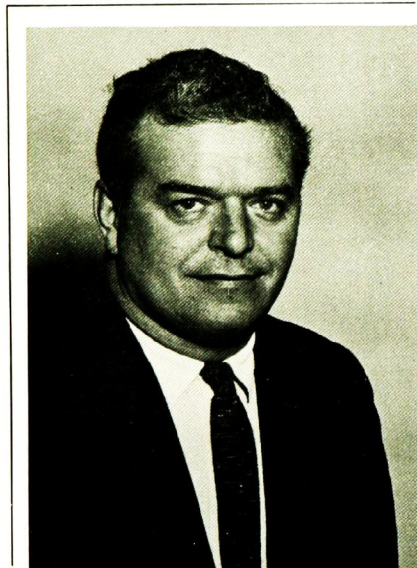


RAPPORT ANNUEL

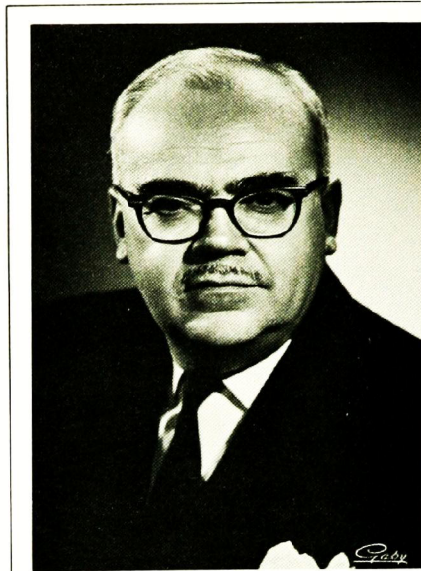
EXERCICE FINANCIER
DU 1er MAI 1965
AU 30 AVRIL 1966



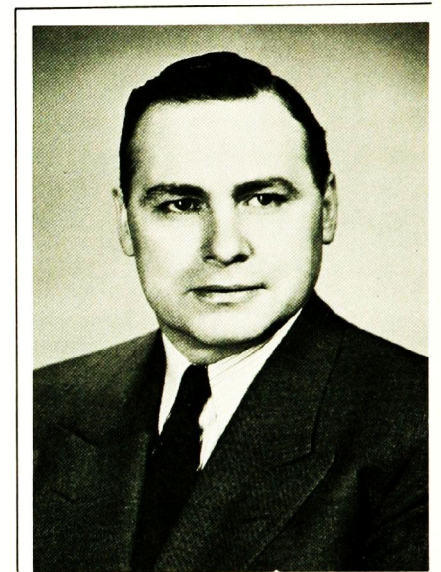
COMMISSION DE TRANSPORT
DE MONTRÉAL



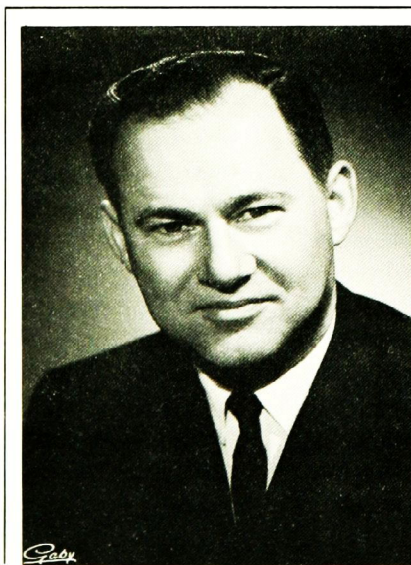
Robert Hainault, c.m.
Commissaire



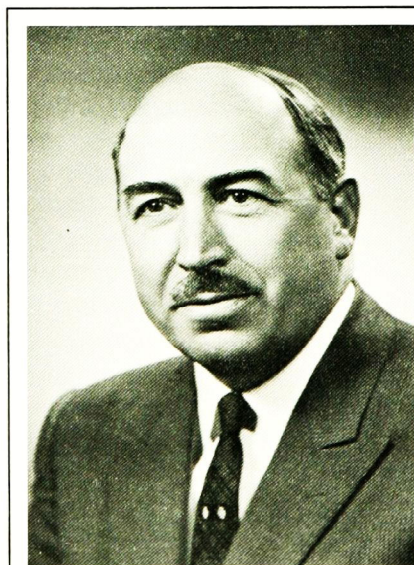
Lucien L'Allier, ing.
Président et gérant général



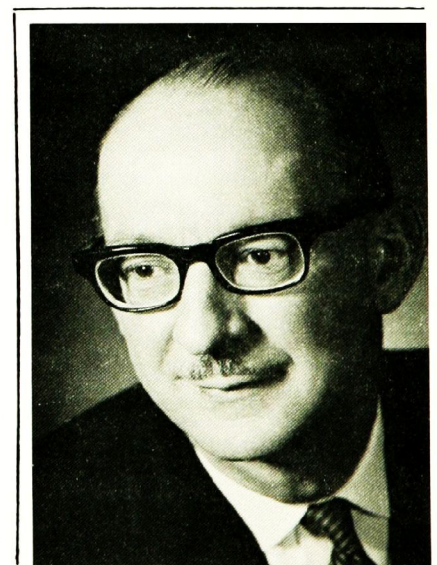
R.-Marcel Lafaille, c.d'a.a.
Commissaire



Armand Lambert, c.a.
Commissaire adjoint



Paul-Emile Morissette, ing.
Commissaire adjoint



Lucien Toupin, c.a.
Commissaire adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT

DE MONTREAL

COMMISSAIRES

Président et
gérant général

: Lucien L'Allier, ing.

Commissaires

: Robert Hainault, c.m.

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

Commissaires adjoints

: Armand Lambert, c.a.

P. Emile Morissette, ing.

Lucien Toupin, c.a.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT

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

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

MONSIEUR LUCIEN TOUPIN, C.A.
commissaire adjoint

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

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

octobre 1965 lors d'une assemblée des maires et représentants des cités et villes du district métropolitain.

Monsieur Toupin prêta serment d'office le 20 octobre 1965.

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

MODIFICATION DE LA LOI DE LA COMMISSION

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

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

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

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

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

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

RÉORGANISATION FINANCIÈRE

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

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

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

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

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

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

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES

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

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

velle convention collective signée le 7 juillet 1965.

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

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

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

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

ÉTAT DU DÉFICIT ACCUMULÉ

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

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

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

BILAN AU 30 AVRIL 1966

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

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

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

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

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE

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

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

AMÉLIORATION DU SERVICE

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

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

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

EXTENSION DU TARIF DE ZONE CENTRALE

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

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

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

AGRANDISSEMENT DU TERRITOIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

L'EXPLOITATION DU METRO

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

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

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

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

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

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

installations de génie civil.

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

ACHAT DE 100 AUTOBUS

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

ABANDON DES TROLLEYBUS

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

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

Les premiers trolleybus circulèrent à Montréal en 1937.

CONVENTION COLLECTIVE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rétroactivité au 12 juillet 1964.....\$0.30 1'heure
le 12 juillet 1965.....\$0.15 1'heure
le 12 juillet 1966.....\$0.15 1'heure
le 11 juillet 1967.....\$0.05 1'heure.

Ces augmentations portent le salaire du chauffeur d'autobus à \$2.77 1'heure, le 11 juillet 1967.

Les chauffeurs d'autobus reçoivent en plus, une prime d'amplitude (durée totale de temps écoulé entre le début et la fin de la journée de travail) variant de \$0.15 à \$0.30 1'heure suivant la durée de ladite amplitude, et ce, pour chacune des heures normales travaillées.

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

Rétroactivité au 12 juillet 1964.....\$0.30 1'heure
le 12 juillet 1965.....\$0.10 1'heure
le 11 juillet 1966 - réduction de la semaine
de travail de 41½ à 40
heures avec pleine com-
pensation
le 12 juillet 1966.....\$0.08 1'heure.

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

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

- 1.- deux (2) jours fériés additionnels payés;
- 2.- trois (3) semaines de vacances après 8 ans de service ou quatre (4) semaines de vacances après 20 ans;
- 3.- quinze (15) jours par année de congés en maladie cumulatifs jusqu'à concurrence de deux cents jours;
- 4.- compensation de 100% du salaire net pendant l'invalidité résultant d'un accident de travail;
- 5.- paiement par la commission de 50% de la prime d'assurance-maladie et d'assurance-vie;
- 6.- prime de 25% du salaire régulier pour le travail du dimanche;
- 7.- prime de \$0.15 l'heure pour le travail de nuit (à l'exception des chauffeurs d'autobus et des employés de la conciergerie).

REMERCIEMENTS

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

Le président et gérant général,

Lucien L'Allier, ing.

Les commissaires,

Robert Hainault, m.c.

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

Les commissaires adjoints,

Armand Lambert, c.a.

P. Emile Morissette, ing.

Lucien Toupin, c.a.

Montréal, le 22 septembre 1966.

ETATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN
AU
30 AVRIL 1966

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION

Encaisse		\$ 1,029,128	
Comptes à recevoir		371,275	
Hypothèques à recevoir		363,925	
Fourniture et pièces de rechange au prix coûtant		1,153,683	
Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs		<u>552,869</u>	\$ 3,470,880

FONDS DE RACHAT SUPPLEMENTAIRE DE DEBENTURES

Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$7,372,674)		\$ 7,406,473	
Débetures achetées en anticipation		1,554,000	
Frais différés:			
Préexploitation du métro	\$651,279		
Dépôts sur expropriation - Voir note (2)	<u>474,518</u>	1,125,797	
Avance au fonds d'exploitation		<u>494,418</u>	10,580,688

FONDS D'EMPRUNT SUR DEBENTURES

Immeubles, installations et matériel roulant		\$69,741,878	
Moins amortissement		<u>22,194,878</u>	<u>47,547,000</u>
			<u>\$61,598,568</u>

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

NOTES:

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

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL*

BILAN

AU

30 AVRIL 1966

PASSIF

FONDS D'EXPLOITATION

Comptes à payer et frais courus	\$2,619,831	
Intérêts courus sur débetures	356,631	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débetures	<u>494,418</u>	\$ 3,470,880

FONDS DE RACHAT SUPPLEMENTAIRE DE DEBENTURES

Provision pour rachat supplémentaire de débetures		10,580,688
---	--	------------

FONDS D'EMPRUNT SUR DEBENTURES

Dette obligataire - Voir note (1)		<u>47,547,000</u>
		<u>\$61,598,568</u>

Approuvé pour la Commission

L. L'Allier
Président

R. Marcel Lafaille
Commissaire

Montréal, 7 septembre 1966.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

ETAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 AVRIL 1966

	<u>Autorisées et émises</u>	<u>Rachetées et annulées</u>	<u>Solde</u>
*Débentures à fonds d'amortissement			
4-1/4% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)	\$18,000,000	\$ 8,190,000	\$ 9,810,000
3-3/4% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)	27,000,000	12,150,000	14,850,000
4-3/8% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	11,500,000	4,025,000	7,475,000
5-1/4% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	9,000,000	2,835,000	6,165,000
4-5/8% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)	<u>13,500,000</u>	<u>4,253,000</u>	<u>9,247,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$31,453,000</u>	<u>\$47,547,000</u>

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

*Voir note (1) au bilan.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

Déficit accumulé au 30 avril 1965			\$ 679,918
Ajouter:			
Perte nette sur placements rachetés ou vendus	\$	2,610	
Prime sur débetures achetées pour fonds d'amortissement		25,970	
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année		<u>5,606,261</u>	<u>5,634,841</u>
			\$6,314,759
Déduire:			
Bénéfice net sur vente d'immobilisations			<u>880,906</u>
Déficit accumulé au 30 avril 1966 avant réorganisation financière			\$5,433,853
Déduire:			
Excédent de l'amortissement accumulé des immobilisations sur l'amortissement requis par la dette obligataire		\$15,173,753	
Provision pour réclamations		1,000,000	
Provision pour bénéfices en maladie accumulés		964,452	
Provision pour billets non utilisés		500,000	
Provision pour désuétude des stocks		191,520	
Régularisation des frais courus		<u>227,984</u>	
			\$18,057,709
Moins:			
Escompte sur débetures et dépenses	\$	1,574,363	
Régularisation des frais payés d'avance et frais différés		468,805	
Virement à la provision pour rachat supplémentaire de débetures		<u>10,580,688</u>	<u>12,623,856</u>
			<u>5,433,853</u>
Solde au 30 avril 1966			\$ <u>N11</u>

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

REVENUS

Revenus de passagers		\$43,824,157	
Revenus divers y compris location d'autobus publicité et loyers		<u>1,866,711</u>	\$45,690,868

DEPENSES

Frais d'exploitation	\$36,554,302		
Taxes	3,230,177		
Entretien	5,924,472		
Amortissement	<u>3,641,251</u>	\$49,350,202	
Intérêts sur débetures et dépenses	\$ 2,156,674		
Amortissement de l'escompte et dépenses sur débetures	<u>229,023</u>		
	\$ 2,385,697		
Moins: Revenu de placements	<u>438,770</u>	<u>1,946,927</u>	<u>51,297,129</u>
Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année			\$ 5,606,261

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

RAPPORT DES VERIFICATEURS

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

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

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

Courtois, Frédette, Charette & Cie.
Comptables agréés.

Montréal, 7 septembre 1966.

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

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

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

*exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

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

*exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

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

NOMBRE DE VEHICULES

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

LONGUEUR DES RUES UTILISEES PAR LES
VEHICULES DE LA COMMISSION

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

CONSOMMATION
DU 1er MAI 1965 AU 30 AVRIL 1966

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

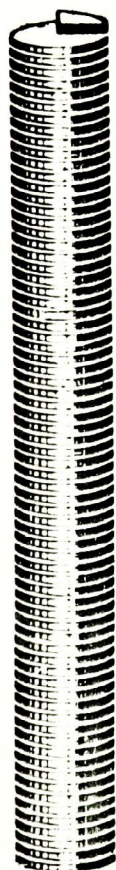
Superficie desservie	144 milles carrés
Population des villes desservies	1,827,086 approx.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE TERMINÉE

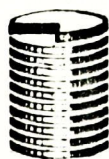
le 30 avril 1966

TOTAL: \$ 51,297,129

**SALAIRES
ET
BÉNÉFICES
AUX EMPLOYÉS**



**MATÉRIEL
ET
SERVICES**



AMORTISSEMENT



INTÉRÊTS



TAXES



\$ 37,010,180	5,468,594	3,641,251	1,946,927	3,230,177
---------------	-----------	-----------	-----------	-----------

72 $\frac{1}{4}$ %	10 $\frac{3}{4}$ %	7 %	3 $\frac{3}{4}$ %	6 $\frac{1}{4}$ %
--------------------	--------------------	-----	-------------------	-------------------

