

C file latest

Annual Report

AS AT NOVEMBER 30,
1960

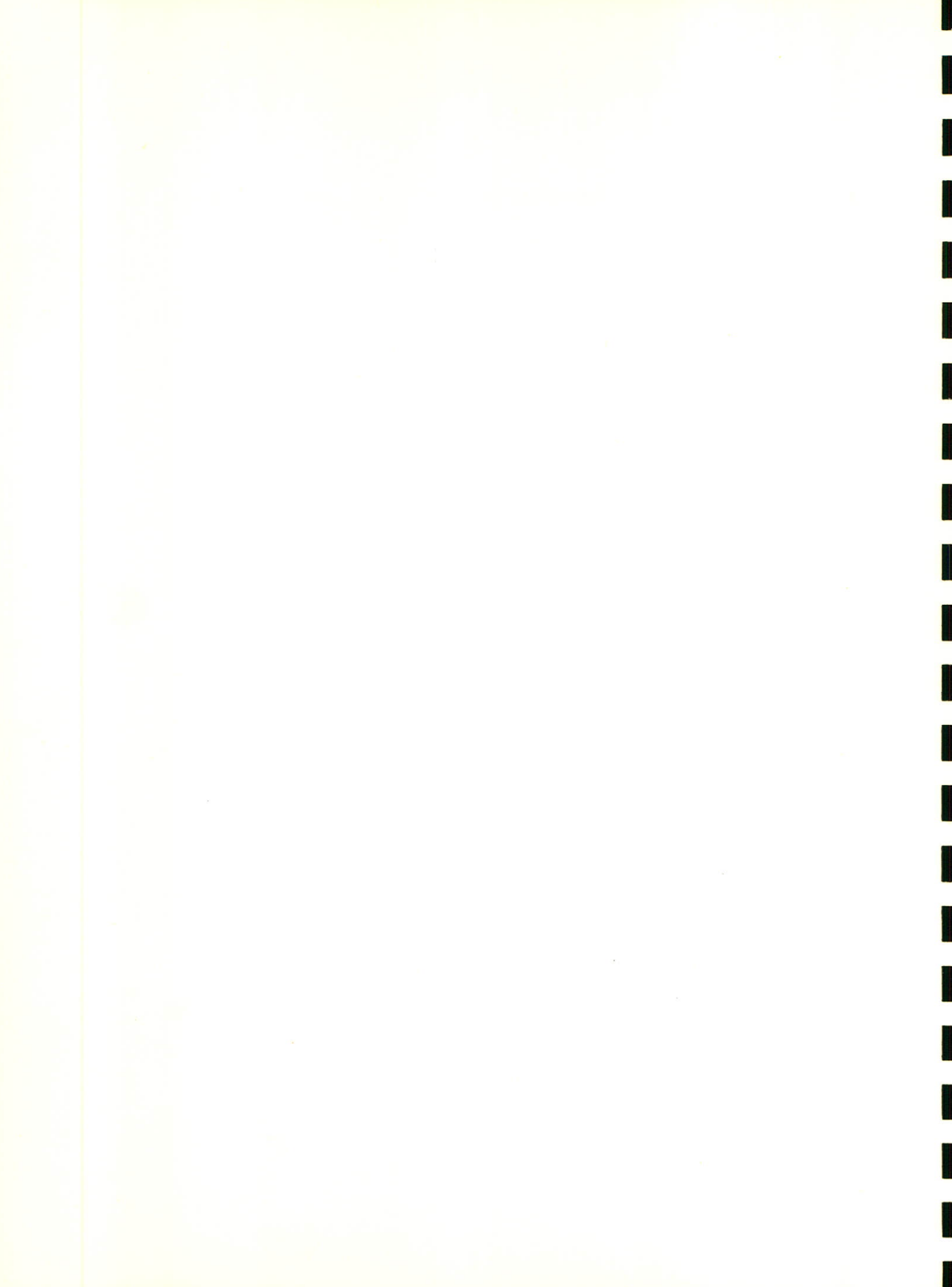


PURVIS HALL
LIBRARIES

MAR 20 1961

M-GILL UNIVERSITY

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION



Handwritten: *Richard*
COGNAC

MADE
IN
FRANCE
FORD

MADE IN CANADA



MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION



COMMISSIONERS

Chairman and
General Manager : J. Guy Gauvreau

Commissioners : Robert Hainault
R. Marcel Lafaille

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT OF THE COMMISSIONERS

For the period ended November 30, 1960

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, 1959 to November 30, 1960.

BRIGADIER J. GUY GAUVREAU, B.Comm., D.S.O., E.D.,
CHAIRMAN AND GENERAL MANAGER

On November 13, 1960, the term of office of Mr. Arthur Duperron, P.Eng., D.Sc., Chairman and General Manager, of Mr. Jean Constantin, Vice-Chairman, and of Mr. Léonard Léger, N.P., Commissioner, came to an end.

We wish to pay homage to Mr. Duperron for the distinguished services which he has rendered to the population of Montreal and the metropolitan district during his career of thirty-three years in the transportation field, and to reiterate to him our heartfelt thanks and best wishes. We also wish to express our thanks to Messrs. Constantin and Léger for the services which they have rendered during their term of office.

On November 4, 1960, the Lieutenant-Governor in Council appointed Brigadier J. Guy Gauvreau, B.Comm., D.S.O., E.D., Chairman and General Manager of the Commission to replace Mr. Duperron. Mr. Gauvreau took the oath of office on November 14th and assumed his new functions on the same day.

From 1945 to 1951 Mr. Gauvreau held the position of Executive Assistant with the Montreal Tramways Company. At the time of his appointment to the Chairmanship of the Commission he was a Vice-President of Dow Brewery Limited.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
(Statement No.4)

The gross revenue amounted to \$40,387,247 for the year ended November 30, 1960. The number of passengers carried during the first nine months of the year was substantially greater than forecast. However, this trend was reversed during the last three months resulting in only a slight increase in the passenger revenue for the year.

The expenses for the year amounted to \$39,233,899, including a net amount of \$964,424 additional depreciation, which the Commission had to provide pursuant to its 1955 decision to accelerate its modernization programme.

The operations for the year ended November 30, 1960 show an excess of revenue over expenses of \$1,153,348.

BALANCE SHEET AS OF NOVEMBER 30, 1960
(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, 1960, the Commission has satisfied its obligations with respect to the following sinking fund instalments due in 1960, 1961 and 1962 by purchasing debentures, and after cancellation, 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 January 1, 1973	January 1, 1961	\$315,000
	July 1, 1961	315,000
	January 1, 1962	315,000
3-3/4% Debentures due May 1, 1974	May 1, 1961	\$810,000
	May 1, 1962	810,000
4-3/8% Debentures due July 1, 1976	July 1, 1960	\$402,000
	July 1, 1961	403,000
	July 1, 1962	402,000
5-1/4% Debentures due March 15, 1977	March 15, 1961	\$315,000
	March 15, 1962	315,000
4-5/8% Debentures due February 15, 1978	February 15, 1961	\$473,000
	February 15, 1962	472,000

LABOUR AGREEMENT

During the 1960 fiscal year, the contractual relations of the Commission with those of its employees who belong to the union, have been governed 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 years commencing July 12, 1958.

This Collective Agreement provided for the following general increases in wages:

on July 12, 1958	10¢ per hour
on July 12, 1959	10¢ " "
on July 12, 1960	8¢ " "

It also provided for the reduction, during the year 1959, of the regular or average work week from forty-five to forty-two and one-half hours, as well as paid holidays, a three week vacation after fifteen instead of twenty years of service, and a certain accumulation of sick benefit days.

Under the terms of this Collective Agreement, a general wage increase of eight cents per hour came into force on July 12 last.

The said Collective Labour Agreement will terminate on July 11, 1961.

ROLLING STOCK

During the course of the year 1960, the Commission purchased 75 new autobuses at a cost of \$2,396,645. These autobuses were all of the 50-seat type and of the most modern design.

The purchase of these autobuses, of which 18 only had been received on November 30, 1960, will enable the Commission to further improve its service and to replace certain autobuses which have been discarded.

PLANT MAINTENANCE AND IMPROVEMENTS

During the year 1960, the Commission, has executed all the work necessary to maintain all its properties in excellent condition.

The Commission completed the work of converting Mount-Royal Car Barns into an Autobus Garage, and also converted the old maintenance garage fronting on Gilford Street. The storage capacity of the buildings now known as Mount-Royal garage has been increased to 171 buses.

The Commission also completed the work of converting St. Henry Car Barns. The buildings now known as St. Henry Garage have a total storage capacity of 258 units.

The Commission has also proceeded with the construction of a new terminus at the intersection of Henri-Bourassa Boulevard and Millen Street.

IMPROVED SERVICE PROVIDED BY
NEW ROUTES AND EXTENSIONS
DURING 1960

It is the Commission's aim to provide the best possible service for the citizens of Montreal and other municipalities within its territory. To this end a continuous study is made of possible improvements in routing and services in an effort to meet the changing requirements of the population. During 1960, numerous

service adjustments were made, three new bus routes were established totalling 19 miles round trip and fourteen existing routes were extended representing an additional round trip mileage of 12.8.

Following are the details of new routes and extensions:

NEW AUTOBUS ROUTES

1.
Mountain No.11: - In order to provide access to recreation areas on the Mountain, from the east and north-east parts of the city, formerly provided by the Mountain tramway line, the Commission inaugurated a bus service on Camillien-Houde Boulevard and Remembrance Road on June 11th. This service is operated between Park Avenue and Cote-des-Neiges Road daily during summer months, and on weekends during Spring and Fall.

2.

Lachine Express:

Nos. 2E - 3E - 4E:

- On July 4th an "express" service established between the City of Lachine and Victoria Square in Montreal. Service is provided on three routes, each of which serves a particular area of Lachine. Buses operate inbound to Montreal during the morning rush hour and outbound during the afternoon rush hour.

3.

Lille No. 147:

- On September 6th, 1960, a new service was established, during rush hours, on Charland and Lille Streets between Papineau Avenue and Henri-Bourassa Boulevard.

ROUTES EXTENDED

1.

Bordeaux No. 163:

- On December 19th, 1959, extended west to Pasteur and Persilliers via Henri-Bourassa Boulevard.

2.
Victoria No. 124: - Extended north on Victoria from MacKenzie to Jean-Talon on January 30th, 1960.

3.
Bois Franc No. 167: - Extended east on Bois Franc from de la Sorbonne to Dépatie on February 15th, 1960, with period of operation extended to include P.M. rush hour.

4.
Metropolitan No. 100: - Extended west on February 15th, 1960, to a loop situated at 6265 Cote de Liesse Road.

5.
Boulevard Mt.Royal No. 50: - On March 28th, 1960, this route was extended from Bellingham Road to the main entrance to the Université de Montréal.

6.
St. Hubert No. 6: - On May 1st, 1960, extended from Legendre to Henri-Boursssa Boulevard, and St. Denis No. 68 operated via Lajeunesse and Berri Streets. This change provided two north-

south lines instead of one in the area between Metropolitan Boulevard and Henri-Bourassa Boulevard, thus giving a much more convenient service to the population in that area.

7.
Legendre No. 98: - Extended east from St. Lawrence Boulevard to St. Hubert Street on May 28th, 1960.

8.
Paré No. 115: - Extended east from Decarie Boulevard to the intersection of Jean Talon and de la Savanne Streets on June 13th, 1960.

9.
St. Joseph No. 27: - On June 26th, 1960, service outside of rush hours extended from 9th Avenue to Boulevard Pie IX.

10.
Boulevard Toupin No. 167: - On August 1st, 1960, a new service was established on Boulevard Toupin by joining the former routes Bois

Franc 167 and Cartierville West
169.

11.
Decarie No. 116: - Extended east to Muir Street on
September 4, 1960.
12.
Monkland No. 103 - Extended north on Grand Boulevard
from Somerled to Cote St. Luc Road
on September 4, 1960.
13.
Upper Lachine Road
No. 106: - On September 4th, 1960, all-day
service was inaugurated between
Girouard Avenue and Elmhurst
Avenue - Route No. 107 discon-
tinued.
14.
Belanger No. 195: - Extended east to the limits of
St. Leonard-de-Port-Maurice, on
September 28th, 1960.
15.
Jarry No. 99 - On October 9th, 1960, extended
north on de l'Acadie Boulevard
to Metropolitan Boulevard.

RAPID MASS TRANSPORTATION SYSTEM

The question of rapid mass transportation has been in the limelight all year long in our metropolitan region. Newspapers dealt frequently with this question and time and again, in news columns and editorials, advocated the construction of a subway in Montreal stressing the advantages which the population would derive from its construction. Radio and Television did likewise.

The Commission on its part was busy bringing up to date the data which had been used in the preparation of its report submitted to the Montreal municipal authorities on October 23, 1953. It is pursuing the revision of the plans and specifications attached to that report; in this way it will be able to proceed without delay in the event of the construction of a subway.

The Commission is still convinced of the pressing need for a subway in Montreal and it is ready to devote itself to this task.

During the year under review, the Provincial Legislature directed the Montreal Metropolitan Corporation and the Montreal Transportation Commission to make a joint study of all matters relating to mass transportation on the Island of Montreal in order to arrive at a definite plan for the establishment of a rapid transit system. This could not be undertaken before the City of Montreal had been invited to take part on the same basis as the above named organizations. The Commission has taken a very active part in this study.

ACKNOWLEDGEMENT

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 to the officers and employees of the Commission their sincere appreciation and thanks for the loyal

CONFIDENTIAL

and efficient services rendered by them.

RESPECTFULLY SUBMITTED,

(Signed) J. G. Gauvreau
Chairman and General Manager.

(Signed) Robert Hainault
Commissioner.

(Signed) R. Marcel Lafaille
Commissioner.

Montreal, January 30, 1961.



FINANCIAL STATEMENTS

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1960

ASSETS

CURRENT ASSETS:

Cash	\$ 1,050,075	
Call Loans and Accrued Interest	5,826,830	
Marketable Securities at cost and Accrued Interest (Market Value \$4,545,000)	4,474,977	
Accounts Receivable	314,594	
Materials and Supplies at cost, less Allowance for Obsolescence	<u>1,206,384</u>	\$12,872,860

FIXED ASSETS:

Property, Plant and Equipment	\$72,334,601	
Less: Accumulated Depreciation (2)	<u>22,373,045</u>	49,961,556

OTHER ASSETS:

Advances to Ticket Offices and Chauffeurs	\$ 340,967	
Prepaid Expenses and Deferred Charges	395,861	
Debenture Discount and Expenses less Amortization	<u>2,956,985</u>	3,693,813

\$66,528,229

* 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, 1960 an additional amount of \$964,424 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 \$2,858,000.
- (3) The above figures do not include commitments for purchase of equipment and construction contracts amounting to approximately \$1,877,000.

Approved on behalf of the Commission.

J. Guy Gauvreau
Chairman

R. Marcel Lafaille Robt. Hainault
Commissioners

Montreal, January 19, 1961.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

NOVEMBER 30, 1960

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES:

Accounts Payable and Accrued Liabilities	\$2,034,240	
Accrued Interest on Debentures	680,556	
Provision for Claims for Injuries and Damages	<u>1,000,000</u>	\$ 3,714,796
PROVISION for Unpresented Tickets		500,000
FUNDED DEBT (1) (Statement No. 2)		60,300,000
ACCUMULATED SURPLUS (Statement No. 3)		2,013,433

 \$66,528,229

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

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

McDonald, Currie & Co.
 Chartered Accountants.

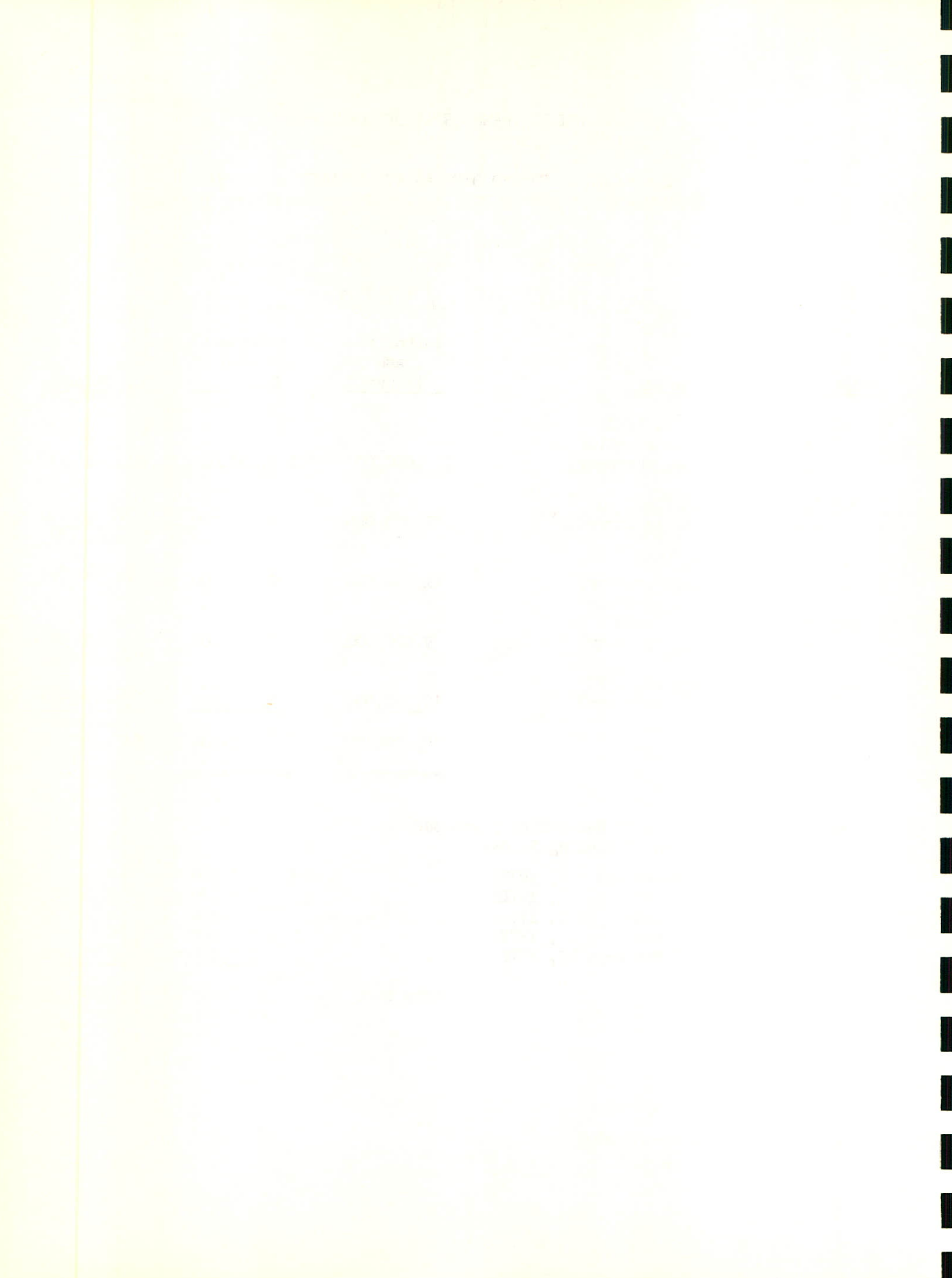


MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT NOVEMBER 30, 1960

<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	\$ 5,355,000	\$12,645,000
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	6,480,000	20,520,000
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000	2,415,000	9,085,000
5-1/4% due March 15, 1977 (Payable in U. S. currency)	9,000,000	1,575,000	7,425,000
4-5/8% due February 15, 1978 (Payable in U. S. currency)	<u>13,500,000</u>	<u>1,890,000</u>	<u>11,610,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$17,715,000</u>	<u>\$61,285,000</u>
 Less: Principal amount of Debentures purchased in anticipation of Sinking Funds:			
4-1/4% due January 1, 1973		\$ 171,000	
3-3/4% " May 1, 1974		259,000	
4-3/8% " July 1, 1976		54,000	
5-1/4% " March 15, 1977		254,000	
4-5/8% " February 15, 1978		<u>247,000</u>	<u>985,000</u>
	Funded Debt		<u>\$60,300,000</u>

*See Note (1) on Balance Sheet



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF ACCUMULATED SURPLUS FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1960

Accumulated Deficit - November 30, 1959		\$ 112,622
Deduct:		
Discount on Debentures purchased for Sinking Fund	\$496,079	
Profit on disposal of properties	393,573	
Write-up of Marketable Securities to cost	82,178	
Net Profit on Marketable Securities redeemed or sold	<u>877</u>	<u>972,707</u>
		\$ 860,085
Add:		
Excess of Revenue over Expenses for the year (Statement No. 4)		<u>1,153,348</u>
Accumulated Surplus - November 30, 1960		<u>\$2,013,433</u>

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES FOR THE YEAR ENDED NOVEMBER 30, 1960

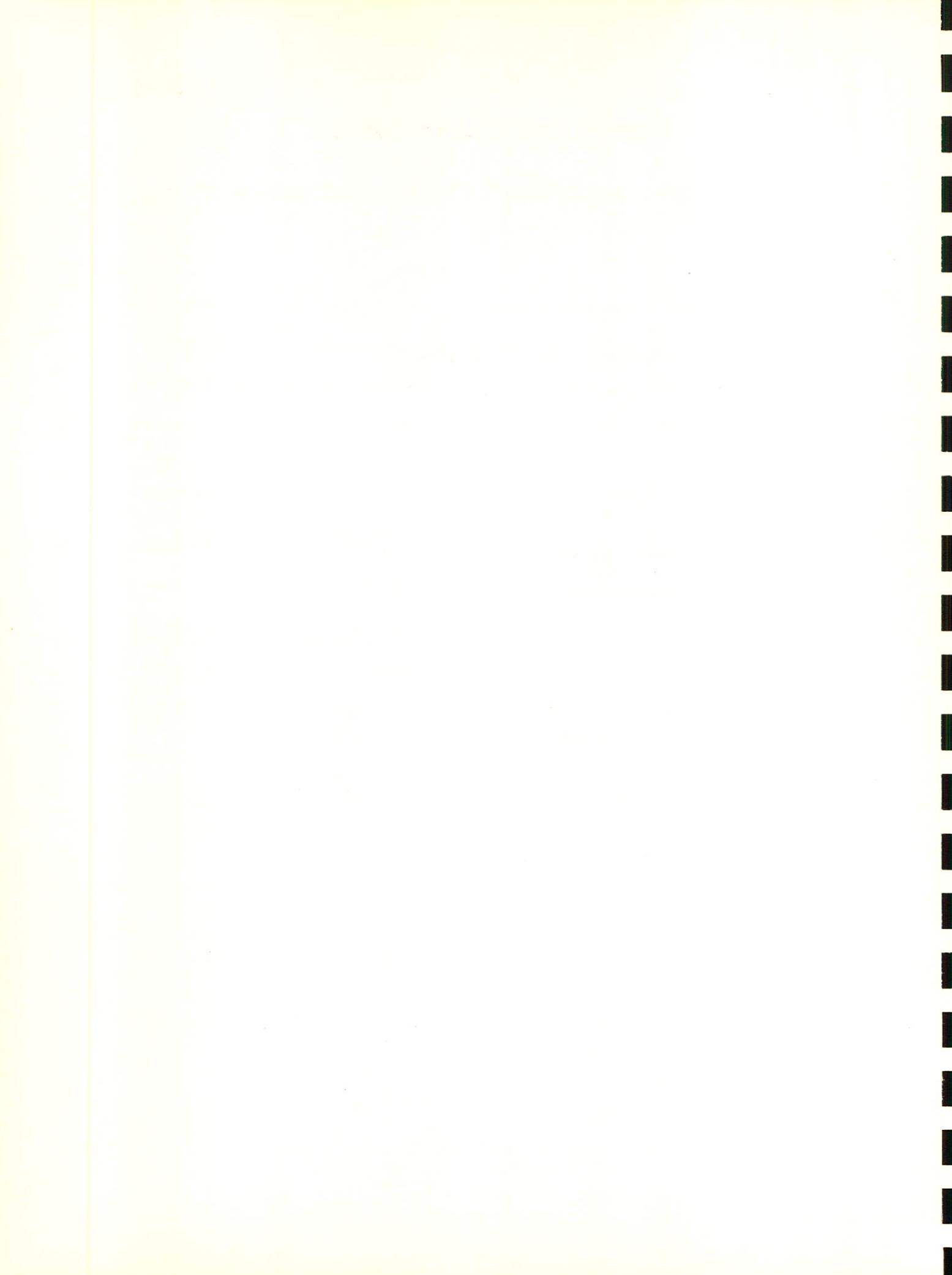
REVENUE

Passenger Revenue		\$38,973,789	
Miscellaneous Revenue, including Charter Service, Advertising and Rentals		<u>1,413,458</u>	\$40,387,247

EXPENSES

Operating Expenses and Taxes		\$26,027,856	
Maintenance		5,542,014	
Depreciation	\$4,182,230		
*Special Depreciation due to accelerated modernization programme (after deducting an amount of \$235,018 equivalent to the salvage value of Tramway Assets written off during the year)		<u>964,424</u>	<u>5,146,654</u>
			\$36,716,524
Debenture Interest and Expense	\$2,695,343		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	<u>293,309</u>		
	\$2,988,652		
Less: Income from Investments	<u>471,277</u>	<u>2,517,375</u>	<u>39,233,899</u>
Excess of Revenue over Expenses for the year			<u>\$ 1,153,348</u>

*See Note (2) on Balance Sheet



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

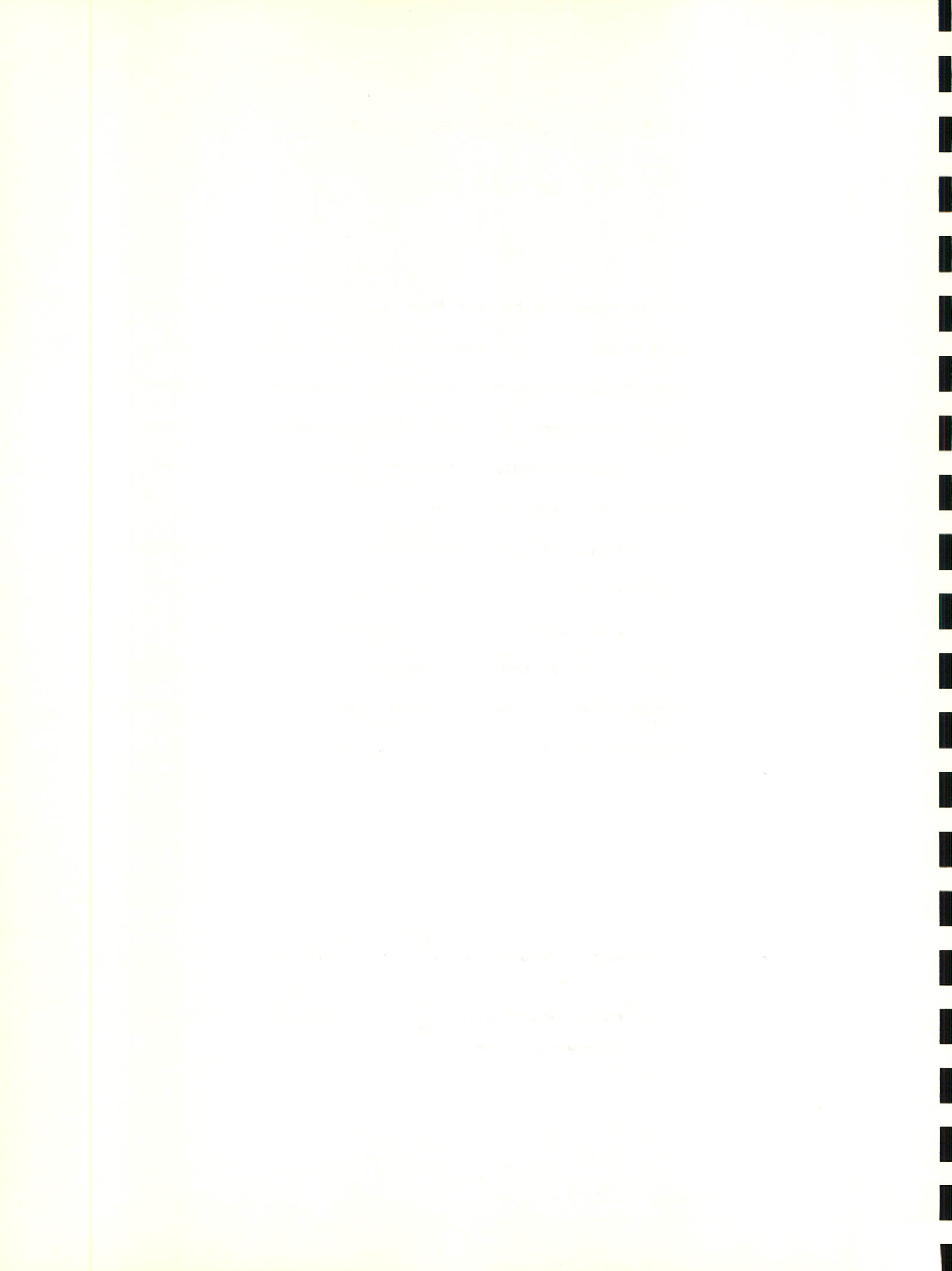
We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at November 30, 1960 and the statements of revenue and expenses and of accumulated surplus for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records 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, 1960 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.

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

McDonald, Currie & Co.
Chartered Accountants.

Montreal, January 19, 1961.



- 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

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

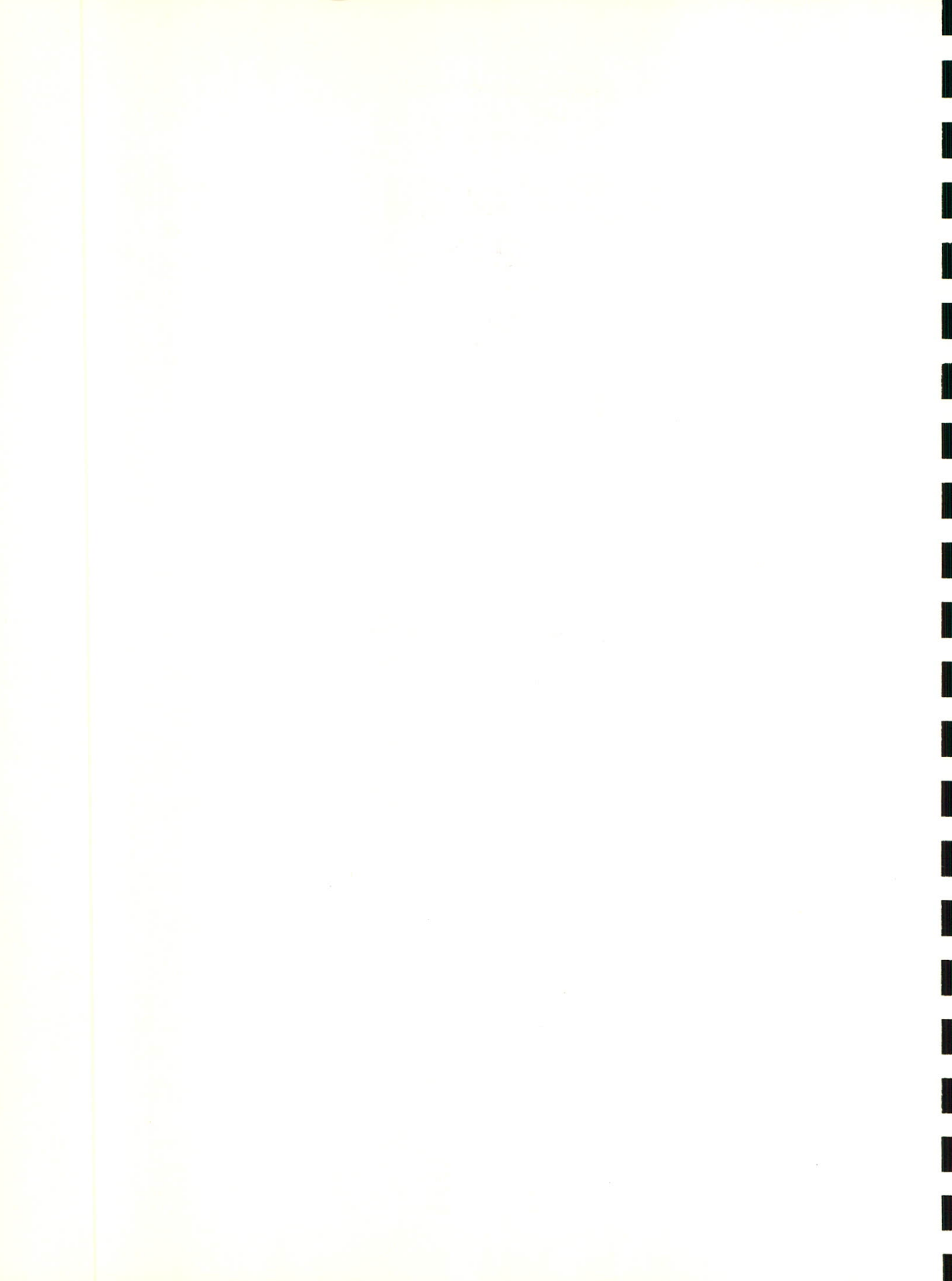
NUMBER OF MILES OPERATED

<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

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

NUMBER OF VEHICLES

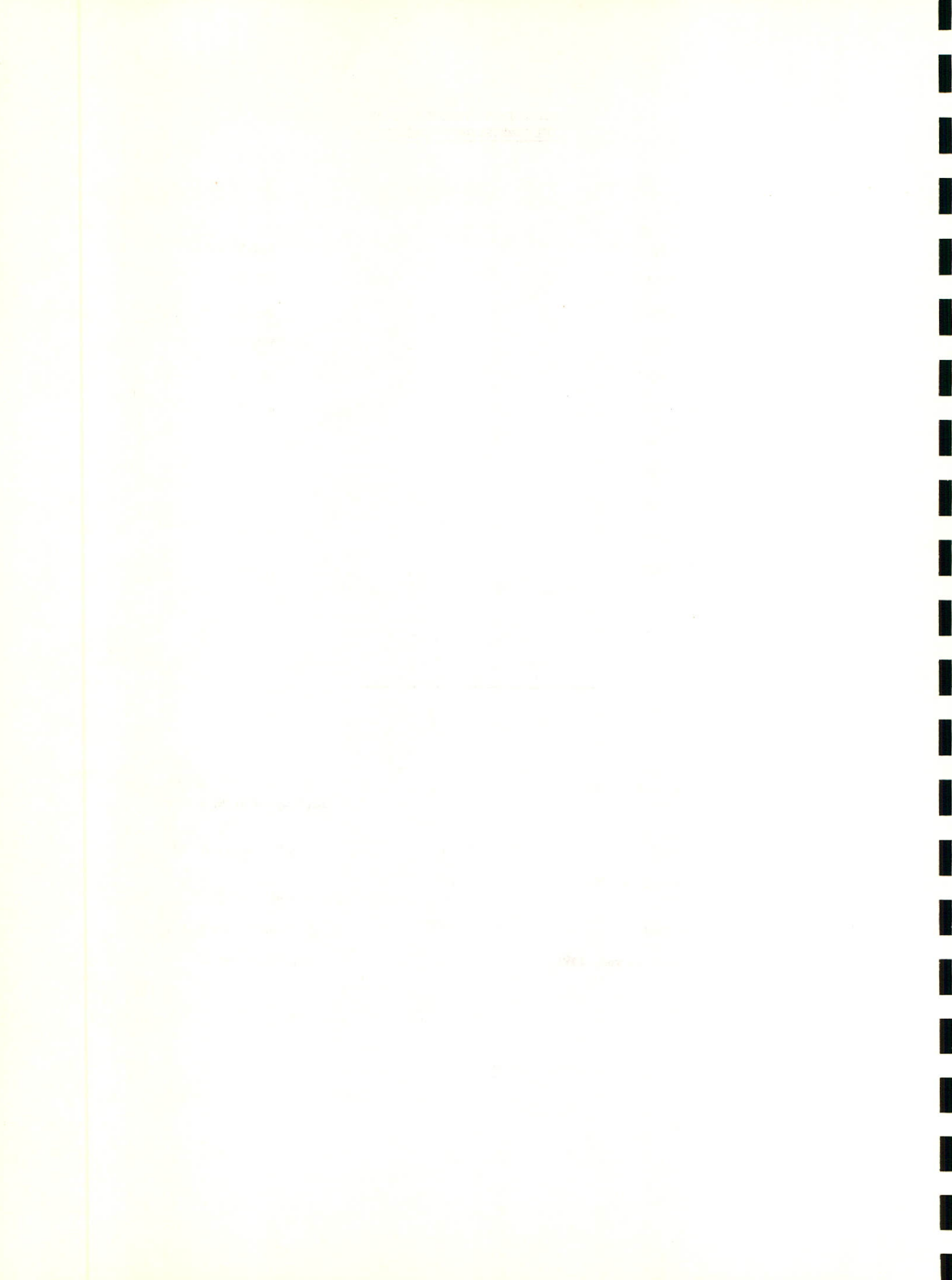
	<u>Tramways</u>		<u>Autobus</u>		<u>Trolleybus</u>		<u>Total</u>
	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>	<u>% of Total</u>	<u>Number</u>
As at June 16, 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
As at Nov. 30, 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
As at Nov. 30, 1952	892	53%	678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



MILEAGE OF STREETS USED BY
THE COMMISSION'S VEHICLES

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

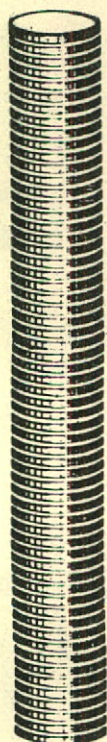
Electricity consumed in 1960 (in K.W. Hours)	12,082,290 K. W. Hours
Gasoline consumed in 1960 (in Gallons)	973,700 Gallons
Diesel Oil consumed in 1960 (in Gallons)	7,995,468 Gallons
Area served in 1960	91 Square Miles
Population in area served, 1960	1,546,000 approx.



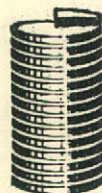
DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE FINANCIAL YEAR 1960

TOTAL: \$ 39,233,899

SALARIES AND BENEFITS TO EMPLOYEES



MATERIALS AND SERVICES DEPRECIATION



INTEREST



TAXES



\$ 23,957,909

5,540,436

5,146,654

2,517,375

2,071,525

61%

14 $\frac{1}{4}$ %

13%

6 $\frac{1}{2}$ %

5 $\frac{1}{4}$ %

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 354

LECTURE 1

THE CLASSICAL LIMIT

1.1. THE CLASSICAL LIMIT

1.2. THE CLASSICAL LIMIT

1.3. THE CLASSICAL LIMIT

1.4. THE CLASSICAL LIMIT

1.5. THE CLASSICAL LIMIT

1.6. THE CLASSICAL LIMIT

1.7. THE CLASSICAL LIMIT

1.8. THE CLASSICAL LIMIT

1.9. THE CLASSICAL LIMIT

1.10. THE CLASSICAL LIMIT

1.11. THE CLASSICAL LIMIT

1.12. THE CLASSICAL LIMIT

1.13. THE CLASSICAL LIMIT

1.14. THE CLASSICAL LIMIT

1.15. THE CLASSICAL LIMIT

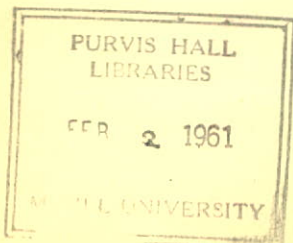
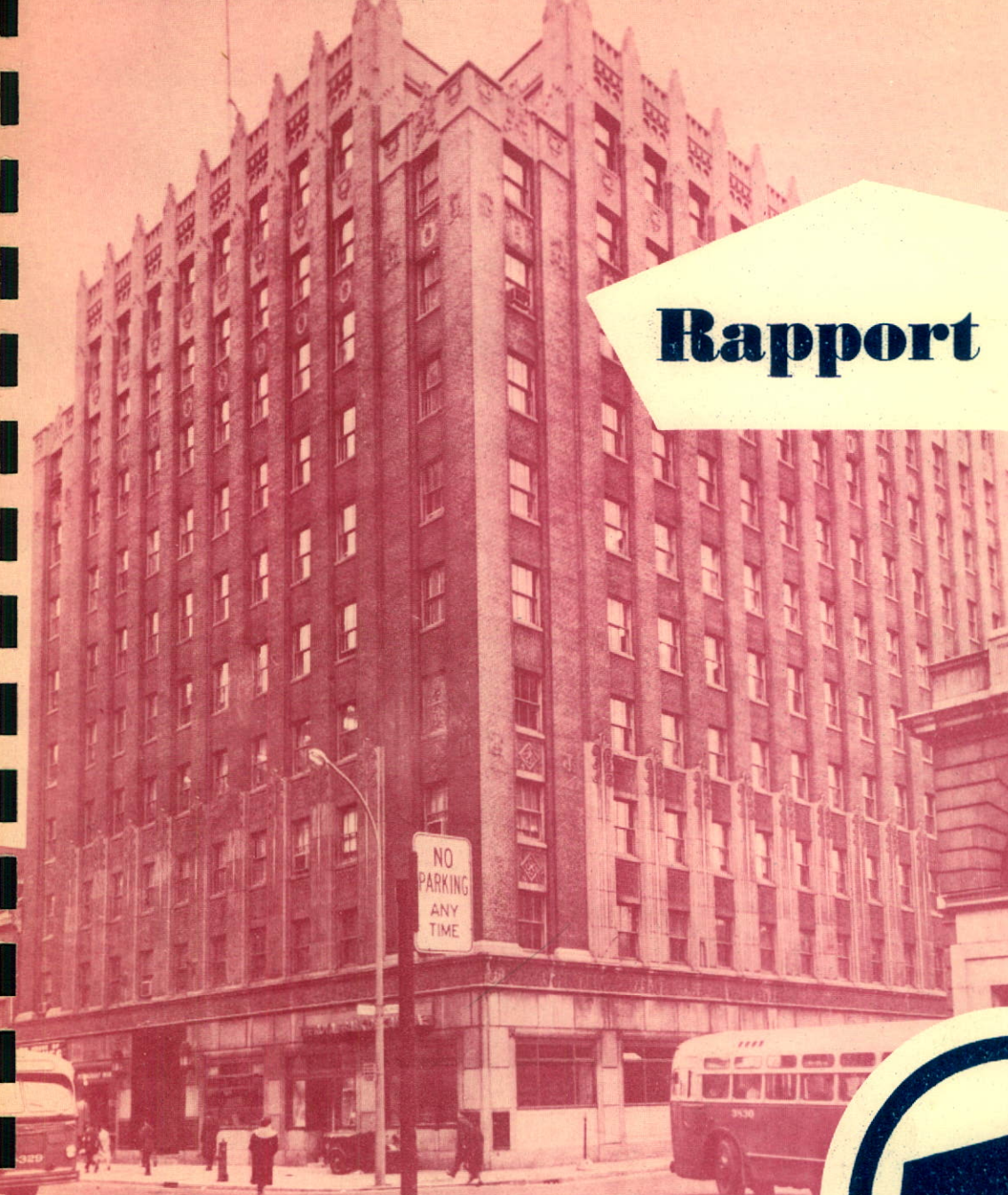
1.16. THE CLASSICAL LIMIT

1.17. THE CLASSICAL LIMIT

Rapport Annuel

AU 30 NOVEMBRE,

1960



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL



COLONIAL

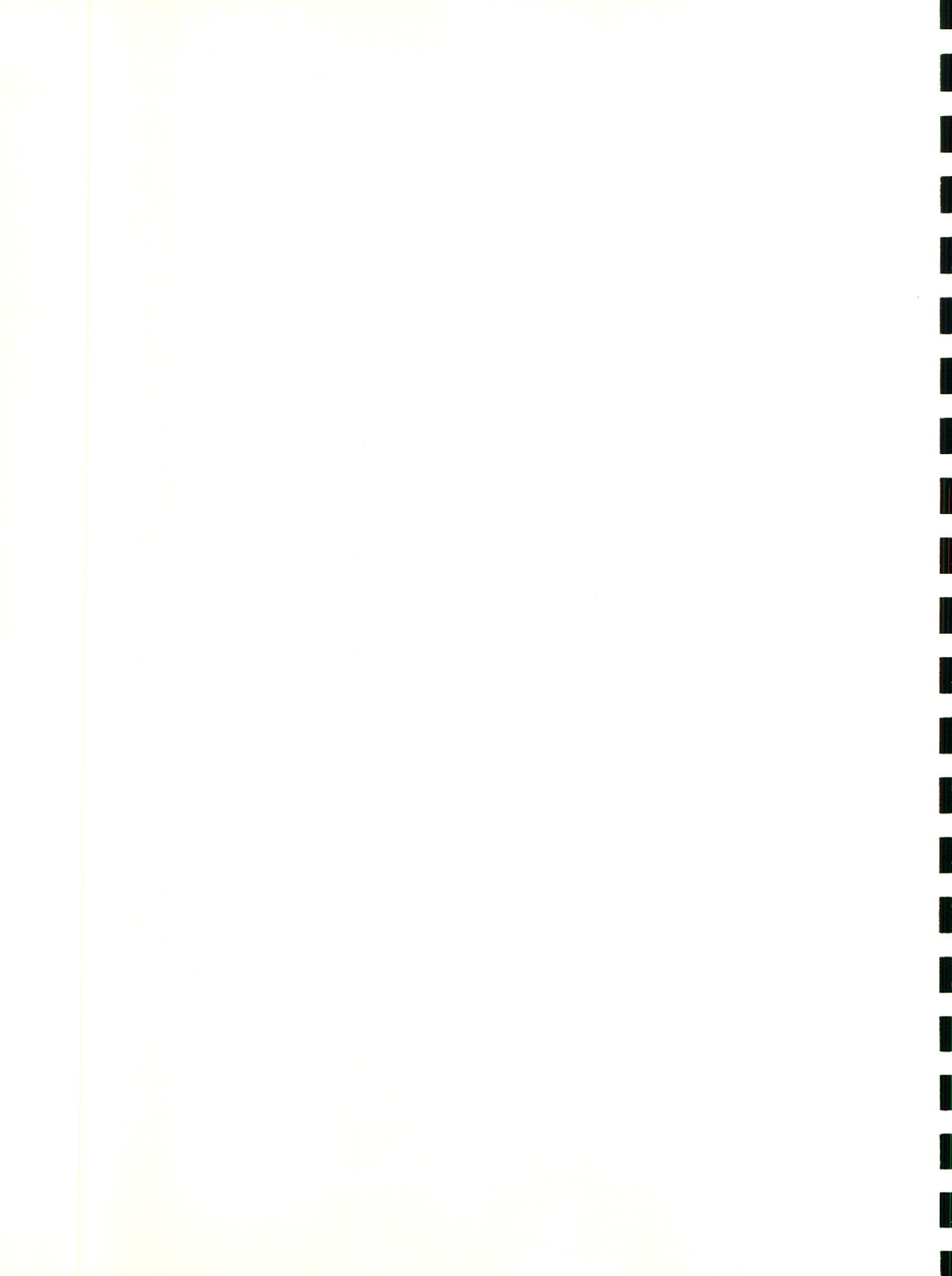
1850



WORLD

100% CONTENT - CANADA

Rolland



COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTREAL

COMMISSAIRES

Président et
gérant général : J. Guy Gauvreau

Commissaires : Robert Hainault
R. Marcel Lafaille

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice terminé le 30 novembre 1960

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 1959 au 30 novembre 1960.

BRIGADIER J. GUY GAUVREAU, B.Com., D.S.O., E.D.
PRESIDENT ET GERANT GENERAL

La date du 13 novembre 1960 marquait la fin du terme d'office de M. Arthur Duperron, D.Sc., Ing.P., président et gérant général, de M. Jean Constantin, vice-président et de M. Léonard Léger, N.P., commissaire.

Nous désirons rendre hommage à M. Duperron pour les services signalés qu'il a rendus à la

population de Montréal et du district métropolitain, pendant sa carrière de trente-trois années dans le domaine du transport, et lui réitérer nos sincères remerciements ainsi que nos meilleurs voeux. Nous remercions également MM. Constantin et Léger pour les services qu'ils ont rendus à la Commission pendant leur terme d'office.

En remplacement de M. Duperron, le Lieutenant-gouverneur en conseil désignait, le 4 novembre 1960, le brigadier J. Guy Gauvreau, B. Com., D.S.O., E.D., au poste de président et gérant général de la Commission. M. Gauvreau prêta serment d'office le 14 novembre et assumait immédiatement ses nouvelles fonctions.

De 1945 à 1951 M. Gauvreau avait occupé le poste d'adjoint à l'exécutif de la Compagnie des Tramways de Montréal. Au moment de sa nomination à la présidence de la Commission, il était vice-président de la brasserie Dow Limitée.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 4)

Les revenus de l'année terminée le 30 novembre 1960 se sont élevés à \$40,387,247. Le nom-

bre des passagers transportés pendant les neuf premiers mois de l'exercice a été substantiellement plus élevé que prévu. Cependant les trois derniers mois ont été marqués par une tendance contraire, de sorte que les revenus de passagers de l'exercice n'ont enregistré qu'une légère augmentation.

Les dépenses de l'année ont atteint le chiffre de \$39,233,899. compte tenu de l'amortissement additionnel au montant net de \$964,424. auquel la Commission a pourvu, en conséquence de l'accélération de son programme de modernisation, décidée en 1955.

Les opérations de l'année terminée le 30 novembre 1960, se sont soldées par un excédent de revenus de \$1,153,348.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1960 (État 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 1960, elle s'est acquittée de ses obligations au sujet des versements suivants aux fonds d'amortissement, exigibles en 1960, 1961 et 1962, en rachetant des débentures et en les déposant après annulation chez le Directeur des Finances de la Cité de Montréal:

<u>Émission</u>	<u>Échéance des versements aux fonds d'amortissement</u>	<u>Rachetées et annulées</u>
Débentures 4 1/4% échéant le 1er janvier 1973	1er janvier 1961 1er juillet 1961 1er janvier 1962	\$ 315,000 315,000 315,000
Débentures 3 3/4% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1961 1er mai 1962	\$ 810,000 810,000
Débentures 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1960 1er juillet 1961 1er juillet 1962	\$ 402,000 403,000 402,000
Débentures 5 1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1961 15 mars 1962	\$ 315,000 315,000
Débentures 4 5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1961 15 février 1962	\$ 473,000 472,000

CONTRAT DE TRAVAIL

Au cours de l'exercice financier de 1960, 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 14 mai 1958, pour une période de trois années à compter du 12 juillet 1958.

Ladite convention collective prévoyait, entre autres choses, les augmentations générales de salaires suivantes:

Le 12 juillet 1958 - 10¢ de l'heure
Le 12 juillet 1959 - 10¢ de l'heure
Le 12 juillet 1960 - 8¢ de l'heure

Elle prévoyait aussi la réduction au cours de l'année 1959, de la semaine régulière ou moyenne de travail de quarante-cinq à quarante-deux

heures et demie, ainsi que des congés payés, de même que trois semaines de vacances après quinze au lieu de vingt années de service, et une certaine accumulation des jours de bénéfices en maladie.

Suivant les termes de cette convention collective, une augmentation générale de salaires de 8¢ de l'heure est entrée en vigueur le 12 juillet dernier.

Cette convention collective de travail prendra fin le 11 juillet 1961.

MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'année 1960, la Commission a acheté 75 autobus, du modèle le plus récent et du type 50 sièges au coût total de \$2,396,645.

L'achat de ces autobus, dont 18 seulement avaient été livrés au 30 novembre 1960, permettra à la Commission d'améliorer encore davantage son service, et aussi de remplacer certains autobus mis au rancart.

ENTRETIEN ET AMÉLIORATION DES PROPRIÉTÉS

La Commission, au cours de l'année 1960, a exécuté tous les travaux nécessaires au maintien en excellente condition de toutes ses propriétés.

Pendant l'année 1960, elle a complété la transformation en garage des remises Mont-Royal et a réaménagé l'ancien garage Mont-Royal situé près de la rue Gilford. Les édifices maintenant connus sous le nom de garage Mont-Royal peuvent accommoder 171 autobus.

La Commission a également complété la transformation des remises St-Henri. Les édifices maintenant connus sous le nom de garage St-Henri peuvent accommoder 258 autobus.

La Commission a de plus procédé à la construction d'un abri-terminus au carrefour du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Millen.

AMÉLIORATION DU SERVICE EN 1960
LIGNES NOUVELLES - LIGNES PROLONGÉES

La Commission a pour but d'accorder aux citoyens de Montréal et des villes du territoire métropolitain le service de transport le plus efficace. A cette fin, elle vérifie continuellement les itinéraires et les horaires de ses lignes de transport, de façon à répondre aux besoins variant sans cesse de la population. Au cours de l'année 1960, outre de nombreuses modifications de moindre importance apportées à ses services, la Commission a établi trois nouveaux circuits d'autobus d'un parcours total de 19 milles, et prolongé 14 lignes existantes sur un parcours additionnel de 12.8 milles.

En voici le détail:-

NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS:

- 1.-
Circuit Montagne
no 11 - Afin de permettre à nos usagers habitant les districts est et nord-est de la ville,

de se rendre par autobus, comme autrefois par tramway au parc Mont-Royal, la Commission inaugurerait le 11 juin un circuit d'autobus, de l'avenue du Parc jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges, par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. Ce service fonctionne tous les jours en été, et pendant les fins de semaine seulement au printemps et à l'automne.

2.-
Circuit Lachine
"Express" nos 2E,
3E, 4E

- Le 4 juillet, la Commission inaugurerait un service express entre la ville de Lachine et le square Victoria, à Montréal, par un circuit d'autobus en trois parcours desservant chacun une partie distincte du territoire de Lachine. Les autobus circulent en direction de Montréal pendant les heures de

pointe du matin et en direction
de Lachine pendant celles du
soir.

3.-
Circuit Lille
no 147

- Service inauguré le 6 septembre 1960, pendant les heures d'affluence, via les rues Charland et Lille, depuis l'avenue Papineau jusqu'au boulevard Henri-Bourassa.

LIGNES PROLONGÉES:

1.-
Circuit Bordeaux
no 163

- Prolongé vers l'ouest le 19 décembre 1959 jusqu'au carrefour Pasteur-Persillier, par le boulevard Henri-Bourassa.

2.-
Circuit Victoria
no 124

- Prolongé vers le nord le 30 janvier 1960 par l'avenue Victoria de MacKenzie à Jean-Talon.

3.-
Circuit Bois-Franc
no 167

- Prolongé vers l'est, le 15 fé-

vrier 1960, via chemin Bois-Franc, à compter de la rue de la Sorbonne jusqu'à la rue Dépatie, avec prolongation du service aux heures d'affluence du soir.

4.-
Circuit boulevard
Métropolitain
no 100

- Prolongé vers l'ouest le 15 février 1960 jusqu'à une boucle de virage établie vis-à-vis le numéro 6265 chemin de la Côte-de-Liesse.

5.-
Circuit boulevard
Mont-Royal no 50

- Prolongé le 28 mars, du chemin Bellingham jusqu'à la cour d'honneur de l'Université de Montréal.

6.-
Circuit St-Hubert
no 6

- Prolongé le 1er mai, de la rue Legendre au boulevard Henri-Bourassa en même temps que la ligne St-Denis no 68 était modifiée

pour emprunter les rues Lajeunesse et Berri. La population habitant le district compris entre le boulevard Métropolitain et le boulevard Henri-Bourassa obtenait ainsi un service sensiblement amélioré, assuré par deux lignes nord-sud, entre les deux boulevards ci-dessus, au lieu d'une seule ligne.

7.-
Circuit Legendre
no 98

- Prolongé vers l'est du boulevard St-Laurent à la rue St-Hubert le 28 mai.

8.-
Circuit Paré
no 115

- Prolongé vers l'est le 13 juin, du boulevard Décarie au carrefour de la rue Jean-Talon et de la rue de la Savane.

9.-
Circuit boulevard
St-Joseph no 27

- Le 26 juin prolongation du service, en dehors des heures d'af-

fluence, de la 9ième avenue au
boulevard Pie IX.

- 10.-
Circuit boulevard
Toupin no 167 - Le 1er août fusion des lignes
Bois Franc no 167 et Cartierville-
Ouest no 169 pour constituer
un nouveau service par le boule-
vard Toupin.
- 11.-
Circuit Décarie
no 116 - Prolongé vers l'est jusqu'à la
rue Muir le 4 septembre 1960.
- 12.-
Circuit Monkland
no 103 - Prolongé vers le nord le 4 sep-
tembre 1960, par le boulevard
Grand, de la rue Somerled au
chemin de la Côte-St-Luc.
- 13.-
Circuit Upper
Lachine no 106 - Le 4 septembre 1960, suppression
de la ligne no 107 et établisse-
ment d'un service toute la jour-
née entre l'avenue Girouard et
l'avenue Elmhurst.

- 14.-
Circuit Bélanger
no 195 - Prolongé vers l'est jusqu'aux
limites de la ville de St-Léo-
nard-de-Port-Maurice, le 28
septembre 1960.
- 15.-
Circuit Jarry
no 99 - Prolongé vers le nord le 9 oc-
tobre 1960 par le boulevard de
l'Acadie jusqu'au boulevard Mé-
tropolitain.

SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE

La question du transport rapide de la population a tenu la vedette tout le long de l'année dans la région métropolitaine. Les journaux traitèrent fréquemment de ce sujet d'actualité et consacrèrent même à plusieurs reprises leurs manchettes à prôner la construction d'un métro à Montréal et à souligner les avantages que la population retirerait de sa construction. La radio et la télévision firent de même.

De son côté, la Commission s'employa à mettre à date toutes les données qui avaient servi à la préparation de son rapport présenté aux autorités municipales de Montréal le 23 octobre 1953. Elle continue la revision des plans et devis annexés à ce rapport afin de pouvoir passer à l'action sans délai dans l'éventualité de la construction d'un métro.

La Commission est toujours convaincue de la nécessité pressante d'un réseau de transport souterrain à Montréal et elle est prête à se consacrer à cette tâche.

Pendant l'année sous examen, la Législature provinciale ordonna l'étude conjointe par la Corporation de Montréal Métropolitain et la Commission de transport de Montréal, de toute question relative au transport en commun dans l'île de Montréal, en vue de déterminer un plan et un programme définitifs pour l'établissement d'un réseau de transport rapide. Cette étude ne pouvait commencer avant que la Cité de Montréal n'ait été invitée à y prendre part au même titre que les organismes sus-mentionnés.

La Commission a participé très activement à cette étude.

REMERCIEMENTS

Les commissaires remercient les autorités de la Ville de Montréal et des municipalités du district métropolitain pour la collaboration efficace qu'elles leur ont accordée. Ils désirent également exprimer aux officiers et employés de la Commission leur sincère appréciation pour les services loyaux et efficaces rendus et les en remercient.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,
Le président et gérant général,

(Signé) J. GUY GAUVREAU

Les commissaires,

(Signé) ROBERT HAINAULT

(Signé) R. MARCEL LAFAILLE.

Montréal, le 30 janvier 1961.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1960

ACTIF

DISPONIBILITES:

Encaisse	\$ 1,050,075	
Prêts à demande et intérêts courus	5,826,830	
Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$4,545,000)	4,474,977	
Comptes à recevoir	314,594	
Fournitures et pièces de rechange, au prix coutant, moins provision pour désuétude	<u>1,206,384</u>	\$12,872,860

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant	\$72,334,601	
Moins: Amortissement accumulé (2)	<u>22,373,045</u>	49,961,556

AUTRES ACTIFS:

Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs	\$ 340,967	
Frais payés d'avance et frais différés	395,861	
Escompte sur débetures et dépenses, moins amortissement	<u>2,956,985</u>	3,693,813

\$66,528,229

*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 1960, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de \$964,424 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 \$2,858,000.
- (3) Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte d'engagements pour l'achat d'équipement et pour des contrats de construction d'une somme approximative de \$1,877,000.

Approuvé pour la Commission.

J. Guy Gauvreau

Président

R. Marcel Lafaille

Robt. Hainault

Commissaires

Montréal, 19 janvier 1961.

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1960

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer et frais courus	\$2,034,240	
Intérêts courus sur débetures	680,556	
Provision pour réclamations en dommages	<u>1,000,000</u>	\$ 3,714,796
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)		60,300,000
SURPLUS ACCUMULE (Etat No. 3)		2,013,433

 \$66,528,229

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

Rosaire Courtois, C. A.

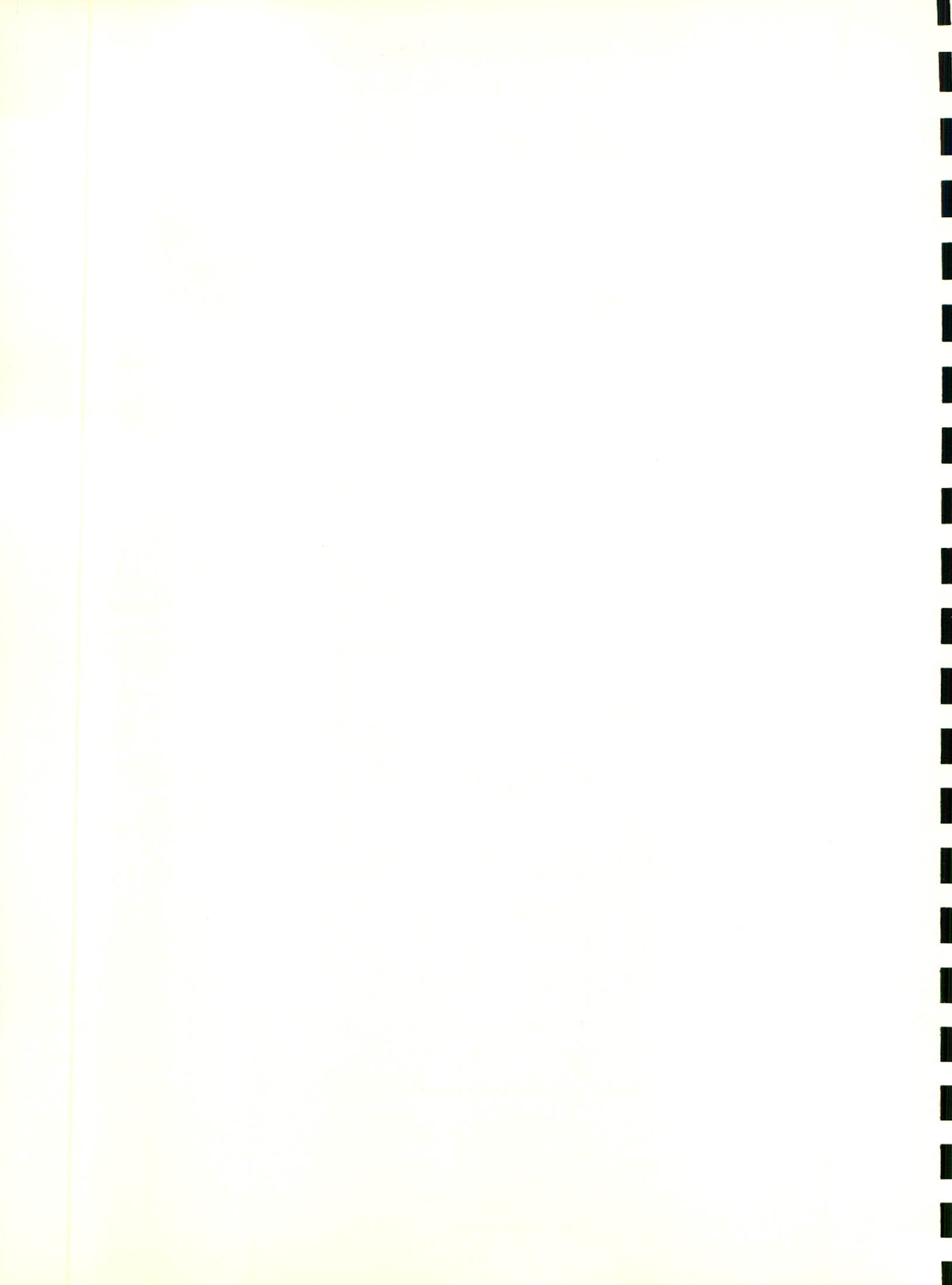
de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

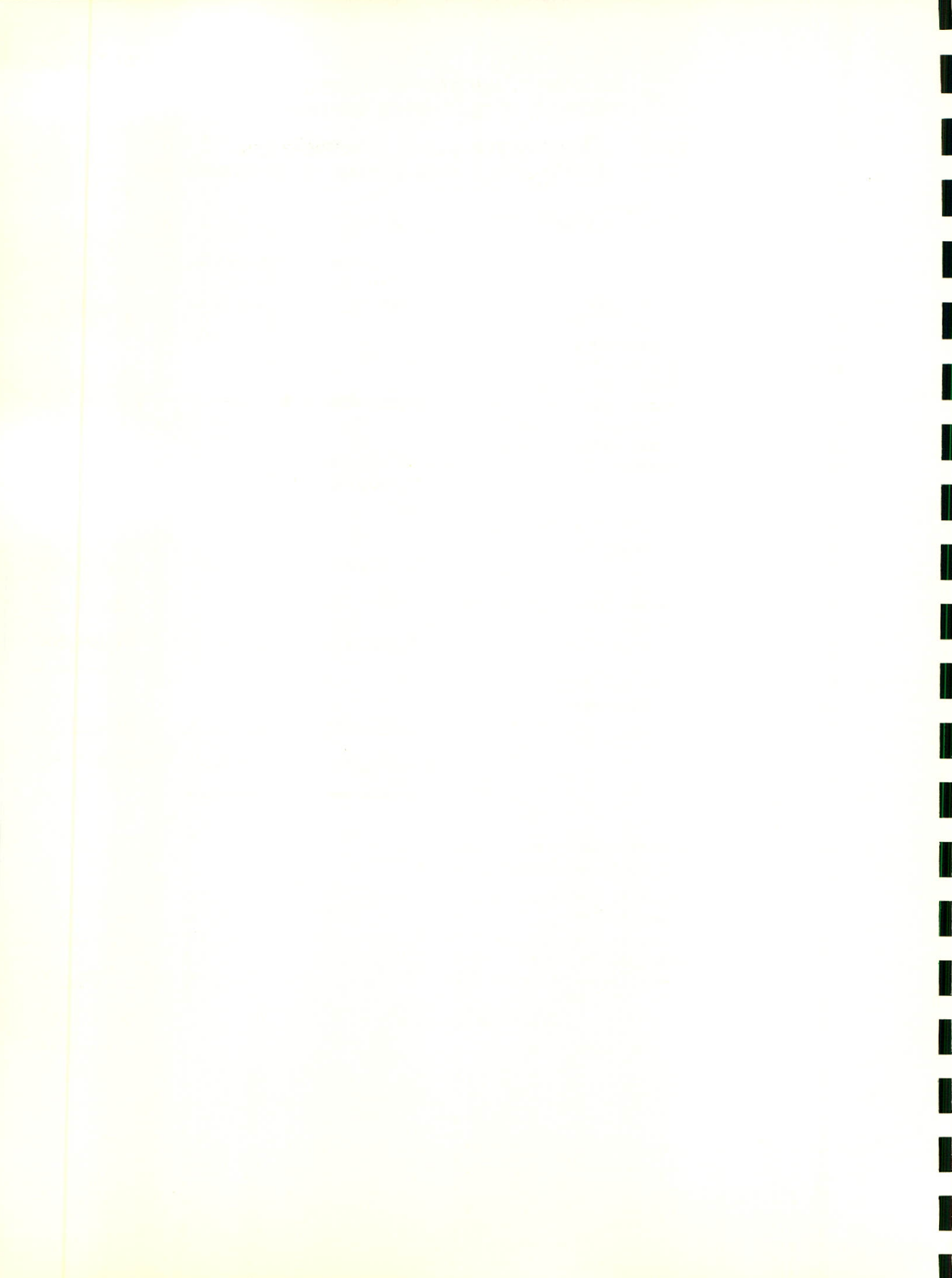


COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1960

<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 1 ^{er} janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	\$18,000,000	\$ 5,355,000	\$12,645,000
3-3/4% échéant le 1 ^{er} mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000	6,480,000	20,520,000
4-3/8% échéant le 1 ^{er} juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000	2,415,000	9,085,000
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000	1,575,000	7,425,000
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	<u>13,500,000</u>	<u>1,890,000</u>	<u>11,610,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$17,715,000</u>	<u>\$61,285,000</u>
 Moins: Valeur nominale des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement:			
4-1/4% échéant le 1 ^{er} janvier 1973		\$ 171,000	
3-3/4% échéant le 1 ^{er} mai 1974		259,000	
4-3/8% échéant le 1 ^{er} juillet 1976		54,000	
5-1/4% échéant le 15 mars 1977		254,000	
4-5/8% échéant le 15 février 1978		<u>247,000</u>	<u>985,000</u>
	Dettes obligataire		<u>\$60,300,000</u>

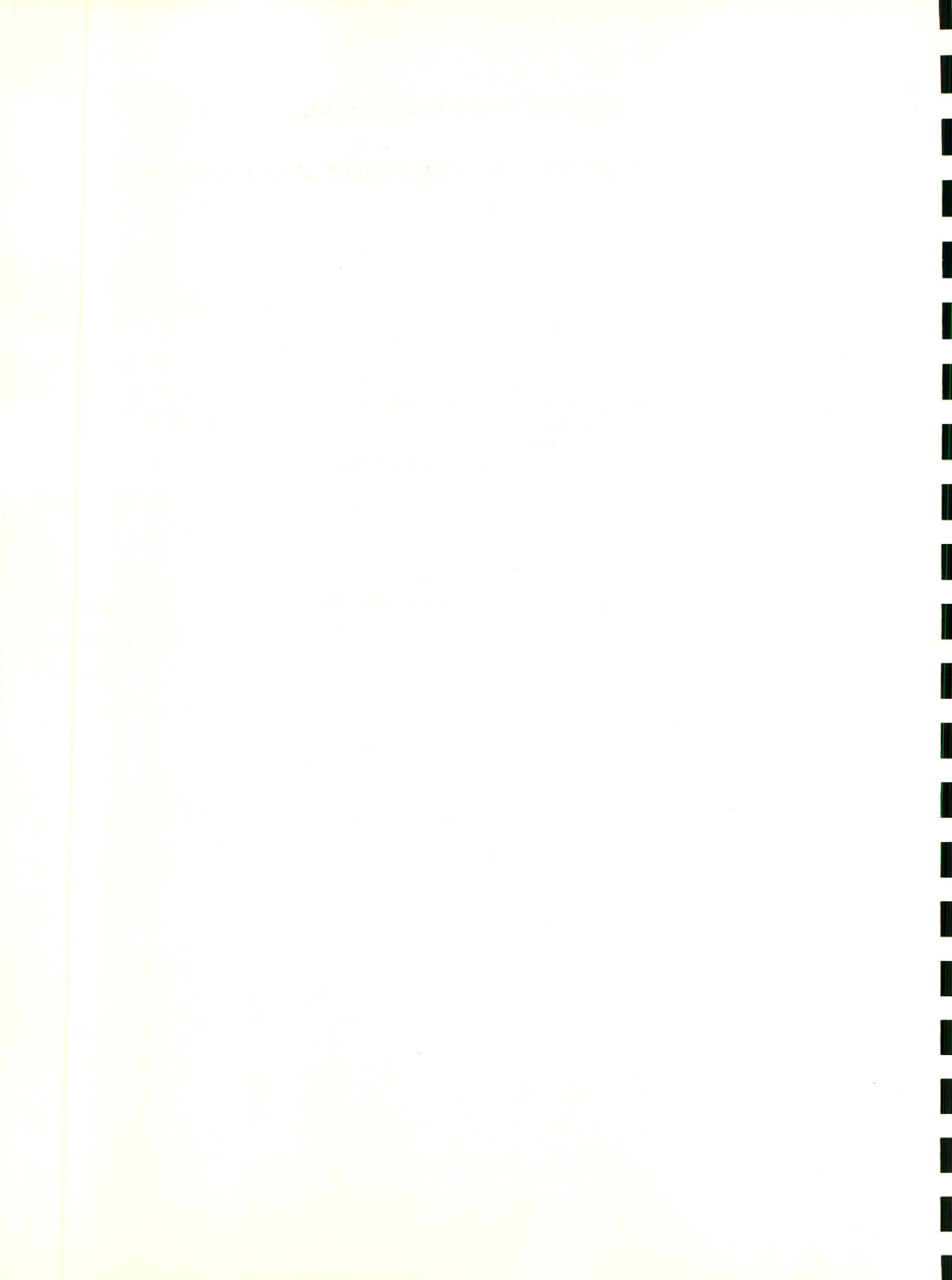
*Voir note (1) au bilan.



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU SURPLUS ACCUMULE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1960

Déficit accumulé - 30 novembre 1959			\$ 112,622
Déduire:			
Escompte sur débentures achetées pour fonds d'amortissement	\$496,079		
Bénéfice sur vente d'immobilisations	393,573		
Evaluation des valeurs négociables au coût	82,178		
Profit net sur valeurs négociables rachetées ou vendues	<u>877</u>	<u>972,707</u>	
			\$ 860,085
Ajouter:			
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'année (Etat No. 4)		<u>1,153,348</u>	
Surplus accumulé - 30 novembre 1960			<u>\$2,013,433</u>



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES POUR L'ANNEE
TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1960

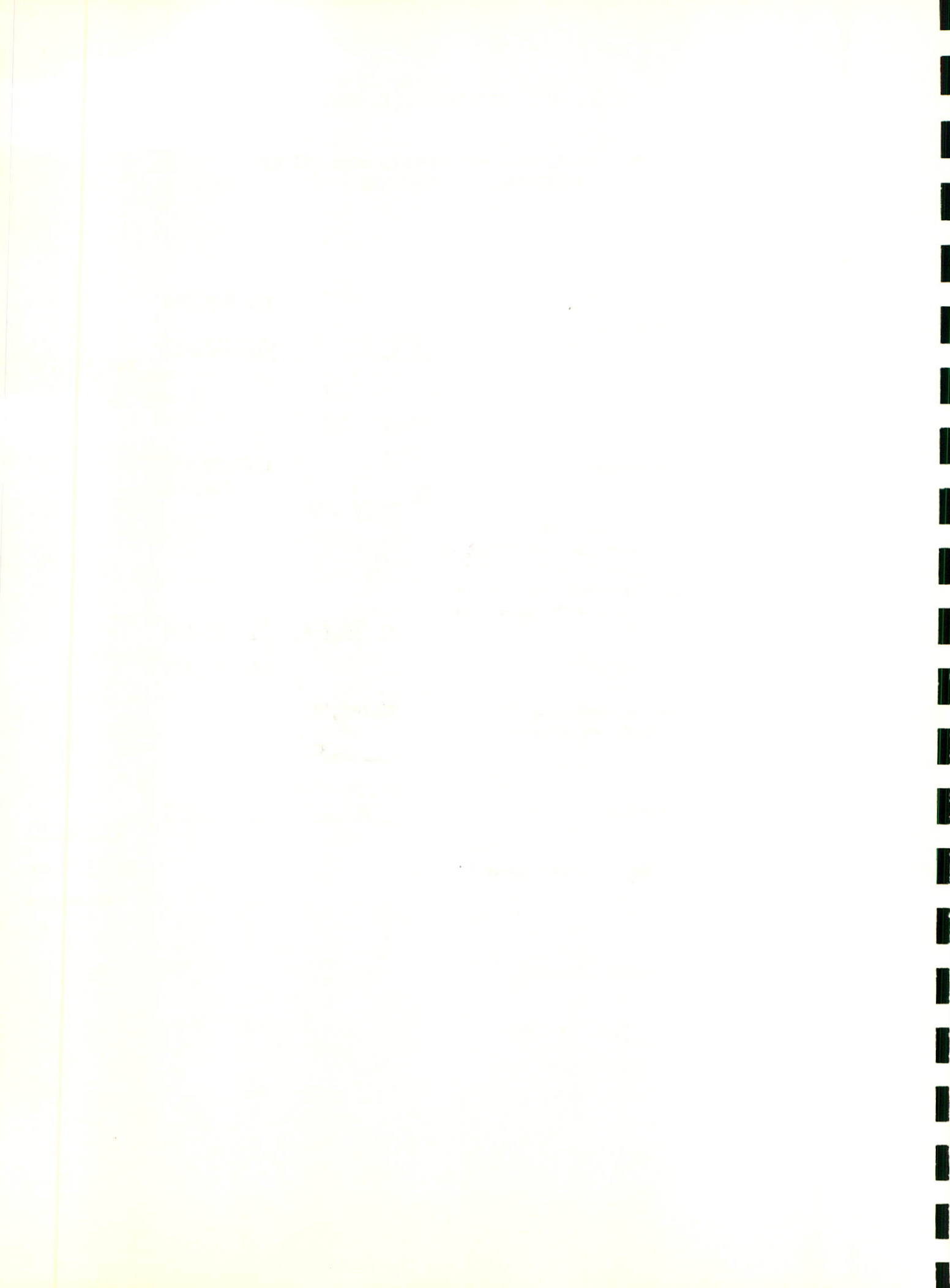
REVENUS:

Revenus de passagers		\$38,973,789	
Revenus divers, y compris location d'autobus, publicité et loyers		<u>1,413,458</u>	\$40,387,247

DEPENSES:

Frais d'exploitation et taxes		\$26,027,856	
Entretien		5,542,014	
Amortissement	\$4,182,230		
*Amortissement spécial résultant de l'accélération du programme de modernisation (déduction faite d'un montant de \$235,018 équivalant à la valeur de rebut des actifs du réseau des tramways rayés des livres au cours de l'année)	<u>964,424</u>	<u>5,146,654</u>	
		\$36,716,524	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$2,695,343		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>293,309</u>		
	\$2,988,652		
Moins: Revenu de placements	<u>471,277</u>	<u>2,517,375</u>	
			<u>39,233,899</u>
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'année			\$ <u>1,153,348</u>

*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 1960, 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 1960, 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.

Rosaire Courtois, C. A.

McDonald, Currie & Co.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

Comptables agréés.

Montréal, 19 janvier 1961.

- 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 ^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

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

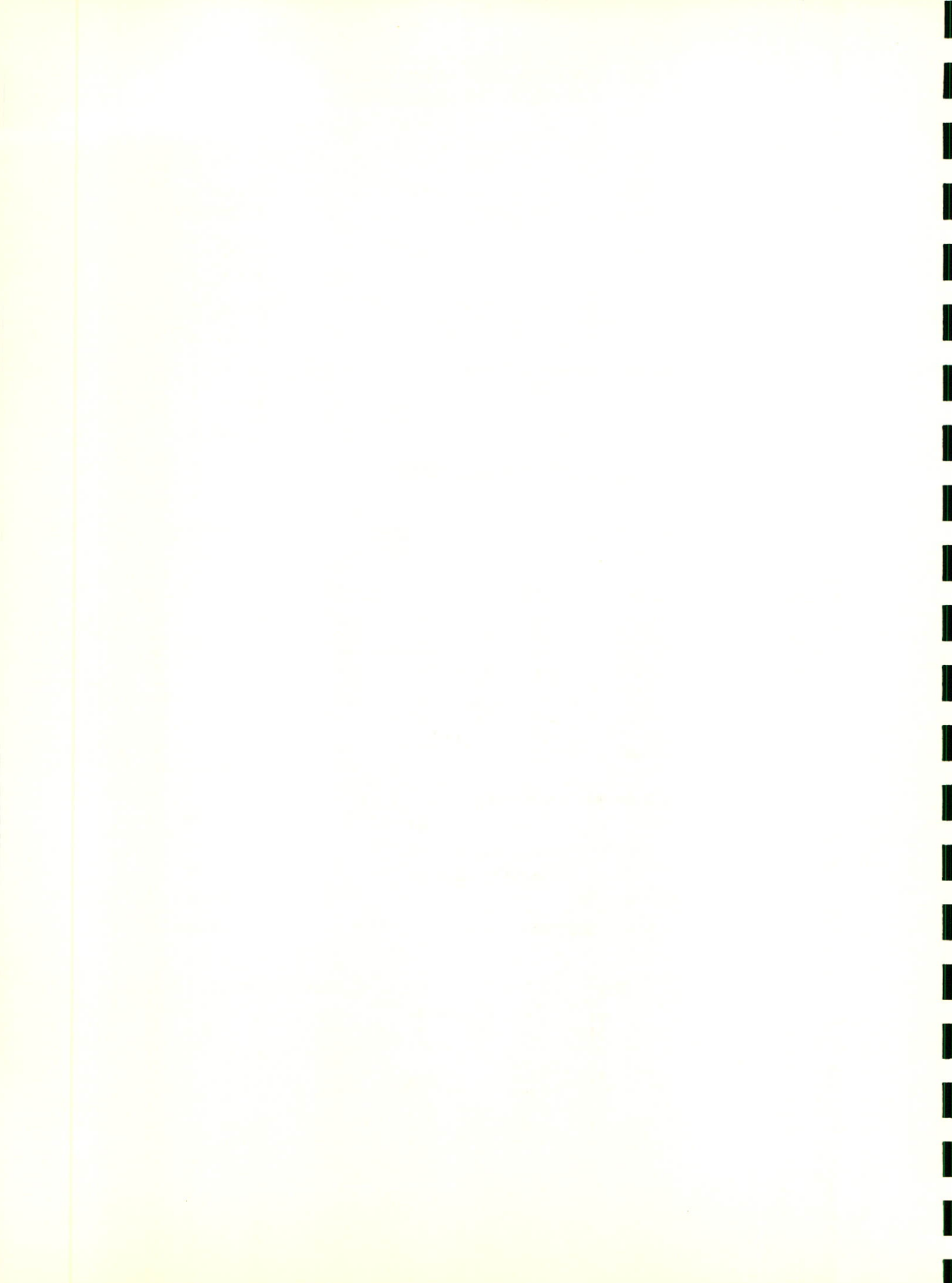
NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

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

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



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 "

Electricité consommée en 1960
(en K.W. heures)

12,082,290 K. W. hres.

Gasoline consommée en 1960
(en gallons)

973,700 gallons

Huile Diesel consommée en 1960
(en gallons)

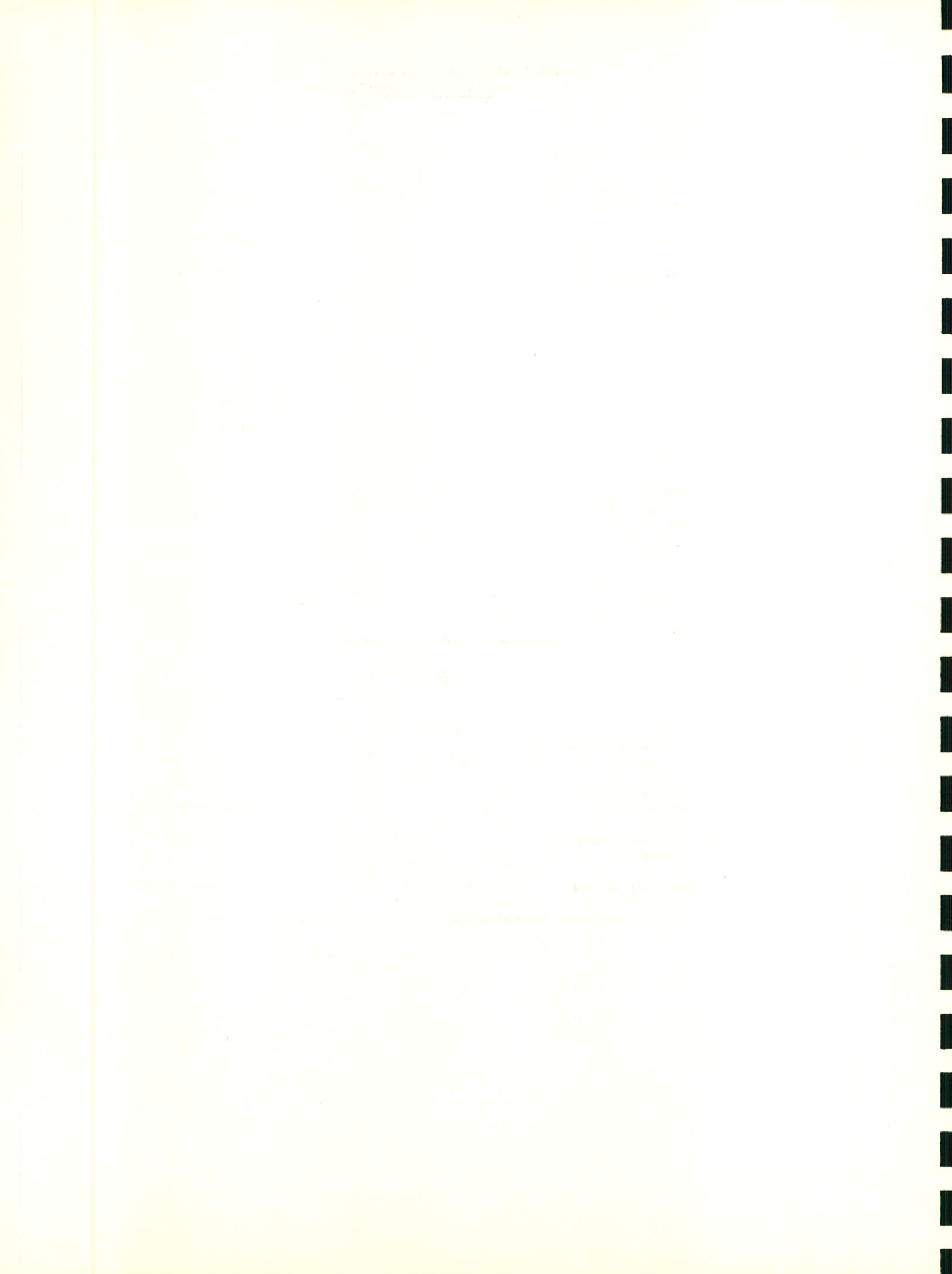
7,995,468 gallons

Superficie desservie en 1960

91 milles carrés

Population dans la superficie desservie, 1960

1,546,000 approx.



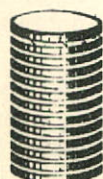
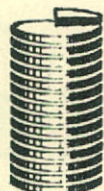
DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1960

TOTAL: \$ 39, 233, 899

SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL ET SERVICES DÉPRÉCIATION



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 23,957,909

5,540,436

5,146,654

2,517,375

2,071,525

61 %

14 $\frac{1}{4}$ %

13 %

6 $\frac{1}{2}$ %

5 $\frac{1}{4}$ %

