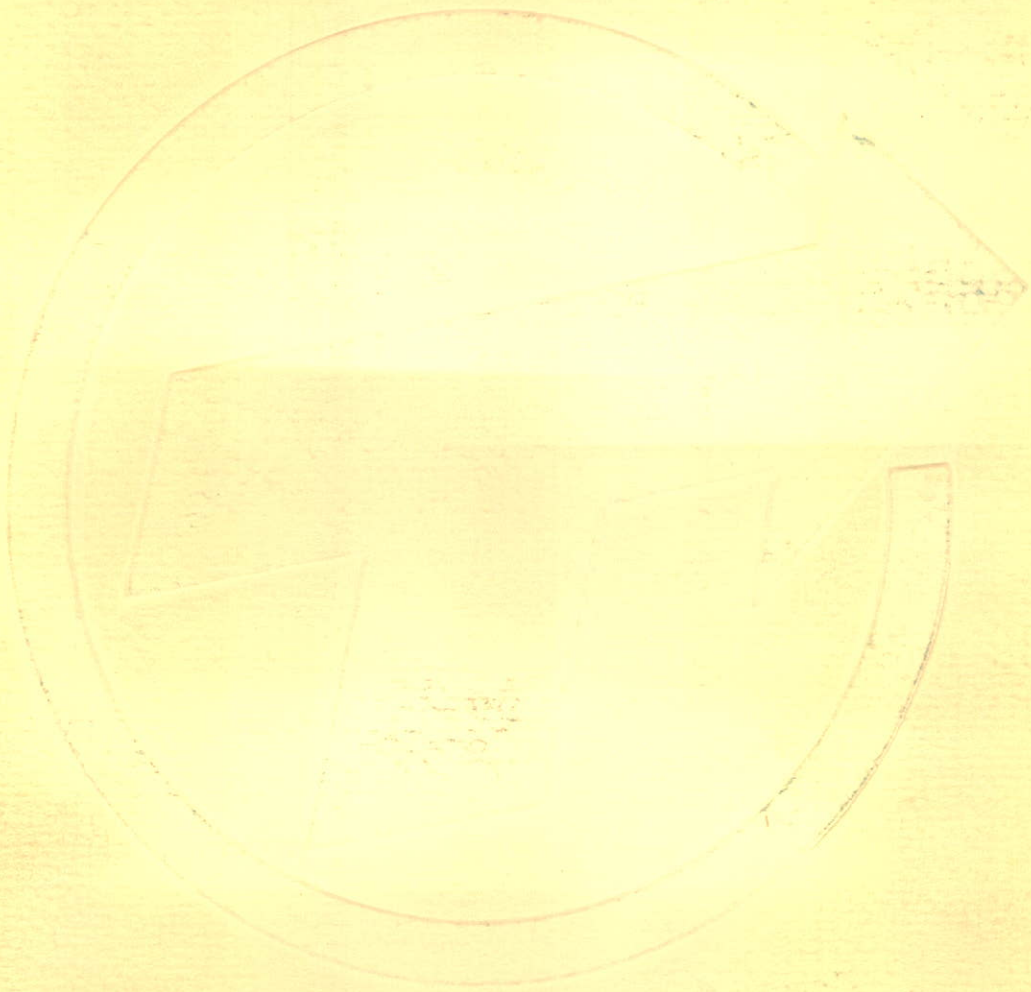


c

RAPPORT ANNUEL 1969-1970
ANNUAL REPORT

III



COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

**MANAGEMENT
LIBRARY**
DEC 14 1970
MCGILL UNIVERSITY

RAPPORT ANNUEL

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

EXERCICE FINANCIER DU 1^{er} MAI 1969

AU 30 AVRIL 1970

ANNUAL REPORT

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

FOR THE PERIOD FROM MAY 1, 1969

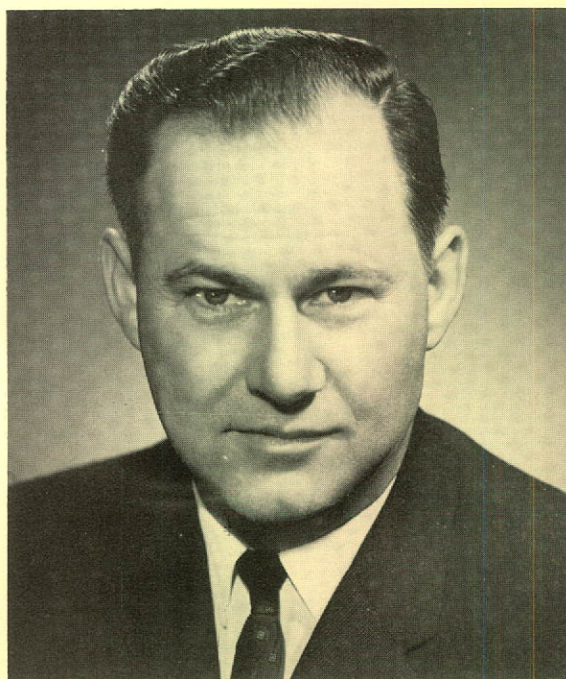
TO APRIL 30, 1970



Lucien L'Allier, ing.
Président-directeur général
Chairman and General Manager



Robert Hainault, c.m.
Commissaire
Commissioner



Armand Lambert, c.a.
Commissaire
Commissioner

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a l'honneur de soumettre le rapport de son administration pour l'exercice du 1er mai 1969 au 30 avril 1970.

RAPPORT FINANCIER

État des recettes et dépenses

Les recettes de l'exercice terminé le 30 avril 1970 sont de \$76,581,058 et les dépenses s'élèvent à \$75,175,078 d'où un surplus d'exploitation de \$1,405,980. Conformément à l'article 304 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, ce surplus est porté aux revenus du prochain exercice.

Ce surplus représente une augmentation de \$1,276,135 sur celui de \$129,845 des prévisions budgétaires même si les recettes et les dépenses ont été moindres qu'on avait prévu. Pour les recettes, cette diminution est de \$4,233,997 alors que les prévisions étaient de \$80,815,055 et les dépenses sont moindres de \$5,510,132 que les prévisions de \$80,685,210.

La baisse dans les revenus voyageurs est de \$4,425,491 alors que nous avons perçu \$73,274,509 de cette source lorsque le budget prévoyait \$77,700,000. Le budget prévoyait 280,300,000 voyageurs et nous en avons transporté 266,700,610. Nous croyons que cette réduction de quelque 13,600,000 voyageurs est attribuable aux conditions économiques qui ont prévalu durant l'exercice et aux effets plus prononcés que ceux qu'on attendait de la hausse de tarif de mars 1969.

A cause d'un tel écart dans les recettes de voyageurs nous avons réduit nos dépenses en adaptant le plus possible nos services à l'achalandage. Le nombre de voitures-milles parcourus a été de 65,931,765 durant l'exercice alors que, durant l'année précédente, le nombre avait été 68,860,243 soit une réduction de 4.2 pour cent.

Comparativement à l'année précédente pendant laquelle nous avions transporté 287,254,176 voyageurs pour des recettes s'élevant à \$71,135,354, nos recettes sont plus élevées de \$5,445,704 en dépit d'une réduction de 20,553,566 dans le nombre de voyageurs. Cette hausse de revenus est attribuable à l'augmentation de tarif du 29 mars 1969.

Bilan au 30 avril 1970

Les actifs du fonds d'exploitation s'élèvent à \$7,797,668 à la date ci-dessus.

The Montreal Urban Community Transit Commission has the honor to submit its Annual Report for the period from May 1, 1969 to April 30, 1970.

FINANCIAL REPORT

Statements of receipts and expenses

Receipts for the year ending April 30, 1970, were \$76,581,058 and expenses amounted to \$75,175,078, giving an operating surplus of \$1,405,980. In conformity with Article 304 of the Montreal Urban Community Act, this surplus is carried forward to next year's income.

This surplus represents an increase of \$1,276,135 over that of \$129,845 of the budgetary estimates even though the receipts and expenses were less than expected. Receipts were \$4,233,997 less than the \$80,815,055 estimate and expenses were \$5,510,132 less than the \$80,685,210 estimate.

Passenger income fell short of expectation by \$4,425,491; we received \$73,274,509 from this source as against a budgetary estimate of \$77,700,000. The budget provided for 280,300,000 passengers and we carried 266,700,610. We attribute this falling short by some 13,600,000 passengers to the economic conditions prevailing during the year and to the effect, more severe than expected, of the fare increase of March 1969.

In view of this marked gap in passenger receipts, we reduced expenses by adjusting, as much as possible, our carrying capacities. The number of vehicle-miles run during the year is 65,931,765, as compared with 68,860,243 during the previous year, a reduction of 4.2 per cent.

By comparison with the previous year, during which we transported 287,254,176 passengers for receipts amounting to \$71,135,354, our receipts were \$5,445,704 more, despite a drop of 20,553,566 in the number of passengers. This rise in income is attributable to the fare increase of March 29, 1969.

Balance sheet as at April 30, 1970

Operating fund assets amounted to \$7,797,668 on the above date.

Durant l'exercice, le fonds de rachat supplémentaire de débetures a augmenté son prêt au fonds de la dette obligataire de \$4,050,148 pour le porter à \$9,187,182. On a remboursé \$3,796,656 de cette somme durant les trois derniers exercices et le solde de \$5,390,525 sera payé à temps pour permettre le rachat de toutes les débetures lorsqu'elles viendront à échéance.

État de la dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs au fonds d'amortissement des émissions de débetures, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé pour \$37,543,000 des \$79,000,000 de débetures émises. De plus, la Commission a acquitté par anticipation ses versements au fonds d'amortissement et déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débetures rachetées et annulées pour une valeur de \$4,158,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$37,299,000 au 30 avril 1970.

La Commission détenait aussi, à la même date, des débetures achetées en anticipation du fonds d'amortissement d'une valeur nominale de \$4,968,000 dont \$3,763,000 sont payables en dollars américains. Ces débetures, qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débetures, à leur coût de \$4,577,623, y compris \$230,942 de change américain.

Remerciements

La Commission désire reconnaître publiquement le mérite de tous ses employés et remercie particulièrement les chefs de service pour leur loyauté et la constance de leurs efforts dans l'accomplissement de leur devoir pendant le dernier exercice financier.

Des remerciements chaleureux vont aussi aux média d'information, à la presse parlée et écrite qui ont coopéré avec empressement lorsqu'il s'est agi de bien renseigner le public et spécialement les usagers du transport urbain.

Le président-directeur général,
Lucien L'ALLIER, ing.

Les commissaires,
Robert HAINAULT, m.c.
Armand LAMBERT, c.a.

During the year, the fund for additional redemption of debentures increased its loan to the debenture debt fund by \$4,050,148, bringing it up to \$9,187,182. There has been a reimbursement of \$3,796,656 of that sum in the past three years and the balance of \$5,390,525 will be paid in time to permit redemption of all debentures as they fall due.

Statement of the debenture debt

In conformity with its commitments regarding the sinking fund for debenture issues, the Commission, since the beginning of its administration, has redeemed and cancelled an amount of \$37,543,000 of the \$79,000,000 debentures issued. Moreover, the Commission has acquitted ahead of time, payments to the sinking fund and deposited with the Director of Finance of the City of Montreal, debentures redeemed and cancelled to the value of \$4,158,000. The balance of the debenture debt was therefore \$37,299,000 on April 30, 1970.

The Commission also held at that same date debentures purchased in anticipation of the sinking fund of nominal value \$4,968,000, of which \$3,763,000 is payable in U.S. dollars. These debentures, which are not cancelled, appear in the assets of the fund for additional redemption of debentures at their cost of \$4,577,623 including \$230,942 in U.S. exchange.

Thanks

The Commission wishes to recognize publicly the merits of all its employees and particularly thanks the department heads for their loyalty and the constancy of their efforts in the accomplishment of their duty during the past financial year.

Warm thanks are also extended to the information media, the spoken and written press, which have cooperated diligently to pass along sound information to the public and particularly to passengers in urban transit.

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

Robert HAINAULT, M.C.
ARMAND LAMBERT, C.A.
Commissioners.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

BILAN AU 30 AVRIL 1970

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION

Encaisse	\$ 953,490	
Certificats de dépôt et intérêts courus	3,721,399	
Comptes à recevoir	287,296	
Déficit d'exploitation de l'année terminée le 30 avril 1969 à recouvrer, suivant la loi, des municipalités desservies	31,873	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	2,375,737	
Avances aux bureaux de vente et aux chauffeurs	<u>427,873</u>	<u>\$ 7,797,668</u>

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Valeurs négociables au prix coûtant et intérêts courus		\$ 5,474,950
Débentures achetées en anticipation au prix coûtant		4,577,623
Avances au fonds d'exploitation		217,151
Prêt au fonds de la dette obligataire		<u>5,390,526</u>
		<u>\$15,660,250</u>

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Immeubles, installation et matériel roulant	\$83,630,839	
Moins : amortissement	<u>36,043,448</u>	<u>\$47,587,391</u>

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Montants pourvus pour rachat supplémentaire de débentures	\$15,660,250	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	<u>27,029,276</u>	<u>\$42,689,526</u>

* Conformément au chapitre 84 des lois de 1969, les biens de la Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté urbaine de Montréal.

NOTES :

- (1) La corporation constituée sous le nom « Commission de Transport de Montréal » est continuée en existence à compter du 1er janvier 1970 sous le nom de Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal.
- (2) 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 équivalent à un dollar canadien.
- (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 LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

BILAN AU 30 AVRIL 1970

PASSIF

FONDS D'EXPLOITATION

Comptes à payer et frais courus	\$ 5,963,475	
Intérêts courus sur débetures	211,062	
Avances du fonds de rachat supplémentaire de débetures	217,151	
Surplus de l'exercice terminé le 30 avril 1970 à porter aux revenus du prochain exercice	<u>1,405,980</u>	<u>\$ 7,797,668</u>

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Provision pour rachat supplémentaire de débetures		\$19,818,250
Moins : Débetures rachetées et annulées en anticipation		<u>4,158,000</u>
		<u>\$15,660,250</u>

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Placement à même le revenu	\$ 7,337,639	
Placement à même l'emprunt	<u>40,249,752</u>	<u>\$47,587,391</u>

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débetures	\$ 5,390,526	
Dettes obligataires (Note 2)	<u>37,299,000</u>	<u>\$42,689,526</u>

Approuvé :

L. L'ALLIER,
Président-directeur général

ROBERT HAINAULT,
Commissaire

ARMAND LAMBERT,
Commissaire

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1970

ASSETS

OPERATING FUND

Cash	\$ 953,490	
Certificates of deposit and accrued interest	3,721,399	
Accounts receivable	287,296	
Operating deficit for the year ended April 30, 1969 recoverable, according to the law, from the municipalities served	31,873	
Materials and supplies at cost	2,375,737	
Advances to ticket offices and bus drivers	<u>427,873</u>	<u>\$ 7,797,668</u>

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Marketable securities at cost and accrued interest		\$ 5,474,950
Debentures purchased in anticipation		4,577,623
Advance to Operating Fund		217,151
Loan to debenture debt Fund		<u>5,390,526</u>
		<u>\$15,660,250</u>

FIXED ASSETS FUND

Property, plant and equipment	\$83,630,839	
Less: Accumulated depreciation	<u>36,043,448</u>	<u>\$47,587,391</u>

DEBENTURE DEBT FUND

Amounts reserved for redemption of debentures	\$15,660,250	
Amounts to be provided for redemption of debentures	<u>27,029,276</u>	<u>\$42,689,526</u>

* Under chapter 84 of the statutes of 1969, the property of the Commission shall belong to it and it shall hold it as a mandatory of the Montreal Urban Community.

NOTES :

- (1) The corporation already incorporated under the name of "Montreal Transportation Commission" is continued in existence since the 1st of January 1970 under the name of Montreal Urban Community Transit Commission.
- (2) 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.
- (3) As the Commission is administered on the basis of receipts and current expenses, the accounts do not reflect accident claims and accumulated sickness and vacation benefits of its employees until the time of their payment.

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT APRIL 30, 1970

LIABILITIES

OPERATING FUND

Accounts payable and accrued liabilities	\$ 5,963,475	
Accrued interest on debentures	211,062	
Advance from Fund for additional redemption of debentures	217,151	
Surplus for fiscal year ended April 30, 1970 transferred to the revenue for the ensuing year	1,405,980	\$ 7,797,668

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Accumulated Provision for additional redemption of debentures		\$19,818,250
Less : Debentures redeemed and cancelled in anticipation		4,158,000
		\$15,660,250

FIXED ASSETS FUND

Investment in fixed assets financed from revenue	\$ 7,337,639	
Investment in fixed assets financed from borrowings	40,249,752	\$47,587,391

DEBENTURE DEBT FUND

Loan from Fund for additional redemption of debentures	\$ 5,390,526	
Funded debt (Note 2)	37,299,000	\$42,689,526

Approved :

L. L'ALLIER,
Chairman and general manager

ROBERT HAINAULT,
Commissioner

ARMAND LAMBERT,
Commissioner

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES
pour l'année terminée le 30 avril 1970
STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES
for the year ended April 30, 1970

RECETTES RECEIPTS	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget
TRANSPORT			
TRANSPORTATION			
Voyageurs			
Passengers	\$73,274,509	\$77,700,000	\$(4,425,491)
Autobus loués			
Charter services	859,036	827,800	31,236
Contrats de service			
Contract services	511,622	400,000	111,622
Total recettes — Transport			
Total receipts — Transportation	<u>\$74,645,167</u>	<u>\$78,927,800</u>	<u>\$(4,282,633)</u>
AUTRES RECETTES			
OTHER RECEIPTS			
Annonces			
Advertising	\$ 621,800	\$ 660,000	\$(38,200)
Loyers du siège social			
Head office rents	129,881	116,840	13,041
Loyers — Station de Métro			
Metro station rents	250,798	213,204	37,594
Loyers divers			
Sundry rents	110,033	83,211	26,822
Recouvrement sur réclamations			
Recoveries from claims	316,523	174,000	142,523
Escompte sur achats			
Cash discounts	36,673	40,000	(3,327)
Produits de la vente d'immeubles			
Proceeds from sale of property	33,854	300,000	(266,146)
Revenus divers			
Sundry revenue	436,329	300,000	136,329
Total — Autres recettes			
Total — Other receipts	<u>\$ 1,935,891</u>	<u>\$ 1,887,255</u>	<u>\$ 48,636</u>
TOTAL — RECETTES			
TOTAL RECEIPTS	<u>\$76,581,058</u>	<u>\$80,815,055</u>	<u>\$(4,233,997)</u>

* Voir note (1) au bilan.
* See note (1) on balance sheet.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES (suite)
pour l'année terminée le 30 avril 1970
STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES (cont'd)
for the year ended April 30, 1970

DÉPENSES EXPENSES	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget
Service du transport Transportation department	\$33,621,833	\$35,146,776	\$1,524,943
Service de l'entretien des véhicules Vehicle maintenance department	15,495,443	16,144,086	648,643
Service du génie et de l'entretien des propriétés Plant and engineering department	8,751,432	8,995,831	244,399
Bureau du trésorier Treasurer's office	1,498,113 (A)	1,609,190	111,077
Autres services Other departments	3,949,911	4,337,659	387,748
Administration générale General administration	637,745 (B)	911,670	273,925
Taxes et permis Taxes and permits	3,870,784 (C)	3,952,388	81,604
Intérêt et amortissement Interest and amortization	7,162,145	8,276,760	1,114,615
Dépenses contingentes et imprévues Contingent and unforeseen expenses	—	808,000	808,000
Dépenses en immobilisations Capital expenditures	187,672	502,850	315,178
TOTAL — DÉPENSES TOTAL EXPENSES	\$75,175,078	\$80,685,210	\$5,510,132
Surplus d'exploitation à porter aux revenus du prochain exercice Operating surplus transferred to the revenue for the ensuing year	\$ 1,405,980		
Surplus prévu au budget Surplus forecast in budget		\$ 129,845	\$1,276,135

NOTES :

- (A) Comprend \$427,731. de frais du Centre de traitement des données antérieurement imputés sous « Autres services ».
- (B) Comprend \$421,891. de dépenses d'assurances et d'honoraires professionnels antérieurement montrées sous « Frais généraux ».
- (C) Comprend \$2,381,662. de dépenses de taxes sur carburants et \$1,489,123. d'autres taxes et permis antérieurement montrées respectivement sous « Service de l'entretien des véhicules » et « Frais généraux ».

NOTES :

- (A) Includes the expenses of the Data processing center amounting to \$427,731. previously charged under "Other departments".
- (B) Includes \$421,891. for insurance expenses and professional fees previously shown under "Miscellaneous expenses".
- (C) Includes \$2,381,662. for tax on fuel and \$1,489,123. of other taxes and permits previously shown under "Vehicle maintenance department" and "Miscellaneous expenses" respectively.

* **COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL**
 * **MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION**

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 30 AVRIL 1970
STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT APRIL 30, 1970

	Autorisées et émises <hr/> Authorized and Issued	Rachetées et annulées <hr/> Redeemed and Cancelled	Solde <hr/> 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	\$11,340,000	\$ 6,660,000
3¾ % échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)			
3¾ % due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	13,770,000	13,230,000
4¾ % échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
4¾ % due July 1, 1976 (Payable in U.S. currency)	11,500,000	6,038,000	5,462,000
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	4,410,000	4,590,000
4⅝ % échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des États-Unis)			
4⅝ % due February 15, 1978 (Payable in U.S. currency)	<u>13,500,000</u>	<u>6,143,000</u>	<u>7,357,000</u>
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$41,701,000</u>	<u>\$37,299,000</u>

* Voir note (1) au bilan.
 * See note (1) on Balance Sheet.
 ** Voir note (2) au bilan.
 ** See note (2) on Balance Sheet.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de la Communauté Urbaine de Montréal arrêté au 30 avril 1970, 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 1970, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables Agréés.

Montréal, le 18 juin 1970.

AUDITORS' REPORT

We have examined the balance sheet of Montreal Urban Community Transit Commission as at April 30, 1970 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, 1970 and the results of its operations for the year ended on that date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered Accountants.

Montreal, June 18, 1970.

STATISTIQUES
STATISTICS

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

Exercice terminé le — Period ending		Voyageurs payants — Revenue Passengers	Recettes voyageurs — Passenger Revenue
30 nov.	1951 *	165,554,244	\$13,154,986
" "	1952	368,394,827	30,093,012
" "	1953	342,893,777	32,187,264
" "	1954	327,515,022	30,660,691
" "	1955	316,442,441	29,635,901
" "	1956	295,442,624	34,301,695
" "	1957	292,908,434	33,969,778
" "	1958	285,818,614	34,882,830
" "	1959	280,495,114	38,761,340
" "	1960	284,522,820	38,973,789
" "	1961	281,859,091	38,221,042
" "	1962	282,566,340	38,020,514
" "	1963	279,085,950	37,654,601
" "	1964	285,023,167	38,474,505
30 avril/april	1965 **	124,734,432	17,727,039
" "	1966	258,738,425	43,824,157
" "	1967 ***	284,803,721	54,175,958
" "	1968 ****	308,059,527	72,476,738
" "	1969	287,254,176	67,547,992
" "	1970	266,700,610	73,274,509

* Exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.

* Period June 16 to November 30, 1951 only.

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

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

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

*** Opening of subway October 14, 1966.

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

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

Exercice terminé le Period ending	AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
30 nov. 1951 *	8,195,520	35%	—	—	1,276,139	5%	14,140,735	60%	23,612,394
" " 1952	19,462,565	37%	—	—	3,013,930	6%	30,265,378	57%	52,741,873
" " 1953	22,507,735	44%	—	—	3,474,139	7%	25,377,895	49%	51,359,769
" " 1954	24,988,379	50%	—	—	3,285,900	6%	21,910,406	44%	50,184,685
" " 1955	26,567,102	54%	—	—	3,123,356	6%	19,582,368	40%	49,272,826
" " 1956	30,069,637	61%	—	—	2,958,580	6%	16,208,684	33%	49,236,901
" " 1957	35,161,922	72%	—	—	2,726,113	6%	10,877,029	22%	48,765,064
" " 1958	38,773,279	82%	—	—	2,177,723	5%	6,243,176	13%	47,194,178
" " 1959	43,223,217	91%	—	—	2,186,971	5%	1,818,877	4%	47,229,065
" " 1960	45,469,692	96%	—	—	2,109,040	4%	—	—	47,578,732
" " 1961	45,274,129	96%	—	—	1,871,161	4%	—	—	47,145,290
" " 1962	45,527,334	96%	—	—	1,958,750	4%	—	—	47,486,084
" " 1963	45,221,756	96%	—	—	1,989,823	4%	—	—	47,211,579
" " 1964	46,414,831	96%	—	—	1,788,327	4%	—	—	48,203,158
30 avril/april 1965 **	19,969,085	96%	—	—	869,602	4%	—	—	20,838,687
" " 1966	45,959,464	96%	—	—	1,681,538	4%	—	—	47,641,002
" " 1967 ***	52,295,673	81%	12,471,135	19%	92,100	—	—	—	64,858,908
" " 1968 ****	48,440,095	67%	24,212,737	33%	—	—	—	—	72,652,832
" " 1969	47,978,143	70%	20,882,100	30%	—	—	—	—	68,860,243
" " 1970	46,778,604	71%	19,153,161	29%	—	—	—	—	65,931,765

* Voir notes explicatives en page précédente.
* See explanatory notes on preceding page.

NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

Exercice terminé le Period ending	AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
16 juin/june 1951	522	34%	—	—	82	5%	939	61%	1,543
30 nov. 1951	555	35%	—	—	80	5%	939	60%	1,574
" " 1952	678	41%	—	—	105	6%	892	53%	1,675
" " 1953	766	45%	—	—	105	6%	819	49%	1,690
" " 1954	764	46%	—	—	105	6%	789	48%	1,658
" " 1955	931	54%	—	—	105	6%	690	40%	1,726
" " 1956	1,171	66%	—	—	105	6%	507	28%	1,783
" " 1957	1,457	78%	—	—	105	5%	314	17%	1,876
" " 1958	1,670	87%	—	—	105	5%	144	8%	1,919
" " 1959	1,830	95%	—	—	105	5%	—	—	1,935
" " 1960	1,847	95%	—	—	105	5%	—	—	1,952
" " 1961	1,904	95%	—	—	105	5%	—	—	2,009
" " 1962	1,897	95%	—	—	105	5%	—	—	2,002
" " 1963	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" " 1964	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril/april 1965	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" " 1966	1,996	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" " 1967	1,971	84%	369	16%	—	—	—	—	2,340
" " 1968	1,957	84%	369	16%	—	—	—	—	2,326
" " 1969	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
" " 1970	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221

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

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

Au 16 juin	1951	. . . . .	238.94	milles
Au 30 novembre	1951	. . . . .	241.24	"
Au 30 novembre	1952	. . . . .	243.51	"
Au 30 novembre	1953	. . . . .	253.35	"
Au 30 novembre	1954	. . . . .	265.99	"
Au 30 novembre	1955	. . . . .	283.74	"
Au 30 novembre	1956	. . . . .	295.72	"
Au 30 novembre	1957	. . . . .	306.84	"
Au 30 novembre	1958	. . . . .	309.30	"
Au 30 novembre	1959	. . . . .	342.20	"
Au 30 novembre	1960	. . . . .	355.30	"
Au 30 novembre	1961	. . . . .	379.74	"
Au 30 novembre	1962	. . . . .	388.14	"
Au 30 novembre	1963	. . . . .	402.63	"
Au 30 novembre	1964	. . . . .	414.47	"
Au 30 avril	1965	. . . . .	417.49	"
Au 30 avril	1966	. . . . .	464.61	"
Au 30 avril	1967	. . . . .	490.57	"
Au 30 avril	1968	. . . . .	492.08	"
Au 30 avril	1969	. . . . .	511.49	"
Au 30 avril	1970	. . . . .	513.35	"

As at June	16, 1951	. . . . .	238.94	miles
As at November 30,	1951	. . . . .	241.24	"
As at November 30,	1952	. . . . .	243.51	"
As at November 30,	1953	. . . . .	253.35	"
As at November 30,	1954	. . . . .	265.99	"
As at November 30,	1955	. . . . .	283.74	"
As at November 30,	1956	. . . . .	295.72	"
As at November 30,	1957	. . . . .	306.84	"
As at November 30,	1958	. . . . .	309.30	"
As at November 30,	1959	. . . . .	342.20	"
As at November 30,	1960	. . . . .	355.30	"
As at November 30,	1961	. . . . .	379.74	"
As at November 30,	1962	. . . . .	388.14	"
As at November 30,	1963	. . . . .	402.63	"
As at November 30,	1964	. . . . .	414.47	"
As at April	30, 1965	. . . . .	417.49	"
As at April	30, 1966	. . . . .	464.61	"
As at April	30, 1967	. . . . .	490.57	"
As at April	30, 1968	. . . . .	492.08	"
As at April	30, 1969	. . . . .	511.49	"
As at April	30, 1970	. . . . .	513.35	"

CONSOMMATION

CONSUMPTION

du 1er mai 1969 au 30 avril 1970

from May 1, 1969 to April 30, 1970

Électricité	155,804,407	kwh
Huile diesel	9,389,730	gallons

Electricity	155,804,407	K.W.H.
Diesel Oil	9,389,730	Gallons

Superficie desservie	144	milles carrés
Population des villes desservies	1,966,000	approx.

Area served	144	Square Miles
Population of municipalities served	1,966,000	approx.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

POUR L'ANNÉE TERMINÉE

LE 30 AVRIL 1970

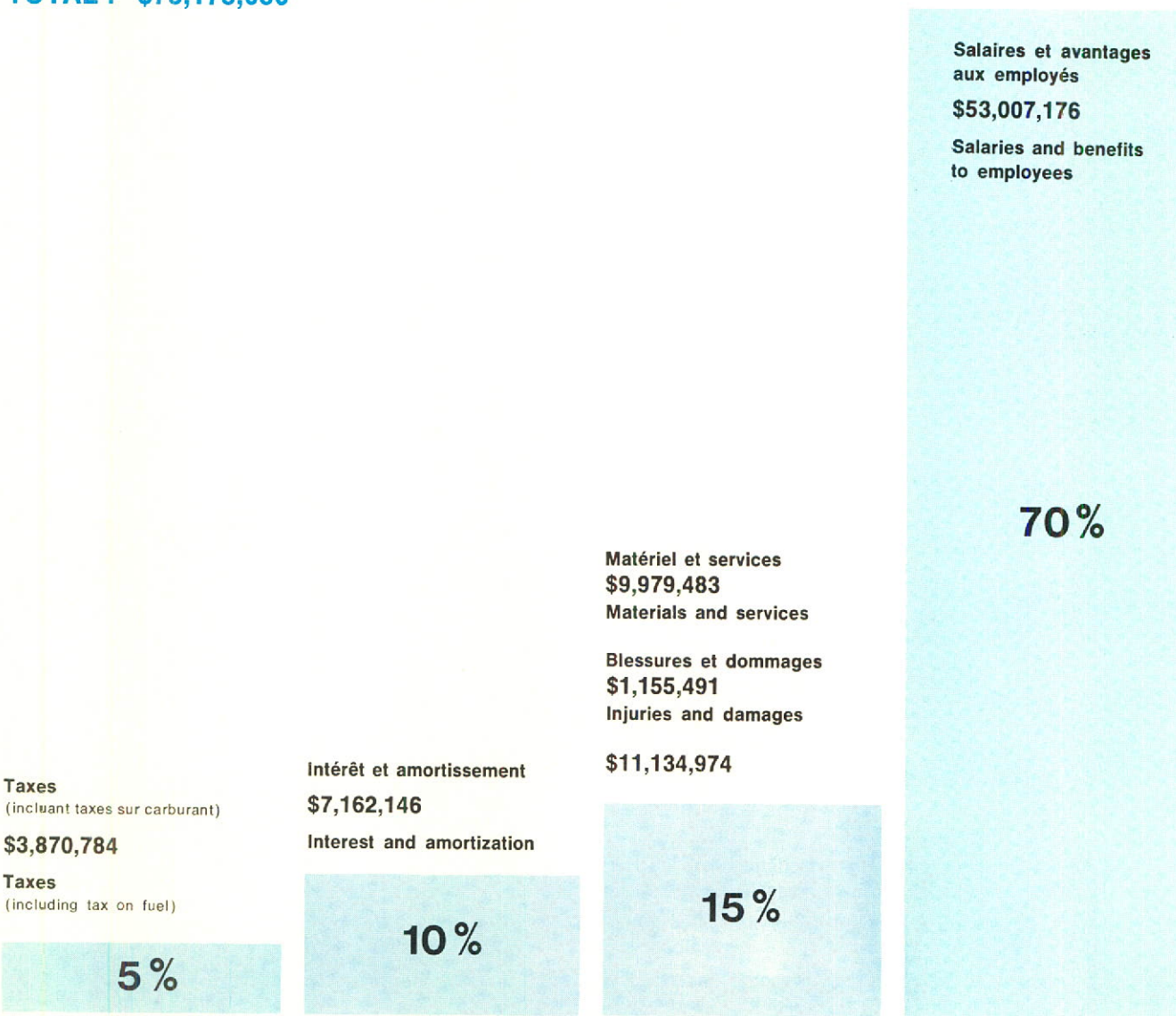
TOTAL : \$75,175,080

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES

FOR THE YEAR ENDED

APRIL 30, 1970

TOTAL : \$75,175,080

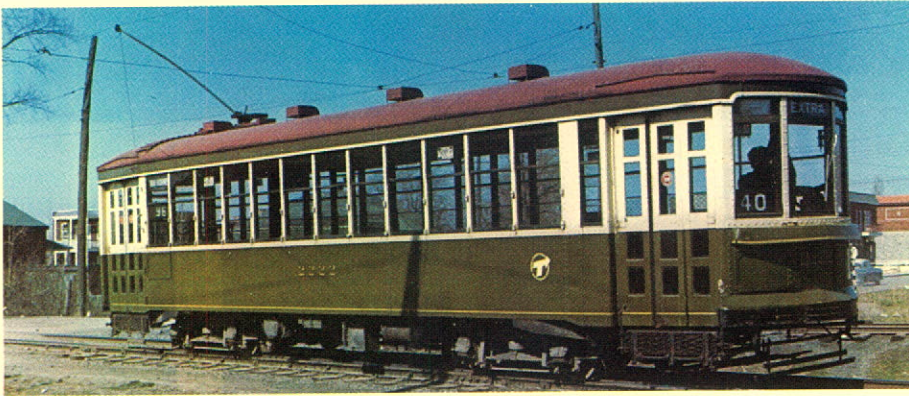




- Le tram à carrosserie de bois verni et sièges d'osier.
- Tramcar of varnished wood with wicker chairs.



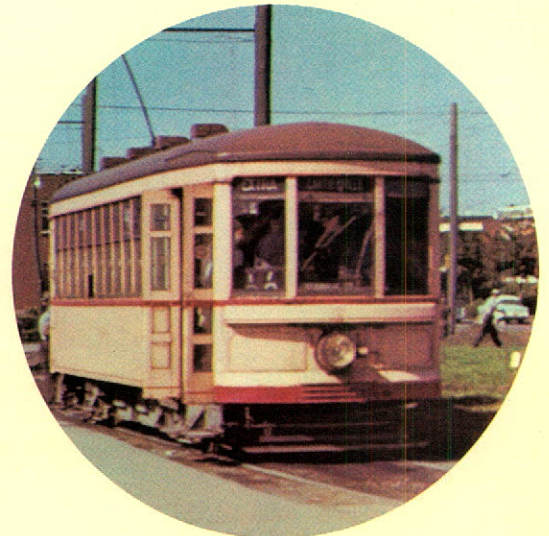
- Un moyen de s'en débarrasser, après démantèlement.
- One means of disposal, after dismantling.



- L'enlèvement des rails.
- Removing the rails.

- Le tram à caisse métallique des années 50.
- Metal-bodied tramcar of the 50's.

- L'un des derniers tramways à être retiré de la circulation.
- One of the last tramcars to be taken out of circulation.





1



3



6



8

1. Mise au rancart du plus moderne des tramways, le PCC, en 1959.
2. La livraison des premières voitures du métro.
3. Au dévoilement de la première voiture de métro.
4. Le tunnel s'avance dans le roc solide.
5. La construction à ciel ouvert de la station Berri-de Montigny.
6. L'autobus amène un flot de visiteurs à la Place d'Accueil.
7. L'inauguration officielle du métro à Berri-de Montigny, en présence de nombreuses personnalités.
8. A la station Ile-Ste-Hélène, la foule envahit les îles de l'Expo 67.
9. La première œuvre d'art du métro à la station Place-des-Arts.





2



5



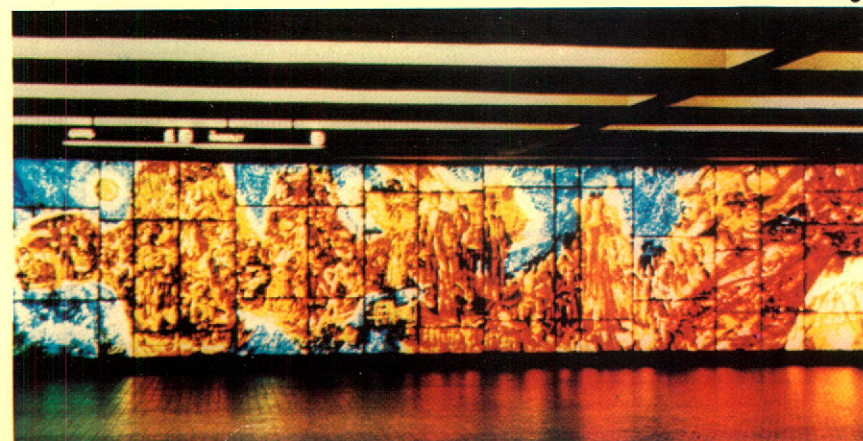
4



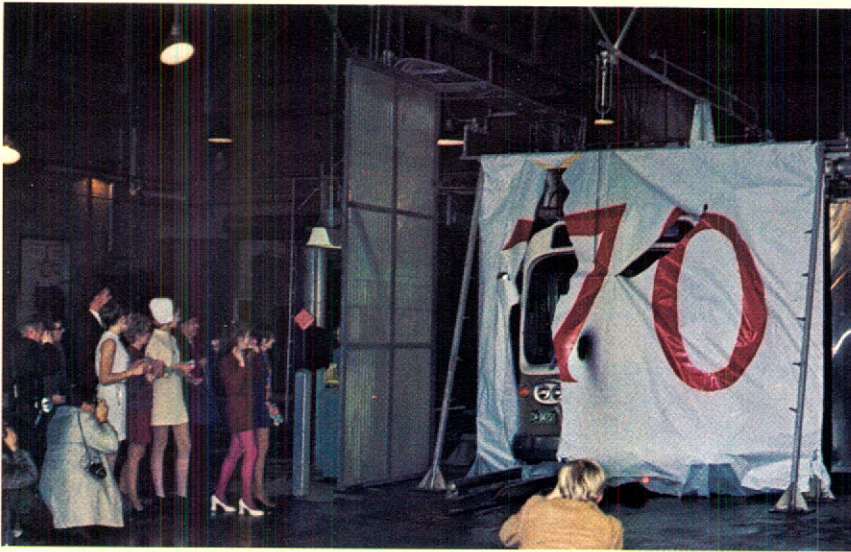
7



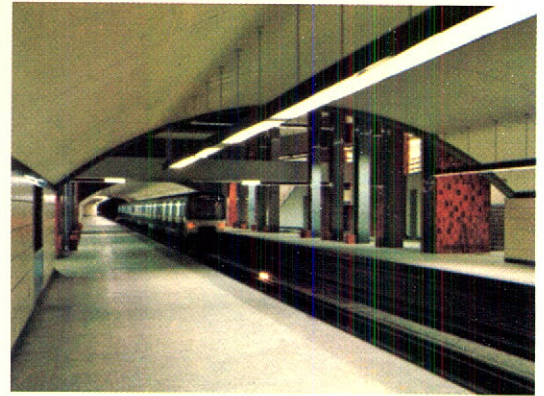
9



1. Retiring the latest model tramcar, the PCC, in 1959.
2. The first Metro vehicles are delivered.
3. The first Metro vehicle is unveiled.
4. The tunnel advances into solid rock.
5. Open-sky construction of the Berri-de Montigny Station.
6. Arriving by bus, visitors through la Place d'Accueil.
7. Important personalities witness the inauguration of the Berri-de Montigny Metro Station.
8. From the St. Helen's Island Station crowds flock to the islands of Expo '67.
9. At the Place-des-Arts Station, the Metro's first work of art.



- La récente livraison de 150 autobus modernes (1970).
- The recent delivery of 150 modern buses (1970).



- La station Rosemont.
- The Rosemont Station.



- La station McGill.
- The McGill Station.



- La nouvelle commission : MM. Armand Lambert, Lucien L'Allier, président, et Robert Hainault.
- The new Commission : Messrs. Armand Lambert, Lucien L'Allier, Chairman, and Robert Hainault.

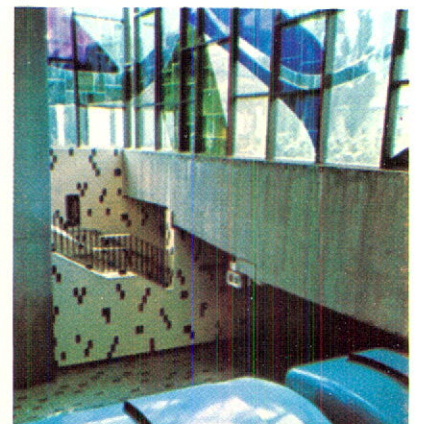


- La station Peel.
- The Peel Station.

- La métropole la nuit, vue du Mont-Royal.
- The metropolis by night, seen from Mount Royal.



- Entourée d'une verrière, la mezzanine de la station Champ-de-Mars.
- Screened in glass, the Champ-de-Mars Station.



LES FAITS SAILLANTS

La loi de la CUM

Parmi les faits saillants du dernier exercice, le plus important fut, sans conteste, le changement de nom, d'allégeance et de juridiction de la Commission.

En effet, la loi créant la Communauté urbaine de Montréal, entrée en vigueur le 1er janvier 1970, déclare que la Commission de transport de Montréal est "continuée en existence sous le nom de Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal".

De plus, la Commission, jusqu'alors mandataire de la ville de Montréal, est devenue mandataire de la Communauté urbaine de Montréal.

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal est composée de trois membres : le président-directeur général, M. Lucien L'Allier, dont le mandat antérieur est continué par la loi et deux commissaires à plein temps nommés par résolution du Conseil de la Communauté urbaine de Montréal le 22 avril 1970 : l'un, M. Armand Lambert, sur proposition d'un membre du Conseil représentant la ville de Montréal, et l'autre, M. Robert Hainault, sur proposition d'un membre représentant une autre municipalité du territoire desservi par la Commission de transport.

La nomination des deux commissaires ci-dessus mit fin au mandat d'un commissaire, M. Marcel Lafaille, et de deux commissaires adjoints, MM. Paul-Émile Morissette et Lucien Toupin. Ce dernier est décédé le 24 avril 1970.

Nouveau territoire

Les buts de la Commission sont d'organiser, posséder, développer et administrer un réseau général de transport en commun de voyageurs, en sous-sol ou au-dessus du sol, dans son territoire qui est défini comme l'île de Montréal, l'île Bizard et la ville de Longueuil.

La Commission ne peut étendre ses services, dans la partie nouvelle de son territoire, sans ac-

HIGHLIGHTS

The MUC Act

Among the highlights of this past period, the most important is unquestionably the change of the Commission's name, allegiance and jurisdiction.

The Act creating the Montreal Urban Community, effective as of January 1st 1970, declared that the Montreal Transportation Commission "continues to exist under the name of the Montreal Urban Community Transit Commission".

Further, the Commission, hitherto an agency of the City of Montreal, has become an agency of the Montreal Urban Community.

The Montreal Urban Community Transit Commission is composed of three members: the Chairman and General Manager, Mr. Lucien L'Allier, whose previous mandate is continued by the Act, and two full-time Commissioners appointed by a resolution of the Council of the Montreal Urban Community, on April 22, 1970: one, Mr. Armand Lambert, proposed by a Council member representing the City of Montreal and the other, Mr. Robert Hainault, proposed by a member representing another municipality of the territory which the Transportation Commission serves.

The appointment of the above two Commissioners terminates the mandate of a Commissioner, Mr. Marcel Lafaille, and two Associate Commissioners, Messrs. Paul-Émile Morissette and Lucien Toupin. The last-named died on April 24, 1970.

New territory

The aims of the Commission are to organize, possess, develop and administer a general system of public passenger transit, underground or surface, in its territory which is defined as the Island of Montreal, Ile Bizard and the City of Longueuil.

The Commission cannot extend its services to the new part of its territory without acquiring, by

quérir, de gré à gré ou par expropriation, mais pas avant le 1er septembre 1970, le capital-actions ou les biens meubles et immeubles d'une compagnie qui dessert déjà le territoire où la Commission voudra étendre son service. Une telle expropriation ne peut être faite qu'avec l'autorisation de la Communauté urbaine de Montréal et de la Commission municipale de Québec.

La Commission doit faire approuver par la Communauté certaines décisions importantes comme son budget annuel, les virements de fonds et les emprunts.

D'autres décisions de la Commission sont sujettes à appel à la Régie des transports : par exemple, celles qui ont trait à la modification des tarifs et celles qui concernent l'abolition, la modification d'un circuit d'autobus, le prolongement d'un circuit existant ou le refus d'établir un nouveau circuit.

Transport d'écoliers et à charte-partie

En ce qui concerne le transport à charte-partie dans le territoire de la CTCUM, la Régie des transports ne peut accorder de nouveaux permis à moins que la Commission y consente ou que la Régie soit d'opinion que la Commission n'est pas en mesure de donner le service couvert par la demande de permis.

Il en est de même pour les permis d'exploiter un service de visites touristiques (sight-seeing.)

La loi stipule encore qu'aucun contrat pour le transport d'écoliers ne peut être octroyé par une Commission scolaire dont le territoire est compris dans celui de la Commission, s'il n'a d'abord été offert à celle-ci.

Les tarifs décrétés par la Commission pour les tournées touristiques et le transport d'écoliers sont sujets à l'approbation de la Régie des transports.

Le prolongement éventuel du métro devient la responsabilité de la Communauté urbaine de Montréal mais son exploitation continuera d'incomber à la Commission.

mutual agreement or expropriation, but not before September 1, 1970, the capital stock or the movable and landed property of a Company already serving the territory in which the Commission wishes to extend its services. Such expropriations can be made only with the authorization of the Montreal Urban Community and the Municipal Commission of Quebec.

The Commission must obtain the approval of the Community of certain important decisions such as its annual budget, transfer of funds and loans.

Other decisions of the Commission are subject to appeal to the Board of Transportation, for example : those having to do with fare changes and those concerning the elimination or change of bus routes, the extension of existing routes or a refusal to establish a new route.

School and charter buses

As regards charter work in the territory of the MUCTC, the Board of Transportation can issue new permits only with the consent of the Commission or upon the finding of the Board, that the Commission is not in a position to provide the service covered by the permit application.

The same applies to permits to operate a sight-seeing service.

The Act further stipulates that no contract to transport students may be granted to a school board whose territory falls within that of the Commission if it has not first of all been offered to the latter.

The fares decided by the Commission for tourist tours and the transportation of students are subject to the approval by the Board of Transportation.

Any extension of the Metro becomes the responsibility of the Montreal Urban Community but its operation will continue to rest upon the Commission.

Le métro

L'achalandage

Le 27 novembre 1969, après trois ans et 44 jours d'exploitation, le métro enregistrait son 400 millionième usager. L'achalandage atteint les 125 millions par année.

Les nouveaux puits de ventilation

Quatre nouveaux puits de ventilation pour le métro ont été construits aux endroits suivants : station Ile-Sainte-Hélène (2 puits), station Frontenac et station Papineau.

La musique dans les stations

A la suite d'une expérience pilote concluante menée à la station de métro Berri-de Montigny pendant la période des Fêtes, la CTCUM a résolu de diffuser de la musique dans les vingt-six stations.

On utilise à cette fin le système de sonorisation déjà existant ; cette initiative qui fusionne à peu de frais et harmonieusement l'agréable et l'utile a été très bien accueillie des usagers.

Les décorations des fêtes

Pendant les fêtes de Noël et du Nouvel An, la Commission a fait un effort spécial pour s'identifier au climat de joie qui caractérise cette période de l'année.

La station de métro Berri-de Montigny a été magnifiquement décorée et des gerbes ont enjolivé les loges de nos changeurs. Des "affichettes" sur les boîtes de perception des autobus ainsi que des "posters" à l'intérieur des cadres des plans du réseau ont transmis nos vœux les meilleurs aux usagers.

La Commission a salué le printemps en s'associant à la "Parade de Pâques" du centre-ville souterrain. La station Bonaventure, point de convergence de cette manifestation, a été décorée de mobiles et d'affiches multicolores.

The Metro

Passengers

On November 27, 1969, after three years and 44 days of operation, the Metro registered its 400 millionth passenger. The number of passengers has reached 125 million a year.

New ventilator shafts

Four new ventilator shafts for the Metro have been constructed at the following places : St. Helen's Island Station (2 shafts), Frontenac Station and Papineau Station.

Music in the stations

Following a conclusive experiment at the Metro's Berri-de Montigny Station during the holidays, the MUCTC has decided to provide music in the twenty-six stations of the Metro.

For this purpose an already existing sound system is employed and this new departure which, at a slight cost, combines the agreeable and the useful, has been well received by the passengers.

Holiday decoration

During the Christmas and New Year holidays, the Commission made a special effort to enter into the joyous atmosphere that characterizes this period of the year.

The Berri-de Montigny Station of the Metro was magnificently decorated and wreaths bedecked the changers' booths. "Flyers" on bus fare boxes and posters within the frames of the system maps offered passengers our best wishes.

The Commission hailed spring by becoming associated with the Easter Parade in the downtown underground shopping area. Bonaventure Station, as the parade's focal point, was decorated with mobiles and multicolored posters.

Les peintures murales

Les peintures murales qui ornaient la Place d'Accueil de l'Expo '67 ont été récupérées. Elles sont maintenant installées, en signe de bienvenue, au-dessus des grands escaliers qui conduisent les visiteurs de Terre des Hommes au quai d'embarquement de la ligne no 4 à la station Berri-de Montigny.

Ce sont des œuvres de Robert Lapalme que la Société centrale d'hypothèques et de logement a transférées à la Ville de Montréal à la demande du maire Drapeau.

Le réseau de surface

Des autobus neufs

La Commission poursuit, au rythme de 150 autobus neufs tous les ans, sa politique de renouvellement de son parc-autobus adoptée il y a quelques années.

Des études poussées ont établi à douze ans l'âge économique d'un autobus. On devra en arriver à un âge moyen de six ans et demi pour l'ensemble du parc. Cet âge moyen est aujourd'hui de neuf ans et demi. Il y a quatre ans, il était de onze ans.

Les livraisons des 150 autobus achetés durant l'exercice au coût global de \$6,200,550 (\$41,337 chacun, taxes incluses) ont commencé dès le début de février. Ces autobus sont numérotés de 10-450 à 10-599.

Actuellement, le tiers du parc, 600 autobus, est constitué de véhicules achetés au cours des cinq dernières années et dotés de plusieurs améliorations importantes tant au point de vue de la sécurité que du confort. Ce sont ceux qui circulent durant les plus longues heures chaque jour. Les autres véhicules sont mis en service aux cours des périodes plus achalandées et en cas d'urgence.

De plus, les ateliers d'entretien procèdent continuellement à l'ajustement complet des moteurs de tous les autobus pour la réduction des émissions des gaz d'échappement, et veillent à la prévention du crissement des freins.

Wall paintings

The mural paintings that decorated Expo 67's Place d'Accueil have been salvaged and are now installed to symbolize welcome above the great stairway which leads visitors to Man and His World towards the departure platform of No. 4 line at Berri-de Montigny Station.

They are the works of Robert Lapalme which the Central Mortgage and Housing Commission transferred to the City of Montreal, at the request of Mayor Drapeau.

The Surface system

New buses

The Commission continues, at the rate of 150 new buses each year, its policy adopted in recent years of updating its bus fleet.

Far-reaching studies have established twelve years as the economic life of a bus. The average age within a bus fleet should be six and one-half years. The average age to-day is nine and one-half years. Four years ago, it was eleven years.

Deliveries of the 150 buses purchased during the period at a total cost of \$6,200,550 (\$41,337 each, taxes included) began early in February. These buses are numbered from 10-450 to 10-599.

At present, one-third of the fleet, 600 buses, consists of vehicles purchased over the past five years and having a number of important improvements as regards both safety and comfort. It is these buses which have the longest working day. The other buses go into service at peak periods or in emergencies.

Moreover, the maintenance shops conduct a continuous complete adjustment of the motors of all buses for reduction of exhaust gas emission and pay special attention to the prevention of brake squeal.

Les lignes nouvelles ou modifiées

Trois lignes nouvelles ont été inaugurées pendant l'année : "59 Boulevard-Léger", "122 Jules-Poitras" et "12 Ile-des-Sœurs". Cette dernière fut intégrée au réseau après une période de service sous location.

La ligne "90 Provost" a été fusionnée à la ligne "106 St-Jacques" et désignée comme "90 St-Jacques". Elle relie les municipalités de Lachine et St-Pierre à la station de métro Atwater en éliminant la correspondance à Elmhurst.

Les lignes 121 et 123 ont été fusionnées pour assurer un meilleur service aux heures d'affluence au parc industriel de la Montée de Liesse dans St-Laurent.

Ont été prolongées ou modifiées de quelque façon, les lignes "168 Place-des-Nations", "112 Centrale", "141 Jean-Talon", "32 Cadillac", "98 Legendre", "33 Langelier", "16 Graham", "132 Viau", "64 Peel" et "69 Gouin".

Enquête à Montréal-Nord

Le service de la planification a entrepris une enquête d'envergure dans la ville de Montréal-Nord. L'étude s'intéressait à la fois aux citoyens, quelque 80,000 âmes, et aux employés des industries locales.

Cette analyse complète des mouvements d'entrée et de sortie du secteur est le début d'une analyse de l'ensemble du territoire desservi par la Commission, ce qui contribuera à la réalisation bien ordonnée de projets comme le prolongement du métro et l'établissement de nouvelles lignes d'autobus.

Des études semblables ont été amorcées dans le quartier Rivière-des-Prairies de Montréal, dans Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles et LaSalle; l'enquête pour l'ensemble du territoire suivra sous peu.

Les abris aux arrêts d'autobus

La Commission a acheté et installé 25 nouveaux abris amovibles, ce qui en porte le nombre à 177.

New or changed routes

Three new lines were inaugurated during the year : "59 Boulevard-Léger", "122 Jules-Poitras" and "12 Ile-des-Sœurs". The last named, serving Nuns' Island, was included in the system after a period of rented service.

The "90 Provost" line was consolidated with the "106 St-Jacques" line and designated as "90 St-Jacques", connecting the municipalities of Lachine and St-Pierre to the Atwater Station of the Metro and eliminating the Elmhurst transfer.

Lines 121 and 123 have been combined to ensure better peak-hour service at the Montée de Liesse industrial park in Ville St-Laurent.

Extended or in some way changed are the following lines : "168 Place des Nations", "112 Centrale", "141 Jean-Talon", "32 Cadillac", "98 Legendre", "33 Langelier", "16 Graham", "132 Viau", "64 Peel" and "69 Gouin".

Survey in Montreal North

The service and systems planning department undertook a sizable survey in the City of Montreal North. Included in the study were the citizens, some 80,000 people, and the employees of the local industries.

This complete analysis of movements into and out of the sector is the beginning of an all-inclusive analysis of the territory served by the Commission, one that will contribute to the well-ordered accomplishment of such projects as Metro extensions and the establishment of new bus routes.

Similar studies have been started in the Rivière-des-Prairies district of Montreal, in Montreal East, Pointe-aux-Trembles and Ville LaSalle and the survey embracing the entire territory, will follow shortly.

Bus stop shelters

The Commission has purchased and installed 23 new removable shelters, bringing the number

D'autres seront installés chaque année aux endroits propices : les plus exposés et les plus achalandés.

Généralités

Le mémoire à la Commission Gendron

Le 10 décembre 1969, la Commission de transport présenta un mémoire à la Commission d'enquête sur la situation de la langue française et sur les droits linguistiques au Québec.

Le mémoire, appuyé sur des statistiques quant à la langue de travail dans les divers services, a suscité les félicitations du président M. Jean-Denis Gendron.

Les conventions collectives

Les relations patronales-syndicales ont été satisfaisantes au cours de la dernière année. La convention signée en 1967 arrive à échéance le 12 juillet 1970, et nous préparons la négociation des nouveaux contrats.

Nos visiteurs

Nous avons reçu en visite officielle 101 groupes, au total 1,942 personnes désireuses de se familiariser avec les techniques modernes de transport urbain mises en pratique à Montréal.

Hommes d'Etat, administrateurs, urbanistes, ingénieurs, architectes, journalistes, cinéastes et étudiants sont venus des cinq continents. En plus du Canada et des Etats-Unis, l'Amérique était représentée par le Mexique et Puerto Rico ; l'Europe par l'Allemagne, l'Angleterre, la France, la Norvège, la Suède et la Russie ; l'Afrique, par l'Algérie, le Burundi, la Côte d'Ivoire, le Dahomey, le Gabon, les îles Madagascar et Maurice, le Togo et la Tunisie ; l'Asie, par le Cambodge, les Indes, le Japon et le Laos ; des visiteurs sont aussi venus d'Australie et de Nouvelle-Zélande.

L'Assemblée annuelle de l'ATA

Plus de mille délégués venant des principales villes du Canada et des Etats-Unis se sont réunis

to 177. Other units will be set up each year at suitable highly exposed and crowded sites.

Miscellaneous

Memorandum to the Gendron Commission

On December 10, 1969, the Transportation Commission presented a memorandum to the Commission of Inquiry on the situation of the French language and on linguistic rights in Quebec.

This memorandum, based on statistics as to the working language in various departments, received congratulations from the Chairman, Mr. Jean-Denis Gendron.

Collective agreements

Management and union relationships were satisfactory in the past year. The agreement signed in 1967 falls due on July 12, 1970, and we are preparing to negotiate new contracts.

Our visitors

Official groups visiting us numbered 101, totaling 1,942 persons wishing to become familiar with the modern techniques of urban transit practised in Montreal.

Dignitaries of foreign governments, administrators, urbanists, engineers, architects, journalists, movie makers and students came from the five continents. Besides Canada and the continental United States, the Americas were represented by Mexico and Puerto Rico ; Europe was represented by Britain, France, Germany, Norway, Russia and Sweden ; Africa by Algeria, Burundi, Gabon, the Ivory Coast, the Madagascar and Mauritius Islands, Togo and Tunisia ; Asia by Cambodia, India, Japan and Laos ; and there were also visitors from Australia and New Zealand.

ATA annual meeting

More than a thousand delegates from the principal cities of Canada and the United States

à Montréal du 5 au 9 octobre 1969 pour étudier des solutions aux problèmes du transport urbain à l'occasion de la 88e assemblée annuelle de l'Association américaine du transport urbain.

Notre Commission a été l'hôte de cette importante association dont elle fait partie depuis sa fondation. Le président de la Commission ainsi que plusieurs directeurs de service ont été invités à présenter des travaux au cours de ces assises.

La carte d'étudiant

Pour la première fois depuis l'existence de la carte d'étudiant, la Commission a autorisé l'impression des cartes d'identité avec photo en couleur. En plus de permettre une meilleure identification, cette initiative est très bien accueillie de la part des élèves ayant droit à la carte d'étudiant.

À l'honneur

Monsieur Lucien L'Allier, ingénieur, président-directeur général de la Commission, a été élu président de l'Association canadienne du transport urbain lors de l'assemblée annuelle de cet organisme tenue à Jasper, en Alberta, le 18 juin 1969. Il succédait à M. H. E. King, directeur des relations industrielles de la Toronto Transit Commission. L'Association groupe quelque cinquante entreprises de transport urbain au Canada.

C'est aussi lors de cette assemblée annuelle que notre Commission a reçu une plaquette commémorative attestant qu'elle avait gagné le prix du Conseil canadien de la sécurité routière pour la réduction du nombre d'accidents de la circulation en 1968.

Pour la 3e année consécutive et pour la sixième fois depuis 1951, la CTCUM vient de remporter le trophée de sécurité décerné par l'Association américaine du transport urbain (ATA). Ce certificat de mérite atteste que la Commission a réussi la plus forte diminution du taux d'accidents parmi les entreprises de transport urbain desservant les grandes villes de plus d'un million d'habitants de toute l'Amérique du Nord.

met in Montreal, October 5 to 9, 1969, to study solutions to problems of urban transit on the occasion of the 88th. annual meeting of the American Transit Association.

Our Commission was the host of this important association of which it has been a member since its foundation. The Commission Chairman and a number of departmental directors were invited to present studies during these sessions.

Student cards

For the first time since the student card has existed, the Commission authorized the production of cards with photos in colour. Besides allowing better identification, this new departure has been greatly appreciated by those entitled to have student cards.

Honours

Mr. Lucien L'Allier, engineer, Chairman and General Manager of the Commission, was elected President of the Canadian Transit Association at the annual assembly of that body held at Jasper, Alberta, June 18, 1969. He succeeded Mr. H. E. King, Director of Industrial Relations of the Toronto Transit Commission. The Association comprises some fifty urban transit enterprises of Canada.

Also, at this annual assembly, our Commission received a commemorative plaque upon its having merited the Canadian Highway Safety Council's award for the reduction in the number of traffic accidents in 1968.

For the third consecutive year and the sixth time since 1951, the MUCTC has won the safety trophy awarded by the American Transit Association (ATA). This certificate of merit shows the Commission as having achieved the greatest decrease of accident rate among urban transit enterprises serving North American cities having more than a million inhabitants.

1950 - 1970

VINGT ANS D'HISTOIRE

TWENTY YEARS OF HISTORY

Avant-propos

Foreword

Les deux décennies d'existence de la Commission de transport de Montréal chevauchent le centième anniversaire du transport urbain dans la métropole canadienne célébré en 1961. Elles ont été marquées d'une plus grande activité et de décisions plus importantes peut-être que n'en avait connues jusque-là cet important service public.

The Montreal Transportation Commission's two decades of existence have been remarkable in many ways. The hundredth anniversary of urban transit in the Canadian metropolis fell midway in this period, being celebrated in 1961; there has been greater activity than ever before in this important public service and decisions taken have been perhaps more imposing than in all the preceding time.

Les premières années de la CTM virent un effort concentré de modernisation. On abandonna les tramways trop encombrants pour les remplacer par des autobus dont le fonctionnement plus souple répondait mieux aux difficultés quotidiennes de la circulation.

Modernization was the goal upon which the MTC's early effort was concentrated. Tramcars were abandoned as too awkward and replaced by buses whose more flexible action made it easier for them to negotiate the everyday difficulties of our traffic.

Les dernières années virent le retour à la traction électrique, mais en souterrain cette fois, avec l'inauguration d'un réseau initial de 15.5 milles de métro.

A return to electric traction has marked the more recent years, but this time under the ground with the inauguration of an initial 15.5 miles of a Métro system.

En 1950, la CTM desservait un territoire de 84 milles carrés et une population de 1,290,000. Elle transportait environ 370 millions de voyageurs par année.

In 1950 the MTC was serving a territory of 84 square miles and a population of 1,290,000, and was carrying some 370 million passengers a year.

Au cours de son existence le territoire de la CTM s'est agrandi. Il couvrait une superficie de 144 milles carrés avec une population de près de 2,000,000 au moment où la CTCUM a pris la relève. Pourtant, le nombre annuel de voyageurs n'atteint pas 270 millions.

In the course of its existence the territory of the MTC has increased. It covered an area of 144 square miles with a population of nearly 2,000,000 at the moment when the MUCTC took over. However, the annual count of passengers falls short of 270 million.

Le nombre d'automobiles est passé de 145,000 à 525,000 au cours de la même période. Cela explique facilement cette baisse d'achalandage en regard de l'augmentation de la population.

The number of automobiles rose from 145,000 to 525,000 during this same period. This readily explains the lessened intensity of utilization by an increased population.

La CTM

The MTC

Aux termes de la loi provinciale du 5 avril 1950, et du règlement municipal 1981 du 24 août de la même année, la Commission de transport de Montréal était autorisée à administrer le transport urbain dans la région métropolitaine.

Under the terms of the Provincial Act of April 5, 1950, and Municipal Bylaw 1981 of August 24 of the same year, the Montreal Transportation Commission was authorized to administer urban transit in the metropolitan region.

1950 - 1970

La Commission se composait de cinq membres : Monsieur Arthur Duperron, président et gérant général, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, le vice-président (élu par les commissaires) M. Richard F. Quinn et MM. Jean Constantin et Léonard Léger, nommés par la ville de Montréal, et Me Charles-Auguste Sylvestre, nommé par les autres municipalités desservies. Ils prêtèrent serment le 14 novembre 1950 et établirent les bureaux de la Commission au 1201 ouest, rue Sherbrooke.

La loi constitutive de la Commission lui permettait d'acquérir de gré à gré ou par expropriation le capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal et tous ses biens meubles et immeubles.

La valeur des immeubles, des installations et du matériel roulant était de \$52,820,941.61, dépréciation non déduite, le tout évalué ainsi que le prix des actions, par les experts de la Commission, sous l'autorité du Juge Thomas Tremblay.

La Commission assumait de plus la dette obligataire de la compagnie, plus de 26 millions de dollars.

Le 5 juin 1951, la Commission avait acquis de gré à gré la majorité des 70,000 actions de la compagnie, au prix uniforme de \$60 l'action et le 16 juin 1951, la Commission établissait son siège social dans les locaux de la Compagnie des Tramways de Montréal situés à 159 ouest, rue Craig.

Le 16 novembre 1955, M. Robert Hainault est assermenté commissaire pour représenter les municipalités de banlieue en remplacement de Me Charles-Auguste Sylvestre nommé juge de la cour supérieure. Le 11 janvier 1958, le vice-président, Richard F. Quinn meurt à l'âge de 51 ans. M. Jean Constantin le remplaça à la vice-présidence et M. Charles C. Brown fut désigné commissaire par le Conseil municipal de Montréal où il avait siégé pendant cinq ans. M. Brown décédait le 15 mars 1959 à l'âge de 45 ans. Le poste vacant fut comblé en juillet 1959 par M. Marcel Lafaille, "Leader" du Conseil municipal de Montréal.

Le 13 novembre 1960 marquait la fin du mandat de M. Arthur Duperron, président et gérant général, et de MM. Jean Constantin et Léonard Léger. Le lieutenant-gouverneur en conseil désignait le

The Commission comprised five members : Mr. Arthur Duperron, Chairman and General Manager, appointed by the Lieutenant-Governor in Council, the Vice-Chairman (elected by the Commissioners) Mr. Richard F. Quinn, Messrs. Jean Constantin and Léonard Léger, appointed by the City of Montreal, and Mr. Charles-Auguste Sylvestre, appointed by the other municipalities served. They took their oath of office on November 14, 1950, and established the offices of the Commission at 1201 Sherbrooke Street West.

The Act setting up the Commission allowed it to acquire by mutual agreement or by expropriation the capital stock of the Montreal Tramways Company and all its movable and landed property.

The value of the real estate, installations and rolling stock was \$52,820,941.61, exclusive of depreciation, the whole being evaluated as well as the share price by the Commission's experts under the authority of Mr. Justice Thomas Tremblay.

The Commission moreover assumed the Company's debenture debt of more than 26 million dollars.

On June 5, 1951, the Commission had acquired by mutual agreement the greater part of the Company's 70,000 shares at the uniform price of \$60 per share, and on June 16, 1951, the Commission established its headquarters in the offices of the Montreal Tramways Company situated at 159 Craig Street West.

On November 16, 1955, Mr. Robert Hainault was sworn in as a Commissioner to represent the suburban municipalities, replacing Mr. Charles-Auguste Sylvestre, appointed a Justice of the Superior Court. On January 11, 1958, the Vice-Chairman Mr. Richard F. Quinn, died at the age of 51 years. Mr. Jean Constantin replaced him as Vice-Chairman and Mr. Charles C. Brown was designated a Commissioner by the Montreal Municipal Council of which he had been a member for five years. Mr. Brown died on March 15, 1959, aged 45 years. The vacant position was filled in July, 1959, by Mr. Marcel Lafaille, Leader of the Montreal Municipal Council.

November 13, 1960, marked the end of their term for Mr. Arthur Duperron, Chairman and General Manager, and for Messrs. Jean Constantin and Léonard Léger. The Lieutenant-Governor in

1950 - 1970

brigadier J.-Guy Gauvreau pour remplacer M. Duperron. Un amendement à la loi faisait disparaître le poste de vice-président de la Commission et créait le poste de commissaire adjoint.

Le 29 mars 1961, le Comité exécutif de Montréal nommait MM. Armand Lambert et Paul-Emile Morissette commissaires adjoints, ce qui reportait à cinq le nombre des dirigeants de la Commission.

Le 1er février 1963, la Commission établit un service de transport dans la ville de Saint-Léonard. Au début, la municipalité a assumé le déficit d'exploitation et ce jusqu'à l'abolition des zones en novembre 1965. C'était la première modification au territoire de la CTM depuis sa création. En mai 1964, le village de Saraguay est annexé à Montréal et son territoire est greffé à celui de la Commission.

M. Lucien L'Allier, directeur du service des travaux publics à la Ville de Montréal et ingénieur en chef du métro, est nommé le 15 août 1964 par le gouvernement du Québec pour remplacer à la présidence le brigadier J.-Guy Gauvreau, démissionnaire.

Comme conséquence d'un amendement à la loi, M. Lucien Toupin a été nommé commissaire adjoint, le 15 octobre 1965, pour représenter avec M. Hainault les municipalités de banlieue desservies par la Commission, lesquelles par la même loi devaient, à partir du 1er mai 1966, payer leur quote-part du service de la dette de la construction du métro et des déficits d'exploitation de la Commission.

Par suite de l'annexion de la ville de Rivière-des-Prairies, la loi fut de nouveau amendée en 1966 pour permettre à la Commission d'exproprier la compagnie Autobus Inter-Cité Ltée qui exploitait des services dans le nouveau quartier de la ville de Montréal. L'expropriation englobait un secteur de Jacques-Cartier (aujourd'hui Longueuil) où Autobus Inter-Cité Ltée exploitait aussi des services de transport. Ville d'Anjou ayant mis fin à son service municipal d'autobus, son territoire s'ajouta à celui de la Commission.

Enfin, en décembre 1969, la loi créant la Communauté urbaine de Montréal constituait une nouvelle Commission de transport, avec territoire agrandi et des pouvoirs accrus comme on peut le voir plus en détail dans une autre partie du présent rapport annuel.

Council designated Brigadier J.-Guy Gauvreau to replace Mr. Duperron. An amendment to the Act abolished the position of Vice-Chairman of the Commission and created that of Associate Commissioner.

On March 29, 1961, the Executive Committee of Montreal appointed Messrs. Armand Lambert and Paul-Emile Morissette as Associate Commissioners, which brought the number of directors of the Commission to five.

On February 1, 1963, the Commission established a transportation service in the City of Saint-Léonard. At the start, the municipality assumed the operating deficit, doing so until zones were abolished in November, 1965. This was the first change of MTC territory since its creation. In May 1964, the Village of Saraguay East was annexed to Montreal and its territory added to that of the Commission.

Mr. Lucien L'Allier, Director of the Department of Public Works of the City of Montreal and Engineer-in-Chief of the Métro was appointed on August 15, 1964, by the Government of Quebec, to replace as Chairman, Brigadier J.-Guy Gauvreau who resigned.

In consequence of an amendment to the Act, Mr. Lucien Toupin was appointed Associate Commissioner on October 15, 1965, as representative, with Mr. Hainault, of the suburban municipalities served by the Commission, which municipalities were required, beginning May 1, 1966, to pay their share of servicing the debt for the construction of the Métro and the Commission's operating deficits.

Following annexation of the City of Rivière-des-Prairies, the Act was again amended in 1966 to allow the Commission to expropriate La Compagnie Autobus Inter-Cité Ltée which operated services in the new district of the City of Montreal. The expropriation included a sector of Jacques-Cartier (to-day Longueuil) where Autobus Inter-Cité Ltée also operated transit services. Ville d'Anjou having ended its municipal bus service, this territory was added to that of the Commission.

Finally, in December, 1969, the Act creating the Montreal Urban Community set up a new Transportation Commission with increased territory and greater powers as may be seen in lengthy detail in another part of the present Annual Report.

1950 - 1970

Un mot des finances

Depuis qu'elle a assumé la responsabilité du transport urbain en 1951, la Commission a réussi à rencontrer ses obligations financières à même ses propres ressources, jusqu'à l'exercice terminé le 30 avril 1967. Le déficit de cet exercice, au montant de \$2,085,810 fut comblé par les municipalités desservies par la Commission, selon les dispositions de l'article 57b de sa loi constitutive. Il en fut de même des déficits de \$2,115,253 et de \$1,605,683 des exercices terminés les 30 avril 1968 et 1969 respectivement. Quant à l'exercice terminé le 30 avril 1970, il montre un surplus d'exploitation de \$1,405,980.

Ces chiffres résument en quelque sorte, sous l'aspect financier, l'histoire de la Commission au cours des 20 dernières années.

Et si l'on en vient maintenant à un autre point de vue et que l'on considère les immenses services rendus à la communauté par cet agent économique que l'on appelle le transport urbain, on ne peut vraiment, dans cette optique économique, mettre en doute la rentabilité de l'industrie du transport urbain.

Les tarifs

En 1950, le prix du billet de tramway ou d'autobus était de huit cents et un tiers. Depuis vingt ans, ce tarif a dû être haussé à plusieurs reprises en même temps que le coût de la vie, à cause de l'augmentation du prix des matériaux et surtout de la main-d'œuvre.

De dix cents en 1952, avec supplément pour les zones périphériques, en décembre 1955, le tarif de nuit de 15 cents étant aboli, le prix du billet passa à 12½ cents, puis à 15 cents en 1958, et à 18 cents en 1965. C'est en novembre 1965 que le tarif de zones fut aboli.

Avec l'avènement du métro, le 16 octobre 1966, on pouvait voyager sur tout le réseau à prix unique et avec privilège de correspondance du métro à l'autobus et vice-versa. Le prix du billet est fixé à 25 cents en 1967 et à 30 cents en 1969.

A word about finances

After assuming responsibility for urban transportation, in 1951, the Commission successfully met its financial obligations from its own resources up to the year ending April 30, 1967. That year's deficit, to the amount of \$2,085,810, was made up by the municipalities served by the Commission, in accordance with the provisions of Article 57b of the Act by which it was constituted. The same applies to the deficits of \$2,115,253 and \$1,605,683 for the years ending April 30, 1968 and 1969 respectively. As for the year ending April 30, 1970, it shows an operating surplus of \$1,405,980.

These figures somehow summarize the story of the Commission's financial administration over the past 20 years.

From another point of view, if we consider the immense services rendered to the community by that item of its housekeeping known as urban transportation, in the light of economics no one can truly doubt the sound investment return of urban transportation.

Fares

In 1950 a tram or bus ticket cost eight and one-third cents. In twenty years this fare has been raised a number of times on a par with the cost of living, owing to the rising cost of materials and especially of manpower.

From ten cents in 1952, with extra payment for peripheral zones, in 1955 the night rate of 15 cents being abolished, the ticket cost rose to 12½ cents, then to 15 cents in 1958 and to 18 cents in 1965. The zone fare was abolished in 1965.

With the coming of the Métro on October 16, 1966, it became possible to travel the entire system on one fare, with the privilege of transferring from the Métro to bus and vice versa. The price of a ticket was set at 25 cents in 1967 and at 30 cents in 1969.

1950 - 1970

Le transport

Modernisation et progrès

Il y a vingt ans, la circulation à Montréal était à la veille d'être paralysée.

La métropole du Canada, avec un nombre toujours croissant de véhicules privés, bâtie autour d'une montagne pittoresque mais fort gênante, entourée d'eau et recouverte chaque hiver d'un épais manteau de neige, était desservie par un réseau de rues étroites et un service de tramways devenu désuet qui contribuaient à rendre ces obstacles et désavantages presque insurmontables.

C'est dans ces conditions que la Commission de transport de Montréal succédait à la Compagnie des Tramways et commençait son programme de modernisation.

Le métro

Parmi les pouvoirs accordés à la Commission par sa constitution, il y avait en plus de la fixation des tarifs et de l'établissement de lignes de transport en commun, le remplacement graduel des tramways par des autobus ou des trolleybus et surtout la préparation de plans en vue de la construction d'un métro : la Commission "devra, dans les deux ans suivant son entrée en fonction, soumettre au Comité exécutif de la ville de Montréal un plan et un programme définitifs pour l'établissement d'un système de transport rapide accompagnés d'une estimation détaillée du coût des travaux recommandés ainsi que du mode de financement" (Règlement 1981, art. 57, par. 5).

La Commission se mit donc aussitôt à l'œuvre pour jeter les bases d'une organisation qui pourrait mener ce travail à bonne fin.

Elle retenait les services de M. Charles E. DeLeuw, président de "DeLeuw, Cather and Company", de Chicago. M. DeLeuw avait été ingénieur en chef lors de la construction du métro de Chicago de 1941 à 1944 et dirigeait en plus la préparation des plans et la construction du métro de Toronto.

Transportation

Modernization and progress

Twenty years ago traffic in Montreal was on the verge of paralysis.

Canada's metropolis, with an ever-growing number of private vehicles, built around a picturesque but most inconvenient mountain, surrounded by water and covered each winter with a heavy coat of snow, was served by a system of narrow streets and an obsolete tramway service that helped to make those obstacles and disadvantages almost unsurmountable.

There were the conditions in which the Montreal Transportation Commission succeeded the Tramways Company and began its modernization programme.

The métro

Among the powers conferred upon the Commission by its constitution, there was, in addition to the fixing of fares and the establishment of public transit routes, the gradual replacement of tramcars by buses or trolleybuses and above all the preparation of plans for the construction of a Métro : the Commission "shall, in the two years following its entry into service, submit to the Executive Committee of the City of Montreal a definitive plan and programme for the establishment of a rapid transit system together with a detailed estimate of the cost of the recommended works as well as the method of financing." (By-law 1981, Art. 57, Para. 5).

The Commission went immediately to work to lay the foundation of an organization able to carry the work through to a conclusion.

The services of Mr. Charles E. DeLeuw, President of DeLeuw, Cather and Company, Chicago, were retained. Mr. DeLeuw had been the chief engineer in the construction of the Chicago subway from 1941 to 1944, and also directed the preparation of the plans for the construction of the Toronto subway.

1950 - 1970

Un personnel d'ingénieurs, d'architectes et de dessinateurs à l'emploi de la Commission firent partie d'un service spécial établi pour la préparation des plans et devis. Un projet de métro fut soumis aux autorités municipales en 1953. Cependant, ce n'est qu'au cours des élections municipales de 1960, qu'une promesse fut faite de construire un métro. Le peuple étant d'accord avec cette promesse électorale sérieuse, le 3 novembre 1961, le Conseil municipal votait une somme de \$132,090,000 "pour la construction des lignes no 1 et no 2 et pour l'achat du matériel roulant". Le métro était né.

En 1962, une autre élection confirme en fonctions l'équipe Drapeau-Saulnier. M. Lucien L'Allier, alors directeur du service des travaux publics de la ville, fut nommé ingénieur en chef du métro. Et les travaux commencèrent.

L'abandon temporaire de la ligne 3, sous le Mont-Royal, et la décision de construire la ligne 4 vers la rive sud, en passant par le site de l'Expo 67, furent confirmés le 6 août 1963.

La Commission de transport de Montréal a collaboré avec la ville au cours de la construction du métro, surtout en préparant son personnel à l'exploitation et à l'entretien du nouveau service de transport rapide. L'inauguration eut lieu le 16 octobre 1966.

L'autobus

Le dernier des 939 tramways de 1950 avait été mis au rancart le 30 août 1959 trois ans plus tôt qu'on l'avait prévu, et le dernier des 105 trolleybus fut retiré de la circulation le 17 juin 1966.

Au fur et à mesure que de nouveaux autobus remplaçaient les tramways et les trolleybus, il fallait procéder à des travaux d'envergure qui se sont échelonnés sur plusieurs années, de 1954 jusqu'à 1969.

Par exemple, pour loger les nouveaux autobus, la Commission a dû procéder à la transformation en garages, de toutes les remises des tramways. Elle a construit quatre nouveaux garages : Namur en 1955, Frontenac en 1956, St-Michel en 1957 et St-Denis en 1958. Il y eut aussi de nombreux agrandissements, notamment aux ateliers d'entretien et de réparation Crémazie en 1956.

A staff of engineers, architects and draughtsmen in the employ of the Commission occupied a special department set up for the preparation of plans and estimates. A project for a Métro was submitted to the municipal authorities in 1953. However, it was not until the municipal elections of 1960 that a promise was made to build a Métro. The people being evidently in agreement with this serious electoral promise, the Municipal Council on November 3, 1961 voted a sum of \$132,090,000 "for the construction of lines No. 1 and No. 2 and for the purchase of rolling stock." The Métro was born.

In 1962, another election confirmed the public's approval of the Drapeau-Saulnier team. Mr. Lucien L'Allier, then Director of the City's Department of Public Works, was appointed Engineer in Chief of the Métro and the work was started.

The temporary abandonment of line 3 beneath Mount Royal and the decision to construct line 4 to the South Shore, passing by way of Expo 67, were confirmed on August 6, 1963.

The Montreal Transportation Commission cooperated with the City throughout the construction of the Métro, especially in preparing its staff for the operation and maintenance of the new rapid transit service. The inauguration took place on October 16, 1966.

The autobus

The last of the 939 tramcars of 1950 had been scrapped on August 30, 1959, three years ahead of expectation, and the last of the 105 trolleybuses was taken out of circulation on June 17, 1966.

On a par with the replacement of tramcars and trolleybuses with the new buses, it was necessary to undertake a programme of important works spread over the years from 1954 into 1969.

Shelter for the new buses, for instance, had to be provided by transforming all the tramcar sheds into garages. Four new garages were built: Namur in 1955, Frontenac in 1956, St-Michel in 1957, and St-Denis in 1958. Many enlargements were also carried out, particularly that of the Crémazie maintenance and repair shops in 1956.

1950 - 1970

Il a fallu, de plus, paver de nombreuses voies privées après l'enlèvement des rails. On a aussi fait disparaître les poteaux et les fils aériens, abandonné l'alimentation à 600 volts, courant continu, puis démantelé des sous-stations de transformation.

La sous-station Ontario fut la dernière à être abandonnée le 18 février 1969. Ainsi se terminait une époque qui avait débuté en 1892 alors que les tramways tirés par des chevaux étaient remplacés par des tramways électriques.

La Commission n'aura bientôt à exploiter et à entretenir que les seuls réseaux de distribution d'énergie électrique du métro : traction, services, contrôle et télécommunications.

Parmi les autres réussites marquantes dans la modernisation continue de la Commission de transport, il faut signaler le remplacement graduel (depuis 1952) des autobus avec moteurs à essence et commande manuelle de la boîte de vitesses. Tous les autobus ont maintenant la boîte de vitesses automatique et sont mus par des moteurs diesel lesquels n'émettent pratiquement aucun gaz toxique.

Les communications radiophoniques

Dès 1961, la Commission renouvelait entièrement son système de communication radiophonique avec quatre émetteurs-clés situés autour de la montagne et quarante postes mobiles (il y en a maintenant 78) de façon à permettre à nos services de transport et d'entretien de répondre avec rapidité à toute situation d'urgence.

De plus, le radiotéléphone a été installé à l'essai sur une centaine d'autobus le 26 novembre 1966, dans le but d'aider les chauffeurs à assurer un service plus régulier, même en cas d'imprévu, et ainsi mieux servir les usagers du transport en commun.

Le poste central peut communiquer avec tous les chauffeurs, avec ceux d'une seule ligne ou avec un seul chauffeur. L'appareil est en état de fonctionner dès qu'on tourne la clé de contact. Le chauffeur rapporte les accidents, les retards sur l'horaire, les feux de circulation défectueux, les incendies, les incidents nécessitant l'intervention de la police, les interruptions dans la circulation, etc.

It was, moreover, necessary to pave many private-ways upon removal of the rails. Standards and overhead power wires were removed; the 600-volt D.C. current was abandoned and the transformer substations dismantled.

The Ontario substation was the last to be abandoned, on February 18, 1969. So ended an era that had begun in 1892 when horse-drawn tramcars were replaced by electrical ones.

Soon the Commission will operate or maintain no systems for the distribution of electrical energy other than those of the Métro : traction, services, control and communications.

Among other outstanding successes which the Commission has achieved in its continual modernization of transportation is the gradual (since 1952) replacement of gasoline-fueled buses with manual transmission. All buses now have automatic transmission and are driven by diesel motors which practically emit no toxic fumes.

Radio communications

In 1961 the Commission completely renewed its system of voice communication by radio with four main transmitters situated around the mountain and forty mobile units (there are now 78), in order to allow our transportation and maintenance services to deal swiftly with any emergency.

Further, radio telephones were installed as a test in some one hundred buses on November 26, 1966, in order to help the drivers ensure a more regular service, even through unforeseeable circumstances, thus better serving passengers in public transit.

The central station can communicate at will with all drivers, the driver of a single bus or the drivers of one route. The apparatus is ready to function with the turn of the ignition key. The driver reports accidents, time-table delays, defective traffic lights, fires, incidents requiring police intervention, traffic breaks, etc.

1950 - 1970

Le Régime supplémentaire de rentes

Le Régime actuel est entré en vigueur le 1er janvier 1966, succédant au "Fonds de pension de la Commission de transport de Montréal".

"L'Association mutuelle de bienfaisance des employés de la Compagnie des tramways de Montréal", incorporée en 1904, était en état d'insolvabilité et sa situation financière s'était aggravée au point de voir ses fonds s'épuiser au cours du premier semestre de 1956. L'Association devait donc cesser ses opérations et les employés ne pouvaient plus compter sur la pension espérée. C'est alors que le premier mars 1956, le "Fonds de pension" fut créé.

La Commission, pour assurer la sécurité future de ses employés à leur retraite, avait jugé indispensable de créer ce nouveau fonds de pension avec l'approbation du Gouvernement de Québec. A sa création, le "Fonds de pension" assumait un passif actuariel important. C'est pourquoi la Commission lui versait, dès le 1er mars 1956, une contribution spéciale de \$1,780,000 pour lui permettre de rencontrer les engagements immédiats et s'engageait à verser sept et demi pour cent du salaire des employés pendant que ceux-ci contribueraient cinq pour cent.

Le 1er janvier 1966, le "Fonds de pension" fut réorganisé pour donner naissance au présent Régime, lequel augmentait considérablement les avantages accordés, donnant pour résultat un déficit actuariel initial de \$26,087,000 que la Commission s'engagea à amortir au moyen d'une contribution accrue à onze pour cent du salaire des employés.

Le nouveau Régime garantit aux employés une rente améliorée.

Les relations ouvrières

Il y a vingt ans, les chauffeurs d'autobus de la Commission avaient comme agent négociateur l'Association canadienne des chauffeurs d'autobus, tandis que la Fraternité des employés de chemins de fer représentait les conducteurs de tramways et tous les autres employés régis par des conventions collectives.

Supplementary pension plan

The present Plan became effective on January 1, 1966, succeeding the "Pension Fund of the Montreal Transportation Commission".

"The Mutual Benefit Association of the Employees of the Montreal Tramways Company", incorporated in 1904, was in a state of insolvency and its financial situation had worsened to the point of seeing the funds exhausted in the first six months of 1956. The Association therefore had to cease operating and the employees could no longer count upon the hoped-for pension. Then it was on March 1, 1956, that the Pension Fund was created.

The Commission, in order to ensure the future security of its employees upon their retirement, had considered it indispensable to set up a new pension fund with the approval of the Quebec Government. At its creation the Pension Fund assumed a heavy actuarial debit. For this reason the Commission paid into it, from March 1, 1956, a special contribution of \$1,780,000 to enable it to meet its immediate commitments and undertook to pay into the Fund seven and one-half per cent of the employee's salary while the employees would contribute five per cent.

On January 1, 1966, the Pension Fund was reorganized to give birth to the present Plan, which considerably increased the advantages afforded, resulting in an initial actuarial deficit of \$26,087,000 which the Commission undertook to amortize by means of an increase of its contributions to eleven per cent of the employees' salaries.

The new Plan guarantees employees an improved pension.

Labor relations

Twenty years ago the Commission's bus drivers' negotiating agent was the Canadian Bus Drivers' Association, Inc., while the Brotherhood of Railway Employees represented the tramcar drivers and all other employees governed by collective agreements.

1950 - 1970

Lorsque la Commission prit possession de l'entreprise de la Compagnie des tramways de Montréal, les négociations étaient déjà entamées avec ces deux syndicats.

La question des droits d'ancienneté des employés de tramways qui devenaient chauffeurs d'autobus était en litige depuis quelques années et menaçait de paralyser le progrès du transport en commun car il était devenu évident qu'il fallait au plus tôt remplacer le tramway par l'autobus.

Les sentences arbitrales rendues en mars 1952 tranchaient la question en remplaçant le boni de vie chère par une augmentation générale des salaires de base de trente cents l'heure.

La Commission commença alors à mettre à exécution avec célérité son programme de substitution de l'autobus au tramway.

Le 5 novembre 1953, un tribunal d'arbitrage maintenait les conditions de travail des employés sauf qu'il réduisait les heures de travail régulières de 50 à 48 par semaine pour les services d'entretien, et de 48 à 44 heures par semaine dans le service de la caisse. Une grève illégale s'ensuivit qui ne dura que la journée du samedi, 21 novembre 1953.

Un autre conseil d'arbitrage décréta le 12 juillet 1955, une réduction de 48 à 45 dans les heures hebdomadaires de travail des employés des services d'entretien ainsi qu'une réduction de six à cinq jours dans la semaine de travail des employés du service du transport, le tout avec compensation dans les salaires.

Cette dernière convention fut renouvelée pour une durée de trois ans prévoyant des augmentations générales de salaire le 12 juillet 1956 (six cents l'heure), le 1er avril 1957 et le 1er décembre 1957 (quatre cents l'heure).

Lors de cette entente, la Commission et la Fraternité manifestèrent "leur satisfaction respective en exprimant l'espoir commun que la nouvelle convention serait à la base de relations beaucoup plus cordiales, qu'elle donnerait lieu à d'harmonieuses relations entre les deux parties pour une longue période à venir et qu'elle aurait pour résultat un meilleur service pour le public et une efficacité maximum dans l'exploitation du réseau de la Commission".

When the Commission took over the enterprise from the Montreal Tramways Company, negotiations were already under way with the two unions.

The question of the tramway employees' seniority rights on becoming bus drivers had for some years been a moot question and threatened to paralyze the progress of public transportation, for it had become obvious that sooner or later the bus must supplant the tram.

The arbitration decisions handed down in March 1952, settled the question by replacing the cost-of-living bonus by an all-round salary increase on the basis of thirty cents an hour.

The Commission thereupon began giving swift effect to its programme of substituting buses for trams.

On November 5, 1953, an arbitration board continued the existing working conditions of employees with the exception of reducing weekly regular hours for the maintenance departments from 50 to 48, and from 48 to 44 for the cashier department. An illegal strike followed but lasted only one day, Saturday, November 21, 1953.

Another arbitration board decreed on July 12, 1955, a reduction of the weekly hours of maintenance employees from 48 to 45 as well as a reduction of the working week from six to five days for transportation department employees, the whole with salary compensation.

This last agreement was renewed for a three-year period granting general salary increases of July 12, 1956 (six cents an hour), and of April 1, 1957, and December 1, 1957 (four cents an hour).

At the time of that agreement the Commission and the Brotherhood noted "their respective satisfaction expressing the hope that the new agreement might become the basis for much more cordial relations, that it would give rise to harmonious relations between the two parties for a long time to come, and that it would result in better serving the public and in a maximum of efficiency in the operation of the Commission system".

1950 - 1970

En mai 1958, la Commission et la Fraternité ont signé une nouvelle convention collective de travail pour une autre période de trois ans avec augmentations annuelles, réductions des heures de travail et autres avantages. En 1961, nouvelle convention comportant des augmentations annuelles et quelques autres avantages supplémentaires.

C'est le 18 décembre 1964 que la Commission des relations de travail de Québec, après la tenue d'un scrutin parmi les employés, rendit une ordonnance accordant la reconnaissance syndicale au Syndicat des employés du transport (CSN).

Le 6 avril 1965, après des négociations infructueuses, le syndicat demanda un conciliateur et, de ce fait, le droit de grève devenait acquis dans les 60 jours qui suivaient la réception de cet avis par le ministre.

Faute d'entente, le syndicat débrayait le 8 juin et l'arrêt de travail se prolongea jusqu'au 21 juin inclusivement. La Convention signée le 7 juillet, avec rétroactivité d'un an, devait être en vigueur jusqu'en juillet 1967. Elle portait, par des augmentations annuelles, le salaire des chauffeurs à \$2.77 l'heure. Les autres salariés recevaient substantiellement les mêmes augmentations et de nombreux avantages sociaux.

Une nouvelle grève déclenchée le 20 septembre 1967, se poursuivit jusqu'au 20 octobre et paralysa le réseau de transport urbain en pleine Expo 67. Une médiation échoua, une injonction ne donna pas de résultats ; il fallut une session d'urgence de l'Assemblée nationale et une loi ordonnant le retour au travail tout en prévoyant une période de conciliation ou l'arbitrage obligatoire.

Les séances de conciliation durèrent plusieurs mois et dans tous les cas on en est venu à une entente sans qu'il ait été nécessaire de recourir à l'arbitrage.

Les contrats, expirant le 12 juillet 1970, ont été signés avec les quatre syndicats affiliés à la CSN et avec celui des contremaîtres. Ils améliorèrent les conditions de travail des employés et ajoutaient de nombreux avantages à ceux qu'accordait déjà la Commission.

In May 1958, the Commission and the Brotherhood signed a new collective agreement of work for another three-year period with annual raises, decreases of working hours and other benefits. In 1961, a new agreement afforded annual raises and some other extra benefits.

December 18, 1964, is when the Quebec Labour Relations Board, after consulting the employees, rendered a decision recognizing the Syndicate of Transportation Employees (CNTU).

On April 6, 1965, after unsuccessful negotiations the Syndicate requested a conciliator, and by this means the right to strike was acquired as for 60 days following receipt of this notice by the Minister.

There being no agreement, the Syndicate carried out its intentions on June 8, and the work stoppage continued through June 21. The Agreement signed on July 7, with retroactive effect of one year, was to apply until June 1967. By annual increases it increased the salary of drivers to \$2.77 an hour. The other salaried employees received substantially the same raises and many social benefits.

A new strike came on September 20, 1967, continued until October 20, and paralyzed the urban transportation system at the height of Expo 67. An attempted mediation failed, an injunction gave no results ; there had to be an emergency session of the National Assembly and a law ordering a return to work while providing a period of conciliation or binding arbitration.

The conciliation sessions lasted several months and in all cases reached agreement without the need to resort to arbitration.

The contracts, which expired on July 12, 1970, were signed by the four syndicates affiliated with the CNTU and with the foremen's syndicate. Working conditions of employees were improved and many benefits were added to those already accorded by the Commission.

1950 - 1970

Conclusion

On ne peut passer en revue les 20 années de la CTM sans s'arrêter un moment à l'année 1967, année mémorable pour les Canadiens à cause du centenaire du pays, mais combien plus mémorable encore pour les Montréalais à cause de l'Exposition universelle et internationale de 1967.

Les millions de personnes transportées durant les six mois d'Expo '67 ont confirmé à la fois la sagesse et la prévoyance des constructeurs du métro et des modernisateurs du réseau de surface. Les réseaux intégrés d'autobus et de métro ont réalisé des prodiges qui ont surpris les plus optimistes.

Quelque 75 millions de voyageurs se sont rendus ou sont revenus de la Terre des Hommes grâce aux services réguliers et spéciaux offerts par la CTM. La ligne 4 du métro a pu à elle seule transporter plus de 400,000 personnes en un seul jour.

Le service de location d'autobus a porté sa large part du fardeau. Entre autres, il a transporté plus de 200,000 étudiants en mai 1967. La moyenne des autobus loués chaque jour a dépassé la centaine. Le nombre grimpa à 500 au cours d'une seule journée, le 24 mai.

La Commission assumait de plus l'exploitation de l'Expo-Express qui relia, 24 heures par jour, la Place d'Accueil à La Ronde.

Après ces remarquables succès on pouvait envisager l'avenir avec assurance tout en songeant aux jours prochains des prolongements du métro et à d'autres exploits peut-être encore plus grands à l'occasion des Olympiques de '76 . . . mais ce sera là l'histoire d'une nouvelle Commission, celle de la Communauté urbaine de Montréal.

Conclusion

Any review of the MTC's twenty years must inevitably pause upon the year 1967, a memorable year for Canadians as the country's centenary, but still more memorable to Montrealers as the year of the Universal and International Exposition.

The millions of persons carried during the six months of Expo 67, confirmed both the wisdom and foresight of those who constructed the Métro and of those who modernized the system of surface transit. The integrated systems of buses and the Métro did marvels that astonished even the most optimistic.

Some 75 million fares were collected from visitors going to or returning from Man and His World, thanks to the MTC's regular and special services. Métro's line No. 4 was able of its own to carry more than 400,000 persons in a single day.

The bus rental department carried its own big share of the burden. Among others, it transported more than 200,000 students in May 1967. The average number of buses hired each day exceeded a hundred. The number rose to 500 on one single day, May 24.

The Commission further assumed the operation of the Expo Express which, 24 hours a day, connected La Place d'Accueil and La Ronde.

After these remarkable successes one may look confidently to the future, with thoughts indeed upon the awaited extensions of the Métro and also perhaps even greater endeavours on the occasion of the Olympics of '76 . . . but here we enter the history of a new Commission, that of the Montreal Urban Community.

