



un siècle de progrès pour Montréal et le transport urbain

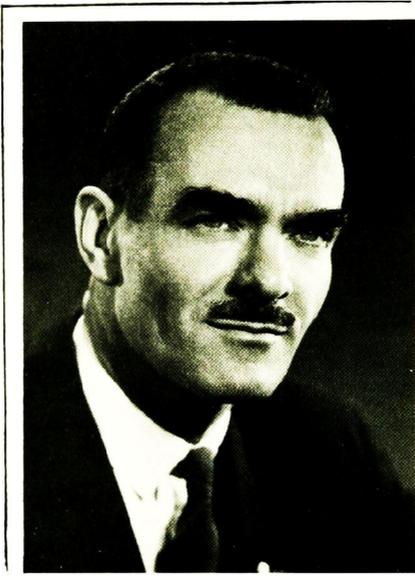
rapport annuel

au 30 novembre 1961

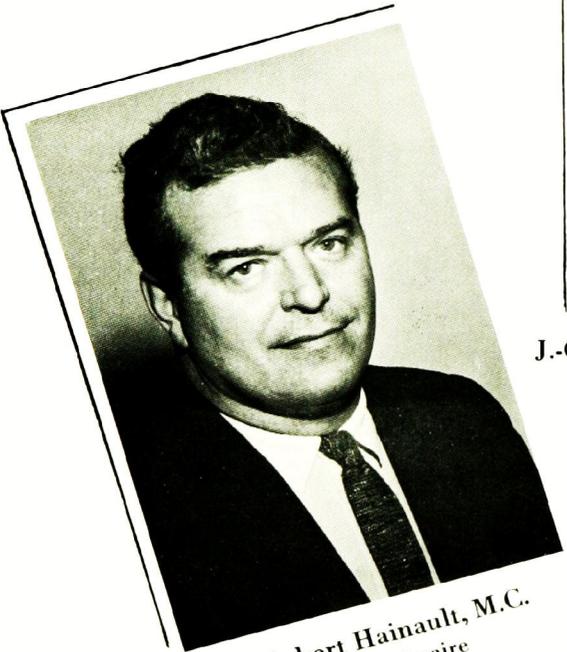


COMMISSION DE TRANSPORT
DE MONTREAL

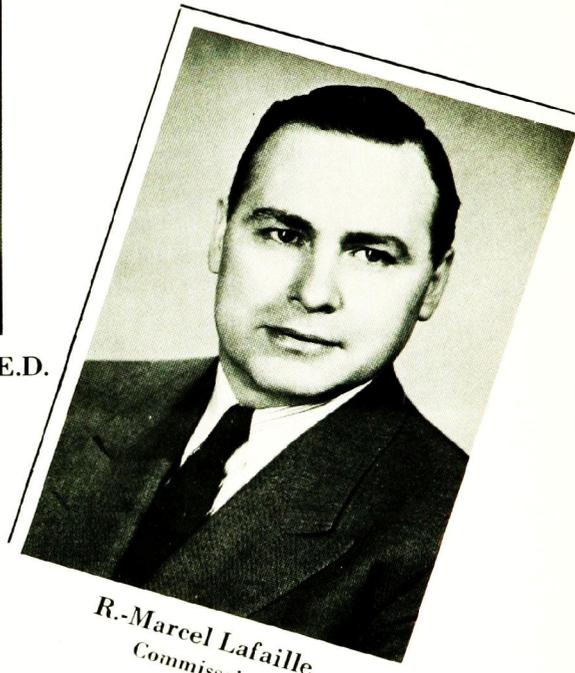
1861
1961



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



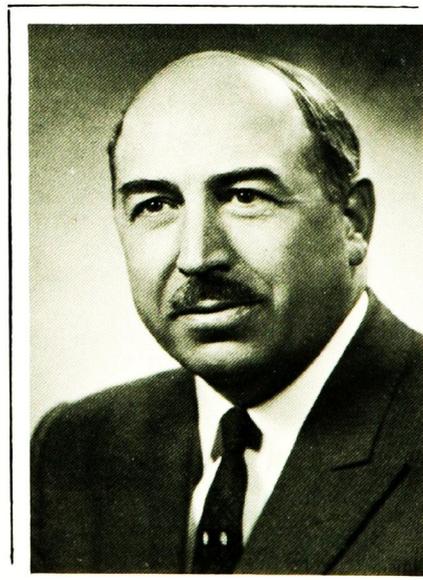
Robert Hainault, M.C.
Commissaire



R.-Marcel Lafaille
Commissaire



Armand Lambert, C.A.
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, Ing. P.
Commissaire adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice terminé le 30 novembre 1961

Nous avons l'honneur de soumettre aux autorités de la Cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain, le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal, pour la période du premier décembre 1960 au trente novembre 1961.

NOMINATION DE MM. ARMAND LAMBERT
ET PAUL EMILE MORISSETTE

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

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

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

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES (Etat no 4)

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

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

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

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1961 (Etat no 1)

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

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

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

<u>Emission</u>	<u>Echéance des versements aux fonds d'amortissement</u>	<u>Rachetées et annulées</u>
Débentures 4 1/4% échéant le 1er janvier 1973	1er juillet 1962 1er janvier 1963 1er juillet 1963	\$ 315,000 315,000 315,000
Débentures 3 3/4% échéant le 1er mai 1974	1er mai 1963	\$ 810,000
Débentures 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	1er juillet 1963	\$ 403,000
Débentures 5 1/4% échéant le 15 mars 1977	15 mars 1963	\$ 315,000
Débentures 4 5/8% échéant le 15 février 1978	15 février 1963	\$ 473,000

AMELIORATION DU SERVICE EN 1961
LIGNES EXPRESS - LIGNES NOUVELLES -
LIGNES PROLONGEES

Accorder aux citoyens de Montréal et des villes du territoire métropolitain le service de transport le plus efficace, tel est l'objectif poursuivi par la Commission. Afin d'ajuster le service aux besoins variant sans cesse de la population, la Commission vérifie constamment les itinéraires et les horaires des lignes d'autobus et les modifie lorsque les circonstances l'exigent. Au cours de l'année 1961, la Commission a apporté de nombreux changements à son réseau et elle a particulièrement établi de nouvelles lignes et prolongé, soit le parcours, soit les heures de service, de plusieurs autres circuits.

NOUVELLES LIGNES EXPRESS

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

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

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

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

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

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

AUTRES LIGNES NOUVELLES

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

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

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

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

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

LIGNES PROLONGEES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

METRO

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

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

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

INNOVATIONS ET AMELIORATIONS

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

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

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

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

emprunter ainsi que les points de correspondance de cette ligne;

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

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

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

5. une carte routière murale installée dans

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

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

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

Enfin, mentionnons l'installation de coupe-vent et de chaufferettes à rayons infra-rouges à certains terminus et la construction d'une salle d'attente au terminus Frontenac, dont traitera plus longuement un chapitre subséquent.

MATERIEL ROULANT

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

COMMUNICATIONS RADIOPHONIQUES ET TELEPHONIQUES

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

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

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

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

MECANISATION DU TRAITEMENT DES DONNEES

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

TRAVAUX ET ENTRETIEN DES PROPRIETES

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

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

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

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

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

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

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

CONVENTION COLLECTIVE

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

Cette nouvelle convention de travail prévoit les augmentations de salaires suivantes:

le 12 juillet 1961 7 cents l'heure

le 12 juillet 1962 7 cents l'heure

le 12 juillet 1963 7 cents l'heure

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

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

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

CENTENAIRE DU TRANSPORT URBAIN

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

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

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

REMERCIEMENTS

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

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,
Le président et gérant général,

(signé) J. GUY GAUVREAU

Les commissaires,

(signé) ROBERT HAINAULT

(signé) R. MARCEL LAFAILLE

Les commissaires-adjoints,

(signé) ARMAND LAMBERT

(signé) P. EMILE MORISSETTE.

Montréal, le 31 janvier 1962.

É T A T S F I N A N C I E R S

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1961

ACTIF

DISPONIBILITES:

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

IMMOBILISATIONS:

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

AUTRES ACTIFS:

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

\$63,291,963

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

NOTES:

- (1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Cité de Montréal quant à la valeur nominale, à l'intérêt et aux retraits pour fonds d'amortissement.
- (2) A cause de l'accélération du programme de modernisation, certains actifs du réseau des tramways ayant une valeur comptable d'environ \$11,200,000 au 30 novembre 1954, devaient être mis au rancart durant les huit années se terminant en 1962, soit \$1,400,000 en moyenne, par année.

Ces actifs sont amortis par la Commission à certains taux fixes et pour l'année terminée le 30 novembre 1961, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de \$1,016,511 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de \$1,400,000.

Bien que le programme de substitution de l'autobus au tramway ait été complété en 1959, il reste encore à amortir de ces actifs du tramway une valeur nette comptable de \$1,458,125.
- (3) Au cours de l'année, la Commission a encouru des dépenses d'un montant de \$203,715 pour études et travaux relatifs à l'établissement d'un système de métro. Dans l'attente d'un règlement final de ce montant, il a été montré au bilan sous le poste: autres actifs.

Approuvé pour la Commission.

J. Guy Gauvreau

Président

Robt. Hainault

Commissaire

Montréal, 24 janvier 1962.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL *

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1961

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer et frais courus	\$ 2,108,995	
Intérêts courus sur débetures	645,209	
Provision pour réclamations en dommages	1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés	<u>150,000</u>	\$ 3,904,204
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat no 2)		57,313,000
SURPLUS ACCUMULE (Etat no 3)		1,574,759
		<u>\$63,291,963</u>

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

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtcois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1961

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

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

REVENUS

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

DEPENSES

Frais d'exploitation et taxes	\$26,694,694		
Entretien	5,911,783		
Amortissement	<u>4,357,053</u>	\$36,963,530	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,551,452		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>281,441</u>		
Moins: Revenu de placements	\$ 2,832,893	<u>2,427,102</u>	
	<u>405,791</u>		<u>39,390,632</u>
Excédent des revenus sur les dépenses avant amortissement spécial			\$ 251,719

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

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

* Voir note (2) au bilan.

** Voir note (3) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1961, et les états des revenus et dépenses et du surplus accumulé pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états des revenus et dépenses et du surplus accumulé présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 novembre 1961, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Rosaire Courtois, C. A.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

Montréal, 24 janvier 1962.

- STATISTIQUES -

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

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

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

NOMBRE DE VEHICULES

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

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

Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "
Au 30 nov. 1959	342.20 "
Au 30 nov. 1960	355.30 "
Au 30 nov. 1961	379.74 "

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

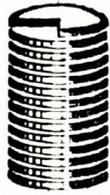
DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'OPÉRATIONS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1961

TOTAL: \$ 40,407,143

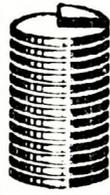
SALAIRES
ET
BÉNÉFICES
AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL
ET
SERVICES



AMORTISSEMENT



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 25,001,182

5,559,439

5,373,564

2,427,102

2,045,856

62 %

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

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

6 %

5 %



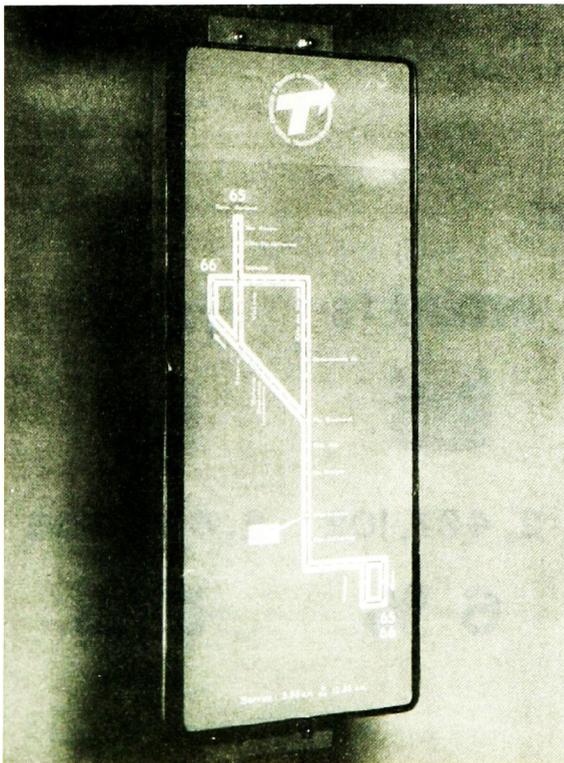
Proclamation du centenaire
Proclamation of the Centenary



Inauguration des services express
Inauguration of express services



Information plus complète
More complete information



Indicateur de ligne
Route map at bus stops



Coupe-vent et chaufferettes
Windbreaks and heaters



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



AMERICAN TRANSIT
SAFETY AWARDS
Special Citation

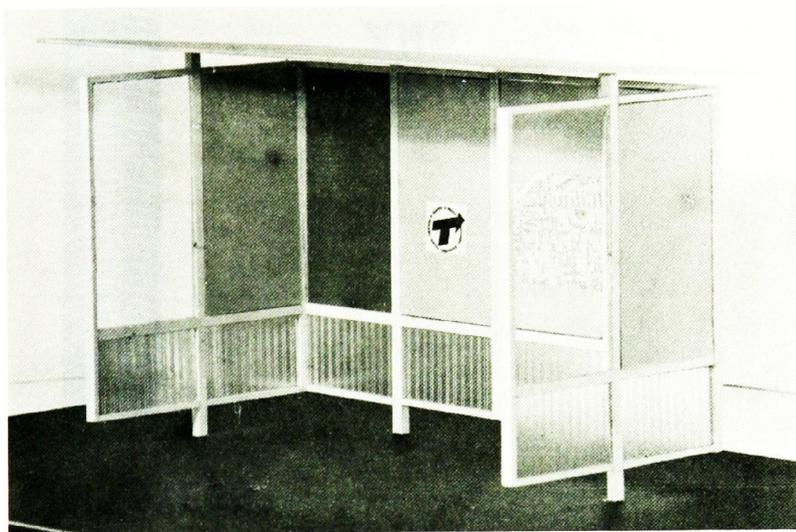
AWARDED TO
Montreal Transportation Commission

IN RECOGNITION OF OUTSTANDING IMPROVEMENT DURING THE
YEAR IN TRAFFIC AND PASSENGER SAFETY AMONG TRANSIT
COMPANIES OF THE UNITED STATES AND CANADA SERVING
URBAN POPULATIONS OF 1,000,000 AND OVER

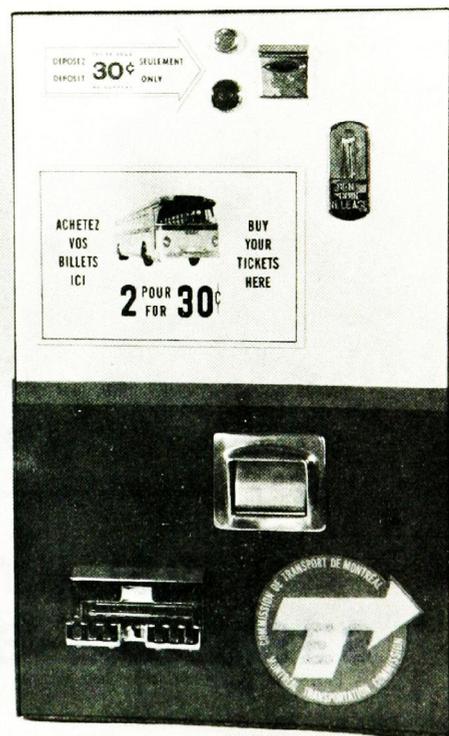
T. C. Knight
J. J. J.
W. W. Baker

American Transit Association New York

Reconnaissance de bonne conduite
Recognition of safety practices



Abris amovibles à l'essai
Mobile shelters being tested



Distributrice de billets
Automatic ticket vendor



L'horloge régularise le service
Headway recorder regulates service

