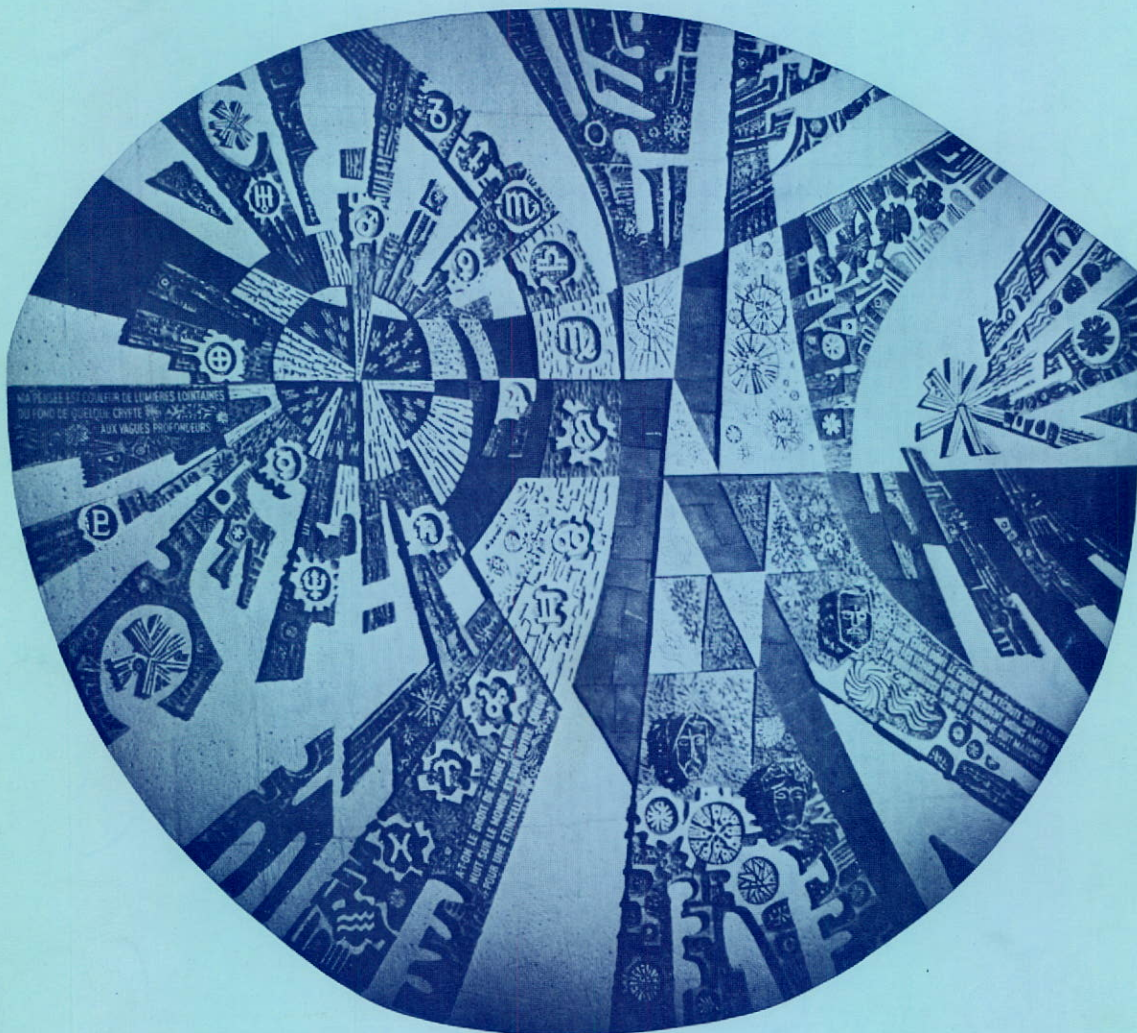


*C. File (latest)*

RAPPORT ANNUEL  
ANNUAL REPORT

1967-68



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL  
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

PURVIS HALL  
LIBRARIES  
JUL 5 1968

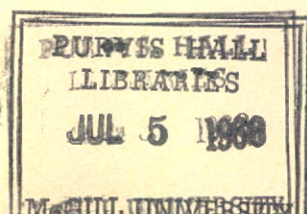


**RAPPORT ANNUEL**  
**COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

EXERCICE FINANCIER DU 1er MAI 1967  
AU 30 AVRIL 1968

**ANNUAL REPORT**  
**MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION**

FOR THE PERIOD FROM MAY 1, 1967  
TO APRIL 30, 1968

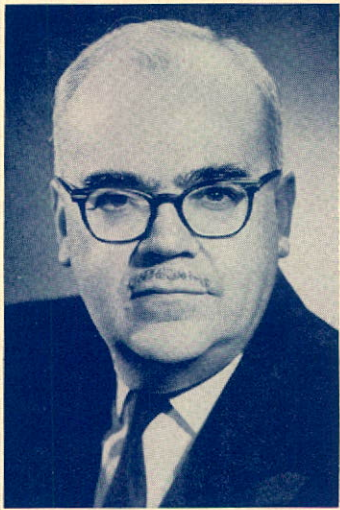


**NOTRE PAGE COUVERTURE**

“Le poète dans l'univers”, un bas-relief en céramique multicolore qui orne un mur de la station Crémazie.

**OUR COVER PICTURE**

“The Poet in the Universe” is the theme of this multicolored ceramic bas-relief which decorates a wall of the Cremazie Station.



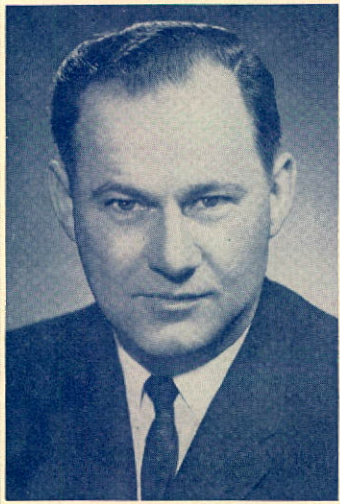
**Lucien L'Allier, ing.**  
Président et gérant général  
Chairman and General Manager



**Robert Hainault, c.m.**  
Commissaire  
Commissioner



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



**Armand Lambert, c.a.**  
Commissaire adjoint  
Associate Commissioner



**Paul-Emile Morissette, ing.**  
Commissaire adjoint  
Associate Commissioner



**Lucien Toupin, c.a.**  
Commissaire adjoint  
Associate Commissioner

La Commission de transport de Montréal a l'honneur de soumettre le rapport de son administration pour l'exercice du 1er mai 1967 au 30 avril 1968.

## **RAPPORT FINANCIER**

### **État des recettes et dépenses**

Les recettes de l'exercice terminé le 30 avril 1968 s'élevaient à \$77,179,856 et les dépenses à \$79,295,110, d'où un déficit d'exploitation de \$2,115,254.

Ce déficit représente un écart de \$2,431,679 par rapport au surplus de \$316,425 des prévisions budgétaires. À cause surtout de la grève qui s'est prolongée du 20 septembre au 20 octobre, recettes et dépenses ont été bien moindres qu'on l'avait prévu. Pour les recettes, cette diminution est de \$7,093,615 quant aux prévisions de \$84,273,471 et pour les dépenses, elle est de \$4,661,936 relativement à des prévisions de \$83,957,046. Il importe cependant de souligner que les dépenses, et par conséquent le déficit, comprennent une somme de \$9,753,235 pour les frais d'acquisition de 250 autobus.

Les recettes provenant du trafic-voyageurs ont connu une augmentation de \$18,300,780 comparativement à celles de l'exercice précédent et s'établissent à \$72,476,738. Cette amélioration provient d'une part, de la hausse des tarifs du 28 janvier 1967 qui a rapporté quelque \$12,800,000 pour l'exercice alors qu'elle en avait rapporté

The Montreal Transportation Commission has the honor to submit its Annual Report for the period from May 1, 1967 to April 30, 1968.

## **FINANCIAL REPORT**

### **Statement of receipts and expenses**

The receipts for the period ended April 30, 1968 amounted to \$77,179,856 and the expenses to \$79,295,110 resulting in an operating deficit of \$2,115,254.

This deficit shows a difference of \$2,431,679 with the surplus of \$316,425 anticipated in the budgetary estimates. Due mostly to a strike which lasted from September 20 to October 20, receipts and expenses were much less than forecast. Receipts were \$7,093,615 short of the \$84,273,471 foreseen and expenses were \$4,661,936 under the foreseen amount of \$83,957,046. It must be noted however that the expenses, and consequently the deficit, include an amount of \$9,753,235 representing the cost of purchasing 250 buses.

Passenger receipts have shown an increase of \$18,300,780 over the preceding twelve month period to reach the amount of \$72,476,738. Part of this increase was provided by the increase of fares decreed on January 28, 1967 which earned some \$12,800,000 in addition to the \$4,700,000 earned prior to April 30, 1967; the increase in the number

\$4,700,000 avant le 30 avril 1967; d'autre part, une augmentation des recettes de quelque \$5,500,000 vient de l'augmentation du nombre des usagers.

Nous avons transporté 308,059,527 voyageurs, soit 23 millions de plus que l'an dernier, et ceci en dépit d'une grève d'un mois. Par ailleurs, on estime que le nombre des visiteurs d'Expo '67 qui ont utilisé nos véhicules pour s'y rendre et en revenir s'est élevé à 37.5 millions.

Si on effectue la comparaison du nombre de voyageurs transportés au cours de l'exercice en regard de périodes semblables de l'exercice précédent, on note par exemple une augmentation de 55 millions pour la période de l'Expo, du 1er mai au 30 octobre. Comme on évalue à 75 millions le nombre de passagers pour l'Exposition universelle, on en vient à la conclusion qu'il y a eu réduction de l'achalandage normal et que nos usagers ont modifié leurs habitudes à l'occasion de l'Expo.

La grève de septembre-octobre nous a privés d'une clientèle que nous évaluons à quelque 30 millions de passagers. En outre, de la fin de la grève au 30 avril 1968, nous avons perdu la clientèle d'environ 7,200,000 voyageurs. Nous croyons pouvoir attribuer cette diminution à deux facteurs: le ralentissement de l'activité économique dans la région de Montréal et les séquelles de la grève à la suite de laquelle certains de nos clients réguliers auraient continué d'utiliser les autres moyens de transport auxquels ils avaient dû recourir durant la grève.

### **Bilan au 30 avril 1968**

Les actifs du fonds d'exploitation s'élèvent à \$11,066,571, à la date ci-dessus. Les municipalités desservies par la Commission de transport de Montréal, appelées à combler les déficits d'exploitation en vertu des dispositions de l'article 57b de la loi constitutive de la Commission, doivent à cette dernière \$2,115,253 pour l'exercice en cours et \$148,585 pour l'exercice précédent. Le poste fourniture et pièces de rechange ne comprend pas les pièces des wagons de métro qui ont été financées à même les sommes autorisées par les règlements d'emprunt 2684, 2874 et 3071 de la ville de Montréal. La valeur de ce stock s'établissait à \$692,138 au 30 avril 1968.

of passengers, earning about \$5,500,000, accounts for the rest.

We carried 308,059,527 passengers during the year, an increase of 23 million over the preceding year although a strike interrupted operations for a whole month. On the other hand, it is estimated that 37.5 million visitors used our system to go to and return from Expo '67.

In comparing the number of passengers carried for various periods of the year ended April 30, with similar periods of last year, we note that the increase in passengers carried for the Expo period, May 1, to October 30, was 55 million. As we estimate the number of passengers for Expo at more than 75 million, we must conclude that our regular passengers somewhat changed their pattern of travel bringing about a reduction in our normal traffic.

The September-October strike deprived us of a patronage estimated at 30 million passengers. From the end of the strike to the end of the financial year, April 30, 1968 we have lost an estimated 7,200,000 fares. We believe this is due to two facts: a slow-down in the economic activity of the Montreal area, and the effects of the strike as some of our regular riders seem to have continued to use the alternate methods of transportation they had found during the strike.

### **Balance sheets as at April 30, 1968**

The assets in the Operating Fund amount to \$11,066,571. The municipalities served by the Montreal Transportation Commission will be called upon to cover the \$2,115,253 deficit for the year, and the \$148,585 deficit of the preceding year, in accordance with Article 57b of the Act governing the Commission. The item "Materials and Supplies" does not include the inventory of units and spare parts for the metro cars which were financed from funds authorized by the City of Montreal by-laws 2684, 2874 and 3071. The value of these parts was set at \$692,138 as of April 30, 1968.

Au lieu d'emprunts par émission de débetures ou d'obligations en vue du financement de dépenses en immobilisations, le fonds de rachat supplémentaire de débetures a fait une avance de \$5,047,869 au fonds de la dette obligataire. On a remboursé \$648,700 de cette somme au cours de l'exercice et le solde sera payé à temps pour permettre le rachat de toutes les débetures lorsqu'elles viendront à échéance.

### **État de la dette obligataire**

Conformément à ses engagements relatifs au fonds d'amortissement des émissions de débetures, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé pour \$32,283,000 des \$79,000,000 de débetures émises. De plus, la Commission s'est acquittée par anticipation de ses versements au fonds d'amortissement et déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débetures rachetées et annulées pour une valeur de \$3,147,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$43,570,000, au 30 avril 1968.

La Commission détenait aussi, à la même date, des débetures achetées en anticipation du fonds d'amortissement, pour une valeur nominale de \$5,618,000 dont \$4,994,000 sont payables en dollars américains. Ces débetures, qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débetures, à leur coût de \$5,563,392, y compris \$331,519 de change américain.

## **LES FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE**

### **L'Expo**

1967 fut une année mémorable pour les Canadiens et, en particulier, pour les Montréalais. Notre métropole a accueilli des millions de visiteurs venus des quatre coins du monde pour voir cette manifestation grandiose et prestigieuse que fut l'Expo '67 et pour célébrer avec nous le centenaire de la Confédération.

Un service de transport urbain comme le nôtre ne pouvait qu'être appelé à jouer un rôle important tout au long de ces festivités populaires et nous devons proclamer, sans fausse modestie, que la CTM a été à la hauteur de la tâche. Son

The Fund for Additional Redemption of Debentures has loaned the sum of \$5,047,869 for the payment of capital expenditures instead of financing from a debenture or bond issue. A sum of \$648,700 has already been reimbursed during the year and the balance will be paid in time to permit the redemption of all debentures at maturity.

### **Statement of funded debt**

Since its inception, the Commission has fulfilled its obligations with respect to the sinking fund of the debenture issues by redeeming and cancelling \$32,283,000 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 \$3,147,000. The balance of the funded debt thus amounted to \$43,570,000 on April 30, 1968.

In addition, the Commission also held on that date \$5,618,000 principal amount of debentures purchased in anticipation of sinking fund requirements of which \$4,994,000 are payable in U.S. dollars. These debentures, not cancelled, appear in the assets of the Fund for Additional Redemption of Debentures at their cost of \$5,563,392, including \$331,519 in American exchange.

## **HIGHLIGHTS OF THE YEAR**

### **Expo**

The year 1967 was memorable for Canadians in general and Montrealers in particular. Our metropolis welcomed millions of visitors from the four corners of the world who came to see our great and wonderful Expo and to join with us in our celebration of the Confederation centennial.

It goes without saying that a transit system such as ours would have a major role to play throughout these festivities and we can proclaim, without false modesty, that the MTC was equal to the task. It made an undoubted contribution to the



apport a certes contribué au succès de l'Exposition canadienne et universelle.

Le transport urbain étant, par définition, le moyen le plus économique et le plus rapide de voyager dans une grande ville, rien d'étonnant que des centaines de milliers de touristes et de Montréalais l'aient emprunté pour se rendre dans les îles de l'Expo '67.

Il convient ici de souligner les efforts gigantesques fournis par les employés de la Commission qui, par moments, furent littéralement submergés par les vagues humaines envahissant les terrains de l'Expo. Les nombreux témoignages d'appréciation entendus et les non moins nombreuses lettres reçues sont une preuve tangible de la belle coopération apportée par notre personnel.

La Commission a également oeuvré en faveur de l'Expo en assumant l'exploitation de l'Expo-Express. Les employés du service du transport, division métro, ont été responsables de l'exploitation, tandis que les employés préposés à l'entretien en ont assuré le bon fonctionnement. Les trains ont effectué en moyenne 300 milles par jour et deux d'entre eux ont été en service 24 heures par jour, à l'intention des employés de l'Expo.

Un autre service de la CTM qui a eu sa large part du fardeau pendant l'Expo est celui de la location d'autobus. Après avoir, à l'occasion de la cérémonie d'inauguration, transporté quelque 5,000 voyageurs du terrain de stationnement à la Place d'Accueil et à la Place des Nations, ce service a été très occupé pendant toute la durée de l'Expo, soit par des visites organisées à l'occasion des nombreux congrès qui se sont déroulés dans la métropole, soit encore par des visites touristiques, soit enfin par le transport de plus de 200,000 étudiants à l'Expo.

La moyenne des autobus loués chaque jour a dépassé la centaine. Le nombre grimpa à 500 au cours d'une seule journée, le 24 mai.

## **Le métro**

Notre métro a connu, au cours du dernier exercice, son premier anniversaire et a conservé la faveur populaire. L'enthousiasme du début n'a

success of Canada's World Exhibition.

Transit, by its nature the cheapest and quickest means of travelling in a large city, was used, not surprisingly, by hundreds of thousands of tourists and Montrealers to visit the Expo islands.

It should be underlined here that the Commission's employees carried an immense burden and that at times they were literally swamped by the waves of people sweeping the Expo grounds. The numerous expressions of appreciation that were heard and the no less numerous letters that have been received are tangible proof of the fine contribution made by our staff.

The Commission made still another contribution to Expo by operating the Expo-Express. Employees of the transportation department, Métro division, handled the operations while maintenance employees kept the equipment in running order. The trains travelled an average of 300 miles a day and two of them were kept in operation 24 hours a day for the benefit of Expo employees.

Another MTC service that bore a large share of the burden during Expo was the bus charter service. From the time of the opening ceremonies, when some 5,000 passengers were taken from the parking area to Place d'Accueil and to Place des Nations, the service was kept busy throughout Expo, transporting delegates taking part in the numerous conventions in the metropolis, tourists and more than 200,000 students to Expo.

On an average, more than 100 buses were chartered each day. The number climbed to 500 one day, May 24.

## **Metro**

Our Metro observed its first anniversary during the financial year with its popularity undiminished. The enthusiasm with which it was greeted at the

pas diminué chez la population locale et il s'est fait de nouveaux amis au sein des visiteurs. Le nombre de voyageurs transportés a dépassé largement toutes les prévisions, voire les plus optimistes.

Le nombre d'usagers transportés chaque semaine, peu avant l'ouverture de l'Expo, atteignait 1,900,000. Après l'inauguration de l'Expo, le nombre a augmenté rapidement, il a presque doublé.

Un sommet de 4,075,558 voyageurs a été atteint durant la semaine du 20 au 26 août. Ces chiffres correspondent à un trafic hebdomadaire de plus de 272,000 voyageurs par mille du réseau.

Le 6 mai, à la station Ile-Sainte-Hélène, on a enregistré le chiffre sans précédent de 418,000 personnes entrant et sortant du tunnel par une seule station en une seule journée.

Petit détail intéressant et révélateur : le 100 millionième usager est entré dans le métro le 19 juillet, alors que des pronostics, faits au moment de la planification, situaient ce moment-là à la mi-septembre seulement.

## **Nombreux visiteurs**

Depuis l'inauguration du métro, une succession ininterrompue de visiteurs aussi distingués que représentatifs sont venus l'admirer. Parmi les plus illustres, venus de l'étranger, mentionnons : le président de la France, le général Charles de Gaulle; le président de la Tchécoslovaquie, M. J. Lennart; le prince Albert de Liège et la princesse Paola, de Belgique.

Nombre de premiers ministres, de ministres, de technocrates, de conseils et de techniciens de divers pays se sont succédé au siège social de la Commission, au centre Providence, aux ateliers "Petites Revisions" et "Grandes Revisions" et dans les stations qu'ils ont tenu parfois à visiter une à une.

On a enregistré au cours de cette période de douze mois quelque 104 groupes formant un total de plus de 3,885 visiteurs. Outre le Canada, les pays représentés étaient l'Allemagne, l'Angleterre, l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, la Hollande, l'Italie, le Japon, le Kenya, le

outset has remained and it has made new friends among visitors. The numbers of passengers have far exceeded even the most optimistic forecasts.

The number of persons being carried each week reached 1,900,000 shortly before the opening of Expo. After Expo started the number increased rapidly until it was nearly doubled.

A peak of 4,075,558 was reached the week of August 20 to 26. These figures are the equivalent of more than 272,000 passengers per mile in a week.

On May 6 an unprecedented 418,000 persons passed through the St. Helen's Island station for a one day record in arrivals and departures for a single station.

It is interesting and significant to note that on July 19 the 100 millionth passenger entered the Metro, an event that had been predicted only for mid-September.

## **Numerous visitors**

Ever since the opening of the Metro a constant stream of visitors, as distinguished as they were representative, have come to admire it. Among the most illustrious from abroad were: the President of France, General Charles de Gaulle, President J. Lennart of Czechoslovakia, Prince Albert of Liege and Princess Paola from Belgium.

A number of prime ministers, ministers, engineers, consultants and technicians from various countries followed one another to the Commission's headquarters, to the Providence centre, the minor and major overhaul shops and the stations which they sometimes wanted to visit one by one.

During the twelve-month period some 104 groups were recorded for a total of more than 3,885 visitors. Outside Canada, the countries represented were Germany, England, Australia, Austria, Belgium, Denmark, France, Spain, the United States of America, Holland, Italy, Japan, Kenya, Mexico, Senegal, Sweden, Switzerland,

Mexique, le Sénégal, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie et l'U.R.S.S.

## **La ventilation du métro**

Le confort des usagers demeure la préoccupation constante des dirigeants de la Commission. C'est ainsi que le métro s'étant révélé trop chaud au cours des mois d'été, des mesures ont été prises pour remédier, autant que faire se peut et aussi rapidement que possible, à cet état de choses.

Après l'inauguration du métro et la mise en marche des appareils de ventilation, on a constaté en effet que la température des tunnels et des stations était plus élevée qu'on l'avait prévu.

Dans le but d'améliorer la situation, la ville de Montréal en coopération avec les services concernés de la Commission entreprit des études, effectua des essais et octroya de nouveaux contrats en vue de la construction de puits auxiliaires de ventilation à proximité des stations Henri-Bourassa, Crémazie, Champ-de-Mars, Peel, McGill, Place-des-Arts, Jarry, Sherbrooke et Atwater. Des travaux de même nature ont été effectués par les employés de la Commission à la station Rosemont.

Ces aménagements ont contribué à améliorer la ventilation des tunnels et des stations en diminuant la vitesse d'évacuation de l'air dans certains accès et en favorisant les échanges d'air entre l'intérieur des tunnels et l'extérieur.

De plus, un contrat de \$650,000 a été accordé par la ville pour la fourniture et l'installation d'équipement de ventilation destiné aux voitures du métro à même les disponibilités prévues par les règlements d'emprunt approuvés par le conseil municipal pour la construction et l'équipement du métro.

## **La décoration du métro**

La décoration des vingt-six stations du métro se poursuit.

Cette galerie d'art souterraine est en effet en pleine voie de réalisation. Deux stations, Place-des-Arts et Crémazie, ont reçu au cours de l'exercice leurs premières oeuvres d'art.

Czechoslovakia and the USSR.

## **Ventilation of the Metro**

The comfort of the passengers has remained a constant concern of the Commission management. Thus, when it was discovered that the Metro was too hot during the summer months, remedial measures were taken so far as and as quickly as possible.

After the inauguration of the Metro and starting of the ventilation apparatus, it was found that the temperature in the tunnels and stations was higher than had been foreseen.

With a view to improving the situation, the City of Montreal in co-operation with the departments concerned at the Commission undertook studies, made tests and granted new contracts for the construction of auxiliary ventilation shafts near the Henri-Bourassa, Crémazie, Champ-de-Mars, Peel, McGill, Place-des-Arts, Jarry, Sherbrooke and Atwater stations. Work of the same nature was done by employees of the Commission at the Rosemount station.

These arrangements improved the ventilation in the tunnels and stations by reducing the speed of air evacuation at certain access points and by facilitating exchanges of air between the inside of the tunnels and the outside.

In addition, the City awarded a \$650,000 contract for the supplying and installation of ventilation equipment for the Metro cars with the funds provided by the borrowing regulations approved by the Municipal Council for the construction and equipment of the Metro.

## **Decoration of the Metro**

The decoration of the twenty-six Metro stations is proceeding.

This underground art gallery is well on the way to completion. Two stations, Place-des-Arts and Crémazie, received their first works of art during the year.

Cette galerie d'art d'une grande valeur ne coûtera rien au contribuable, car on fait appel au mécénat, et sensibilisera le plus grand nombre possible de citoyens à la culture par toutes sortes d'oeuvres artistiques.

On y trouvera des peintures, des sculptures, des vitraux, des bas-reliefs, des tapisseries, des fresques, des céramiques, des émaux sur acier, des mosaïques, etc.

Une première oeuvre a été dévoilée le 20 décembre 1967 à la station Place-des-Arts. Il s'agit d'un immense vitrail d'art, oeuvre de Frederick Back, offert par la maison Steinberg Ltée. Il brille de mille feux, étant éclairé par l'arrière au moyen de 105 tubes de néon de 72 pouces, et raconte l'histoire de la musique à Montréal, de Jacques Cartier à nos jours.

A la station Crémazie, on peut voir depuis le 12 mars 1968 un imposant bas-relief en céramique qui couvre 350 pieds carrés d'un mur et qui a pour thème: "Le poète dans l'univers." C'est l'oeuvre de MM. Georges Lauda et Paul Pannier, et un don de la Caisse populaire St-Alphonse d'Youville.

Plusieurs autres projets qui n'ont pas encore atteint le stade définitif de l'exécution ou de l'étude sont en bonne voie de réalisation.

## **L'heure du métro**

Le 2 novembre 1967, la Banque Canadienne Nationale, qui avait déjà fourni les horloges installées sur les quais du métro, remet à la ville et à la Commission la centrale horaire électronique qui avait réglé jusque là toutes les horloges de l'Expo et dont elle venait de faire l'acquisition à cette fin. Dorénavant, cette horloge d'une grande précision contrôlera la marche de toutes les horloges du métro.

## **La grève**

Notre réseau de transport urbain a été paralysé pendant un mois au cours du dernier exercice. Une grève a été déclenchée le 20 septembre 1967 et l'arrêt de travail s'est poursuivi jusqu'au 20 octobre.

This valuable art gallery will cost the taxpayers nothing because of an appeal to patrons and will have the effect of making the largest possible number of citizens aware of culture by displaying all sorts of artistic works.

There will be paintings, sculptures, stained glass, bas-reliefs, tapestries, frescoes, ceramics, enameled steel, mosaics, etc.

The first work, unveiled December 20, 1967, at the Place-des-Arts station, was an immense work in stained glass, by Frederick Back, given by the Steinberg's Ltd. firm. It shines with a thousand lights illuminated from behind by 105 six-foot neon tubes and telling the story of music in Montreal from Jacques Cartier to our time.

At the Cremazie station there has been, since March 12, 1968, an imposing ceramic bas-relief covering 350 square feet of wall and having as its theme "The Poet in the Universe." It is the work of Georges Lauda and Paul Pannier and was given by the St. Alphonse d'Youville Caisse Populaire.

Several other projects have not yet reached the definitive stage of execution or study but are well on the way to realization.

## **Metro time**

On November 2, 1967, the Banque Canadienne Nationale, which already had installed clocks in the Metro platforms, bought and gave the city and the Commission the electronic master clock which until then had regulated all the clocks at Expo. Henceforth, the high precision clock will control all the metro clocks.

## **The strike**

Our transit system was paralyzed by a strike during one month of the financial year. A strike was unleashed September 20, 1967, and the work stoppage continued until October 20.

La cessation du travail avait d'abord été précédée de ralentissements des services causés par l'action des chauffeurs d'autobus qui disaient protester contre la présumée lenteur des négociations. La grève du zèle a été interrompue à la suite d'une injonction interlocutoire émise par le juge André Nadeau.

Quelques jours plus tard, toutefois, les membres des cinq syndicats groupant tous les employés de la CTM votaient la grève générale.

Un médiateur, en la personne du juge François Chevalier, fut ensuite nommé pour tenter de rapprocher les parties et de mettre fin au conflit. La médiation échoua quand le syndicat repoussa les propositions du médiateur. Ce dernier présenta un rapport de sa médiation au gouvernement provincial.

Le gouvernement décida alors de demander une injonction pour mettre fin à la grève et, le 12 octobre, le juge en chef de la Cour supérieure du Québec, l'honorable juge Frédéric Dorion, émettait l'injonction, ordonnant aux grévistes de retourner au travail pour une période de 80 jours.

L'injonction ne donna pas les résultats attendus, les syndicats refusant d'y obtempérer. Il fallut une session d'urgence de l'Assemblée législative et la passation d'une loi (le bill no 1), ordonnant le retour au travail et décrétant une période de conciliation de 15 jours. La loi prévoyait le renouvellement possible de la période de conciliation et advenant l'échec de cette mesure, le règlement du différend par l'arbitrage obligatoire.

Les séances de conciliation, après le retour au travail, se déroulèrent sous la présidence du juge Roger Ouimet et durèrent plusieurs mois. Dans tous les cas, toutefois, on en est venu à une entente sans qu'il ait été nécessaire de recourir à l'arbitrage.

Les contrats ont été signés avec les quatre syndicats affiliés à la centrale syndicale CSN, soit : le Syndicat des employés du transport de Montréal, le Syndicat des employés de bureau de la Commission de transport de Montréal, le Syndicat des employés du service de la sécurité de la Commission de transport de Montréal et le Syndicat des surveillants, instructeurs, inspecteurs et expéditeurs de la Commission de transport de

The work stoppage was preceded by a slowdown of service caused by the action of bus drivers who said they were protesting against the presumed slowness of negotiations. This slowdown was suspended by an interlocutory injunction issued by Mr. Justice André Nadeau.

Some days later, however, the members of the five unions representing all of the MTC employees voted in favor of a general strike.

A mediator in the person of Mr. Justice François Chevalier was appointed to attempt to bring the parties together and end the dispute. The mediation ran aground when the unions rejected the mediator's proposals. The latter presented a report on his mediation to the provincial government.

The government decided then to seek an injunction to put an end to the strike and, on October 12, Chief Justice Frederic Dorion of the Superior Court of Quebec ordered the strikers to return to work for 80 days.

The injunction did not have the expected results, the unions refusing to obey it. An emergency session of the Legislative Assembly was called and an act (Bill No. 1) was passed ordering a return to work and decreeing a conciliation period of 15 days. The act provided for the possible renewal of the period of conciliation and in the event of the defeat of this measure, the settlement of the dispute by compulsory arbitration.

The conciliation sittings, after the return to work, took place under the chairmanship of Mr. Justice Roger Ouimet and lasted several months. However, agreements were reached without having recourse to arbitration.

Contracts were signed with the four unions affiliated with the Confederation of National Trade Unions, namely: the Montreal Transport Workers Union, the MTC Office Workers Union, the MTC Safety Employees Union and the MTC Union of Supervisors, Instructors, Inspectors and Dispatchers. Talks are going on with the MTC Foremen's and Assistant Foremen's Union which are not affiliated with a central Union.

Montréal. Les pourparlers se poursuivent avec le Syndicat des contremaîtres et contremaîtres adjoints de la Commission de transport de Montréal qui n'a pas d'affiliation à une centrale syndicale.

Les conventions, réglées à des conditions satisfaisantes pour la CTM, ont amélioré les conditions de travail des employés, ajoutant aux nombreux bénéfices que leur accordait déjà la Commission.

## **118 départs**

Le premier janvier 1968, fait sans précédent, 118 employés de la Commission ont pris simultanément leur retraite après 4,961 années et deux mois de service.

Ces départs plus nombreux que par le passé s'expliquent par un règlement de la nouvelle caisse de retraite mise en vigueur rétroactivement le premier janvier 1966 et approuvée par le referendum du 16 mars 1967.

Ce règlement se lit comme suit : "L'employé est mis à sa retraite à la première des dates suivantes : son 65e anniversaire de naissance ou lorsqu'il compte 40 ans de service. Dans ce dernier cas, ce n'est qu'à compter du 31 décembre 1967, qu'un employé comptant 40 ans ou plus de service sera mis à sa retraite." Tous les employés qui avaient 40 ans ou plus de service au 31 décembre 1967 devaient donc prendre leur retraite au même moment.

## **A l'honneur**

Le président et directeur général de la Commission, M. Lucien L'Allier, a été élu vice-président de l' "American Transit Association" (région VIII) lors du congrès annuel tenu à Atlanta (Georgie) du 22 au 26 octobre 1967.

L' "American Transit Association" a octroyé un certificat de sécurité à la CTM en reconnaissance de ses efforts pour réduire le nombre des accidents en 1967.

Plusieurs organismes représentant le transport urbain à l'échelle nationale et internationale se sont réunis à Montréal au cours de l'année, par exemple la section du transport ferroviaire de l'Association américaine du transport urbain, en avril; l'Association canadienne du transport ur-

Contracts, settled with conditions satisfactory to the MTC, improved the employees' working conditions, adding to numerous benefits already accorded them by the Commission.

## **118 retirements**

On January 1, 1968, 118 employees of the Commission, in an unprecedented move, simultaneously took their pensions after 4,961 years and two months of service.

These departures, more numerous than any before, were due to a regulation in the new pension fund made retroactive to January 1, 1966, and approved by referendum of March 16, 1967.

The regulation reads as follows: "The employee is placed on pension on the first of the following dates: the 65th anniversary of his birth or on completion of 40 years of service. In the latter case, it is only from December 31, 1967, that an employee reaching 40 years or more of service was to be placed on pension." All the employees who had 40 years or more of service on December 31, 1967, had to take their pension at the same time.

## **Honours**

Lucien L'Allier, chairman and general manager of the Commission, was elected vice-chairman of Region VIII of the American Transit Association at the annual convention held October 22 to 26, 1967, at Atlanta, Georgia.

The American Transit Association granted a safety certificate to the MTC in recognition of its efforts to reduce accidents in 1967.

Several bodies representing transit at the national and international levels met in Montreal during the year, for example the Rail Transit Group of the American Transit Association, in April; the Canadian Transit Association, in June; the International Union of Public Transportation, in

bain, en juin; et l'Union internationale des transports publics, en septembre. Le président de la Commission, les commissaires et plusieurs directeurs de services et autres représentants de la Commission ont été invités à présenter des travaux lors de ces congrès tenus dans la métropole.

### **Les nominations**

M. Henri Bessette, ingénieur, a été nommé directeur du service de planification qui résulte de la fusion du service des recherches et de l'expansion, autrefois dirigé par M. R.M. Binns, à sa retraite, et du service des études du trafic et du service dont l'ancien directeur, M. Paul E. Coffey a pris sa retraite.

M. Jacques-J. Bouvrette, c.a., a été nommé le 11 avril, trésorier, en remplacement de M. J.M. Aylen, à sa retraite. M. Bouvrette conserve ses fonctions d'adjoint à l'exécutif.

### **Nouveaux autobus**

Au cours de l'été 1967, la Commission a pris livraison de 100 autobus du type le plus moderne, en vue de mettre au rancart les véhicules les plus anciens de son parc.

Au moment de clôre son exercice financier, la Commission, après avoir demandé des soumissions publiques, a accordé à la GMC une commande pour 150 autres autobus qui seront livrés en 1968.

### **Changements**

Au cours de l'année, la Commission a effectué plusieurs changements et additions à ses services d'autobus. Voyons-en quelques-uns.

Elle a mis en service un nouveau circuit à arrêts limités, supplémentaire à la ligne 51-Édouard-Montpetit. Cette nouvelle ligne, 50 Laurier-Decelles, qui comporte un arrêt à l'Université de Montréal, fait la correspondance avec les lignes 30, 55, 80, 129, 119, 62-65 et 165.

Depuis le 22 avril, une nouvelle ligne circule dans Pointe-aux-Trembles. "La "84-16e Avenue" fournit un service aux heures d'affluence le long de la 16e Avenue, entre la rue Notre-Dame et la rue Forsyth.

September. The chairman and members of the Commission, and several departmental directors and other representatives of the Commission were invited to present papers at these conventions held in the metropolis.

### **Appointments**

Henri Bessette, engineer, was appointed Director of the Service and System Planning Department as a result of a merger of the Research and Development Department, formerly directed by R.N. Binns, on his retirement, and the Department of Service and Traffic Studies from which the former director, Paul E. Coffey, had retired.

Jacques J. Bouvrette, C.A., was appointed treasurer on April 11 to succeed J. M. Aylen on his retirement. Mr. Bouvrette continues to act as Assistant to the Executive.

### **New buses**

During the summer of 1967 the Commission took delivery of 100 new buses of the most modern type with a view to retiring the oldest vehicles in its fleet.

At the close of its financial year, the Commission, after calling public tenders, awarded GMC an order for another 150 buses which will be delivered in 1968.

### **Changes**

During the year the Commission made several changes and additions to its bus services. Here are some of them:

It began a new bus service with limited stops to supplement the 51 Edouard Montpetit line. This new line, 50 Laurier-Decelles, besides making a stop at the University of Montreal, connects at transfer points with the 30, 55, 80, 129, 119, 62-65 and 165 lines.

Since April 22 there has been a new line in Pointe-aux-Trembles. The "84-16th Avenue" operates during rush hours the length of 16th Avenue between Notre Dame Street and Forsyth Street.

La ligne "40 Henri-Bourassa", dans Montréal-Nord, a été fusionnée à la ligne "69 Gouin". Elle porte ce dernier nom et relie la rue Ranger, dans l'ouest, au boulevard Lacordaire, dans Montréal-Nord. Une nouvelle ligne "59 Gouin" fonctionne aux heures d'affluence seulement.

La ligne "141 Jean-Talon", qui ne fonctionnait qu'aux heures d'affluence, fonctionne maintenant toute la journée.

Un nouveau couloir d'accès à la station Square-Victoria du métro a été mis à la disposition du public le 11 décembre 1967. Il relie la mezzanine de la station Victoria à l'édifice de la Chambre de Commerce, côte du Beaver Hall.

Les travaux de parachèvement de deux sorties nouvelles pour deux stations de métro sont poussés activement, ce qui devrait en permettre l'utilisation dans un avenir rapproché. Il s'agit d'une sortie de la station Peel, vers le sud, qui passe par l'Hôtel Sheraton Mont-Royal, et d'une sortie de la station Jean-Talon au nord de la rue Jean-Talon.

## Remerciements

La Commission remercie les autorités de la Ville de Montréal et des municipalités métropolitaines de leur coopération au cours du dernier exercice financier.

Elle désire également exprimer son appréciation à la presse écrite et électronique qui lui a permis de bien informer le public, et particulièrement les usagers du transport urbain.

Les commissaires veulent aussi rendre hommage à tout le personnel dont le dévouement et la loyauté se sont manifestés d'une façon continue au cours de l'exercice.

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 28 juin 1968

The "40-Henri Bourassa" line in Montreal North was merged with the "69 Gouin" line. It bears the latter name and links Ranger Street in the west with Lacordaire Boulevard in Montreal North. A new "59 Gouin" line operates in rush hours only.

The "141 Jean-Talon" line, which had operated only in rush hours, now operates throughout the day.

A new corridor to the Victoria Square Metro station was opened to the public December 11, 1967. It connects the Victoria station mezzanine with the new Commerce House on Beaver Hall Hill.

The work of completing two new exits for two Metro stations is being pressed vigorously to permit their use in the near future. One is at the Peel station to the south into the Sheraton Mount Royal Hotel and the other is at the Jean-Talon station to the north to Jean Talon Street.

## Thanks

The Commission thanks the authorities of the City of Montreal and of the other metropolitan municipalities for their co-operation during the fiscal year.

The MTC also expresses its appreciation to the written and electronic press which enabled it to keep the public, and particularly the users of transit, informed.

The commissioners also wish to pay tribute to their entire staff for the devotion to duty and loyalty manifested constantly throughout the year.

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, June 28, 1968.





1

1. Visitors are always fascinated by the complexity of the Control Center.
2. The builders of the Metro answer a few questions for the General.
3. Media representatives from all over the world spoke highly of what they had seen.
4. Engineering and technical students discuss practical applications of their studies.

1. Le poste de commande centralisée intéresse hautement les visiteurs.
2. Le Président de la France interroge les constructeurs du métro.
3. Des journalistes de tous les coins du globe ont visité le métro et en ont parlé.
4. Les futurs techniciens et ingénieurs tout comme leurs aînés ont été de fréquents visiteurs.



2



3



4



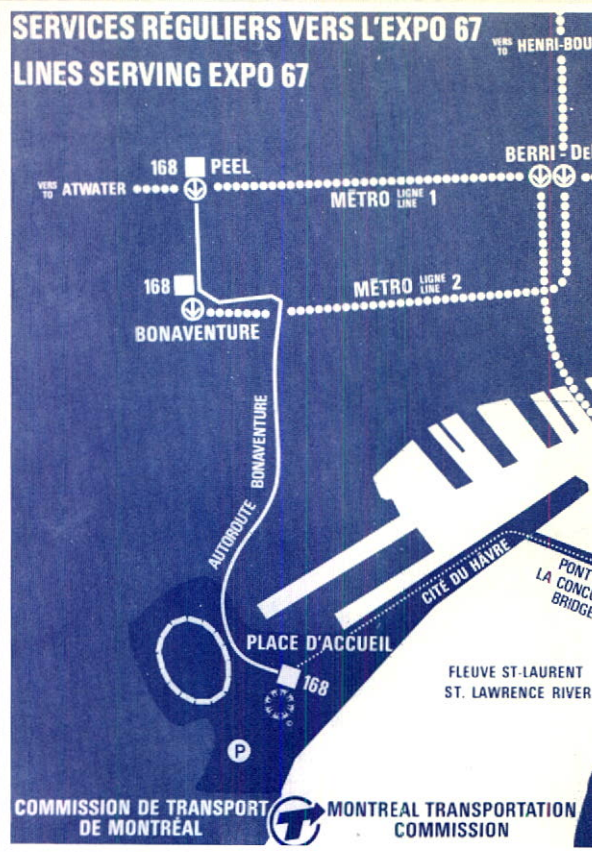
1



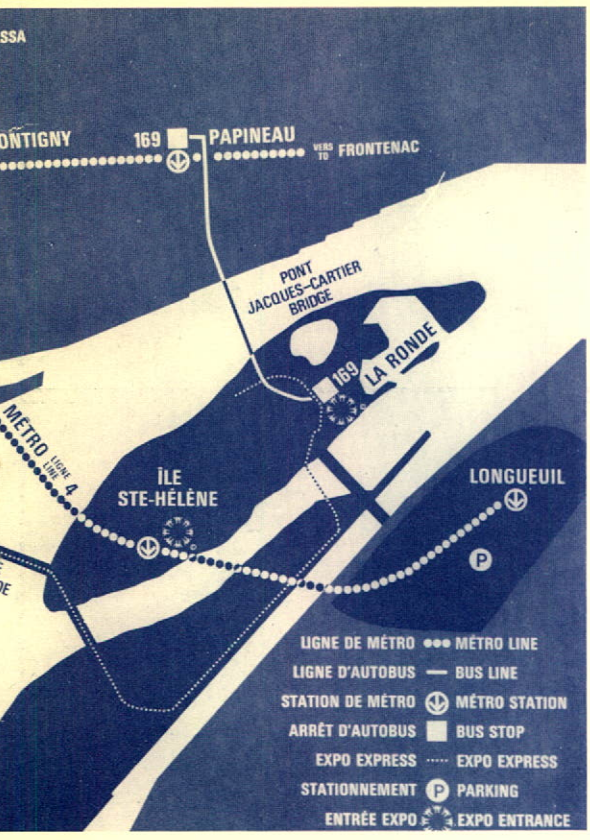
2



3



1. C'est par millions qu'ils se sont engouffrés dans le métro ...
  2. ... une attente de deux minutes pour le prochain train ...
  3. ... puis, on envahit les îles de l'Expo.
- 
1. It is by the millions that they took to the underground.
  2. A two minute wait for the next train.
  3. And then, it is the wide open spaces of Expo.



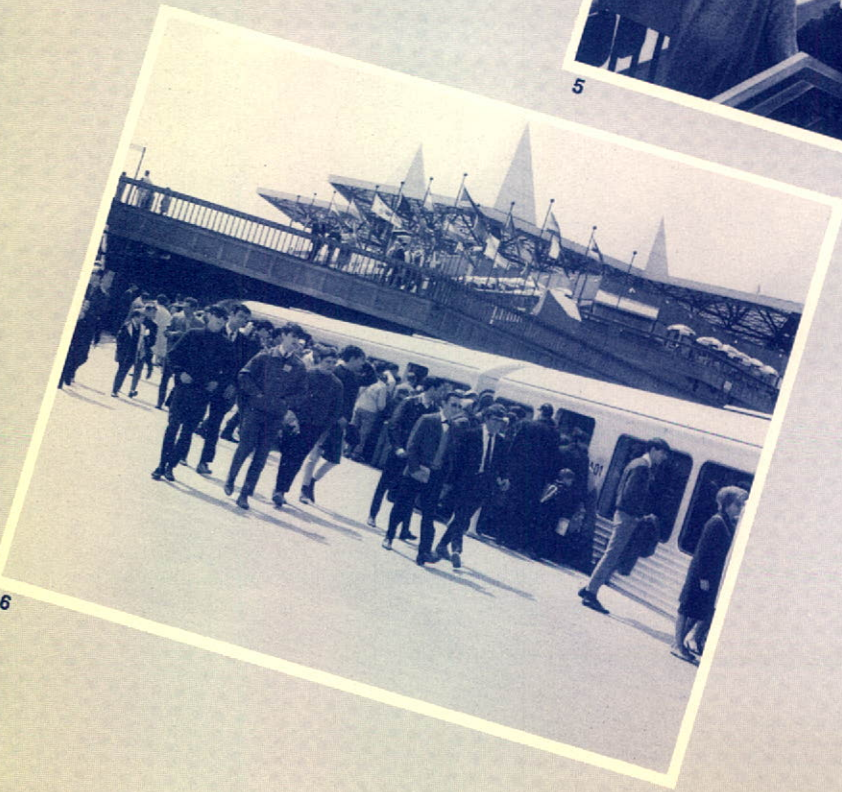
4

- 4. Les autobus transportent les dignitaires . . .
- 5. . . . aussi bien que les visiteurs de tous les jours.
- 6. La CTM assurait également le fonctionnement de l'Expo-Express.

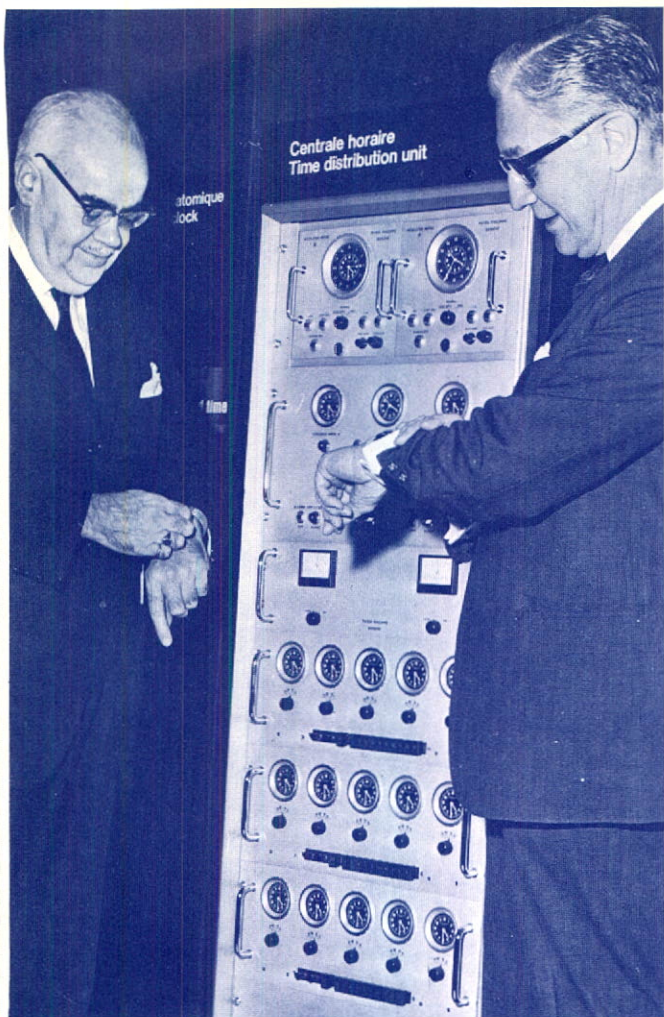


5

- 4. Buses were used to transport V.I.P.s . . .
- 5. . . . as well as the thousands of daily visitors.
- 6. MTC also operated the Expo-Express.



6



1

1. La BCN offre à la CTM la centrale horaire de l'Expo.
2. La réception des œuvres d'art donne lieu à des cérémonies.
3. La chorale apporte une participation locale à la fête.
4. L'histoire de la musique à Montréal est racontée dans une imagerie brillante.

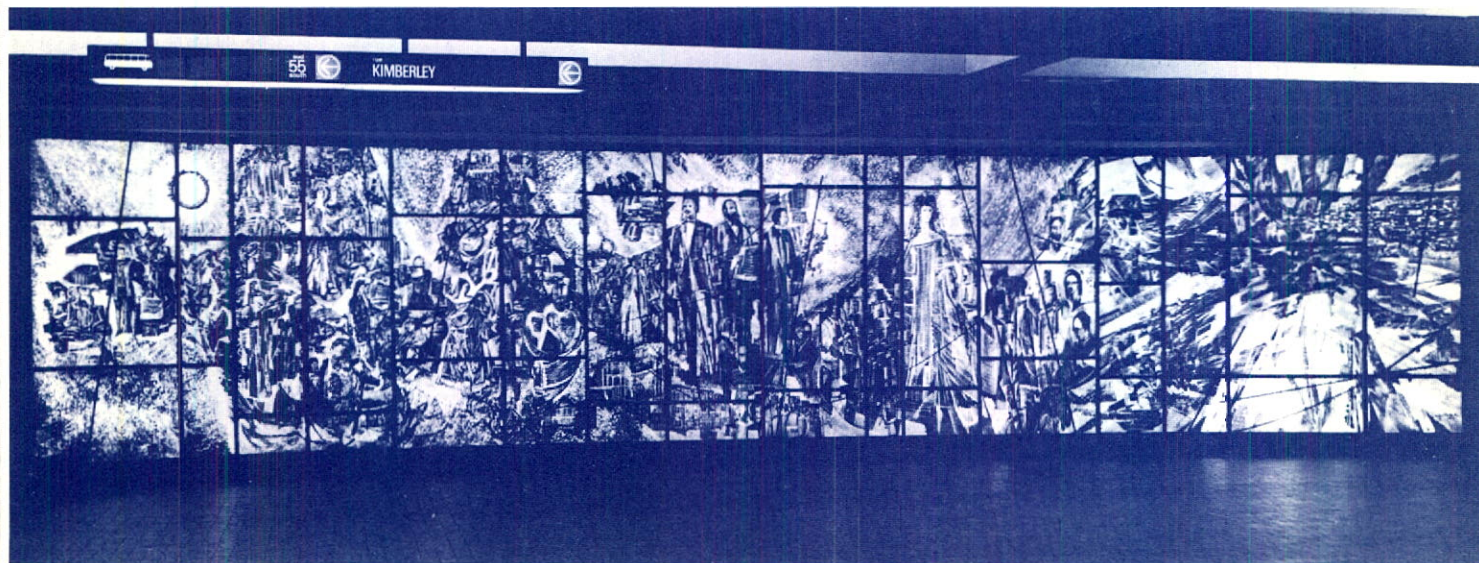


2



3

1. MTC accepted the Expo electronic control clock, a gift of BCN.
2. Special ceremonies mark the acceptance of donated works of art.
3. Local participation in the event is provided by musicians.
4. The history of music in Montreal is told in brilliant colors.



4

**ÉTATS FINANCIERS  
FINANCIAL STATEMENTS**

# COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN AU 30 AVRIL 1968

## ACTIF

### FONDS D'EXPLOITATION

Encaisse .....		\$ 1,988,831	
Comptes à recevoir .....		685,192	
Déficits d'exploitation à recouvrer, suivant la loi, des municipalités desservies :			
année terminée le 30 avril 1968 .....	\$2,115,253		
année terminée le 30 avril 1967 .....	148,585		
			2,263,838
Hypothèques à recevoir .....		151,575	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant .....		1,920,443	
Avances aux bureaux de vente et aux chauffeurs .....		453,851	
Avances au fonds de rachat supplémentaire de débetures .....		3,602,841	\$11,066,571

### FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$7,946,036) .....		\$ 7,951,224	
Débetures achetées en anticipation au prix coûtant (Valeur nominale \$5,618,000) .....		5,563,392	
Avances au fonds de la dette obligataire .....		4,399,169	\$17,913,785

### FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Immeubles, installation et matériel roulant .....		\$75,809,603	
Moins amortissement .....		25,396,687	\$50,412,916

### FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Montants pourvus pour rachat de débetures .....		\$14,310,944	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunt .....		33,658,225	\$47,969,169

\* 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 Ville de Montréal.

#### NOTES :

- (1) Ces débetures sont garanties sans bénéfice de discussion par la Ville de Montréal. Les débetures payables en dollars américains sont montrées sur la base d'un dollar des Etats-Unis équivalent à un dollar canadien.
- (2) Vu que la commission s'administre sur une base de recettes et exigibilités, les comptes ne reflètent les réclamations résultant d'accidents, ainsi que les bénéfices accumulés en maladie et vacances de ses employés, qu'au moment de leur paiement.

# COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN AU 30 AVRIL 1968

## PASSIF

### FONDS D'EXPLOITATION

Comptes à payer et frais courus ... ..	\$ 4,639,342	
Réserve pour dépenses capitales ... ..	6,158,701	
Intérêts courus sur débentures ... ..	<u>268,528</u>	<u>\$11,066,571</u>

### FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Dû au fonds d'exploitation ... ..	\$ 3,602,841	
Provision pour rachat supplémentaire de débentures ... ..	<u>14,310,944</u>	<u>\$17,913,785</u>

### FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Placement à même le revenu ... ..	\$ 4,194,950	
Placement à même l'emprunt ... ..	<u>46,217,966</u>	<u>\$50,412,916</u>

### FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débentures ... ..	\$ 4,399,169	
Dettes obligataires (Note 1) ... ..	<u>43,570,000</u>	<u>\$47,969,169</u>

Approuvé pour la Commission

L. L'ALLIER,  
Président

ROBERT HAINAULT,  
Commissaire

Montréal, le 13 juin 1968.

# MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1968

## ASSETS

### OPERATING FUND

Cash		\$ 1,988,831	
Accounts receivable		685,192	
Operating deficit recoverable, according to the law, from the municipalities served :			
year ended April 30, 1968	\$2,115,253		
year ended April 30, 1967	148,585	2,263,838	
Mortgages receivable		151,575	
Materials and supplies at cost		1,920,443	
Advances to ticket offices and chauffeurs		453,851	
Advance to Fund for additional redemption of debentures		3,602,841	<u>\$11,066,571</u>

### FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Marketable securities at cost and accrued interest (Market value \$7,946,036)		\$ 7,951,224	
Debentures purchased in anticipation (Nominal value \$5,618,000)		5,563,392	
Advance to debenture debt Fund		4,399,169	<u>\$17,913,785</u>

### FIXED ASSETS FUND

Property, plant and equipment		\$75,809,603	
Less Accumulated depreciation		25,396,687	<u>\$50,412,916</u>

### DEBENTURE DEBT FUND

Amounts reserved for redemption of debentures		\$14,310,944	
Amounts to be provided for redemption of debentures		33,658,225	<u>\$47,969,169</u>

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

#### NOTES :

- (1) These debentures are guaranteed without any benefit of discussion by the City of Montreal. The debentures payable in U. S. Currency are stated on the basis that \$1.00 U. S. equals \$1.00 Canadian.
- (2) As the Commission is administered on the basis of receipts and current expenses, the accounts do not reflect accident claims and accumulated sickness and vacation benefits of its employees, until the time of their payment.



# MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1968

## LIABILITIES

### OPERATING FUND

Accounts payable and accrued liabilities ... ..	\$ 4,639,342	
Reserve for capital expenditures ... ..	6,158,701	
Accrued interest on debentures ... ..	<u>268,528</u>	<u>\$11,066,571</u>

### FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Advance from operating fund ... ..	\$ 3,602,841	
Provision for additional redemption of debentures ... ..	<u>14,310,944</u>	<u>\$17,913,785</u>

### FIXED ASSETS FUND

Investment in fixed assets financed from revenue ... ..	\$ 4,194,950	
Investment in fixed assets financed from borrowings ... ..	<u>46,217,966</u>	<u>\$50,412,916</u>

### DEBENTURE DEBT FUND

Loan from Fund for additional redemption of debentures ... ..	\$ 4,399,169	
Funded debt (Note 1) ... ..	<u>43,570,000</u>	<u>\$47,969,169</u>

Approved on behalf of the Commission

L. L'ALLIER,  
Chairman

ROBERT HAINAULT,  
Commissioner

Montreal, June 13, 1968.

# COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES  
pour l'année terminée le 30 avril 1968

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES  
for the year ended April 30, 1968

	Résultats — Actual	Budget — Budget	Favorable (défavorable) sur budget — Favourable (unfavourable) with budget
<b>RECETTES RECEIPTS</b>			
TRANSPORT TRANSPORTATION			
Passagers Passengers .....	\$72,476,738	\$79,300,000	\$(6,823,262)
Autobus loués Charter services .....	2,096,588	3,161,945	(1,065,357)
Contrats de service Contract services .....	364,051	380,000	( 15,949)
Total recettes — Transport Total receipts — Transportation .....	<u>\$74,937,377</u>	<u>\$82,841,945</u>	<u>\$(7,904,568)</u>
 AUTRES RECETTES OTHER RECEIPTS			
Annonces Advertising .....	\$ 757,519	\$ 655,000	\$ 102,519
Loyers du bureau-chef Head office rents .....	129,685	130,970	( 1,285)
Loyers — Station de Métro Metro station rents .....	88,445	240,000	( 151,555)
Loyers — divers Sundry rents .....	64,996	50,556	14,440
Recouvrement sur réclamations Recoveries from claims .....	154,635	180,000	( 25,365)
Escompte sur achats Cash discounts .....	34,395	25,000	9,395
Produit de la vente d'immeubles Proceeds from sale of property .....	53,506	100,000	( 46,494)
Revenus divers Sundry revenue .....	959,298	50,000	909,298
Total — Autres recettes Total — Other receipts .....	<u>\$ 2,242,479</u>	<u>\$ 1,431,526</u>	<u>\$ 810,953</u>
<b>TOTAL — RECETTES TOTAL — RECEIPTS .....</b>	<u><b>\$77,179,856</b></u>	<u><b>\$84,273,471</b></u>	<u><b>\$(7,093,615)</b></u>

# COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES (suite)  
pour l'année terminée le 30 avril 1968

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES (cont'd)  
for the year ended April 30, 1968

	Résultats — Actual	Budget — Budget	Favorable (défavorable) sur budget — Favourable (unfavourable) with budget
<b>DÉPENSES</b>			
<b>EXPENSES</b>			
Service du transport Transportation department	\$29,850,139	\$32,022,636	\$ 2,172,497
Service de l'entretien des véhicules Vehicle maintenance department	14,824,874	16,028,464	1,203,590
Service du génie et de l'entretien des propriétés Plant and engineering department	6,589,536	7,680,082	1,090,546
Bureau du trésorier Treasurer's office	912,820	897,280	( 15,540)
Autres services Other departments	3,071,493	3,119,244	47,751
Administration générale General administration	1,545,825	1,742,128	196,303
Frais généraux Miscellaneous expenses	6,409,743	7,389,732	979,989
Intérêt et amortissement Interest and amortization	5,968,360	6,252,710	284,350
Provision pour expansion Provision for expansion	—	1,938,000	1,938,000
Dépenses contingentes et imprévues Contingent and unforeseen expenses	—	1,685,470	1,685,470
Dépenses en immobilisations — Achat de 100 autobus et autres actifs Capital expenditures — Purchase of 100 buses and other assets	4,088,949	5,201,300	1,112,351
	<u>\$73,261,739</u>	<u>\$83,957,046</u>	<u>\$10,695,307</u>
Appropriation pour achat de 150 autobus Appropriation for the purchase of 150 buses	6,033,371	—	(6,033,371)
<b>TOTAL — DÉPENSES</b>	<u><b>\$79,295,110</b></u>	<u><b>\$83,957,046</b></u>	<u><b>\$ 4,661,936</b></u>
<b>TOTAL — EXPENSES</b>	<u><b>\$79,295,110</b></u>	<u><b>\$83,957,046</b></u>	<u><b>\$ 4,661,936</b></u>
Déficit d'exploitation à recouvrer suivant la loi, des municipalités desservies Operating deficit recoverable, according to the law, from the municipalities served	\$ 2,115,254		
Surplus prévu au budget Surplus forecast in budget		<u>\$ 316,425</u>	<u>\$(2,431,679)</u>

# COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 AVRIL 1968  
STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT APRIL 30, 1968

	Autorisées et émises — Authorized and Issued	Rachetées et annulées — Redeemed and Cancelled	Solde — Balance
<b>*Débentures à fonds d'amortissement</b>			
<b>*Sinking Fund Debentures</b>			
4¼ % échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des États-Unis)			
4¼ % due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U.S. currency) ... ..	\$18,000,000	\$ 9,450,000	\$ 8,550,000
3¾ % échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)			
3¾ % due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency) ... ..	27,000,000	12,960,000	14,040,000
4¾ % échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
4¾ % due July 1, 1976 (Payable in U.S. currency) ... ..	11,500,000	4,830,000	6,670,000
5¼ % échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
5¼ % due March 15, 1977 (Payable in U.S. currency) ... ..	9,000,000	3,465,000	5,535,000
4⅝ % échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
4⅝ % due February 15, 1978 (Payable in U.S. currency) ... ..	13,500,000	4,725,000	8,775,000
	\$79,000,000	\$35,430,000	\$43,570,000
	\$79,000,000	\$35,430,000	\$43,570,000

\* Voir note (1) au bilan.  
\* See note (1) on Balance Sheet.

## **RAPPORT DES VÉRIFICATEURS**

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 avril 1968, et l'état des recettes et dépenses 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.

Nous sommes d'avis que le bilan et l'état des recettes et dépenses ci-annexés présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 avril 1968, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,  
Comptables Agréés

Montréal, le 13 juin 1968.

## **AUDITORS' REPORT**

We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at April 30, 1968 and the statement of receipts and expenses 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 statement of receipts and expenses present fairly the financial position of the Commission as at April 30, 1968 and the results of its operations for the year ended on that date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,  
Chartered Accountants

Montreal, June 13, 1968.

**STATISTIQUES**  
**STATISTICS**

# COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

Exercice terminé le — Period ending	Passagers payants — Revenue Passengers	Recettes Passagers — Passenger Revenue
30 nov. 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/april 1965 **	124,734,432	17,727,039
" " 1966	258,738,425	43,824,157
" " 1967 ***	284,803,721	54,175,958
" " 1968 ****	308,059,527	72,476,738

\* Exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

\* Period June 16 to November 30, 1951 only.

\*\* Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.

\*\* Period December 1, 1964 to April 30, 1965 only.

\*\*\* Mise en exploitation du métro le 14 octobre 1966.

\*\*\* Opening of subway October 14, 1966.

\*\*\*\* Expo '67, du 1er mai au 30 octobre; et grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.

\*\*\*\* Expo '67, from May 1 to October 30; and work stoppage from September 20 to October 20, 1967.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

		AUTOBUS		WAGONS DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le Period ending		Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
30 nov.	1951 *	8,195,520	35%	—	—	1,276,139	5%	14,140,735	60%	23,612,394
" "	1952	19,462,565	37%	—	—	3,013,930	6%	30,265,378	57%	52,741,873
" "	1953	22,507,735	44%	—	—	3,474,139	7%	25,377,895	49%	51,359,769
" "	1954	24,988,379	50%	—	—	3,285,900	6%	21,910,406	44%	50,184,685
" "	1955	26,567,102	54%	—	—	3,123,356	6%	19,582,368	40%	49,272,826
" "	1956	30,069,637	61%	—	—	2,958,580	6%	16,208,684	33%	49,236,901
" "	1957	35,161,922	72%	—	—	2,726,113	6%	10,877,029	22%	48,765,064
" "	1958	38,773,279	82%	—	—	2,177,723	5%	6,243,176	13%	47,194,178
" "	1959	43,223,217	91%	—	—	2,186,971	5%	1,818,877	4%	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/april	1965 **	19,969,085	96%	—	—	869,602	4%	—	—	20,838,687
" "	1966	45,959,464	96%	—	—	1,681,538	4%	—	—	47,641,002
" "	1967 ***	52,295,673	81%	12,471,135	19%	92,100	—	—	—	64,858,908
" "	1968 ****	48,440,095	67%	24,212,737	33%	—	—	—	—	72,652,832

\* Voir notes explicatives en page précédente.

\* See explanatory notes on preceding page.

NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

		AUTOBUS		WAGONS DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le Period ending		Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
16 juin/june	1951	522	34%	—	—	82	5%	939	61%	1,543
30 nov.	1951	555	35%	—	—	80	5%	939	60%	1,574
" "	1952	678	41%	—	—	105	6%	892	53%	1,675
" "	1953	766	45%	—	—	105	6%	819	49%	1,690
" "	1954	764	46%	—	—	105	6%	789	48%	1,658
" "	1955	931	54%	—	—	105	6%	690	40%	1,726
" "	1956	1,171	66%	—	—	105	6%	507	28%	1,783
" "	1957	1,457	78%	—	—	105	5%	314	17%	1,876
" "	1958	1,670	87%	—	—	105	5%	144	8%	1,919
" "	1959	1,830	95%	—	—	105	5%	—	—	1,935
" "	1960	1,847	95%	—	—	105	5%	—	—	1,952
" "	1961	1,904	95%	—	—	105	5%	—	—	2,009
" "	1962	1,897	95%	—	—	105	5%	—	—	2,002
" "	1963	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1964	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril/april	1965	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1966	1,996	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1967	1,971	84%	369	16%	—	—	—	—	2,340
" "	1968	1,957	84%	369	16%	—	—	—	—	2,326



**LONGUEUR DES RUES UTILISÉES PAR LES  
VÉHICULES 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 "
Au 30 avril	1967	...	...	490.57 "
Au 30 avril	1968	...	...	492.08 "

**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 "
As at April	30, 1967	...	...	490.57 "
As at April	30, 1968	...	...	492.08 "

**CONSUMMATION**

**du 1er mai 1967 au 30 avril 1968**

Électricité	175,492,037 K.W. hres
Gazoline	286,447 gallons
Huile diesel	9,557,650 gallons

**CONSUMPTION**

**from May 1, 1967 to April 30, 1968**

Electricity	175,492,037 K.W. Hours
Gasoline	286,447 Gallons
Diesel Oil	9,557,650 Gallons

---

Superficie desservie 144 milles carrés

Population des villes  
desservies 1,908,500 approx.

---

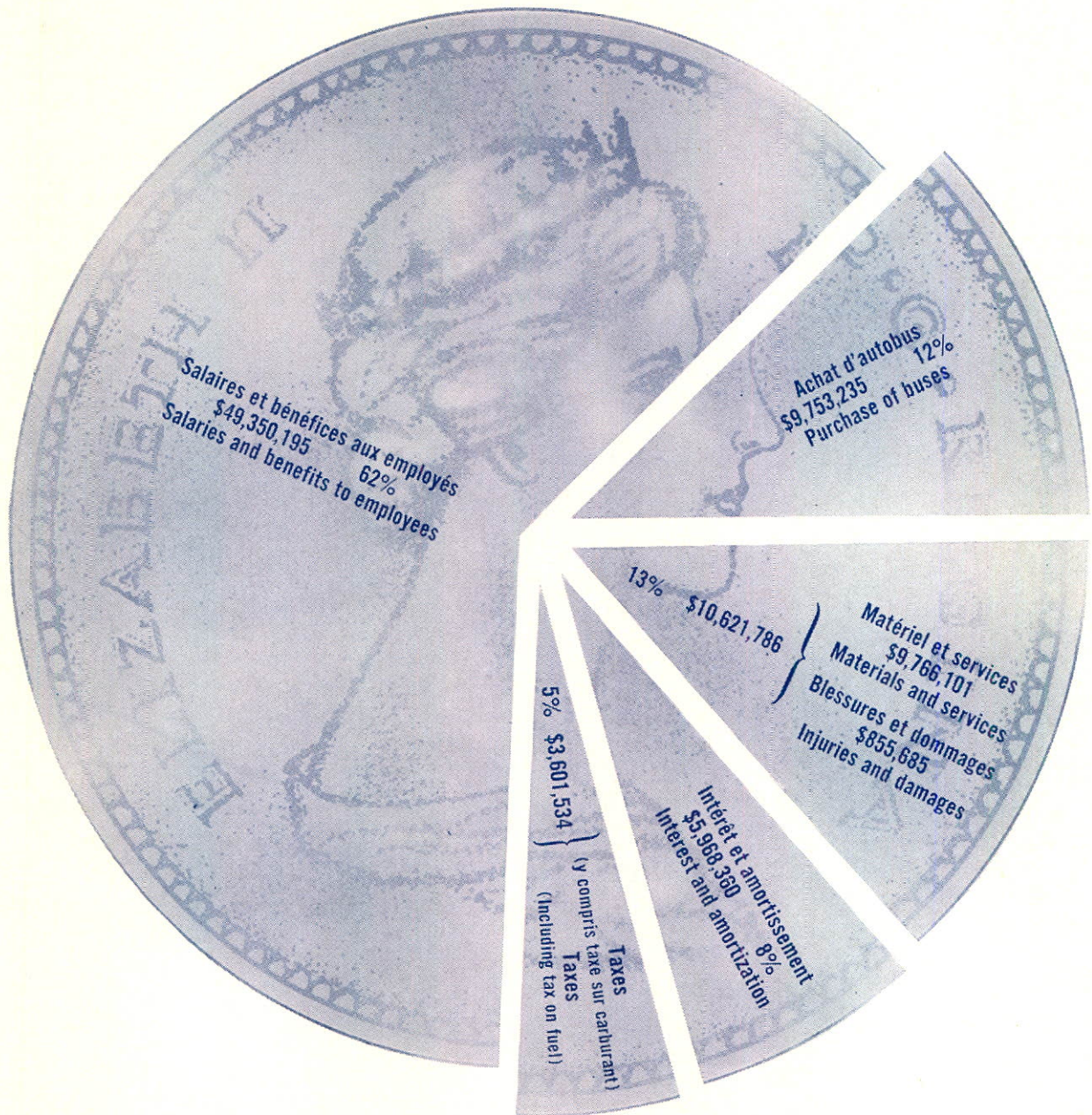
Area served 144 Square Miles

Population of municipalities  
served 1,908,500 approx.

**RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION  
POUR L'ANNÉE TERMINÉE**

le 30 avril 1968

TOTAL : \$79,295,110



**DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES**

**FOR THE YEAR ENDED**

April 30, 1968

TOTAL : \$79,295,110



