le boulevard Gouin furent prolongés vers l'ouest du terminus de Cartierville

jusqu'au boulevard Toupin, procurant ainsi sur ce tronçon du boulevard Gouin un service toute la journée, en remplacement du service pendant les heures d'affluence seulement qui était fourni par la ligne Toupin-167.

11. Longueuil-75 et 76 Le 3 septembre 1961, une revision de nos services dans la Cité de Longueuil se traduisit par la fusion des lignes 71 et 73, qui ne fournissaient qu'un service local, en une seule ligne desservant tout le territoire sud de Longueuil et celui de l'ancienne ville de Montréal-Sud.

12. Viau-132 Le 21 octobre 1961, le terminus nord de cette ligne fut prolongé jusqu'à la rue Paisley.

13. LaSalle-112 Le 26 novembre 1961, cette ligne fut modifiée de façon à desservir le district de Riverside Park, Cité de LaSalle, par la 43e avenue et le chemin Latour.

14. Victoria-124 Le 26 novembre également, un service direct de la rue Sainte-Catherine au boulevard Métropolitain était établi par le prolongement vers le nord de cette ligne depuis la rue Jean-Talon

jusqu'au boulevard Métropolitain par l'avenue Kindersley et le chemin Lucerne. Ce service maintenu toute la journée remplace le service aux heures d'affluence fourni jusque-là par la ligne Lucerne-118, qui fut supprimée.

15. Hodge-118 Le 27 novembre 1961, le service rue Hodge fut prolongé vers l'est de la rue Houde au boulevard Stinson et vers l'ouest de la rue Sainte-Croix jusqu'au boulevard Décarie. Cette ligne fonctionne pendant les heures d'affluence seulement du lundi au vendredi inclusivement.

16. Paré-115 Le 27 novembre 1961, cette ligne fut prolongée vers l'est de l'avenue Victoria jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges par la rue Jean-Talon en remplacement des services fournis jusque-là pendant les heures d'affluence seulement, par la ligne Lucerne-118.

Pendant le cours de l'année, l'horaire des lignes Beaugrand-28, Jarry-Est-193 et Saint-Michel-194, qui ne fonctionnaient que pendant les heures d'affluence, fut prolongé de sorte qu'elles sont maintenant en

service toute la journée jusqu'à 8 heures du soir,
du lundi au vendredi inclusivement.

La Commission a été heureuse de collaborer avec la Cité de Montréal à l'examen de plusieurs projets de rues à sens unique. Chaque cas fut étudié de concert par les autorités de la ville et de la Commission.

L'itinéraire de plusieurs lignes fut en conséquence modifié, particulièrement les lignes Saint-Denis 68, 72 et Saint-Denis-Express-1E, lorsque la rue Saint-Denis devint à sens unique vers le sud et la rue Berri vers le nord, entre les rues Roy et Craig.

Les services de la Commission s'étendent actuellement sur un territoire de 100 milles carrés en comparaison de 96.3 l'an dernier et ses autobus empruntent 379.74 milles de rue, soit 24.44 milles de plus que l'année précédente.

METRO

En mars 1961, la Cité de Montréal forma un comité d'étude du métro. Des représentants de la Commission participèrent aux délibérations de ce comité dont les séances se terminèrent en octobre. Cette participation permit à la Commission de mettre au service du comité le fruit de la longue expérience de ses ingénieurs et spécialistes en matière de transport. Cette participation s'est aussi traduite par la préparation et la présentation de rapports importants.

Un événement longtemps attendu et d'une portée considérable pour le transport urbain à Montréal se produisit le 3 novembre 1961, lorsque le conseil de la Cité de Montréal prit la décision de construire un métro.

La Commission qui, depuis sa création s'est employée sans relâche à favoriser la construction d'un métro, est heureuse que les citoyens de Montréal pourront dans un avenir rapproché profiter des avantages incontestables offerts par ce mode de transport rapide.

INNOVATIONS ET AMELIORATIONS

Non seulement la Commission s'efforce-t-elle en tout temps d'améliorer ses services afin de satisfaire pleinement aux besoins de transport de la population du grand Montréal, mais encore elle cherche à rendre ses services le plus attrayants et le plus confortables possible.

Aussi, à l'occasion de la semaine du transport urbain, -célébrée du 18 au 24 septembre 1961, - la Commission rendit public un programme d'améliorations et d'innovations destinées à rendre plus facile et plus confortable l'utilisation de ses services de transport.

Parmi les dispositifs nouveaux adoptés par la Commission et dont quelques-uns sont déjà en usage, il convient de noter:

1. un indicateur de ligne qui sera installé progressivement à chacun des arrêts du bas de la ville et aux points de correspondance en dehors du centre des affaires et indiquera au voyageur l'endroit où il se trouve, le parcours de la ligne qu'il peut

emprunter ainsi que les points de correspondance de cette ligne;

2. un rouleau indicateur à l'avant de chacun des autobus qui renseignera le voyageur, non seulement sur le numéro de la ligne, mais également sur le nom de la ligne et ses points de départ et de destination;

3. un distributeur automatique de billets dont cinq sont à l'essai et qui constituent les premiers automates du genre au Canada; les usagers peuvent se procurer des billets d'autobus en insérant le tarif convenu dans la machine automatique, éliminant ainsi l'achat de billets à bord des autobus et permettant d'accélérer le service;

4. une horloge enregistreuse conçue selon les devis de la Commission et servant à enregistrer les intervalles entre les autobus circulant sur des lignes éloignées du centre et à assurer ainsi plus de régularité au service; deux de ces horloges sont actuellement à l'essai;

5. une carte routière murale installée dans

chacun des terminus, carte qui situe le voyageur quant à l'endroit où il se trouve et lui indique le parcours des lignes qu'il peut emprunter à ce terminus;

6. un abri amovible d'un type des plus moderne, dont quelques-uns seront bientôt installés, à l'essai, dans des endroits stratégiques.

Au chapitre des innovations, il convient d'ajouter que la Commission a fait munir les autobus de la ligne Montagne-11 de freins spéciaux et d'épan-
deurs de sable afin d'assurer un service durant tout l'hiver sur cette ligne qui emprunte la voie Camil-
lien-Houde et le chemin Remembrance.

Enfin, mentionnons l'installation de coupe-
vent et de chaufferettes à rayons infra-rouges à cer-
tains terminus et la construction d'une salle d'at-
tente au terminus Frontenac, dont traitera plus lon-
guement un chapitre subséquent.

MATERIEL ROULANT

Pendant l'exercice financier sous examen, la Commission a reçu et mis en service 57 autobus qui ont complété la livraison des 75 autobus commandés l'an dernier.

COMMUNICATIONS RADIOPHONIQUES ET TELEPHONIQUES

La Commission a entièrement renouvelé son réseau de communication radiophonique. Le nouvel équipement comprend quatre transmetteurs-clés situés autour de la montagne et quarante unités mobiles. Il a été conçu de façon à permettre à nos services de transport et d'entretien de répondre avec rapidité à toute situation d'urgence qui peut survenir au cours de nos opérations.

Un nouveau réseau de communication téléphonique connu sous le nom de "Centrex", a été installé à la Commission dans le cours de l'année et mis en service le 16 décembre 1961. Tous les immeubles de la Commission, le siège social, les usines Crémazie et Youville, les divers garages d'entretien, les sous-

stations, les terminus, les kiosques d'inspecteur, etc., en tout 62 emplacements répartis sur le territoire desservi par la Commission, sont maintenant, grâce à ce complexe de 410 postes, reliés entre eux et peuvent communiquer directement et avec rapidité.

Ce système, des plus perfectionnés, permet également au public d'atteindre directement et plus rapidement tous les services de la Commission, particulièrement le service des renseignements, 24 heures par jour.

MECANISATION DU TRAITEMENT DES DONNEES

La Commission a adopté, au cours de l'exercice financier 1961, un système de machines à cartes perforées pour le traitement de certaines données comptables.

TRAVAUX ET ENTRETIEN DES PROPRIETES

Au cours de l'année 1961, la Commission a exécuté tous les travaux nécessaires au maintien en excellente condition de toutes ses propriétés.

Parmi les travaux exécutés dans le courant de l'année, il convient de noter le parachèvement de la construction du terminus-abri Ahuntsic, au carrefour du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Millen.

La Commission a de plus commencé la construction d'une salle d'attente au terminus Frontenac, travaux que l'on prévoit compléter au cours de février.

Pendant la même période, la Commission a également procédé à l'enlèvement de tous les poteaux lui appartenant et situés le long des rues, à l'exception toutefois de ceux dont elle a besoin pour la distribution de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement de ses lignes de trolleybus et la communication entre les sous-stations électriques.

Afin de prodiguer un plus grand confort à ses usagers et de les protéger contre les intempéries, la Commission a fait installer des coupe-vent et des chaufferettes à rayons infra-rouges aux terminus Frontenac, Atwater et Craig ainsi qu'aux abris Elmhurst et Ville St-Pierre.

De plus, la Commission a exécuté des réparations majeures aux toitures du garage Saint-Henri et du terminus Craig et effectué la conversion des appareils de chauffage des garages Charlevoix, Ville-ray et Bellechasse.

Le pavage des boucles Elmhurst et Montréal-Est ainsi que le réaménagement des boucles et abris de Cartierville furent pareillement exécutés pendant l'année.

CONVENTION COLLECTIVE

Au cours de l'exercice financier, les relations contractuelles de la Commission avec ses employés syndiqués ont été régies jusqu'au 11 juillet 1961 par la convention collective signée le 14 mai 1958, pour une durée de trois (3) ans, entre la Commission et la Fraternité Canadienne des Cheminots, Employés des Transports et Autres Ouvriers. Depuis le 12 juillet 1961, elles ont été régies par une autre convention entre les mêmes parties, signée le 3 octobre 1961 pour une durée de trois (3) années se terminant le 11 juillet 1964.

Cette nouvelle convention de travail prévoit 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

Ladite convention prévoit aussi, en ce qui concerne les salariés du service du transport, à compter du 26 novembre 1961, la réduction de la semaine normale de travail de 42 heures à 41¼ heures, et de 41¼ à 40 heures à compter du 12 juillet 1962. La semaine régulière de travail pour les salariés des autres services sera réduite de 42½ heures à 41¼ heures à compter du 12 juillet 1962.

Cette convention de travail accorde également aux salariés quatre (4) fêtes statutaires additionnelles payées, une accumulation plus généreuse des bénéfiques en maladie, quatre (4) semaines de vacances après 25 années de services continus, trois (3) semaines de vacances après 12 ans et à compter du 1er janvier 1964, trois (3) semaines de vacances après 10 années. Enfin, les salariés du service du trans-

port profiteront d'un salaire minimum garanti plus élevé et d'une prime de 25 cents l'heure pour le travail du dimanche.

CENTENAIRE DU TRANSPORT URBAIN

Mil neuf cent soixante-et-un marquait le centenaire du transport urbain à Montréal. A cette occasion, la Commission, désireuse de souligner l'importance du transport urbain ainsi que sa contribution à la croissance d'une grande ville comme Montréal, organisa un vaste programme de relations extérieures et de publicité.

Ce programme visa surtout à faire ressortir le progrès du transport urbain à Montréal depuis cent ans, à rappeler les nombreuses améliorations apportées par la Commission depuis sa formation en 1950, à annoncer les innovations et les améliorations additionnelles projetées et à exposer les problèmes auxquels la Commission doit faire face dans l'acquittement de ses responsabilités.

La semaine du transport urbain, célébrée avec éclat en septembre, couronna le programme des fêtes du Centenaire.

REMERCIEMENTS

Les commissaires remercient les autorités de la Ville de Montréal et des municipalités du district métropolitain pour la collaboration précieuse qu'elles leur ont accordée. Leurs remerciements s'adressent pareillement à la presse, à la radio et à la télévision qui ont permis à la Commission d'atteindre ses passagers et le public en général et de les renseigner rapidement et à propos. Ils désirent également exprimer aux officiers et employés de la Commission leur sincère appréciation pour leur dévouement et leur 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 1962.



ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1961

ACTIF

DISPONIBILITES:

Encaisse	\$ 1,991,900	
Prêts à demande et intérêts courus	6,837,079	
Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$2,970,000)	2,929,689	
Comptes à recevoir	315,912	
Fournitures et pièces de rechange, au prix coûtant, moins provision pour désuétude	<u>1,150,692</u>	\$13,225,272

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant	\$73,419,069	
Moins: Amortissement accumulé (2)	<u>26,923,061</u>	46,496,008

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs	\$ 348,227	
Frais payés d'avance et frais différés	343,197	
Coût des études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro (3)	203,715	
Escompte sur débetures et dépenses, moins amortissement	<u>2,675,544</u>	3,570,683

\$63,291,963
=====

*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.
- (2) A cause de l'accélération du programme de modernisation, certains actifs du réseau des tramways ayant une valeur comptable d'environ \$11,200,000 au 30 novembre 1954, devaient être mis au rancart durant les huit années se terminant en 1962, soit \$1,400,000 en moyenne, par année.
Ces actifs sont amortis par la Commission à certains taux fixes et pour l'année terminée le 30 novembre 1961, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de \$1,016,511 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de \$1,400,000.
Bien que le programme de substitution de l'autobus au tramway ait été complété en 1959, il reste encore à amortir de ces actifs du tramway une valeur nette comptable de \$1,458,125.
- (3) Au cours de l'année, la Commission a encouru des dépenses d'un montant de \$203,715 pour études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro. Dans l'attente d'un règlement final de ce montant, il a été montré au bilan sous le poste: autres actifs.

Approuvé pour la Commission.

J. Guy Gauvreau
Président

Robt. Hainault
Commissaire

Montréal, 24 janvier 1962.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL *

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1961

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer et frais courus	\$ 2,108,995	
Intérêts courus sur débetures	645,209	
Provision pour réclamations en dommages	1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés	<u>150,000</u>	\$ 3,904,204
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat no 2)		57,313,000
SURPLUS ACCUMULE (Etat no 3)		1,574,759

 \$63,291,963

Ceci est le bilan auquel nous référons dans notre rapport de même date.

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1961

	<u>Autorisées et émises</u>	<u>Rachetées et annulées</u>	<u>Solde</u>
*Débentures à fonds d'amortissement			
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	\$18,000,000	\$ 6,300,000	\$11,700,000
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000	7,290,000	19,710,000
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000	2,818,000	8,682,000
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000	1,890,000	7,110,000
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	<u>13,500,000</u>	<u>2,363,000</u>	<u>11,137,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$20,661,000</u>	<u>\$58,339,000</u>
 Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:			
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973		\$ 130,000	
3-3/4% échéant le 1er mai 1974		427,000	
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976		77,000	
5-1/4% échéant le 15 mars 1977		191,000	
4-5/8% échéant le 15 février 1978		<u>201,000</u>	<u>1,026,000</u>
			<u>\$57,313,000</u>
			<u>Dette obligataire</u>

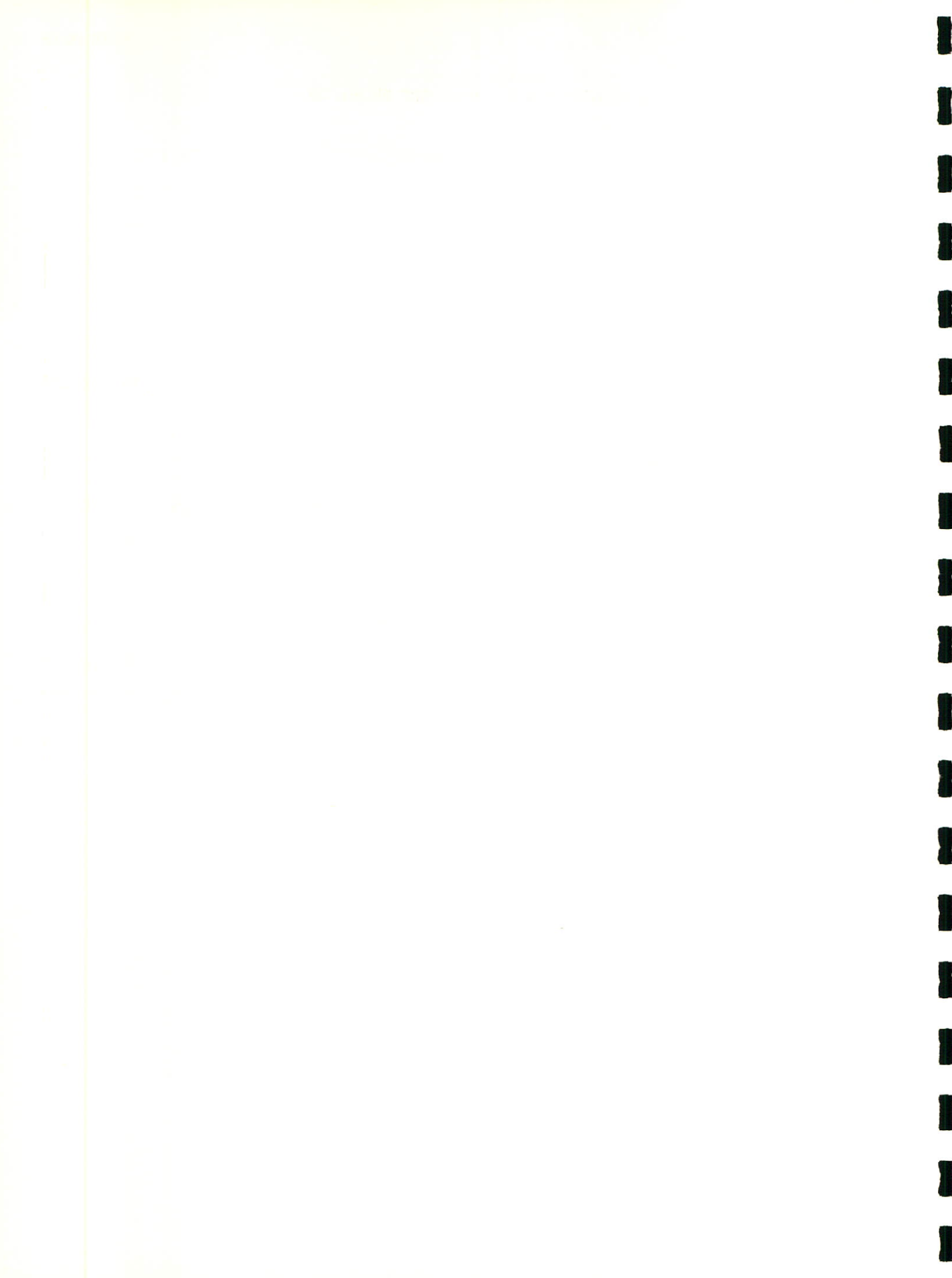
*Voir note (1) au bilan.



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU SURPLUS ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1961

Surplus accumulé - 30 novembre 1960		\$2,013,433
Ajouter:		
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	\$208,861	
Bénéfice sur vente d'immobilisations	38,127	
Profit net sur valeurs négociables rachetées ou vendues	<u>79,130</u>	<u>326,118</u>
		\$2,339,551
Moins:		
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année (Etat no 4)		<u>764,792</u>
Surplus accumulé - 30 novembre 1961		<u>\$1,574,759</u>



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1961

REVENUS

Revenus de passagers		\$38,221,042	
Revenus divers y compris location d'autobus, publicité et loyers		<u>1,421,309</u>	\$39,642,351

DEPENSES

Frais d'exploitation et taxes	\$26,694,694		
Entretien	5,911,783		
Amortissement	<u>4,357,053</u>	\$36,963,530	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,551,452		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>281,441</u>		
Moins: Revenu de placements	\$ 2,832,893	<u>405,791</u>	<u>2,427,102</u>
			39,390,632

Excédent des revenus sur les dépenses avant amortissement spécial \$ 251,719

* Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de \$190,168 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année) 1,016,511

** Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année \$ 764,792

* Voir note (2) au bilan.

** Voir note (3) 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 1961, 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 1961, 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.

Rosaire Courtois, C. A.
de

Courtois, Frédette & Cie.
Comptables agréés.

Montréal, 24 janvier 1962.



- 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	316,442,441	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

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

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



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 "

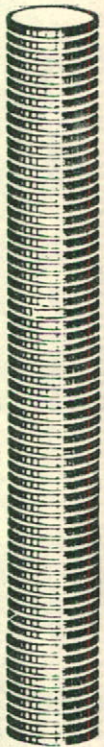
Electricité consommée en 1961 (en K.W. heures)	11,864,300 K. W. hres.
Gasoline consommée en 1961 (en gallons)	817,553 gallons
Huile Diesel consommée en 1961 (en gallons)	7,974,898 gallons
Superficie desservie en 1961	100 milles carrés
Population des villes desservies, 1961	1,612,843 approx.



DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1961

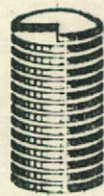
TOTAL: \$ 40,407,143

SALAIRES
ET
BÉNÉFICES
AUX EMPLOYÉS

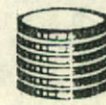


MATÉRIEL
ET
SERVICES

AMORTISSEMENT



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 25,001,182

5,559,439

5,373,564

2,427,102

2,045,856

62 %

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

13 $\frac{1}{4}$ %

6 %

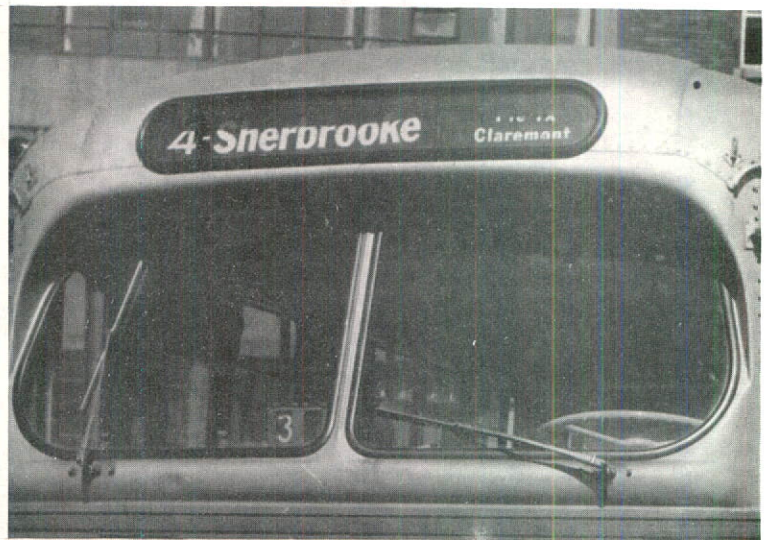
5 %



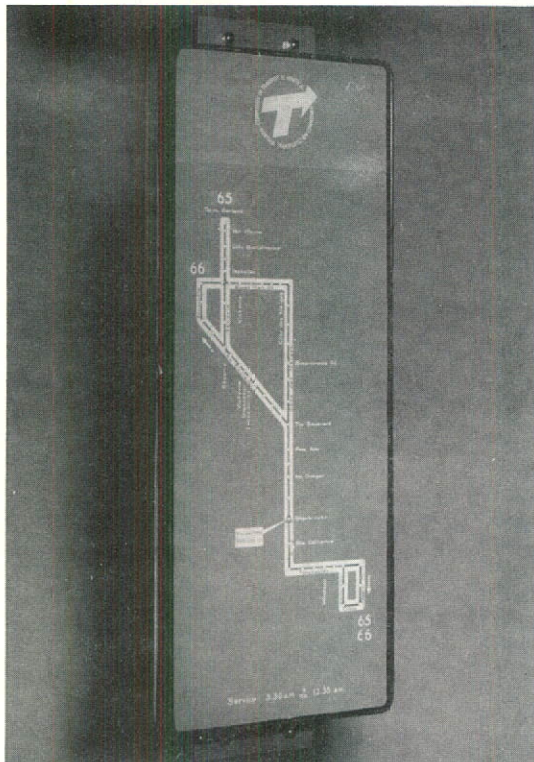
Proclamation du centenaire
Proclamation of the Centenary



Inauguration des services express
Inauguration of express services



Information plus complète
More complete information



Indicateur de ligne
Route map at bus stops



Coupe-vent et chaufferettes
Windbreaks and heaters