

RAPPORT ANNUEL
ANNUAL REPORT

1966-67



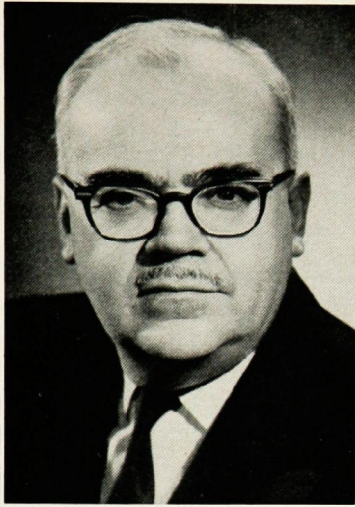
COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

RAPPORT ANNUEL
COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

EXERCICE FINANCIER DU 1er MAI 1966
AU 30 AVRIL 1967

ANNUAL REPORT
MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

FOR THE PERIOD FROM MAY 1, 1966
TO APRIL 30, 1967



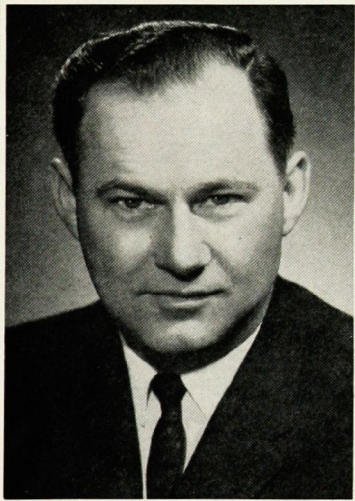
Lucien L'Allier, ing.
Président et gérant général
Chairman and General Manager



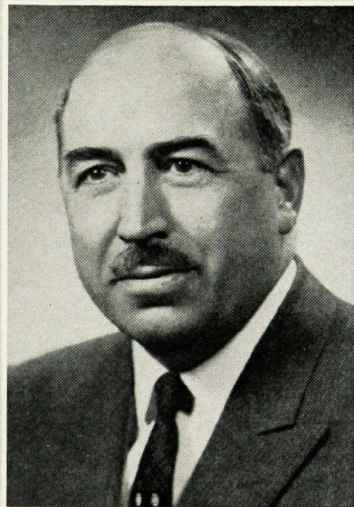
Robert Hainault, c.m.
Commissaire
Commissioner



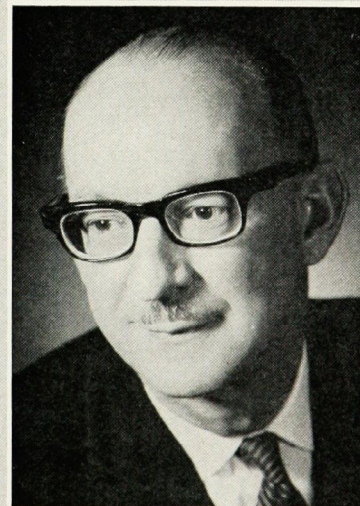
R.-Marcel Lafaille, c.d'a.a.
Commissaire
Commissioner



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 1966 au 30 avril 1967.

État des recettes et dépenses

Les recettes de l'exercice terminé le 30 avril 1967 sont de \$57,533,641 alors que les dépenses s'élèvent à \$59,619,451; il en résulte donc un déficit d'exploitation de \$2,085,810.

Ce déficit est moins élevé de \$2,821,102 que celui de \$4,906,912 prévu dans les estimés budgétaires, les recettes dépassant de \$1,329,898 les prévisions de \$56,203,743 et les dépenses moindres de \$1,491,204 que le budget de \$61,110,655.

Les recettes des passagers, au montant de \$54,175,958, dépassent de \$10,351,801 celles de la période précédente de 12 mois à la suite de l'augmentation de tarif du 28 janvier 1967 qui a rapporté environ \$4,700,000 durant l'exercice et d'une augmentation dans le nombre de passagers qui a ajouté quelques \$5,650,000 aux revenus.

Nous avons transporté durant l'année 284,803,721 passagers, ce qui est une augmentation de quelque 26 millions sur l'an dernier. De plus, sous le système de zones en vigueur avant le 27 novembre 1965, les voyageurs qui devaient payer un double passage étaient comptés pour deux passagers. L'abolition du tarif de zones favorise annuellement quelque 13 millions de passagers; pour la période du 1er mai au 27 novembre 1965, environ 7.6 millions de passagers avaient été comptés deux fois. Lorsque ce montant est ajouté à l'augmentation de 26 millions de passagers, le total de 33.6 millions se répartit comme suit :

le nombre de passagers transportés cette année dans les 2 semaines correspondantes à la période de grève en juin 1965 est de 10.3 millions;

l'augmentation de passagers est de 6.2 millions avant l'ouverture du métro le 14 octobre 1966;

l'augmentation est de 17.1 millions pour les 6½ mois subséquents à cette date.

The Montreal Transportation Commission has the honor to submit its Annual Report for the period from May 1, 1966 to April 30, 1967.

Statement of receipts and expenses

The receipts for the period ended April 30, 1967 were \$57,533,641 while the expenses amounted to \$59,619,451, resulting in an operating deficit of \$2,085,810.

This deficit is less than the amount of \$4,906,912 anticipated in the budgetary estimates by \$2,821,102, owing to receipts that exceed by \$1,329,898 the amount of \$56,203,743 foreseen and expenses that are less than the budget of \$61,110,655 by \$1,491,204.

Passenger receipts in amount of \$54,175,958, exceed by \$10,351,801, those of the preceding twelve month period as a result of the fare increase of January 28, 1967, which yielded approximately \$4,700,000 during the period and an increase in the number of passengers which added some \$5,650,000 to revenue.

We carried 284,803,721 passengers during the year, an increase of some 26 millions over last year. Furthermore, under the system of zones that existed before November 27, 1965, travellers who had to pay a double fare were counted as two passengers. Due to the abolition of zone tariffs, some 13 million passengers benefit annually; for the period from May 1 to November 27, 1965, approximately 7.6 million passengers were counted twice. When this amount is added to the increase of 26 million passengers, the resultant total of 33.6 millions may be divided as follows :

passengers carried this year during the two weeks corresponding to the strike period in June 1965 — 10.3 millions;

the increase in passengers before opening of metro on October 14, 1966 — 6.2 millions;

an increase of 17.1 million passengers was registered during the 6½ months subsequent to that date.

A l'exception des 14 jours correspondant à la période de grève en juin 1965, la moyenne d'augmentation mensuelle est de 1.2 million avant le 14 octobre 1966 et de 2.6 millions de passagers après la mise en opération du métro.

Bilan au 30 avril 1967

Les actifs du fonds d'exploitation s'élèvent à \$6,855,075 à cette date. Les municipalités desservies par la Commission de transport de Montréal seront appelées à couvrir le déficit de l'année au montant de \$2,085,810 suivant les dispositions de l'article 57b de la loi constitutive de la commission. Le poste fournitures et pièces de rechange ne comprend pas le parc de rechange des wagons du métro qui a été financé à même les argents autorisés par les règlements d'emprunt 2684, 2874 et 3071 de la ville de Montréal. A la date du bilan, nous avons déjà reçu \$702,908 de ces pièces.

Le fonds de rachat supplémentaire de débetures qui est de \$13,054,351 a prêté la somme de \$4,392,407 pour le paiement des dépenses capitales au lieu d'emprunter par émission de débetures ou d'obligations. Ce montant sera remboursé au fonds de rachat supplémentaire de débetures à temps pour permettre le rachat de toutes les débetures lorsqu'elles viendront à échéance.

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 débetures en rachetant et annulant \$29,653,000 des \$79,000,000 de débetures émises. De plus, la commission s'est acquittée par anticipation de ses versements au fonds d'amortissement, en déposant chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débetures rachetées et annulées au montant de \$3,148,000. Le solde de la dette obligataire s'élève donc à \$46,199,000 au 30 avril 1967.

La commission détenait aussi à cette date, des débetures achetées en anticipation du fonds d'amortissement pour une valeur nominale de \$3,579,000 dont \$2,497,000 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 \$3,505,773, y compris \$161,163 de change américain.

With the exception of the 14 days corresponding to the strike period in June 1965, the average monthly increase was 1.2 million before October 14, 1966 and 2.6 million passengers after the opening of the metro.

Balance sheets as at April 30, 1967

The assets in the Operating Fund amount to \$6,855,075. The municipalities served by the Montreal Transportation Commission will be called upon to cover the deficit for the year, of \$2,085,810 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. As of April 30, 1967, we have received \$702,908 of these parts.

The Fund for Additional Redemption of Debentures which amounts to \$13,054,351, has loaned the sum of \$4,392,407 for the payment of capital expenditures instead of financing from a debenture or bond issue. This amount will be reimbursed to the Fund 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 \$29,653,000 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 \$3,148,000. The balance of the funded debt thus amounted to \$46,199,000 on April 30, 1967.

In addition, the Commission also held on that date \$3,579,000 principal amount of debentures purchased in anticipation of sinking fund requirements of which \$2,497,000 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 \$3,505,773, including \$161,163 in American exchange.

Le métro

Le fait dominant de l'exercice financier 1966-67 fut, sans contredit, la mise en service du métro qui a transformé le transport urbain dans la métropole.

Ce métro sur pneumatiques a été construit par la Ville de Montréal au coût de \$213 millions. La Commission de Transport a participé depuis le début à cette œuvre, à titre de conseillère et en assume aujourd'hui l'exploitation.

Si le métro n'a contribué aux revenus de la Commission qu'au cours de la dernière moitié de l'exercice sous examen, c'est-à-dire, du 14 octobre 1966 au 30 avril 1967, des problèmes de tous ordres relatifs au métro ont occupé la Commission et ses employés tout au cours de l'année.

Le recrutement et la formation du personnel du métro avaient commencé au cours de l'exercice précédent. Au cours de l'année, la réception des voitures, leur descente dans le tunnel et enfin la prise de possession des différentes stations ont été autant d'étapes qui ont amené une augmentation des effectifs de la Commission. L'entretien et l'alimentation de la voie, les installations mécaniques, etc., eurent aussi leur effet sur le nombre des employés de sorte que de 5,144 qu'il était au 1er mai 1966, il est devenu 6,285 au 30 avril 1967.

La mise en service du métro a donné lieu à de brillantes manifestations auxquelles ont participé les plus hautes autorités religieuses, politiques et civiles de Montréal et du Canada, de même que des centaines d'invités.

L'enthousiasme du public pour son métro fut, dès le début, délirant. Au cours des trois jours qui ont précédé la mise en service régulière, il a littéralement pris d'assaut toutes les stations du métro.

Durant la fin de semaine qui a précédé l'inauguration du métro, soit plus précisément les 8, 9 et 10 octobre 1966, la CTM invita tous ses employés et ses retraités, accompagnés des membres de leurs familles, à visiter le métro afin qu'ils puissent avoir un avant-goût de ce que le métro offrirait au public lors de l'ouverture.

Cette visite remporta un succès éclatant et permit aux employés en service de se familiariser avec les foules. Un peu plus de 100,000 personnes, estime-t-on, acceptèrent l'invitation des autorités de la Commission.

The Métro

The outstanding event in the 1966-67 fiscal year, without question, was the launching of the Métro which transformed transit in the metropolis.

This subway on tires was constructed by the City of Montreal at a cost of \$213 million. The Transportation Commission participated in this venture from the beginning as consultant and now has assumed charge of its operation.

Although the Métro contributed to the Commission's revenues only during the last half of the year being reviewed, that is, from October 14, 1966, to April 30, 1967, problems related to it were the concern of the Commission and its employees throughout the entire year.

The recruiting and training of the Métro staff began in the preceding year. During the year under review, the delivery of the vehicles, their transfer into the tunnel and finally the taking over of the stations were so many steps leading to the overall enlargement of the Commission's domaine. The maintenance and the distribution of power, the mechanical installations, etc., also had their effect as regards the number of employees so that from May 1, 1966 to April 30, 1967, the staff was increased to 6,285 from 5,144.

The Métro was put into service with elaborate ceremonies in which religious, political and civic personalities from Montreal and elsewhere in Canada, as well as hundreds of guests, took part.

The enthusiasm of the public for its Métro was, from the beginning, exuberant. During the three days which preceded the starting of regular service, they literally stormed all the Métro stations.

During the weekend preceding the opening of the Métro, more precisely October 8, 9 and 10, 1966, the MTC invited all of its employees and pensioners with members of their families to visit the Métro to gain a preview of what the public would enjoy with the opening of the system.

This visit was an outstanding success and enabled the Métro staff to become familiar with the handling of crowds. Slightly more than 100,000 persons were estimated to have taken advantage of the Commission's invitation.

Trois lignes

Le métro de Montréal compte trois lignes, les lignes nos 1, 2 et 4. Les trois lignes ont une longueur totale de 16.1 milles, si on ajoute les raccordements des lignes entre elles et avec les ateliers Youville.

La ligne no 1 (ou est-ouest), parallèle à la rue Sainte-Catherine, a été aménagée sous le boulevard Maisonneuve, immédiatement au nord de la rue Sainte-Catherine. Elle a son point de départ quelque peu à l'ouest de l'avenue Atwater et elle s'arrête un peu au-delà des rues Frontenac et Ontario. Dix stations s'échelonnent le long de ses 4.3 milles.

La ligne no 2 (ou nord-sud), parallèle à la rue Saint-Denis (à l'est), chemine sous la rue Berri, la rue Saint-Vallier et de nouveau la rue Berri, jusqu'au parc Viger où elle s'incurve en direction ouest pour atteindre les abords de la gare Windsor, par la rue Vitré. Elle part, au nord, du boulevard Henri-Bourassa et se termine à l'ouest de la rue Peel-Windsor, une longueur de 8.6 milles. Quinze stations y donnent accès.

La ligne no 4 (ou Montréal-Longueuil) chemine sous la rue Saint-Denis, la rue Bonsecours, le fleuve, l'île Sainte-Hélène, le bras sud du fleuve, l'île Notre-Dame et le canal du Saint-Laurent jusqu'à Longueuil, du côté est des approches du pont Jacques-Cartier. Elle mesure trois milles de longueur, avec point de départ à la station Berri-de Montigny, station intermédiaire à l'île Sainte-Hélène et terminus à la station Longueuil.

Le nombre de stations

Le nombre des stations du métro de Montréal peut prêter à équivoque. L'une d'elles, l'importante station de correspondance Berri-de Montigny, est commune aux trois lignes et on peut la compter trois fois au lieu d'une. Si on ne la compte qu'une fois, il y a, en tout, 26 stations.

Sur la ligne no 1, de l'ouest à l'est, ce sont les suivantes: Atwater, Guy, Peel, McGill, Place des Arts, Saint-Laurent, Berri-de Montigny, Beaudry, Papineau, Frontenac. En tout: 10.

Sur la ligne no 2, de l'ouest à l'est et du sud au nord, ce sont: Bonaventure, Square Victoria, Place d'Armes, Champ-de-Mars, Berri-de Montigny, Sherbrooke, Mont-Royal, Laurier, Rosemont, Beaubien,

Three lines

The Montreal Métro comprises three lines, lines No. 1, 2 and 4. These three lines have a total length of 16.1 miles, taking into account those linking each line with the others and with the Youville shops.

Line No. 1 (or east-west) parallels St. Catherine Street and was constructed under Maisonneuve Boulevard, immediately north of St. Catherine Street. It starts a short distance west of Atwater Avenue and ends a little beyond Frontenac and Ontario Streets. Ten stations are located along its 4.3 miles.

Line No. 2 (or north-south), parallel with St. Denis Street (to the east), starts from its northern terminal at Henri-Bourassa Boulevard and proceeds south under Berri Street, St. Vallier Street and Berri Street again to Viger Park where it turns west and continues under Vitré Street and Lagauchetière Street to end just west of Peel-Windsor Street, close to Windsor Station. It is 8.6 miles long and is served by 15 stations.

Line No. 4 (or Montreal-Longueuil) tunnels under St. Denis Street, the St. Lawrence River, St. Helen's Island, Lemoyne Channel, Ile Notre-Dame and the St. Lawrence Seaway canal to the east side of the approaches to Jacques Cartier Bridge. It is three miles long from the Berri-de Montigny station with a stop at the St. Helen's Island station, to its Longueuil terminal.

Number of stations

The number of stations on the Montreal Metro is open to question. One of them, the important Berri-de Montigny terminal where the three lines intersect, is really three stations in one. However, when it is considered as a single unit, the number of stations totals 26.

On Line No. 1, from west to east, the stations are: Atwater, Guy, Peel, McGill, Place-des-Arts, St-Laurent, Berri-de Montigny, Beaudry, Papineau and Frontenac. Total: 10.

On Line No. 2, from west to east and south to north, the stations are: Bonaventure, Victoria Square, Place d'Armes, Champ-de-Mars, Berri-de Montigny, Sherbrooke, Mont-Royal, Laurier, Rosemont, Beau-

Jean-Talon, Jarry, Crémazie, Sauvé, Henri-Bourassa. En tout: 15.

Sur la ligne no 4, du nord au sud, 3 stations: Berri-de Montigny, Île Sainte-Hélène et Longueuil.

Les dates d'inauguration

Toutes les stations du métro n'ont pas ouvert leurs portes à la date du 14 octobre 1966.

La station Frontenac, à l'extrémité est de la ligne no 1, a été inaugurée le 19 décembre 1966; la station Beaudry, le 21 décembre; la station Victoria, sur la ligne no 2, le 6 février 1967, et la station Bonaventure, à l'extrémité ouest de la ligne no 2, une semaine plus tard, le 13 février.

Quant à la ligne no 4, entre Montréal et la rive sud, elle fut mise à la disposition du public le samedi 1er avril, à compter de 5 h. 30 du matin. Du 1er avril au 28 avril, les arrêts à la station Île Sainte-Hélène ne se firent que pour le personnel autorisé à pénétrer sur les terrains de l'Expo.

Le matériel roulant

Les 369 voitures comprennent 246 motrices et 123 remorques. Deux motrices, encadrant une remorque, forment un élément et trois éléments forment un train de 9 voitures d'une longueur de 500 pieds, longueur correspondant à celle des quais de chaque station.

Le nombre de sièges par voiture est de 40. De plus, chaque voiture peut contenir 120 personnes debout, pour un total de 160. Un train complet de 9 voitures peut contenir 360 voyageurs assis et en transporter 1,440 en tout.

La réception du matériel roulant s'effectue depuis le mois de septembre 1965. Au cours du dernier exercice, la Commission a reçu les 78 derniers éléments de la commande totale.

Le train dépoussiéreur

La Commission a reçu et mis à l'essai, dans le métro, un train dépoussiéreur d'une capacité d'aspiration de plus de 1,500 fois celle d'un aspirateur domestique.

bien, Jean-Talon, Jarry, Crémazie, Sauvé and Henri-Bourassa. Total: 15.

On Line No. 4, from north to south, there are three stations: Berri-de Montigny, Ile-Ste-Hélène and Longueuil.

Opening dates

Not all of the stations were open when the Métro service started on October 14, 1966.

The Frontenac station, at the east end of Line No. 1, was opened December 19, 1966; the Beaudry station, December 21; the Victoria Square station on Line No. 2, February 6, 1967, and the Bonaventure station, at the west end of Line No. 2, a week later on February 13.

Line No. 4, between Montreal and the South Shore, was placed at the service of the public at 5.30 a.m. Saturday, April 1. From April 1 to 28, however, the use of the St. Helen's Island station was confined to the use of persons authorized to enter the Expo 67 grounds.

Rolling stock

The Métro's 369 cars include 246 powered with motors and 123 trailers. Two of the powered cars with a trailer between constitute one element and three elements constitute a train of nine cars 500 feet in length, corresponding to the length of each of the station platforms.

Each car has 40 seats and standing room for another 120 passengers for a total capacity of 160 passengers. A complete train of nine cars has accommodation for 360 passengers seated and 1,440 in all.

Delivery of the rolling stock began in September 1965. During the last fiscal year, the Commission received the final 78 units of the total order.

Vacuum-cleaner train

The Commission has received and placed on trial in the Métro a vacuum-cleaner train with a suction capacity of more than 1,500 times that of a domestic cleaner.

Fabriqué au coût de \$250,000, ce train fonctionne de nuit dans les tunnels du métro et débarrasse la voie de la poussière, des papiers et des autres déchets qui s'y accumulent. Le fonctionnement consiste d'une part à souffler de l'air avec force sur la voie et d'autre part à aspirer avec force toutes les matières ainsi mise en suspension. En plus de conserver le métro aussi propre que possible, il prévient l'entrée de poussière dans les boîtes d'appareillage des circuits électriques.

Outre les voitures motrices situées à chaque extrémité, le train se compose de trois wagons. La plupart des pièces de ce train, d'un caractère bien particulier, ont été fabriquées au Québec et certaines mêmes sur place, aux ateliers de la CTM.

La CTM et l'Expo

Le transport urbain demeure le moyen économique et rapide de se rendre à l'Expo. Au cours du dernier exercice financier, les autorités de la Commission de Transport se sont préoccupées de l'approche de l'Expo 67 et ont pris les dispositions qui s'imposaient pour parer aux nombreux problèmes qu'un tel événement international était susceptible de créer.

La CTM a fourni du personnel à la Compagnie de l'Exposition pour l'exploitation de l'Expo-Express. Elle a augmenté le rythme d'embauchage de nouveaux employés, le portant de 8 à 24 par semaine. Elle a mené une campagne de publicité appropriée.

Dès l'ouverture de l'Expo, le 28 avril, la Commission de Transport était en mesure de véhiculer plus de 70,000 personnes en une heure vers les terrains de l'Expo, grâce à ses services de transport réguliers ou spéciaux.

Le public pouvait atteindre directement les trois entrées de l'Expo, depuis n'importe quel point du territoire desservi par la CTM, au moyen de ses transports publics, grâce à la parfaite intégration du réseau de surface et du réseau de métro et à l'apport des lignes supplémentaires d'autobus.

Afin de permettre l'abandon de vieux autobus utilisés depuis une vingtaine d'années, et de faire face au besoin de transport pendant l'Expo, la CTM commanda en janvier, de la compagnie General Motors, 100 nouveaux autobus pour livraison à compter du mois de mai.

Manufactured at a cost of \$250,000, the train operates at night in the Métro tunnels to clear the right-of-way of dust, papers and other refuse which may have accumulated there. It operates this way: one part is a blower which forces the day's accumulation of dust and debris into the air while the other part draws it into the mechanism.

In addition to keeping the Métro as clean as possible, the vacuum-cleaner train prevents dust from getting into the electrical control boxes.

The train consists of a motor-powered car at each end with three cars between. Most of its elements, especially designed, were manufactured in Quebec and certain ones even on the spot at the MTC shops.

The MTC and Expo

Transit remains the cheapest and quickest way of getting to Expo. During the last fiscal year, Transportation Commission authorities turned their full attention on the approach of Expo 67 and prepared to take all necessary steps to meet the numerous problems that might arise from an international event of such magnitude.

The MTC supplied the Exhibition Company with a staff for the operation of the Expo Express. It increased its rate of hiring new employees, taking it from 8 to 24 a week. It conducted an advertising campaign accordingly.

From the opening of Expo on April 28, the Transportation Commission was in a position to move more than 70,000 persons an hour to the Expo grounds by regular and special services.

The public was able to go directly to the three Expo entrances since each was served by the MTC through the perfect integration of its Métro and bus networks and the support of its supplementary bus lines.

In order to replace old buses which had been in service for twenty years and to prepare for the requirements of transportation during the Expo period, the MTC in January placed an order with the General Motors Company for 100 new buses with delivery to start in the month of May.

Du 19 juin au 31 octobre 1966, la Commission de Transport offrit à la population une visite des terrains de l'Exposition universelle et internationale.

Cette tournée, dès le début, a conquis les faveurs du public montréalais et attiré un nombre fantastique de voyageurs. 62,841 personnes (51,650 adultes et 11,191 enfants) en profitèrent pour aller se rendre compte **de visu** du progrès des travaux de l'Expo. En plus de rendre service et à la population et à l'Expo, cette tournée se révéla pour la CTM un succès financier.

La sécurité

Pour prévenir les actes de vandalisme dans le métro et pour mieux assurer la sécurité des voyageurs, la Commission a augmenté considérablement sa force policière et doté ses membres d'un uniforme distinctif.

Nouveaux billets, nouveau tarif

Le 26 septembre 1966, de nouveaux billets d'auto-bus ont fait leur apparition en prévision de l'inauguration du métro. Les billets ont environ le double des dimensions des billets auparavant en usage. Ils portent à l'endos une bande longitudinale d'encre magnétique impressionnée pour l'enregistrement d'un signal à fréquence modulée qui actionne les tourniquets automatiques du métro. Les billets spéciaux pour enfants et étudiants sont aussi du nouveau format, mais n'ont pas la bande magnétique. Le porteur doit s'identifier en passant au guichet du changeur.

Depuis le samedi 28 janvier 1967, un nouveau tarif est en vigueur pour le transport urbain dans la région métropolitaine. Seul le coût du passage adulte, toutefois, a été majoré. Le tarif étudiant est inchangé.

Le nouveau tarif adulte est de 30 cents pour le voyage payé en monnaie, un dollar pour les billets vendus en lisières de quatre et cinq dollars pour les livrets de 21 billets. L'ancien tarif de 20 cents en monnaie, cinq billets pour 90 cents et 20 billets pour \$3.50 était en vigueur depuis le 27 mars 1965.

Le tarif étudiant est 10 cents en monnaie, six billets pour 50 cents ou 25 billets pour deux dollars. Il est en vigueur de 7 h. le matin à 7 h. le soir durant toute l'année.

La Commission a aussi modifié les tarifs des services express qui relient la périphérie au centre-ville.

Tours of the World Exhibition grounds were offered the public from June 19 to October 31, 1966.

These tours gained popularity with the public from the beginning and attracted a fantastic number of passengers. In all, 62,841 persons (51,650 adults and 11,191 children) took advantage of the trips to watch the progress of the work on the Expo grounds. In addition to rendering a service to the public and to Expo, the tours were financially successful for the MTC.

Security

To prevent acts of vandalism in the Métro and provide better for the safety of the passengers, the Commission increased its police force substantially and gave its members a distinctive uniform.

New tickets, new fares

On September 26, 1966, new bus tickets were introduced in preparation for the opening of the Métro. The tickets were about double the size of those which had been in use. On one side was a broad printed band of magnetic ink to record a modulated frequency signal that would activate the Métro's automatic turnstiles. Tickets for children and students also appeared in a new form, though without the magnetic band. The bearer must identify himself when passing the collector's wicket.

A new fare has been in effect for transit in the metropolitan region since Saturday, January 28, 1967. Only adult fares, however, were raised. The student fare remained unchanged.

The new fare for adults is 30 per trip in cash, \$1.00 for a strip of four tickets and \$5.00 for a book of 21 tickets. The former fare, 20 cents cash, five tickets for 90 cents and 20 tickets for \$3.50, had been in force since March 27, 1965.

The student fare of 10 cents in cash, six tickets for 50 cents or 25 tickets for \$2.00, is in force from 7 a.m. to 7 p.m. throughout the year.

The Commission also modified its fares for express service linking the outskirts with the centre of the city.

Les nouveaux tarifs sont d'un passage adulte, plus 15 cents, pour l'express Allard 408 et de deux passages adultes pour tous les autres services.

Au cours des premiers mois de 1967, dans le but d'accélérer la vérification des titres de passage métro-autobus et autobus-métro, la Commission mettait en circulation deux nouveaux types de correspondances. Les correspondances distribuées à bord des autobus sont présentées aux têtes lectrices des tourniquets du métro qui ont été conçues de façon à les vérifier automatiquement. Celles obtenues des machines automatiques installées dans le métro permettent de passer facilement du métro aux autobus.

Retrait des trolleybus

Le mois de juin 1966 a été témoin du retrait des derniers trolleybus dans les rues de Montréal. Amorcé au mois d'avril précédent avec les lignes Bélanger et Frontenac, le retrait des trolleybus a été complété dans la nuit du vendredi 17 juin au samedi 18 juin.

Montréal fut la première ville du Canada à mettre des trolleybus modernes en circulation. Au nombre de sept, ils roulèrent rue Beaubien de 1937 à 1952. Après 29 ans, les trolleybus qui avaient soulevé l'enthousiasme des Montréalais lors de leur apparition, ont cédé la place aux autobus. Le dernier trolleybus de la ligne Beaubien no 26 est retourné au garage Saint-Denis à 2 h. 28 du matin.

Changements d'itinéraires

Le métro de Montréal est devenu l'épine dorsale du transport en commun dans la métropole. Son inauguration a eu des répercussions sur les itinéraires d'autobus. Dès sa mise en service, les parcours des autobus ont été modifiés. On a fait en sorte que les autobus passent tout près des entrées des stations et qu'ils servent à alimenter le métro.

La construction de l'autoroute Décarie, dans l'ouest, le parachèvement de l'entrée nord du pont-tunnel Sir Hippolyte Lafontaine, dans l'est, ainsi que de nombreux autres travaux de voirie à compléter pour l'Expo, ont été cause de multiples problèmes pour le service de l'exploitation durant tout l'exercice financier.

The new fares are one adult fare plus 15 cents for the Allard 408 express bus and two adult fares for all the others.

Two new types of transfer were introduced in the early months of 1967 to accelerate movement between buses and the Métro and from the Métro to buses. Those received on the buses are specially treated to feed into and activate the Métro's automatic turnstiles. Métro transfers to buses are issued from automatic machines installed in the Métro stations.

Retirement of trolley buses

The last trolley buses were retired from use on Montreal streets in June 1966. Begun the preceding April on the Bélanger and Frontenac lines, the retirement of the trolley buses was completed the night of Friday, June 17 to Saturday, June 18.

Montreal was the first city in Canada to put modern trolleybuses into operation. Seven of them plied Beaubien Street from 1937 to 1952. After 29 years the trolley buses, which were greeted with enthusiasm by Montrealers when they appeared, have given place to motor buses. The last bus on the Beaubien No. 26 line was returned to the St. Denis garage at 2.28 a.m.

Route changes

The Montreal Métro has become the backbone of public transportation in the metropolis and with its opening modifications were made to the bus routes to bring bus passengers to the Métro stations and feed the Métro.

Other factors that posed problems of routing during the fiscal year included the construction of the Decarie Expressway in the west, the completion of the northern approaches to the Sir Hippolyte Lafontaine bridge-tunnel in the east and various other road projects being rushed to completion in preparation for Expo.

Le métro à l'honneur

Le métro de Montréal et l'Expo-Express ont été les vedettes de la quatrième conférence annuelle de la division du transport sur rail de l'Association américaine des transports urbains (A.T.A.) tenue à Montréal du 3 au 6 avril 1967. La réunion s'est tenue conjointement avec l'Institut des transports métropolitains (I.R.T.).

Les délégués ont effectué une randonnée sur les deux réseaux de transport rapide de Montréal et leurs caractéristiques ont fait l'objet de séances d'étude.

L'Association américaine du transport urbain (A.T.A.) est l'organisme officiel qui représente les entreprises de transport d'Amérique du nord qui véhiculent annuellement plus de 8 milliards de voyageurs.

Diplôme honorifique

Le 6 octobre 1966, M. Lucien L'Allier, président et gérant général de la CTM, recevait de l'Université McGill un diplôme de Docteur ès Sciences, honoris causa.

Nominations

Au cours du dernier exercice, la Commission de transport de Montréal a annoncé la nomination de M. J.-G. Lagacé au poste de gérant général adjoint.

En octobre 1966, la Commission créa un nouveau service, celui des relations industrielles, et nomma au poste de directeur, M. Jacques Guilbault, M.R.I., représentant des employeurs au Conseil Canadien des Relations Industrielles et membre de la nouvelle Commission indépendante des relations de travail dans la fonction publique.

Caisse de retraite

En mars 1967, une nouvelle caisse de retraite entra en vigueur avec rétroactivité au 1er janvier 1966. La nouvelle caisse s'applique à tous les employés réguliers de la Commission à la date du 1er janvier 1966 ou qui le sont devenus depuis. Elle marque une grande amélioration par rapport au régime précédent.

Métro honoured

Montreal's Métro and the Expo Express were in the spotlight at the fourth annual conference of the Rail Transit Group of the American Transit Association (A.T.A.) held in Montreal April 3 to 6, 1967. The meeting was held jointly with the Institute for Rapid Transit (I.R.T.).

The delegates toured Montreal's two rapid transit systems and their characteristics were subject of a study session.

The A.T.A. is the official organization of North American transportation enterprises which carry more than 8 billion passengers a year.

Honorary degree

On October 6, 1966, Lucien L'Allier, chairman and general manager of the MTC, received a degree of Doctor of Sciences, honoris causa, from McGill University.

Appointments

During the last fiscal year, the Montreal Transportation Commission announced the appointment of J. G. Lagacé as assistant general manager.

In October, 1966, the Commission established a new industrial relations department and appointed as its director Jacques Guilbault, M.R.I., employer representative on the Canadian Labor Relations Board and member of the new Public Staff Relations Board.

Pension fund

In March, 1967, a new pension fund came into operation with retroactivity to January 1, 1966. The new fund applies to all regular employees of the Commission as of January 1, 1966, and those who have been employed since. It marks a great improvement over the former system.

Changements

Au cours des douze derniers mois, la CTM a mis fin à son service d'autobus express du Forum, les soirs de joutes de hockey. Les amateurs de ce sport utilisent maintenant le métro pour se rendre à destination.

La Commission de Transport fait présentement l'essai d'un réseau de communication par radio entre un groupe d'autobus d'une certaine division et le poste central de commande. Les chauffeurs font rapport des accidents, des embouteillages ou difficultés de circulation, de l'affluence des voyageurs et des écarts de plus de trois minutes sur l'horaire.

Remerciements

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

La CTM désire également exprimer son appréciation à la presse, la radio et la télévision qui lui ont 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 des douze mois 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 29 juin 1967.

Changes

During the last 12 months, the MTC brought an end to its special bus service to the Forum on hockey nights. Fans now use the Métro to reach their destination.

The MTC is at present testing a radio communication link-up between a group of buses in a certain division and the central control post. The drivers report accidents, tie-ups or traffic difficulties, flow of passengers and deviations of more than three minutes in the schedule.

Thanks

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

The MTC also expresses its appreciation to the press, radio and television which have enabled it to keep the public, and particularly the users of rapid transit, informed.

The commissioners also wish to pay tribute to its entire staff for the devotion to duty and loyalty manifested constantly throughout the 12 months of the fiscal year.

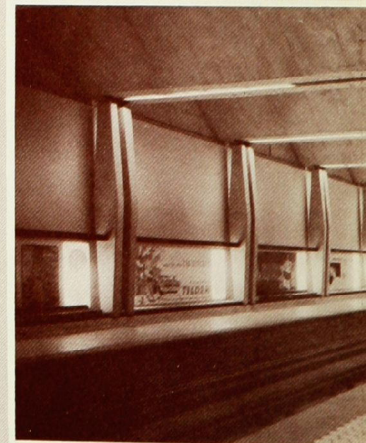
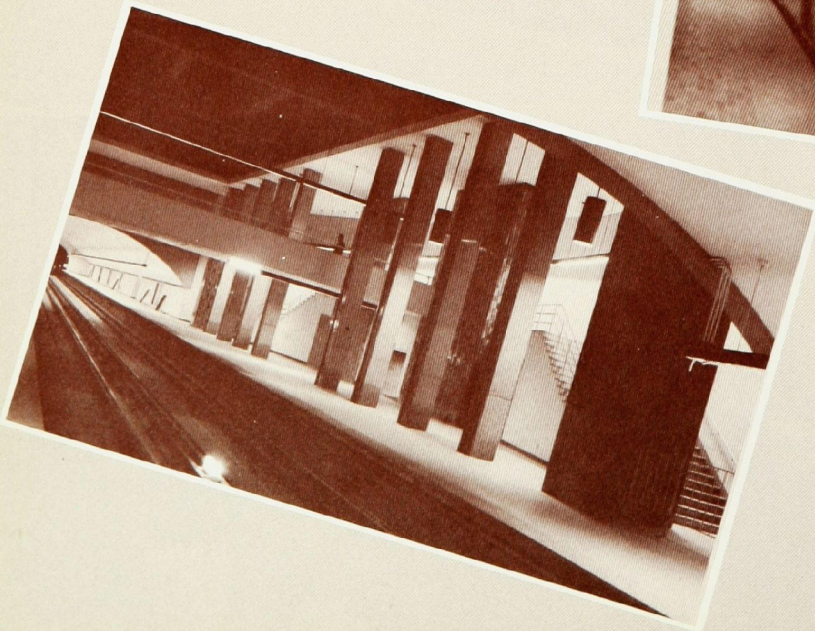
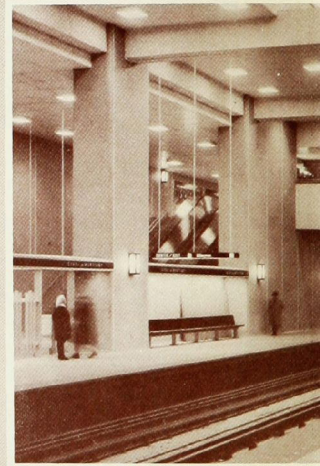
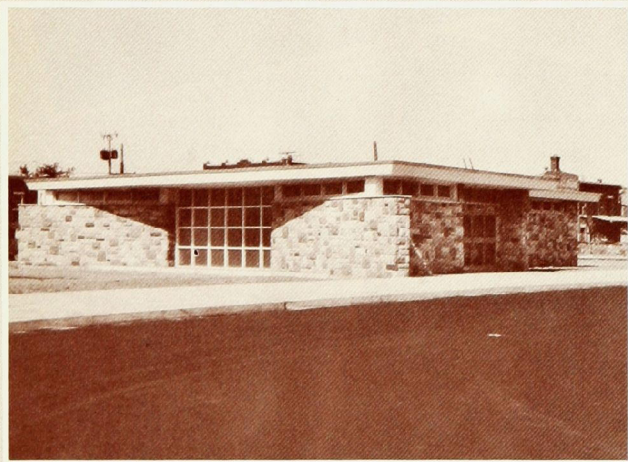
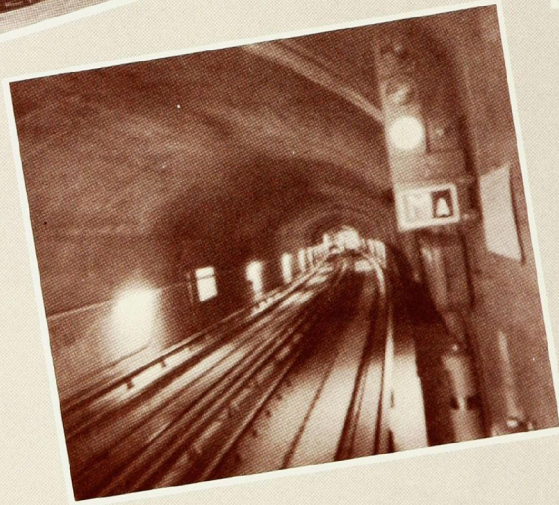
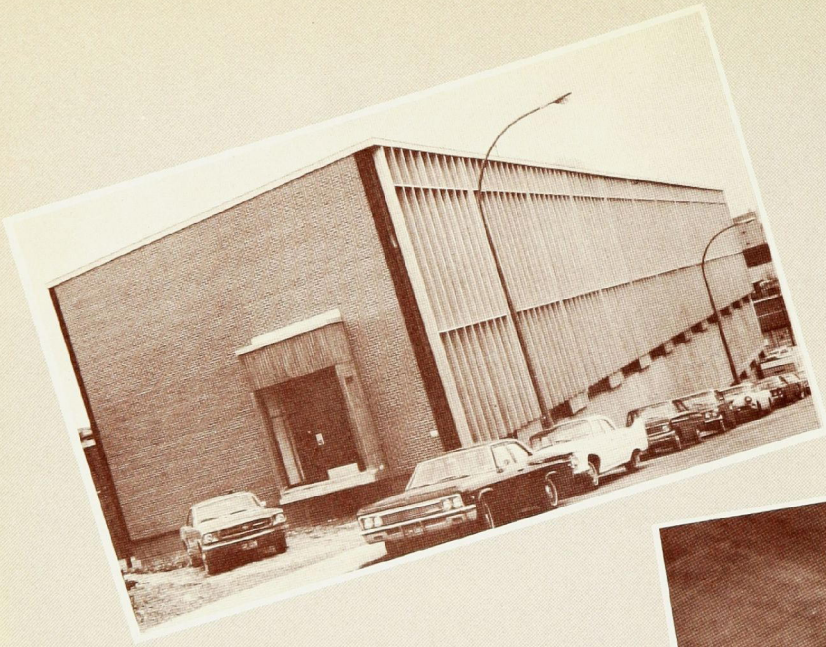
LUCIEN L'ALLIER, Eng.
Chairman and General Manager.

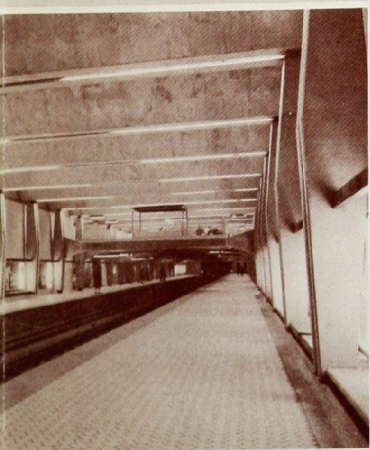
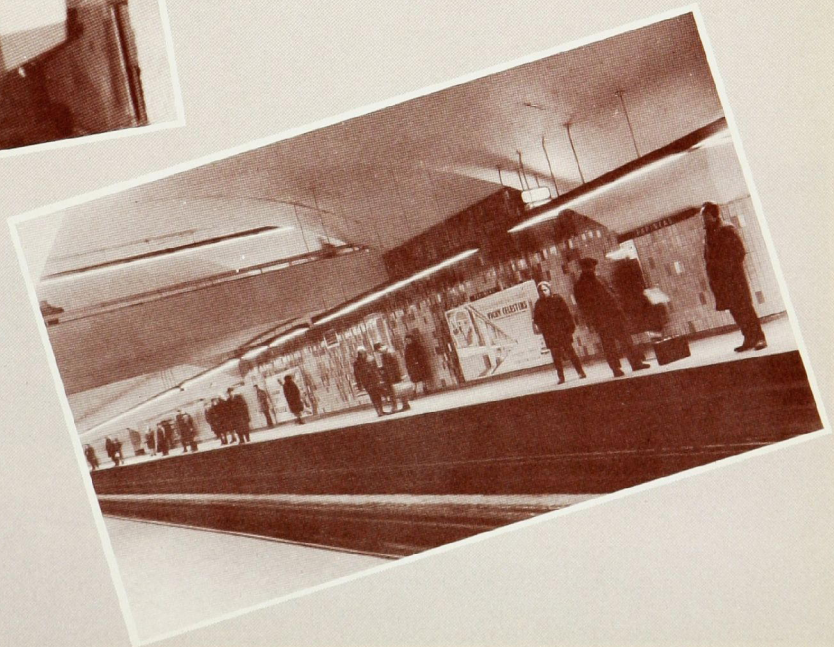
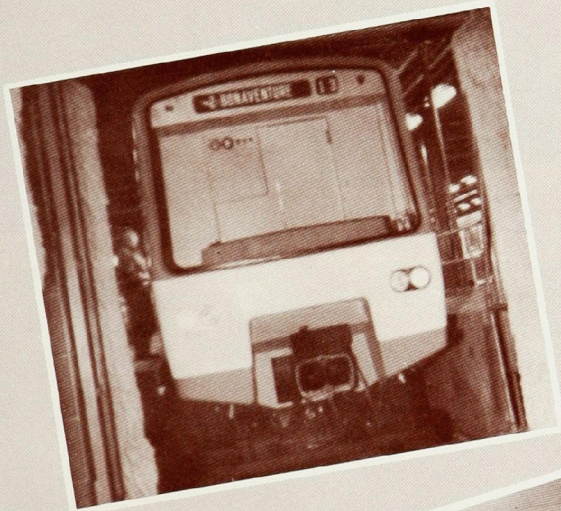
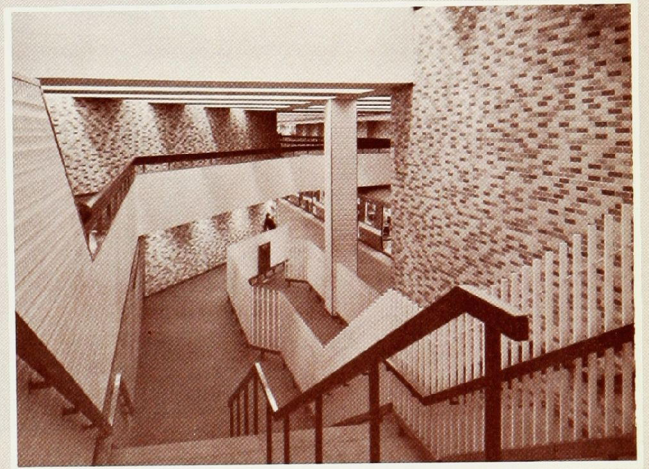
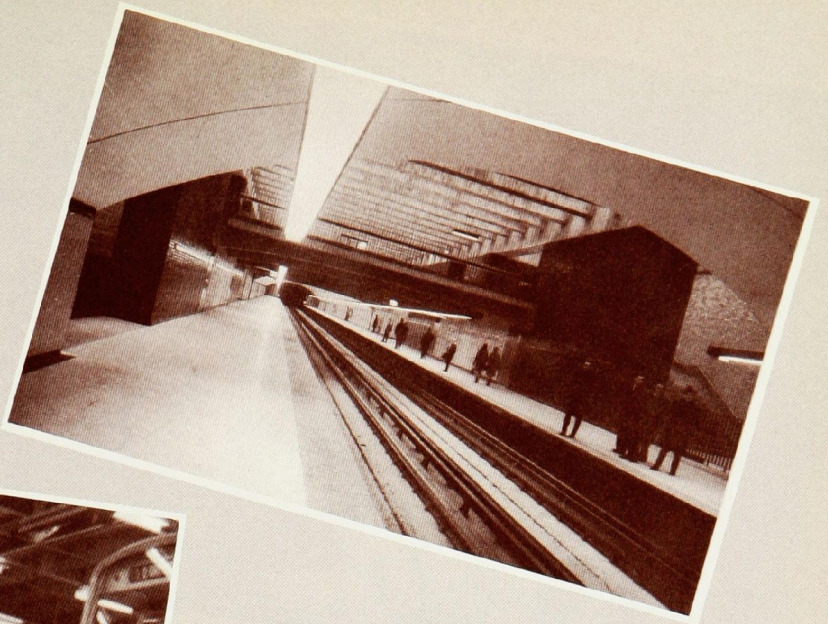
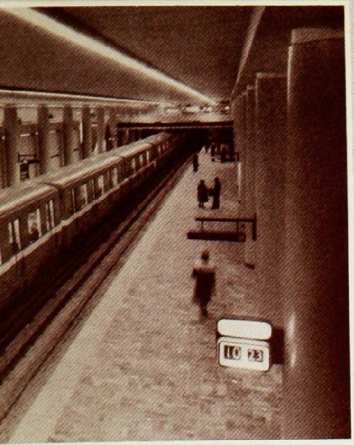
ROBERT HAINAULT, M.C.
R. MARCEL LAFAILLE, C.I.B.
Commissioners.

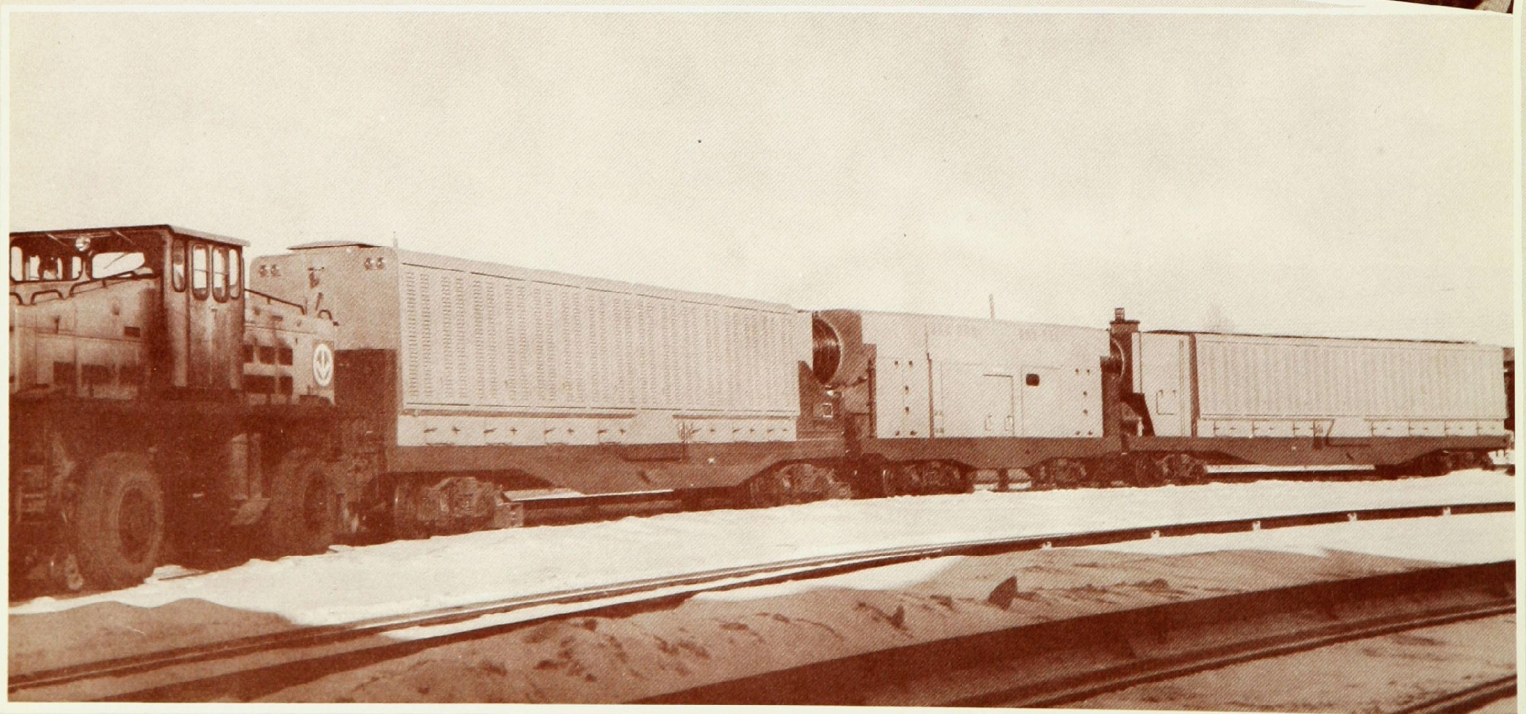
ARMAND LAMBERT, C.A.
P. EMILE MORISSETTE, Eng.
LUCIEN TOUPIN, C.A.
Associate Commissioners

Montreal, June 29, 1967.









**ÉTATS FINANCIERS
FINANCIAL STATEMENTS**

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

BILAN AU 30 AVRIL 1967

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION

Encaisse	\$ 1,472,130	
Comptes à recevoir	1,056,239	
Déficit d'exploitation de l'année terminée le 30 avril 1967 à recouvrer, suivant la loi, des municipalités desservies	2,085,810	
Hypothèques à recevoir	332,364	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	1,448,768	
Avances aux bureaux de vente de billets et aux chauffeurs	459,764	<u>\$ 6,855,075</u>

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus (Valeur du marché \$2,366,386)	\$ 2,372,793	
Débentures achetées en anticipation au prix coûtant (Valeur nominale \$3,579,000)	3,505,773	
Avances au fonds d'exploitation	2,783,378	
Prêt pour immobilisations	4,392,407	<u>\$13,054,351</u>

COMPTE DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Immeubles, installation et matériel roulant	\$71,520,449	
Moins amortissement	23,097,615	<u>\$48,422,834</u>

COMPTE DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Montants pourvus pour rachat de débentures	\$13,054,351	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunt	37,537,056	<u>\$50,591,407</u>

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

NOTES:

- (1) Ces débentures sont garanties sans bénéfice de discussion par la Ville de Montréal. Les débentures payables en dollars américains sont montrées sur la base d'un dollar des Etats-Unis équivalant à un dollar canadien.
- (2) La commission est présentement en négociations avec quelque 750 employés qui réclament une augmentation de salaire rétroactive au 1er juillet 1966 pour laquelle aucune provision n'a été prise.
- (3) 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 1967

PASSIF

FONDS D'EXPLOITATION

Comptes à payer et frais courus	\$ 3,759,718	
Intérêts courus sur débetures	311,979	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débetures	<u>2,783,378</u>	<u>\$ 6,855,075</u>

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Provision pour rachat supplémentaire de débetures		<u>\$13,054,351</u>
---	--	---------------------

COMPTE DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Placement à même le revenu	\$ 222,675	
Placement à même l'emprunt	<u>48,200,159</u>	<u>\$48,422,834</u>

COMPTE DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débetures	\$ 4,392,407	
Dettes obligataires (Note 1)	<u>46,199,000</u>	<u>\$50,591,407</u>

Approuvé pour la Commission.

L. L'ALLIER,
Président

ROBERT HAINAULT,
Commissaire

Montréal, 20 juin 1967.

MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1967

ASSETS

OPERATING FUND

Cash	\$ 1,472,130	
Accounts receivable	1,056,239	
Operating deficit for the year ended April 30, 1967 recoverable, according to the law, from the municipalities served	2,085,810	
Mortgages receivable	332,364	
Materials and supplies at cost	1,448,768	
Advances to ticket offices and chauffeurs	459,764	<u>\$ 6,855,075</u>

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Marketable securities at cost and accrued interest (Market value \$2,366,386)	\$ 2,372,793	
Debentures purchased in anticipation (Nominal value \$3,579,000)	3,505,773	
Advance to Operating fund	2,783,378	
Loan for Fixed assets	4,392,407	<u>\$13,054,351</u>

FIXED ASSETS ACCOUNT

Property, plant and equipment	\$71,520,449	
Less Accumulated depreciation	<u>23,097,615</u>	<u>\$48,422,834</u>

DEBENTURE DEBT ACCOUNT

Amounts reserved for redemption of debentures	\$13,054,351	
Amounts to be provided for redemption of debentures	<u>37,537,056</u>	<u>\$50,591,407</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) The Commission is at present negotiating with some 750 employees who are claiming a retroactive increase in salary to the 1st of July 1966 for which no provision has been made.
- (3) Since the Commission administers itself 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, 1967

LIABILITIES

OPERATING FUND

Accounts payable and accrued liabilities	\$ 3,759,718	
Accrued interest on debentures	311,979	
Advance from Fund for additional redemption of debentures	<u>2,783,378</u>	<u>\$ 6,855,075</u>

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Provision for additional redemption of debentures		<u>\$13,054,351</u>
---	--	---------------------

FIXED ASSETS ACCOUNT

Investment in fixed assets financed from revenue	\$ 222,675	
Investment in fixed assets financed from borrowings	<u>48,200,159</u>	<u>\$48,422,834</u>

DEBENTURE DEBT ACCOUNT

Loan from Fund for additional redemption of debentures	\$ 4,392,407	
Funded debt (Note 1)	<u>46,199,000</u>	<u>\$50,591,407</u>

Approved on behalf of the Commission

L. L'ALLIER,
Chairman

ROBERT HAINAULT,
Commissioner

Montreal, June 20, 1967.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES
pour l'année terminée le 30 avril 1967

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES
for the year ended April 30, 1967

	Résultats — Actual	Budget — Budget	Favorable (défavorable) sur budget — Favourable (unfavourable) with budget
RECETTES			
RECEIPTS			
TRANSPORT			
TRANSPORTATION			
Passagers			
Passengers	\$54,175,958	\$53,502,514	\$ 673,444
Autobus loués			
Charter services	1,233,321	1,079,242	154,079
Contrats de service			
Contract services	374,822	323,830	50,992
Total recettes — Transport			
Total receipts — Transportation	\$55,784,101	\$54,905,586	\$ 878,515
AUTRES RECETTES			
OTHER RECEIPTS			
Annonces			
Advertising	\$ 514,905	\$ 447,190	\$ 67,715
Loyers du bureau-chef			
Head office rents	141,560	143,804	(2,244)
Loyers — Station de Métro			
Metro station rents	27,453	—	27,453
Loyers divers			
Sundry rents	63,718	62,008	1,710
Recouvrement sur réclamations			
Recoveries from claims	160,935	179,048	(18,113)
Escompte sur achats			
Cash discounts	27,143	25,808	1,335
Produit de la vente d'immeubles			
Proceeds from sale of property	683,511	326,183	357,328
Revenus divers			
Sundry revenue	130,315	114,116	16,199
Total — Autres recettes			
Total — Other receipts	\$ 1,749,540	\$ 1,298,157	\$ 451,383
TOTAL RECETTES			
TOTAL RECEIPTS	\$57,533,641	\$56,203,743	\$ 1,329,898

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES (suite)
pour l'année terminée le 30 avril 1967

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES (cont'd)
for the year ended April 30, 1967

DÉPENSES EXPENSES	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget
Service du transport			
Transportation department	\$23,928,233	\$24,163,357	\$ 235,124
Service de l'entretien des véhicules			
Vehicle maintenance department	12,423,587	12,352,781	(70,806)
Service du génie et de l'entretien des propriétés			
Plant and engineering department	3,994,501	4,235,569	241,068
Bureau du trésorier			
Treasurer's office	1,710,245	1,758,855	48,610
Autres services			
Other departments	2,728,500	2,689,761	(38,739)
Administration générale			
General administration	1,332,417	1,422,476	90,059
Frais généraux			
Miscellaneous expenses	7,629,311	8,058,985	429,674
Intérêt et amortissement			
Interest and amortization	5,649,983	5,678,871	28,888
Dépenses en immobilisations			
Capital expenditures	21,500	—	(21,500)
Dépenses contingentes et impévues d'administration			
Contingent and unforeseen administration expenses ...	201,174	750,000	548,826
TOTAL — DÉPENSES			
TOTAL — EXPENSES	\$59,619,451	\$61,110,655	\$ 1,491,204
DÉFICIT D'EXPLOITATION			
OPERATING DEFICIT	\$ 2,085,810	\$ 4,906,912	\$ 2,821,102

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 AVRIL 1967 STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT APRIL 30, 1967

	Autorisées et émises — Authorized and Issued	Rachetées et annulées — Redeemed and Cancelled	Solde — Balance
*Débentures à fonds d'amortissement			
*Sinking Fund Debentures			
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	\$ 8,820,000	\$ 9,180,000
3¾ % échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)			
3¾ % due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	12,150,000	14,850,000
4⅜ % échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
4⅜ % due July 1, 1976 (Payable in U.S. currency)	11,500,000	4,428,000	7,072,000
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	3,150,000	5,850,000
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	4,253,000	9,247,000
	\$79,000,000	\$32,801,000	\$46,199,000

* 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 1967, 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 1967, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables Agréés

Montréal, le 20 juin 1967.

AUDITORS' REPORT

We have examined the balance sheet of Montreal Transportation Commission as at April 30, 1967 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, 1967 and the results of its operations for the year ended on that date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered Accountants

Montreal, June 20, 1967.

**STATISTIQUES
STATISTICS**

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION

Exercice terminé le		Passagers payants	Recettes Passagers
Period ending		Revenue Passengers	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

* 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.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

		AUTOBUS		WAGONS DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le		Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre
Period ending		Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	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

* 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.

NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

		AUTOBUS		WAGONS DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
		Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre
		Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	Number	% of Total	Number
16 juin/june	1951	522	34%	—	—	82	5%	939	61%	1543
30 nov.	1951	555	35%	—	—	80	5%	939	60%	1574
" "	1952	678	41%	—	—	105	6%	892	53%	1675
" "	1953	766	45%	—	—	105	6%	819	49%	1690
" "	1954	764	46%	—	—	105	6%	789	48%	1658
" "	1955	931	54%	—	—	105	6%	690	40%	1726
" "	1956	1171	66%	—	—	105	6%	507	28%	1783
" "	1957	1457	78%	—	—	105	5%	314	17%	1876
" "	1958	1670	87%	—	—	105	5%	144	8%	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/april	1965	1896	95%	—	—	105	5%	—	—	2001
" "	1966	1996	95%	—	—	105	5%	—	—	2101
" "	1967	1971	84%	369	16%	—	—	—	—	2340

**LONGUEUR DES RUES UTILISÉES PAR LES
VÉHICULES DE LA COMMISSION**

**MILLEAGE OF STREETS USED BY
THE COMMISSION'S VEHICLES**

Au 16 juin	1951	...	...	...	238.94 milles	As at June	16, 1951	...	...	...	238.94 miles
Au 30 novembre	1951	...	...	...	241.24 "	As at November 30,	1951	...	...	...	241.24 "
Au 30 novembre	1952	...	...	...	243.51 "	As at November 30,	1952	...	...	...	243.51 "
Au 30 novembre	1953	...	...	...	253.35 "	As at November 30,	1953	...	...	...	253.35 "
Au 30 novembre	1954	...	...	...	265.99 "	As at November 30,	1954	...	...	...	265.99 "
Au 30 novembre	1955	...	...	...	283.74 "	As at November 30,	1955	...	...	...	283.74 "
Au 30 novembre	1956	...	...	...	295.72 "	As at November 30,	1956	...	...	...	295.72 "
Au 30 novembre	1957	...	...	...	306.84 "	As at November 30,	1957	...	...	...	306.84 "
Au 30 novembre	1958	...	...	...	309.30 "	As at November 30,	1958	...	...	...	309.30 "
Au 30 novembre	1959	...	...	...	342.20 "	As at November 30,	1959	...	...	...	342.20 "
Au 30 novembre	1960	...	...	...	355.30 "	As at November 30,	1960	...	...	...	355.30 "
Au 30 novembre	1961	...	...	...	379.74 "	As at November 30,	1961	...	...	...	379.74 "
Au 30 novembre	1962	...	...	...	388.14 "	As at November 30,	1962	...	...	...	388.14 "
Au 30 novembre	1963	...	...	...	402.63 "	As at November 30,	1963	...	...	...	402.63 "
Au 30 novembre	1964	...	...	...	414.47 "	As at November 30,	1964	...	...	...	414.47 "
Au 30 avril	1965	...	...	...	417.49 "	As at April	30, 1965	...	...	...	417.49 "
Au 30 avril	1966	...	...	...	464.61 "	As at April	30, 1966	...	...	...	464.61 "
Au 30 avril	1967	...	...	...	490.57 "	As at April	30, 1967	...	...	...	490.57 "

CONSOMMATION

du 1er mai 1966 au 30 avril 1967

Électricité	124,867,425 K.W. hres
Gazoline	694,298 gallons
Huile diesel	10,031,023 gallons

CONSUMPTION

from May 1, 1966 to April 30, 1967

Electricity	124,867,425 K.W. Hours
Gasoline	694,298 Gallons
Diesel Oil	10,031,023 Gallons

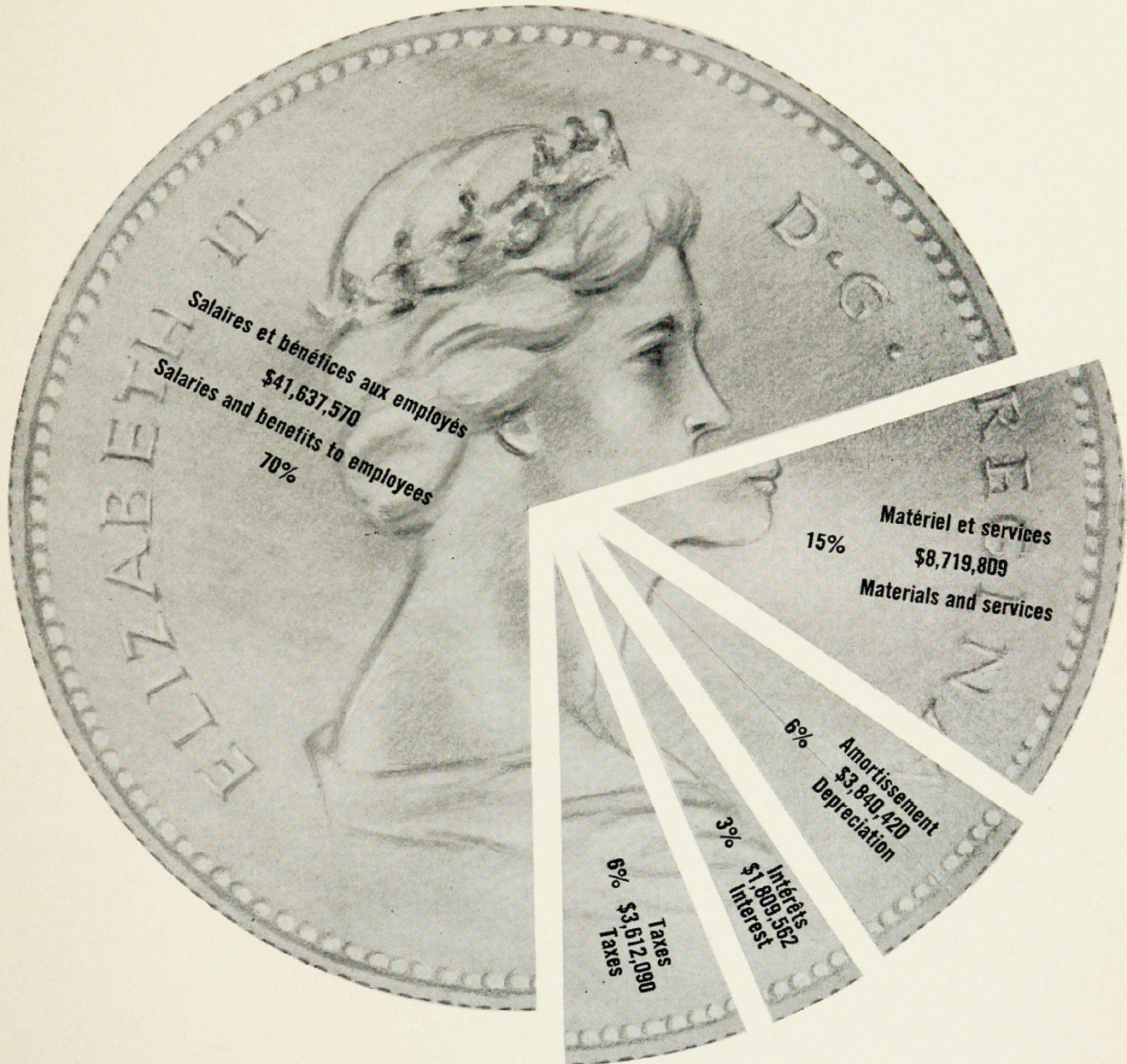
Superficie desservie 144 milles carrés
Population des villes desservies 1,879,700 approx.

Area served 144 Square Miles
Population of municipalities served 1,879,700 approx.

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

le 30 avril 1967

TOTAL: \$59,619,451



**DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES
FOR THE YEAR ENDED**

April 30, 1967

TOTAL: \$59,619,451

