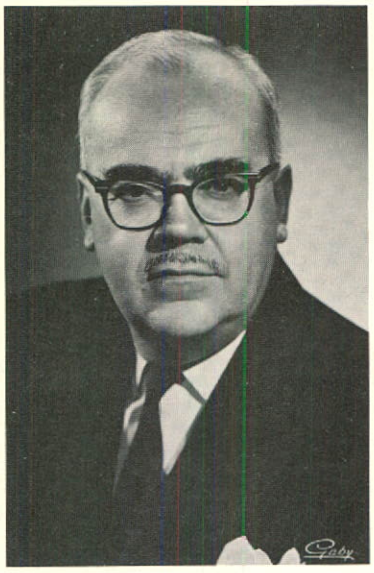
ANNUAL REPORT

FOR THE PERIOD
FROM MAY 1, 1965
TO APRIL 30, 1966

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION



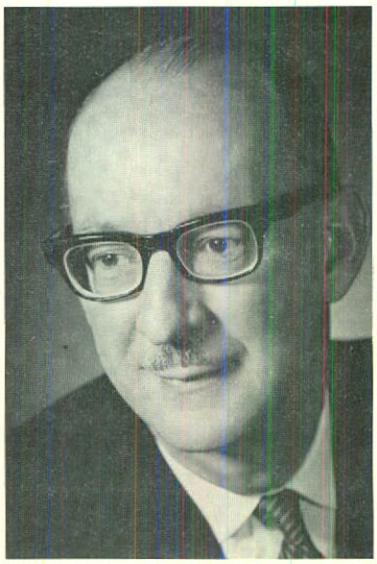
Lucien L'Allier, Eng.
Chairman and General Manager

Robert Hainault, M.C.
Commissioner

R. Marcel Lafaille, C.I.B.
Commissioner

Armand Lambert, C.A.
Associate Commissioner

Paul Emile Morissette, Eng.
Associate Commissioner



Lucien Toupin, C.A.
Associate Commissioner

MONTREAL TRANSPORTATION

COMMISSION

COMMISSIONERS

Chairman and General Manager	:	Lucien L'Allier, Eng.
Commissioners	:	Robert Hainault, M.C.
		R. Marcel Lafaille, C.I.B.
Associate Commissioners	:	Armand Lambert, C.A.
		P. Emile Morissette, Eng.
		Lucien Toupin, C.A.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

REPORT

for the period from May 1, 1965 to April 30, 1966

The Montreal Transportation Commission has the honor to submit its Annual Report for the period from May 1, 1965 to April 30, 1966.

MR. LUCIEN TOUPIN, C.A.
Associate Commissioner

During that period, Act 13-14 Elizabeth II, Chapter 86, enacted that the Cities and Towns of the Metropolitan District would appoint an Associate Commissioner as an additional member of the Commission.

As a result, Mr. Lucien Toupin, C.A., was nominated Associate Commissioner on October 15, 1965, at a meeting of the Mayors and Representatives of the Cities

and Towns of the Metropolitan District. On October 20, 1965, Mr. Toupin was sworn into office.

Mr. Toupin has twenty-fixe years' experience in municipal affairs. For eighteen years, he was City Manager of Saint-Laurent.

AMENDMENT TO THE ACT CONCERNING THE COMMISSION

During the period, by the adoption of the Act 13-14 Elizabeth II, Chapter 86, assented to August 6, 1965, an important amendment modified the Act concerning the Commission.

Hereinafter is the text of Section 57b which was added to the Charter of the Commission on that occasion:

"From the first of May 1966, the interest and amortization of loans by debentures contracted by the city of Montreal for the construction and equipment of the Metro and the payment of operating deficits incurred by the Commission, including losses resulting from the payment of interest and amortization of the Commission's loans, shall

be borne by the municipalities served by the transportation system of the Commission.

Such expenses shall be apportioned among such municipalities in proportion to the total valuation of the taxable real estate in their territory standardized in accordance with the procedure prescribed by the Act respecting The Montreal Metropolitan Corporation for the purposes of its apportionments. For the purposes of such standardization, the municipalities served by the Commission shall be subject to the provisions governing those comprised in the metropolitan territory within the meaning of the said act.

Each year, during the month of November, the Montreal Metropolitan Corporation shall determine the share payable annually by each of such municipalities and shall notify them that such payment must be made to the city of Montreal within thirty days."

FINANCIAL REORGANIZATION

On February 16, 1966, the Commission adopted a plan of financial reorganization, as proposed by Associate Commissioner Armand Lambert, C.A. This plan, effective April 30, 1966, requires the following modifications:

The accounting procedure is changed to agree with the principles of financial administration applied by the City of Montreal.

The adjustment of intangible assets and non-exigible liabilities together with the excess of the depreciation of assets over the funded debt serves to make up the accumulated deficit as at April 30, 1966 and to establish a reserve for retirement of debentures. Instead of charging the annual depreciation of assets to expenses, the Commission will charge to operations amounts which, when added to the reserve for retirement of debentures mentioned above, will be sufficient to retire all debentures at maturity. The Commission expects to be able to retire during the next twelve years $26,400,000 of debentures, which otherwise would have had to be refinanced at maturity.

The rights of the holders of the Commission's debentures are not, in any way, affected by this reorganization.

The statement of accumulated deficit shows the adjustments made due to the financial reorganization. The balance sheet gives effect to this financial reorganization.

The budget of the Commission for the 1966-67 financial period, was prepared in accordance with the revised method of financial administration. This budget was approved, in accordance with the law, by the Council of the City of Montreal.

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES

The gross revenue for the period ended April 30, 1966 was $45,690,868 while the expenses amounted to $51,297,129, resulting in an operating deficit of $5,606,261.

The expenses and deficit include retroactive salaries and benefits amounting to $2,900,000 paid during

the financial year, but, chargeable to the period July 12, 1964 to April 30, 1965, following the collective agreement signed July 7, 1965.

Passenger receipts in amount of $43,824,157, exceed by $3,925,935, those of the preceding twelve month period as a result of the fare increase of March 27, 1965, notwithstanding a decrease of 28,157,735 passengers mainly attributable to the strike of June 8-21, 1965 and also to the abolition of zone tariffs on November 27, 1965.

The loss of passengers during the 14 day strike is estimated at some 11,000,000. An additional loss of approximately another 11,000,000 passengers may be attributed to the aftereffects of the strike, due to certain regular travellers continuing to use other means of transportation. The period subsequent to April 30, 1966 seems to indicate a return of these regular travellers to our services.

Under the system of zones, travellers who paid a double fare were counted as two passengers. Due to the abolition of zone tariffs, some 13,000,000 passengers

benefit annually; therefore, the period November 27, 1965 to April 30, 1966, approximately 6,000,000 passengers profited by the uniform tariff, which now applies to all the territory served by the Commission.

STATEMENT OF ACCUMULATED DEFICIT

The accumulated deficit as of April 30, 1965 was $679,918. The operating loss for the current period was $5,606,261. Sale of properties exceeded by $880,906 their book value, the premium on debentures purchased for Sinking Fund amounted to $25,970 and the net loss on investments redeemed or sold was $2,610. Due to these transactions, the accumulated deficit was $5,433,853 on April 30, 1966 before the financial reorganization.

The financial reorganization, which took effect on April 30, 1966, eliminates this accumulated deficit through the utilization of the excess of accumulated depreciation on fixed assets over the depreciation required by the funded debt ($15,173,753), the transfer of various accumulated provisions ($2,655,972), the adjustment of accounts according to the exigibility of revenue and expenses ($1,815,184) and the setting-up of the provision for additional redemption of debentures ($10,580,688).

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1966

The balance sheet as at April 30, 1966 gives effect to the financial reorganization put into force at that date.

The Operating Fund is used to account for current revenue and expenses.

The Fund for Additional Redemption of Debentures serves to accumulate the amounts necessary to redeem the entire funded debt at maturity. On April 30, 1966, pre-operating expenses relating to the metro and deposits on expropriation of the transportation services of Ville d'Anjou and Autobus Inter-Cité Ltée were temporarily financed through this fund; these expenses will be amortized before the funded debt matures.

On April 30, 1966, the Debenture Fund is used to account for the fixed assets and the funded debt.

STATEMENT OF FUNDED DEBT

Since its inception, the Commission has ful-

filled its obligations with respect to the sinking fund of the debenture issues by redeeming and cancelling $27,023,000 of the total issue of debentures amounting to $79,000,000. Furthermore, the Commission has satisfied in advance sinking fund instalments by depositing with the Director of Finance of the City of Montreal, redeemed and cancelled debentures in the amount of $4,430,000. The balance of the funded debt thus amounted to $47,547,000 on April 30, 1966.

In addition, the Commission also held on that date $1,554,000 principal amount of debentures purchased in anticipation of sinking fund requirements. These debentures, not cancelled, appear in the assets of the Fund for Additional Redemption of Debentures.

SERVICE IMPROVEMENTS

For reasons of efficiency and good administration, the Commission normally carries out modifications and improvements on its services to coincide with the dates of assignation of duties to the chauffeurs.

The year 1965-66 has been filled with changes of all types as a result of the expansion of the Commission's territory, the abolition of zone tariffs, the construction of main arteries and the general reorganization of the transit network in certain expanding areas.

During the year under review, the Commission has authorized creation of 13 new lines, route extension on 31 lines and extended hours of service on 2 lines.

At the close of the present financial period, there are 130 regular lines and 12 express lines.

EXTENSION OF THE CENTRAL FARE ZONE

Effective November 27, 1965, the Commission decreed that the central zone tariff would be enforced throughout the territory served by its urban transit network. As a result, all special fare zones were abolished.

This step has allowed the Commission to unify certain outside zone routes with central zone routes. Passengers thus are benefitted by the elimination of sever-

al transfer points and by an improved layout of the system.

EXPANSION OF M.T.C. TERRITORY

In the course of the financial year under review, the Commission has extended the territory under its jurisdiction under powers granted to it by Section 4 of Statute 13-14, Elizabeth II, Chapter 85, enacted on August 6, 1965.

By resolution dated January 5, 1966, and approved by the Executive Committee of the City of Montreal on January 19 following, the Commission decreed the expropriation of moveable and immoveable properties of Autobus Inter-Cité Ltée, and of the municipal transit services of Ville d'Anjou.

The Commission took possession of Autobus Inter-Cité Ltée on February 14, 1966 by filing the necessary expropriation documents with the Registration Office. As a result, the territories served by Autobus Inter-Cité Ltée were incorporated in the Commission's territory as

of that date; the new territories comprise the Rivière-des-Prairies district of the City of Montreal and the southern sector of the City of Jacques-Cartier.

On April 11, 1966, the Commission took possession of the transit services of the Corporation of Ville d'Anjou and this territory also came under the jurisdiction of the Commission.

As a result of these measures, the territory of the Commission was increased by 13.73 square miles in the case of Autobus Inter-Cité Ltée and by 6.41 square miles in the case of Ville d'Anjou.

The Commission's transit lines have been revised in order to provide an improved service to the citizens of the expropriated territories.

It must be noted that the Commission's uniform tariff is in effect in these new territories under its jurisdiction; this has brought about a reduction in transit fares for the citizens of these territories.

OPERATION OF THE METRO

The Commission's personnel, entrusted with the operation of the Metro, gave the first demonstration of their skill and knowledge on April 19, 1966, when the Municipal Authorities of the Cities served by the Commission, together with the representatives of the Press, were invited by the Chairman of the Commission and Chief Engineer of the Metro to participate in trial runs of the Metro vehicles and in an inspection of 3 stations.

The Commission took advantage of this occasion to announce the creation of Metro Divisions with the Transportation Department, the Vehicle Maintenance Department and the Engineering and Property Maintenance Department.

The Metro Division of the Transportation Department will be staffed by some 455 employees, of whom 5 are Despatchers, 50 Inspectors, 250 Operators and 150 Station Agents. During the year under review, the Commission has been engaged in the preparation of training courses for Metro personnel and has given instruction in

the theory of signalization, train operation, schedule performance and procedures to be adopted in dealing with breakdowns. From the start, responsibility for the control of trains on test in the tunnel has been assigned to the operating personnel.

In the Vehicle Maintenance Department, the Metro Division comprises some 50 employees working in the new Minor Maintenance Shop; this staff carries out car tests and is responsible for maintaining the vehicles in good running order.

The Metro Division of the Engineering and Property Maintenance Department is responsible for the maintenance of fixed electrical and mechanical installations, for track maintenance, cleaning of all stations and maintenance of engineering installations.

The majority of the staff attached to the Metro has been recruited from the employees of the Commission.

PURCHASE OF 100 AUTOBUSES

Between November 1, 1965 and March 15, 1966,

the Commission took delivery of 100 53-seat autobuses, valued at approximately $3,500,000. 50 of these are General Motors autobuses, numbered from 5001 to 5050, and the remainder are Canadair-Flxible vehicles, numbered from 5051 to 5100.

ABANDONMENT OF TROLLEYBUSES

During the year under review, the Commission took the decision to abandon the operation of trolleybuses as part of its transit network and to replace them by autobuses on four lines.

The retirement of these 105 trolleybuses has permitted the reorganization of several lines, the removal of overhead wires and poles and the abandonment of four electrical substations.

The first trolleybus went into service in Montreal in 1937.

COLLECTIVE AGREEMENT

It should be recalled that on May 12, 1964, the

Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers gave notice to terminate the Collective Agreement on July 12 following. Negotiations were in progress between the Commission and the Brotherhood when on November 4, 1964, the Quebec Labour Relations Board ordered the suspension of negotiations following a request made by the Montreal Transportation Commission Employees Syndicate.

On November 20, 1964, the Labour Relations Board after hearing the petition for certification submitted by this Syndicate, ordered that a ballot be taken among employees covered by the Collective Agreement.

As a result of this ballot the Quebec Labour Relations Board granted certification to the Montreal Transportation Commission Employees Syndicate (CNTU) on December 18.

The Syndicate called for March 4, 1965, the first meeting for negotiations. Negotiations were continued and on April 6, the Syndicate requested the appointment of a Conciliator by the Minister of Labour.

As a result of this action, the employees acquired the right to strike sixty days after receipt of this request by the Minister.

No agreement resulted from these negotiations and therefore the Syndicate ordered a strike, effective June 8, 1965 at 4.00 a.m. This work stoppage lasted until June 21 following.

As a result, the Commission and the Syndicate signed a Collective Agreement on July 7, 1965, covering the period to July 12, 1967, and with retroactive effect to July 12, 1964.

Under this agreement, autobus chauffeurs were granted the following salary increases:

Retroactive to July 12, 1964	$ 0.30 per hour
Effective July 12, 1965	$ 0.15 per hour
Effective July 12, 1966	$ 0.15 per hour
Effective July 11, 1967	$ 0.05 per hour

The hourly rate for autobus chauffeurs will become $2.77 per hour on July 11, 1967, as a result of

these increases.

In addition, autobus chauffeurs were granted a spread premium varying from $0.15 to $0.30 per hour depending on the duration of spread (total elapsed time from start to finish of the work-day); this premium was awarded for each hour worked.

Employees of other services regulated by the Collective Agreement received the following increases:

Retroactive to July 12, 1964	$ 0.30 per hour
Effective July 12, 1965	$ 0.10 per hour
Effective July 11, 1966 - reduction of work week from 41 1/4 hours to 40 hours without loss of pay	
Effective July 12, 1966	$ 0.08 per hour

At July 11, 1966, therefore, the hourly rate for hourly paid employees in these services varies from a minimum of $2.41 to a maximum of $2.92 per hour.

The following are among other benefits also granted to employees covered by the Collective Agreements:

1. Two (2) additional paid holidays;

2. Three (3) weeks holidays after 8 years of service or four (4) weeks holidays after 20 years;

3. Fifteen (15) days sick benefit per annum, cumulative to a maximum of 200 days;

4. 100% compensation of net salary during sickness resulting from an accident on duty;

5. Payment by the Commission of 50% of Health Insurance and Life Insurance premiums;

6. 25% of regular rate paid as premium for Sunday work;

7. A premium of $0.15 per hour for night work (with the exception of autobus chauffeurs and Caretaking Department employees).

ACKNOWLEDGMENTS

The Commissioners wish to thank the administration of the City of Montréal 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. 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.

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

Robert Hainault, M.C.

R. Marcel Lafaille, C.I.B.

Commissioners.

Armand Lambert, C.A.

P.Emile Morissette, Eng.

Lucien Toupin, C.A.
Associate Commissioners.

Montreal, September 22, 1966.

FINANCIAL STATEMENTS

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

APRIL 30, 1966

ASSETS

OPERATING FUND			
Cash		$ 1,029,128	
Accounts Receivable		371,275	
Mortgages Receivable		363,925	
Materials and Supplies at cost		1,153,683	
Advances to Ticket Offices and Chauffeurs		552,869	$ 3,470,880
FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES			
Marketable Securities at cost and Accrued Interest (Market Value $7,372,674)		$ 7,406,473	
Debentures purchased in anticipation		1,554,000	
Deferred Charges:			
Pre-operating expenses relating to the Metro	$651,279		
Deposits on expropriations - See Note (2)	474,518	1,125,797	
Advance to Operating Fund		494,418	10,580,688
DEBENTURE FUND			
Property, Plant and Equipment		$69,741,878	
Less: Accumulated Depreciation		22,194,878	47,547,000
			$61,598,568

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

NOTES:

(1) These debentures are guaranteed without any benefit of discussion by The City of Montreal. These debentures are stated on the basis that $1.00 U.S. equals $1.00 Canadian.

(2) These deposits were made for the expropriation of the movable and immovable property of Autobus Inter-Cité Limitée and of the movable property of La Corporation de Ville d'Anjou affected to the transportation service.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION*

BALANCE SHEET

AS AT

APRIL 30, 1966

LIABILITIES

OPERATING FUND		
Accounts Payable and Accrued Liabilities	$2,619,831	
Accrued Interest on Debentures	356,631	
Advanced From Fund for Additional Redemption of Debentures	494,418	$ 3,470,880
FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES		
Provision for Additional Redemption of Debentures		10,580,688
DEBENTURE FUND		
Funded Debt - See Note (1)		47,547,000
		$61,598,568

Approved on behalf of the Commission

L. L'Allier
Chairman

R. Marcel Lafaille
Commissioner

Montreal, September 7, 1966.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT APRIL 30, 1966

*Sinking Fund Debentures	Authorized and Issued	Redeemed and Cancelled	Balance
4-1/4% due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U. S. currency)	$18,000,000	$ 8,190,000	$ 9,810,000
3-3/4% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	12,150,000	14,850,000
4-3/8% due July 1, 1976 (Payable in U. S. currency)	11,500,000	4,025,000	7,475,000
5-1/4% due March 15, 1977 (Payable in U. S. currency)	9,000,000	2,835,000	6,165,000
4-5/8% due February 15, 1978 (Payable in U. S. currency)	13,500,000	4,253,000	9,247,000
	$79,000,000	$31,453,000	$47,547,000

NOTE: The financial reorganization takes into account the full repayment of the funded debt at maturity.

*See Note (1) on Balance Sheet.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF ACCUMULATED DEFICIT
FOR THE YEAR ENDED APRIL 30, 1966

Accumulated Deficit as at April 30, 1965			$ 679,918
Add:			
Net loss on investments redeemed or sold		$ 2,610	
Premium on debentures purchased for sinking fund		25,970	
Excess of Expenses over Revenue for the year		5,606,261	5,634,841
			$6,314,759
Deduct:			
Net profit on sale of properties			880,906
Accumulated Deficit as at April 30, 1966 before financial reorganization			$5,433,853
Deduct:			
Excess of Accumulated Depreciation on properties over the depreciation required by the Funded Debt		$15,173,753	
Provision for Claims for Injuries and Damages		1,000,000	
Provision for Accumulated Sick Benefits		964,452	
Provision for Unpresented Tickets		500,000	
Provision for Obsolescence of Materials and Supplies		191,520	
Adjustment in Accrued Liabilities		227,984	
		$18,057,709	
Less:			
Debenture Discount and Expenses	$ 1,574,363		
Adjustment in Prepaid Expenses and Deferred Charges	468,805		
Transfer to Provision for Additional Redemption of Debentures	10,580,688	12,623,856	5,433,853
Balance as at April 30, 1966			$ Nil

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
FOR THE YEAR ENDED APRIL 30, 1966

REVENUE			
Passenger Revenue		$43,824,157	
Miscellaneous Revenue, including Charter Service, Advertising and Rentals		1,866,711	
			$45,690,868
EXPENSES			
Operating Expenses	$36,554,302		
Taxes	3,230,177		
Maintenance	5,924,472		
Depreciation	3,641,251	$49,350,202	
Debenture Interest and Expenses	$ 2,156,674		
Amortization of Debenture Discount and Expenses	229,023		
	$ 2,385,697		
Less: Income from Investments	438,770	1,946,927	
			51,297,129
Excess of Expenses over Revenue for the year			$ 5,606,261

NOTE: The Statement of Revenue and Expenses takes into account retroactive salaries and benefits to the amount of $2,900,000 awarded by the Commission after April 30, 1965, which apply to the period from July 12, 1964 to April 30, 1965.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

AUDITORS' REPORT

We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at April 30, 1966 and the statements of revenue and expenses and of accumulated deficit for the period 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.

The attached statements take into consideration the changes in accounting procedures resulting from the financial reorganization put into effect April 30, 1966. According to this reorganization, the books of the Montreal Transportation Commission are kept in conformity with the concept of exigibility of revenue and expenses.

In our opinion, the accompanying balance sheet and statements of revenue and expenses and of accumulated deficit present fairly the financial position of the Commission as at April 30, 1966 and the results of its operations for the period ended on that date.

Courtois, Frédette, Charette & Cie.
Chartered Accountants.

Montreal, September 7, 1966.

S T A T I S T I C S

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

Period ending	Revenue Passengers	Passenger Revenue
November 30, 1951 *	165,554,244	$13,154,986
" " 1952	368,394,827	30,093,012
" " 1953	342,893,777	32,187,264
" " 1954	327,515,022	30,660,691
" " 1955	316,442,441	29,635,901
" " 1956	295,442,624	34,301,695
" " 1957	292,908,434	33,969,778
" " 1958	285,818,614	34,882,830
" " 1959	280,495,114	38,761,340
" " 1960	284,522,820	38,973,789
" " 1961	281,859,091	38,221,042
" " 1962	282,566,340	38,020,514
" " 1963	279,085,950	37,654,601
" " 1964	285,023,167	38,474,505
April 30, 1965 **	124,734,432	17,727,039
" " 1966	258,738,425	43,824,157

*period June 16 to November 30, 1951 only.
**period December 1, 1964 to April 30, 1965 only.

NUMBER OF MILES OPERATED

Period ending	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
	Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	Number
November 30, 1951 *	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
" " 1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
" " 1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
" " 1954	21,910,406	44%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685
" " 1955	19,582,368	40%	26,567,102	54%	3,123,356	6%	49,272,826
" " 1956	16,208,684	33%	30,069,637	61%	2,958,580	6%	49,236,901
" " 1957	10,877,029	22%	35,161,922	72%	2,726,113	6%	48,765,064
" " 1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178
" " 1959	1,818,877	4%	43,223,217	91%	2,186,971	5%	47,229,065
" " 1960	-	-	45,469,692	96%	2,109,040	4%	47,578,732
" " 1961	-	-	45,274,129	96%	1,871,161	4%	47,145,290
" " 1962	-	-	45,527,334	96%	1,958,750	4%	47,486,084
" " 1963	-	-	45,221,756	96%	1,989,823	4%	47,211,579
" " 1964	-	-	46,414,831	96%	1,788,327	4%	48,203,158
April 30, 1965 **	-	-	19,969,085	96%	869,602	4%	20,838,687
" " 1966	-	-	45,959,464	96%	1,681,538	4%	47,641,002

*period June 16 to November 30, 1951 only.
**period December 1, 1964 to April 30, 1965 only.

NUMBER OF VEHICLES

	Tramways		Autobus		Trolleybus		Total
	Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	Number
As at June 16, 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
" " November 30, 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
" " " " 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
" " " " 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
" " " " 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1658
" " " " 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726
" " " " 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
" " " " 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876
" " " " 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919
" " " " 1959	-	-	1830	95%	105	5%	1935
" " " " 1960	-	-	1847	95%	105	5%	1952
" " " " 1961	-	-	1904	95%	105	5%	2009
" " " " 1962	-	-	1897	95%	105	5%	2002
" " " " 1963	-	-	1896	95%	105	5%	2001
" " " " 1964	-	-	1896	95%	105	5%	2001
" " April 30, 1965	-	-	1896	95%	105	5%	2001
" " " " 1966	-	-	1996	95%	105	5%	2101

MILEAGE OF STREETS USED BY THE COMMISSION'S VEHICLES

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

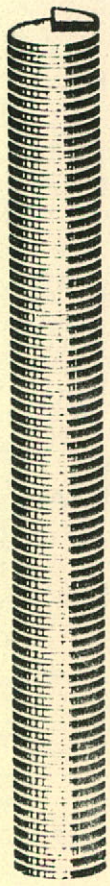
CONSUMPTION FROM MAY 1, 1965 TO APRIL 30, 1966

Electricity	12,108,660 K. W. Hours
Gasoline	683,867 Gallons
Diesel Oil	8,541,511 Gallons

Area served	144 Square Miles
Population of municipalities served	1,827,086 approx.

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE YEAR ENDED april 30, 1966

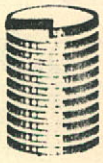
TOTAL: $51,297,129



SALARIES AND BENEFITS TO EMPLOYEES

$ 37,010,180

72 1/4 %



MATERIALS AND SERVICES

5,468,594

10 3/4 %

DEPRECIATION

3,641,251

7 %

INTEREST

1,946,927

3 3/4 %

TAXES

3,230,177

6 1/4 %

RAPPORT ANNUEL

EXERCICE FINANCIER
DU 1er MAI 1965
AU 30 AVRIL 1966

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Lucien L'Allier, ing.
Président et gérant général

Robert Hainault, c.m.
Commissaire

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

Armand Lambert, c.a.
Commissaire adjoint

Paul-Emile Morissette, ing.
Commissaire adjoint

Lucien Toupin, c.a.
Commissaire adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTREAL

COMMISSAIRES

Président et gérant général	:	Lucien L'Allier, ing.
Commissaires	:	Robert Hainault, c.m.
		R. Marcel Lafaille, c.d'a.a.
Commissaires adjoints	:	Armand Lambert, c.a.
		P. Emile Morissette, ing.
		Lucien Toupin, c.a.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT

de l'exercice du 1er mai 1965 au 30 avril 1966

La Commission de transport de Montréal a l'honneur de soumettre le rapport de son administration pour l'exercice du 1er mai 1965 au 30 avril 1966.

MONSIEUR LUCIEN TOUPIN, C.A.
commissaire adjoint

Au cours de l'exercice, la composition de la commission a été modifiée par la loi 13-14 Elizabeth II, chapitre 86 et il en est résulté l'addition d'un commissaire adjoint pour représenter les cités et villes du district métropolitain.

En conséquence de cette loi, monsieur Lucien Toupin, c.a., a été nommé commissaire adjoint le 15

octobre 1965 lors d'une assemblée des maires et représentants des cités et villes du district métropolitain. Monsieur Toupin prêta serment d'office le 20 octobre 1965.

Monsieur Toupin possède une expérience de vingt-cinq années dans les affaires municipales, dont dix-huit à titre de gérant de la cité de Saint-Laurent.

MODIFICATION DE LA LOI DE LA COMMISSION

Au cours de l'exercice, une modification importante a été apportée à la loi de la commission, par l'adoption de la loi 13-14 Elizabeth II, chapitre 86, sanctionnée le 6 août 1965.

Voici le texte de l'article 57b qui a été ajouté à la loi constitutive de la commission, à cette occasion:

"A compter du premier mai 1966, l'intérêt et l'amortissement des emprunts par obligations contractés par la ville de Montréal pour la construction et l'équipement du métro ainsi que le paiement des déficits d'exploitation de la commission, y compris ceux qui résultent du paiement de

l'intérêt et de l'amortissement des emprunts de cette dernière, sont à la charge des municipalités desservies par le système de transport de la commission.

Ces dépenses sont réparties entre ces municipalités en proportion de l'évaluation totale des immeubles imposables dans leur territoire normalisée suivant la procédure prévue à la Loi concernant La Corporation de Montréal Métropolitain pour les fins de ses répartitions. Pour les fins de cette normalisation, les municipalités desservies par la commission sont assujetties aux dispositions qui régissent celles qui sont comprises dans le territoire métropolitain au sens de ladite loi.

Chaque année, au mois de novembre, la Corporation de Montréal Métropolitain détermine la quote-part payable annuellement par chacune de ces municipalités et elle les avise que ce paiement doit être transmis à la ville de Montréal dans les trente jours."

RÉORGANISATION FINANCIÈRE

Le 16 février 1966, sur proposition du commissaire adjoint, monsieur Armand Lambert, c.a., la commission a adopté un plan de réorganisation financière mis en vigueur le 30 avril 1966. Ce plan comporte les changements suivants:

La comptabilité est convertie selon les principes d'administration financière de la ville de Montréal.

La régularisation des actifs intangibles et des passifs non exigibles ainsi que l'excédent de l'amortissement des actifs sur la dette obligataire servent à combler le déficit accumulé au 30 avril 1966 et à constituer une réserve pour rachat de débentures. Au lieu de débiter à ses dépenses l'amortissement annuel de ses actifs, la commission impute à son exploitation des sommes qui, ajoutées à la réserve pour rachat de débentures susmentionnée, seront suffisantes pour racheter toutes les débentures qui viendront à échéance. Ainsi, la commission prévoit être en mesure de racheter à échéance, au cours des douze prochaines années, $26,400,000. de débentures, qui autrement auraient dû être renouvelées.

Les droits des détenteurs de débentures de la commission ne sont nullement affectés par cette réorganisation.

L'état du déficit montre les opérations effectuées pour donner suite à la réorganisation financière et le bilan y donne effet.

Le budget de la commission pour l'exercice 1966-67 établi selon le nouveau mode d'administration financière, a été approuvé conformément à la loi par le conseil de la ville de Montréal.

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES

Les revenus de l'exercice terminé le 30 avril 1966 sont de $45,690,868 alors que les dépenses s'élèvent à $51,297,129; il en résulte donc un déficit d'exploitation de $5,606,261.

Ces dépenses et ce déficit comprennent des salaires et bénéfices rétroactifs au montant de $2,900,000. payés durant l'exercice, mais imputables à la période du 12 juillet 1964 au 30 avril 1965, à la suite d'une nou-

velle convention collective signée le 7 juillet 1965.

Les recettes des passagers, au montant de $43,824,157 dépassent de $3,925,935 celles de la période précédente de 12 mois à la suite de l'augmentation de tarif du 27 mars 1965, en dépit d'une baisse de 28,157,735 passagers. Cette diminution de passagers est attribuable surtout à la grève du 8 au 21 juin 1965 et aussi à l'abolition du tarif de zones, le 27 novembre 1965.

La perte de passagers durant les 14 jours de grève est évaluée à quelque 11 millions. Une perte additionnelle d'environ 11 millions de passagers peut être imputée aux effets de la grève, alors que certains de nos voyageurs réguliers auraient utilisé par la suite d'autres moyens de transport. La période subséquente au 30 avril 1966 indiquerait cependant un retour de ces voyageurs à nos services.

Sous le système de zones, les voyageurs qui payaient un double passage étaient comptés comme deux passagers. L'abolition du tarif de zones bénéficie annuellement à quelque 13 millions de passagers; ainsi, durant

la période du 27 novembre 1965 au 30 avril 1966, environ 6 millions de passagers ont profité du tarif uniforme qui s'applique maintenant à tout le territoire desservi par la commission.

ÉTAT DU DÉFICIT ACCUMULÉ

Le déficit accumulé était de $679,918 au 30 avril 1965. Le déficit d'exploitation de l'exercice s'élève à $5,606,261. La vente d'immeubles a dépassé de $880,906 leur valeur aux livres, la prime sur débentures achetées pour fonds d'amortissement a coûté $25,970 et la perte nette sur placements rachetés ou vendus a été de $2,610. Compte tenu de ces transactions, le déficit accumulé au 30 avril 1966 s'établit à $5,433,853 avant la réorganisation financière.

La mise en vigueur, le 30 avril 1966, de la réorganisation financière élimine ce déficit accumulé, par l'utilisation de l'excédent de l'amortissement accumulé des immobilisations sur l'amortissement requis par la dette obligataire ($15,173,753), le virement des

différentes provisions accumulées ($2,655,972), la régularisation des comptes selon l'exigibilité des revenus et dépenses ($1,815,184) et l'établissement de la provision pour rachat supplémentaire de débentures ($10,580,688).

BILAN AU 30 AVRIL 1966

Le bilan au 30 avril 1966 donne effet à la réorganisation financière mise en vigueur à cette date.

Le fonds d'exploitation sert à la comptabilité des revenus et dépenses courants.

Le fonds de rachat supplémentaire de débentures est utilisé pour accumuler les sommes nécessaires au paiement de la totalité de la dette obligataire à échéance. Au 30 avril 1966, des dépenses de préexploitation du métro et des dépôts pour l'expropriation des services de transport de Ville d'Anjou et Autobus Inter-Cité Ltée étaient temporairement financées par ce fonds; ces dépenses seront amorties avant l'échéance de la dette obligataire.

Le fonds d'emprunt sur débentures, au 30 avril 1966, sert à la comptabilité des dépenses d'immobilisations et de la dette obligataire.

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Depuis le début de son administration, la commission a respecté ses engagements concernant le fonds d'amortissement des émissions de débentures en rachetant et annulant $27,023,000 des $79,000,000 de débentures émises. De plus, la commission s'est acquittée par anticipation de ses versements aux fonds d'amortissement, en déposant chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débentures rachetées et annulées au montant de $4,430,000. Le solde de la dette obligataire s'élève donc à $47,547,000 au 30 avril 1966.

La commission détenait aussi à cette date, des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement pour une valeur nominale de $1,554,000. Ces débentures, qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débentures.

AMÉLIORATION DU SERVICE

Pour des raisons d'efficacité et de bonne administration, la commission profite ordinairement des périodes d'assignation des tâches des chauffeurs pour modifier et améliorer ses services. L'année 1965-66 a été riche en changements de toutes sortes, résultant de l'expansion du territoire desservi, de l'abolition du tarif de zone, de la construction d'artères principales et de la réorganisation pure et simple du réseau de transport de certaines régions en plein progrès.

Pour l'ensemble de l'année, la commission a autorisé la création de 13 nouvelles lignes, le prolongement du parcours de 31 lignes et la prolongation des heures de service de deux lignes.

Elle compte à la fin du présent exercice 130 lignes régulières et 12 lignes express.

EXTENSION DU TARIF DE ZONE CENTRALE

La commission a décrété qu'à compter du 27 novem-

bre 1965, le tarif de la zone centrale serait en vigueur sur toute l'étendue du territoire desservi par son réseau de transport urbain. En conséquence, toutes les zones à tarif spécial furent supprimées.

Cette mesure permet à la commission de combiner des itinéraires de zones extérieures et certains itinéraires de la zone centrale. Le voyageur est ainsi avantagé par l'élimination de plusieurs points de correspondance et un meilleur aménagement du réseau.

AGRANDISSEMENT DU TERRITOIRE

Au cours de l'exercice, la commission s'est prévalue des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'article 4 de la loi 13-14 Elizabeth II, chapitre 85, sanctionnée le 6 août 1965, pour étendre le territoire sous sa juridiction.

En effet, par des résolutions en date du 5 janvier 1966, approuvées par le comité exécutif de la ville de Montréal, le 19 janvier suivant, la commission a décrété l'expropriation des biens meubles et immeubles de

la compagnie Autobus Inter-Cité Ltée, ainsi que des services de transport de la Corporation de Ville d'Anjou.

La commission a pris possession de l'entreprise d'Autobus Inter-Cité Ltée, le 14 février 1966, par le dépôt des procédures en expropriation au bureau d'enregistrement. En conséquence, c'est à cette date que les territoires desservis par Autobus Inter-Cité Ltée, soit le quartier Rivière-des-Prairies de la ville de Montréal et le secteur sud de la Cité de Jacques-Cartier, ont été intégrés au territoire sous la juridiction de la commission.

Par ailleurs, c'est le 11 avril 1966 que la commission prit possession des services de transport de la Corporation de Ville d'Anjou, et que le territoire de cette municipalité tomba sous la juridiction de la commission.

Par suite de ces mesures, le territoire de la commission se trouva agrandi de 13.73 milles carrés dans le cas d'Autobus Inter-Cité Ltée, et de 6.41 milles carrés dans le cas de Ville d'Anjou.

Les lignes de transport de la commission ont été revisées afin d'accorder aux citoyens des territoires expropriés, un service amélioré.

Il est à noter que le tarif uniforme de la commission est en vigueur dans les nouveaux territoires sous sa juridiction, ce qui a apporté, pour les citoyens de ces territoires, une diminution de leurs frais de transport.

L'EXPLOITATION DU METRO

Le personnel de la commission affecté à l'exploitation du métro a donné une première démonstration de son savoir-faire le 19 avril 1966 lorsque, répondant à l'invitation du président de la commission et ingénieur en chef du métro, les autorités municipales des villes desservies par la commission ainsi que les représentants de la presse ont participé à des essais de marche des véhicules du métro et à la visite de trois stations.

La commission profita de cette occasion pour annoncer la création de divisions du métro au sein des

services du transport, de l'entretien des véhicules et du génie et de l'entretien des propriétés.

La division du métro au service du transport comptera quelque 455 personnes dont 5 régulateurs, 50 inspecteurs, 250 opérateurs et 150 changeurs. Au cours de l'année, la commission s'est employée à la préparation des cours de formation du personnel, à l'enseignement théorique quant à la signalisation, à la circulation, à la régulation et au dépannage des trains. Dès le début, la responsabilité de la commande des trains à l'essai dans le tunnel a été confiée au personnel de l'exploitation.

Au service de l'entretien des véhicules, la division du métro compte une cinquantaine d'employés installés dans le nouvel atelier de petite revision, qui soumettent les voitures à des essais et voient à leur entretien et à leur bon fonctionnement.

La division du métro du service du génie et de l'entretien des propriétés est chargée de l'entretien des installations fixes électriques et mécaniques, de la voie, du nettoyage des stations et de l'entretien des

installations de génie civil.

La grande majorité du personnel affecté au métro a été recruté parmi les employés de la commission.

ACHAT DE 100 AUTOBUS

Du 1er novembre 1965 au 15 mars 1966, la commission a pris livraison de 100 autobus de 53 places d'une valeur approximative de $3,500,000. Il s'agit de 50 autobus General Motors portant les numéros 5001 à 5050 et autant de Canadair-Flxible numérotés de 5051 à 5100.

ABANDON DES TROLLEYBUS

Au cours de l'année, la commission a pris la décision d'abandonner l'exploitation des trolleybus au sein de son réseau de transport et de les remplacer par des autobus sur quatre lignes.

L'abandon de ces 105 trolleybus a permis le réaménagement de plusieurs lignes, l'enlèvement des fils aériens et des poteaux, et l'abandon de quatre sous-stations électriques.

Les premiers trolleybus circulèrent à Montréal en 1937.

CONVENTION COLLECTIVE

Nous croyons devoir rappeler que le 12 mai 1964, la Fraternité Canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, dénonça la convention collective venant à terminaison le 12 juillet suivant.

Les négociations entre la commission et la fraternité suivaient leur cours, lorsque le 4 novembre 1964, à la suite d'une requête du Syndicat des Employés du Transport de Montréal, la Commission des relations de Travail du Québec ordonna la suspension des négociations.

La Commission des relations de travail, après audition des requêtes en reconnaissance syndicale soumises par le Syndicat des Employés du Transport de Montréal, ordonna, le 20 novembre 1964, la tenue d'un scrutin parmi les employés régis par la convention collective.

A la suite de ce scrutin, la Commission des re-

lations de Travail du Québec rendit, le 18 décembre, une ordonnance accordant la reconnaissance syndicale au Syndicat des Employés du Transport de Montréal (CSN).

Le syndicat convoqua pour le 4 mars 1965, la première séance de négociation. Les négociations se poursuivirent et le 6 avril, le syndicat donna avis à l'Honorable Ministre du Travail, afin qu'il désigne un conciliateur.

De ce fait, le droit de grève devenait acquis dans les soixante jours qui suivaient la réception de cet avis par le ministre.

Les négociations n'ayant pas abouti, le syndicat débrayait le 8 juin 1965, à quatre heures du matin. Cet arrêt de travail se prolongea jusqu'au 21 juin inclusivement.

En conséquence, la commission et le syndicat signèrent, le 7 juillet 1965, une convention collective, avec effet rétroactif au 12 juillet 1964 et terminaison le 12 juillet 1967.

Cette convention prévoit en faveur des chauffeurs d'autobus, les augmentations de salaires suivantes:

Rétroactivité au 12 juillet 1964.....$0.30 l'heure

le 12 juillet 1965.....$0.15 l'heure

le 12 juillet 1966.....$0.15 l'heure

le 11 juillet 1967.....$0.05 l'heure.

Ces augmentations portent le salaire du chauffeur d'autobus à $2.77 l'heure, le 11 juillet 1967.

Les chauffeurs d'autobus reçoivent en plus, une prime d'amplitude (durée totale de temps écoulé entre le début et la fin de la journée de travail) variant de $0.15 à $0.30 l'heure suivant la durée de ladite amplitude, et ce, pour chacune des heures normales travaillées.

Les salariés des autres services régis par la convention collective de travail reçoivent les augmentations suivantes:

Rétroactivité au 12 juillet 1964.....$0.30 l'heure

le 12 juillet 1965.....$0.10 l'heure

le 11 juillet 1966 - réduction de la semaine de travail de 41¼ à 40 heures avec pleine compensation

le 12 juillet 1966.....$0.08 l'heure.

En conséquence, au 11 juillet 1966, le salaire horaire des employés payés à l'heure de ces services, varie entre un minimum de $2.41 et un maximum de $2.92 l'heure.

La convention prévoit également entre autres choses pour l'ensemble des travailleurs régis, les dispositions indiquées ci-après:

1.- deux (2) jours fériés additionnels payés;

2.- trois (3) semaines de vacances après 8 ans de service ou quatre (4) semaines de vacances après 20 ans;

3.- quinze (15) jours par année de congés en maladie cumulatifs jusqu'à concurrence de deux cents jours;

4.- compensation de 100% du salaire net pendant l'invalidité résultant d'un accident de travail;

5.- paiement par la commission de 50% de la prime d'assurance-maladie et d'assurance-vie;

6.- prime de 25% du salaire régulier pour le travail du dimanche;

7.- prime de $0.15 l'heure pour le travail de nuit (à l'exception des chauffeurs d'autobus et des employés de la conciergerie).

REMERCIEMENTS

La commission rend hommage à l'administration de la ville de Montréal et des cités et villes du district métropolitain pour la précieuse collaboration accordée. Elle exprime ses remerciements à la presse, à la radio et à la télévision. Les commissaires apprécient le dévouement et la loyauté manifestés par le personnel durant l'exercice financier.

Le président et gérant général,

Lucien L'Allier, ing.

Les commissaires,

Robert Hainault, m.c.

R. Marcel Lafaille, c.d'a.a.

Les commissaires adjoints,

Armand Lambert, c.a.

P. Emile Morissette, ing.

Lucien Toupin, c.a.

Montréal, le 22 septembre 1966.

E T A T S F I N A N C I E R S

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 AVRIL 1966

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION			
Encaisse		$ 1,029,128	
Comptes à recevoir		371,275	
Hypothèques à recevoir		363,925	
Fourniture et pièces de rechange au prix coûtant		1,153,683	
Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs		552,869	$ 3,470,880
FONDS DE RACHAT SUPPLEMENTAIRE DE DEBENTURES			
Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché $7,372,674)		$ 7,406,473	
Débentures achetées en anticipation		1,554,000	
Frais différés:			
Préexploitation du métro	$651,279		
Dépôts sur expropriation - Voir note (2)	474,518	1,125,797	
Avance au fonds d'exploitation		494,418	10,580,688
FONDS D'EMPRUNT SUR DEBENTURES			
Immeubles, installations et matériel roulant		$69,741,878	
Moins amortissement		22,194,878	47,547,000
			$61,598,568

*Conformément à loi 14 Geo. VI, Chap. 79 et ses amendements, tous les biens meubles et immeubles de la Commission sont la propriété de la Ville de Montréal.

NOTES:

(1) Ces débentures sont garanties sans bénéfice de discussion par la Ville de Montréal. Ces débentures sont montrées sur la base d'un dollar des Etats-Unis équivalant à un dollar canadien.

(2) Ces dépôts ont été faits pour l'expropriation des biens meubles et immeubles de Autobus Inter-Cité Limitée et des biens meubles de la Corporation de Ville d'Anjou, affectés au service du transport.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 AVRIL 1966

PASSIF

FONDS D'EXPLOITATION		
Comptes à payer et frais courus	$2,619,831	
Intérêts courus sur débentures	356,631	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débentures	494,418	$ 3,470,880
FONDS DE RACHAT SUPPLEMENTAIRE DE DEBENTURES		
Provision pour rachat supplémentaire de débentures		10,580,688
FONDS D'EMPRUNT SUR DEBENTURES		
Dette obligataire - Voir note (1)		47,547,000
		$61,598,568

Approuvé pour la Commission

L. L'Allier
Président

R. Marcel Lafaille
Commissiare

Montréal, 7 septembre 1966.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 AVRIL 1966

*Débentures à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
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	$ 8,190,000	$ 9,810,000
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000	12,150,000	14,850,000
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000	4,025,000	7,475,000
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000	2,835,000	6,165,000
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	13,500,000	4,253,000	9,247,000
	$79,000,000	$31,453,000	$47,547,000

NOTE: La réorganisation financière prévoit le paiement de la totalité de la dette obligataire à l'échéance.

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DU DEFICIT ACCUMULE
POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 AVRIL 1966

Déficit accumulé au 30 avril 1965			$ 679,918
Ajouter:			
Perte nette sur placements rachetés ou vendus		$ 2,610	
Prime sur débentures achetées pour fonds d'amortissement		25,970	
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année		5,606,261	5,634,841
			$6,314,759
Déduire:			
Bénéfice net sur vente d'immobilisations			880,906
Déficit accumulé au 30 avril 1966 avant réorganisation financière			$5,433,853
Déduire:			
Excédent de l'amortissement accumulé des immobilisations sur l'amortissement requis par la dette obligataire		$15,173,753	
Provision pour réclamations		1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés		964,452	
Provision pour billets non utilisés		500,000	
Provision pour désuétude des stocks		191,520	
Régularisation des frais courus		227,984	
		$18,057,709	
Moins:			
Escompte sur débentures et dépenses	$ 1,574,363		
Régularisation des frais payés d'avance et frais différés	468,805		
Virement à la provision pour rachat supplémentaire de débentures	10,580,688	12,623,856	5,433,853
Solde au 30 avril 1966			$ Nil

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES
POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 AVRIL 1966

REVENUS			
Revenus de passagers		$43,824,157	
Revenus divers y compris location d'autobus publicité et loyers		1,866,711	
			$45,690,868
DEPENSES			
Frais d'exploitation	$36,554,302		
Taxes	3,230,177		
Entretien	5,924,472		
Amortissement	3,641,251	$49,350,202	
Intérêts sur débentures et dépenses	$ 2,156,674		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débentures	229,023		
	$ 2,385,697		
Moins: Revenu de placements	438,770	1,946,927	
			51,297,129
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année			$ 5,606,261

NOTE: L'état de revenus et dépenses tient compte de salaires et bénéfices rétroactifs au montant de $2,900,000 consentis par la Commission, subséquemment au 30 avril 1965, qui s'appliquent à la période du 12 juillet 1964 au 30 avril 1965.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 avril 1966, et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

Les états financiers ci-joints donnent effet aux changements comptables résultant de la réorganisation financière mise en vigueur le 30 avril 1966. Conformément à cette réorganisation les comptes de la Commission de Transport de Montréal sont tenus selon l'exigibilité des revenus et dépenses.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états des revenus et dépenses et du déficit accumulé présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 avril 1966, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date.

Courtois, Frédette, Charette & Cie.
Comptables agréés.

Montréal, 7 septembre 1966.

S T A T I S T I Q U E S

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

Exercice terminé le	Passagers payants	Recettes Passagers
30 novembre 1951 *	165,554,244	$13,154,986
" " 1952	368,394,827	30,093,012
" " 1953	342,893,777	32,187,264
" " 1954	327,515,022	30,660,691
" " 1955	316,442,441	29,635,901
" " 1956	295,442,624	34,301,695
" " 1957	292,908,434	33,969,778
" " 1958	285,818,614	34,882,830
" " 1959	280,495,114	38,761,340
" " 1960	284,522,820	38,973,789
" " 1961	281,859,091	38,221,042
" " 1962	282,566,340	38,020,514
" " 1963	279,085,950	37,654,601
" " 1964	285,023,167	38,474,505
30 avril 1965 **	124,734,432	17,727,039
" " 1966	258,738,425	43,824,157

*exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.
**exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

Exercice terminé le	Tramways Nombre	Tramways % du total	Autobus Nombre	Autobus % du total	Trolleybus Nombre	Trolleybus % du total	Total Nombre
30 novembre 1951 *	14,140,735	60%	8,195,520	35%	1,276,139	5%	23,612,394
" " 1952	30,265,378	57%	19,462,565	37%	3,013,930	6%	52,741,873
" " 1953	25,377,895	49%	22,507,735	44%	3,474,139	7%	51,359,769
" " 1954	21,910,406	44%	24,988,379	50%	3,285,900	6%	50,184,685
" " 1955	19,582,368	40%	26,567,102	54%	3,123,356	6%	49,272,826
" " 1956	16,208,684	33%	30,069,637	61%	2,958,580	6%	49,236,901
" " 1957	10,877,029	22%	35,161,922	72%	2,726,113	6%	48,765,064
" " 1958	6,243,176	13%	38,773,279	82%	2,177,723	5%	47,194,178
" " 1959	1,818,877	4%	43,223,217	91%	2,186,971	5%	47,229,065
" " 1960	-	-	45,469,692	96%	2,109,040	4%	47,578,732
" " 1961	-	-	45,274,129	96%	1,871,161	4%	47,145,290
" " 1962	-	-	45,527,334	96%	1,958,750	4%	47,486,084
" " 1963	-	-	45,221,756	96%	1,989,823	4%	47,211,579
" " 1964	-	-	46,414,831	96%	1,788,327	4%	48,203,158
30 avril 1965 **	-	-	19,969,085	96%	869,602	4%	20,838,687
" " 1966	-	-	45,959,464	96%	1,681,538	4%	47,641,002

*exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.
**exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.

NOMBRE DE VEHICULES

	Tramways Nombre	Tramways % du total	Autobus Nombre	Autobus % du total	Trolleybus Nombre	Trolleybus % du total	Total Nombre
Au 16 juin 1951	939	61%	522	34%	82	5%	1543
Au 30 novembre 1951	939	60%	555	35%	80	5%	1574
" " 1952	892	53%	678	41%	105	6%	1675
" " 1953	819	49%	766	45%	105	6%	1690
" " 1954	789	48%	764	46%	105	6%	1658
" " 1955	690	40%	931	54%	105	6%	1726
" " 1956	507	28%	1171	66%	105	6%	1783
" " 1957	314	17%	1457	78%	105	5%	1876
" " 1958	144	8%	1670	87%	105	5%	1919
" " 1959	-	-	1830	95%	105	5%	1935
" " 1960	-	-	1847	95%	105	5%	1952
" " 1961	-	-	1904	95%	105	5%	2009
" " 1962	-	-	1897	95%	105	5%	2002
" " 1963	-	-	1896	95%	105	5%	2001
" " 1964	-	-	1896	95%	105	5%	2001
" 30 avril 1965	-	-	1896	95%	105	5%	2001
" " 1966	-	-	1996	95%	105	5%	2101

LONGUEUR DES RUES UTILISEES PAR LES VEHICULES DE LA COMMISSION

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

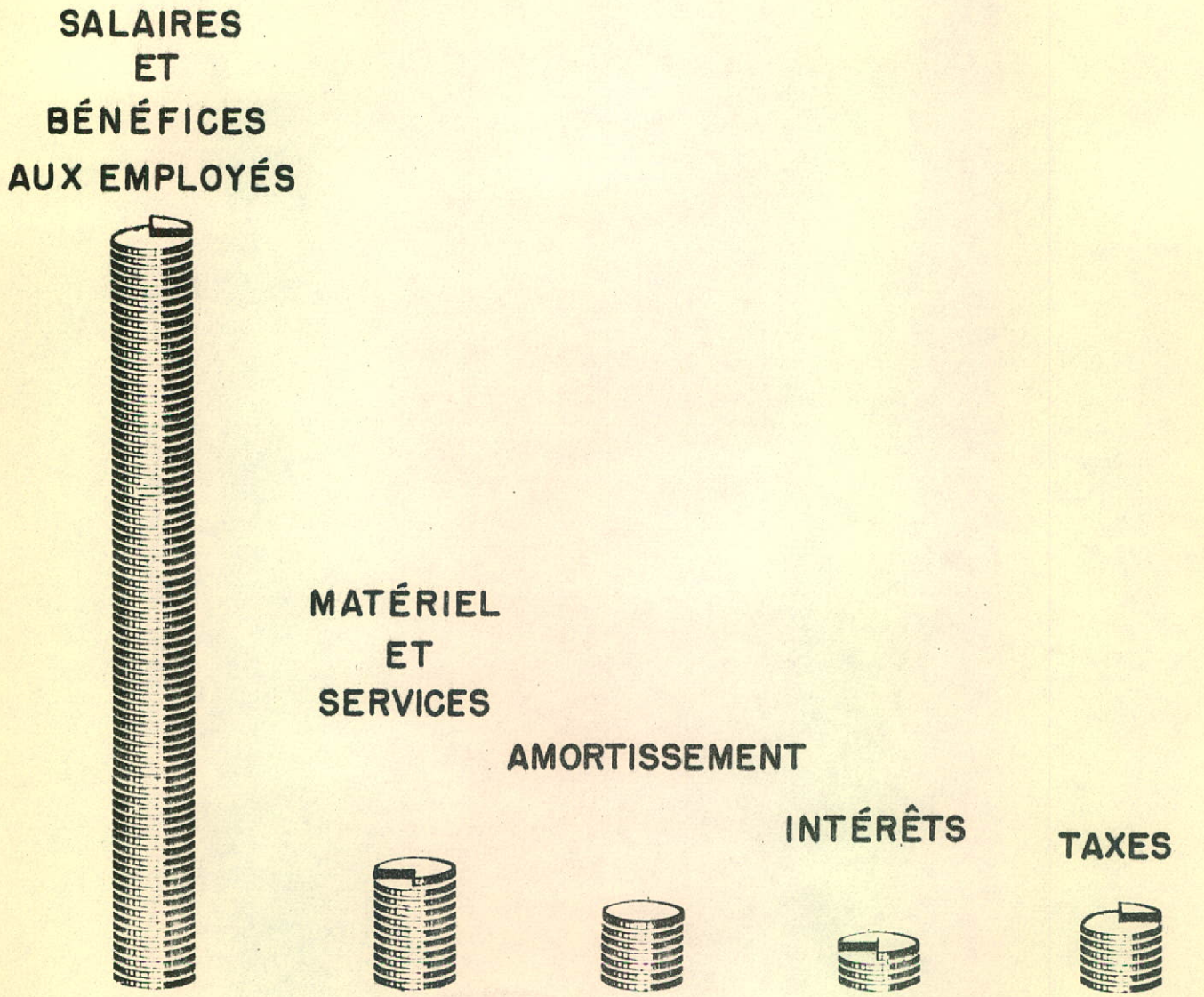
CONSOMMATION
DU 1er MAI 1965 AU 30 AVRIL 1966

Electricité	12,108,660 K. W. hres
Gazoline	683,867 gallons
Huile diesel	8,541,511 gallons

Superficie desservie	144 milles carrés
Population des villes desservies	1,827,086 approx.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE TERMINÉE le 30 avril 1966

TOTAL: $51,297,129



SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS	MATÉRIEL ET SERVICES	AMORTISSEMENT	INTÉRÊTS	TAXES
$ 37,010,180	5,468,594	3,641,251	1,946,927	3,230,177
72 1/4 %	10 3/4 %	7 %	3 3/4 %	6 1/4 %