

Rapport Annuel

AU 30 NOVEMBRE,

1960



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTRE^ÉAL

COMMISSAIRES

Président et
gérant général : J. Guy Gauvreau

Commissaires : Robert Hainault
R. Marcel Lafaille

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice terminé le 30 novembre 1960

Nous avons l'honneur de soumettre aux autorités de la Cité de Montréal et des cités et villes du district métropolitain, le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal, pour la période du premier décembre 1959 au 30 novembre 1960.

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

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

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

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

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

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

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (État no 4)

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

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

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

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

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1960 (État no 1)

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

Au cours de l'exercice terminé le 30 novembre 1960, elle s'est acquittée de ses obligations au sujet des versements suivants aux fonds d'amortissement, exigibles en 1960, 1961 et 1962, en rachetant des débentures et en les déposant après annulation chez le Directeur des Finances de la Cité de Montréal:

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

CONTRAT DE TRAVAIL

Au cours de l'exercice financier de 1960, les relations contractuelles de la Commission avec ses employés syndiqués ont été régies par la convention collective de travail signée par la Commission et la Fraternité canadienne des Cheminots, Employés des Transports et autres Ouvriers le 14 mai 1958, pour une période de trois années à compter du 12 juillet 1958.

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

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

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

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

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

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

MATÉRIEL ROULANT

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

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

ENTRETIEN ET AMÉLIORATION DES PROPRIÉTÉS

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

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

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

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

AMÉLIORATION DU SERVICE EN 1960
LIGNES NOUVELLES - LIGNES PROLONGÉES

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

En voici le détail:-

NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS:

1.-

Circuit Montagne

no 11

- Afin de permettre à nos usagers habitant les districts est et nord-est de la ville,

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

2.-

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

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

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

3.-
Circuit Lille
no 147

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

LIGNES PROLONGÉES:

1.-
Circuit Bordeaux
no 163

- Prolongé vers l'ouest le 19 dé-
cembre 1959 jusqu'au carrefour
Pasteur-Persillier, par le boule-
vard Henri-Bourassa.

2.-
Circuit Victoria
no 124

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

3.-
Circuit Bois-Franc
no 167

- Prolongé vers l'est, le 15 fé-

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

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

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

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

3.-
Circuit Lille
no 147

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

LIGNES PROLONGÉES:

1.-
Circuit Bordeaux
no 163

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

2.-
Circuit Victoria
no 124

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

3.-
Circuit Bois-Franc
no 167

- Prolongé vers l'est, le 15 fé-

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

4.-

Circuit boulevard
Métropolitain
no 100

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

5.-

Circuit boulevard
Mont-Royal no 50

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

6.-

Circuit St-Hubert
no 6

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

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

7.-

Circuit Legendre
no 98

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

8.-

Circuit Paré
no 115

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

9.-

Circuit boulevard
St-Joseph no 27

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

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

10.-

Circuit boulevard
Toupin no 167

- Le 1er août fusion des lignes
Bois Franc no 167 et Cartierville-
le-Ouest no 169 pour constituer
un nouveau service par le boulev-
ard Toupin.

11.-

Circuit Décarie
no 116

- Prolongé vers l'est jusqu'à la
rue Muir le 4 septembre 1960.

12.-

Circuit Monkland
no 103

- Prolongé vers le nord le 4 sep-
tembre 1960, par le boulevard
Grand, de la rue Somerled au
chemin de la Côte-St-Luc.

13.-

Circuit Upper
Lachine no 106

- Le 4 septembre 1960, suppression
de la ligne no 107 et établisse-
ment d'un service toute la jour-
née entre l'avenue Girouard et
l'avenue Elmhurst.

14.-
Circuit Bélanger
no 195

- Prolongé vers l'est jusqu'aux limites de la ville de St-Léonard-de-Port-Maurice, le 28 septembre 1960.

15.-
Circuit Jarry
no 99

- Prolongé vers le nord le 9 octobre 1960 par le boulevard de l'Acadie jusqu'au boulevard Métropolitain.

SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE

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

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

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

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

La Commission a participé très activement à cette étude.

REMERCIEMENTS

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

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

Le président et gérant général,

(Signé) J. GUY GAUVREAU

Les commissaires,

(Signé) ROBERT HAINAULT

(Signé) R. MARCEL LAFAILLE.

Montréal, le 30 janvier 1961.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1960

ACTIF

DISPONIBILITES:

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

IMMOBILISATIONS:

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

AUTRES ACTIFS:

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

\$66,528,229

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

NOTES:

- (1) Ces débetures sont garanties sans conditions par la Cité de Montréal quant à la valeur nominale, à l'intérêt et aux retraits pour fonds d'amortissement.
- (2) A cause de l'accélération du programme de modernisation, certains actifs du réseau des tramways ayant une valeur comptable d'environ \$11,200,000 au 30 novembre 1954, devaient être mis au rancart durant les huit années se terminant en 1962, soit \$1,400,000 en moyenne, par année.
Ces actifs sont amortis par la Commission à certains taux fixes et pour l'année terminée le 30 novembre 1960, après avoir tenu compte de la valeur de rebut des actifs rayés des livres, un montant additionnel de \$964,424 a été imputé aux opérations comme amortissement spécial pour pourvoir au dit montant de \$1,400,000.
Bien que le programme de substitution de l'autobus au tramway ait été complété en 1959, il reste encore à amortir de ces actifs du tramway une valeur nette comptable de \$2,858,000.
- (3) Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte d'engagements pour l'achat d'équipement et pour des contrats de construction d'une somme approximative de \$1,877,000.

Approuvé pour la Commission.

J. Guy Gauvreau

Président

R. Marcel Lafaille

Robt. Hainault

Commissaires

Montréal, 19 janvier 1961.

BILAN

AU

30 NOVEMBRE 1960

PASSIF

EXIGIBILITES:

Comptes à payer et frais courus	\$2,034,240	
Intérêts courus sur débetures	680,556	
Provision pour réclamations en dommages	<u>1,000,000</u>	\$ 3,714,796
PROVISION pour billets non utilisés		500,000
DETTE OBLIGATAIRE (1) (Etat No. 2)		60,300,000
SURPLUS ACCUMULE (Etat No. 3)		2,013,433
		<hr/>
		\$66,528,229
		<hr/>

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

Rosaire Courtois, C. A.
de
Courtois, Frédette & Cie.
Comptables agréés.

McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 NOVEMBRE 1960

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

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

REVENUS:

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

DEPENSES:

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

*Voir note (2) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1960, et les états des revenus et dépenses et du surplus accumulé pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des livres et pièces comptables et autres preuves à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états des revenus et dépenses et du surplus accumulé présentent équitablement la situation financière de la Commission au 30 novembre 1960, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

Rosaire Courtois, C. A.

McDonald, Currie & Co.

de

Courtois, Frédette & Cie.

Comptables agréés.

Comptables agréés.

Montréal, 19 janvier 1961.

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

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

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

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

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

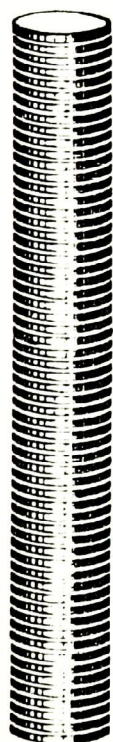
Au 16 juin 1951	238.94 milles
Au 30 nov. 1951	241.24 "
Au 30 nov. 1952	243.51 "
Au 30 nov. 1953	253.35 "
Au 30 nov. 1954	265.99 "
Au 30 nov. 1955	283.74 "
Au 30 nov. 1956	295.72 "
Au 30 nov. 1957	306.84 "
Au 30 nov. 1958	309.30 "
Au 30 nov. 1959	342.20 "
Au 30 nov. 1960	355.30 "

Electricité consommée en 1960 (en K.W. heures)	12,082,290 K. W. hres.
Gasoline consommée en 1960 (en gallons)	973,700 gallons
Huile Diesel consommée en 1960 (en gallons)	7,995,468 gallons
Superficie desservie en 1960	91 milles carrés
Population dans la superficie desservie, 1960	1,546,000 approx.

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

TOTAL: \$ 39,233,899

SALAIRES ET BÉNÉFICES AUX EMPLOYÉS



MATÉRIEL ET SERVICES DÉPRÉCIATION



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 23,957,909

5,540,436

5,146,654

2,517,375

2,071,525

61%

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

13%

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

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

