

MANAGEMENT
LIBRARY

JUL 5 1973

MCGILL UNIVERSITY

RUE DU
MARCHÉ-BOISECOURS



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

RAPPORT ANNUEL-ANNUAL REPORT 1972

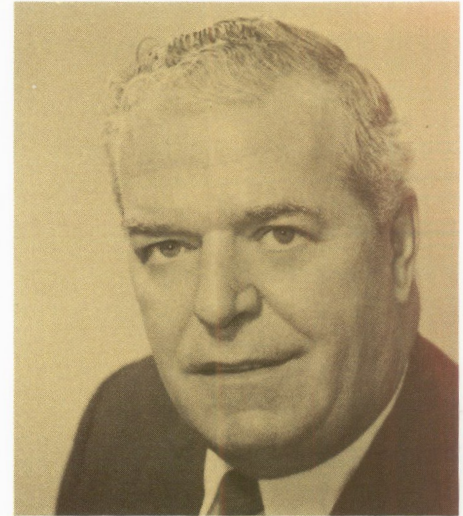
RAPPORT ANNUEL · ANNUAL REPORT

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
EXERCICE FINANCIER DU 1^{er} JANVIER 1972 AU 31 DÉCEMBRE 1972

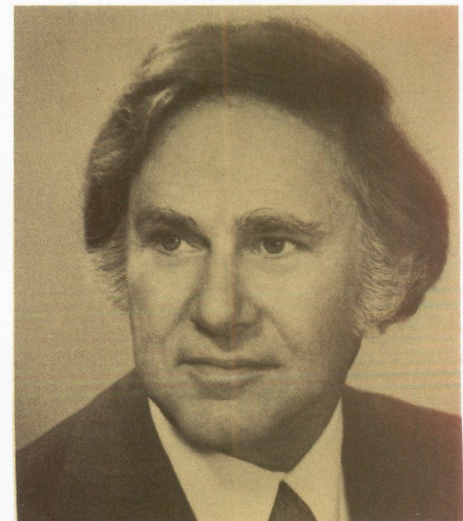
*MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION
FOR THE PERIOD FROM JANUARY 1, 1972 TO DECEMBER 31, 1972*



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 janvier au 31 décembre 1972.

The Montreal Urban Community Transit Commission has the honor to submit its annual report for the period of January 1 to December 31, 1972.

RAPPORT FINANCIER FINANCIAL REPORT

État des revenus et dépenses

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1972 sont de \$79,376,876 et les dépenses s'élèvent à \$87,294,568; il en résulte un déficit d'exploitation de \$7,917,692 qui, conformément à l'article 308 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, doit être réparti entre les municipalités desservies en proportion de l'évaluation des biens-fonds. Ce déficit est recouvrable dans les 45 jours du dépôt des vérificateurs de la Commission.

On avait prévu au budget un déficit de \$10,997,198 et les résultats représentent une amélioration de \$3,079,506. Grâce à l'encaissement d'une somme de \$1,896,086 durant l'année en compensation d'immeubles expropriés, les revenus d'exploitation dépassent de \$1,704,193 les prévisions budgétaires de \$77,672,683. Quant aux dépenses, elles sont de \$1,375,313 inférieures aux prévisions de \$88,669,881.

Durant l'année 1972, nous avons transporté 270,026,541 de voyageurs, ce qui représente une augmentation de 5,813,754 de voyageurs par rapport aux 264,212,787 transportés en 1971. C'est la deuxième année consécutive durant laquelle le nombre de voyageurs a augmenté alors que depuis l'année de l'Expo en 1967 jusqu'en 1970, le nombre de voyageurs avait diminué. On peut évoquer plusieurs raisons de ce revirement, mais nous croyons que la population réalise de plus en plus qu'elle peut trouver dans le métro et l'autobus un substitut valable au transport par automobile. La Commission cherche à transmettre ce message à l'aide d'une publicité soutenue à la télévision, à la radio et dans les journaux.

Bilan au 31 décembre 1972

Durant l'exercice, la Commission a émis des obligations au montant de \$14,950,000. Cette émission

Statement of income and expenses

Income from operations for the year ending December 31, 1972, is \$79,376,876, and expenses amount to \$87,294,568; resulting in an operational deficit of \$7,917,692., which, under article 308 of the Montreal Urban Community Act, must be shared among the municipalities served in proportion to property evaluation. This deficit is recoverable within 45 days of completion of the Commission's own audit.

A budgetary deficit of \$10,997,198 had been foreseen, and the results represent an improvement of \$3,079,506. Thanks to the collection during the year of the sum of \$1,896,086 in compensation for expropriated buildings, operating income exceeds by \$1,704,193 the budgetary estimate of \$77,672,683. As to expenses, they are \$1,375,313 less than the estimated \$88,669,881.

In the year 1972, we carried 270,026,541 passengers, which represents an increase of 5,813,754 riders over the 264,212,787 carried in 1971. This is the second successive year during which the number of passengers has increased, after a decrease in passenger numbers from Expo year, 1967 through 1970. A number of reasons can be offered for this reverse trend, but, we believe that the population realizes more and more that the métro and the bus provide a worthy substitute for transportation by automobile. The Commission endeavours to transmit this message by means of publicity sustained through television, radio and the newspapers.

Balance sheet as at December 31, 1972

During the financial year, the Commission issued debentures in the amount of \$14,950,000. This issue con-

consistait en \$12,450,000 d'obligations en série 7½% échéant à raison de \$1,245,000 par année du 1er décembre 1973 à 1982 inclusivement et de \$2,500,000 d'obligations 8% à fonds d'amortissement échéant le 1er décembre 1992. Le produit de ces obligations doit servir à l'achat d'autobus et à la construction du garage Legendre. De ce montant de \$14,950,000, on avait dépensé au 31 décembre 1972 la somme de \$9,926,333, on avait engagé une somme additionnelle de \$4,140,054 et une somme de \$883,613 demeurait disponible pour engagement futur.

La Commission a continué à accumuler dans le «Fonds de rachat supplémentaire de débentures» les sommes nécessaires pour permettre le rachat des débentures qui viendront à échéance entre 1973 et 1978. Au 31 décembre 1972, les sommes ainsi accumulées s'élevaient à \$23,030,060 et les montants à rencontrer étaient de \$26,715,000.

État de la dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs au fonds d'amortissement des émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé \$44,330,000 des \$93,950,000 d'obligations émises. De plus, la Commission a acquitté par anticipation certains versements au fonds d'amortissement et a déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des obligations rachetées et annulées pour une valeur de \$8,717,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$40,903,000 au 31 décembre 1972.

La Commission détenait aussi, à la même date, des obligations achetées en anticipation du fonds d'amortissement d'une valeur nominale de \$466,000. Ces obligations, qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débentures, à leur coût de \$424,662.

sisted in \$12,450,000 7½% serial debentures, maturing \$1,245,000 per annum from December 1, 1973 to 1982 inclusive, and \$2,500,000, 8% sinking fund debentures, maturing 1992. The proceeds of the sale of the debentures must be applied to the purchase of buses and the construction of the Legendre garage. Of this amount of \$14,950,000, the sum of \$9,926,333 had been spent at December 31, 1972, an additional sum of \$4,140,054 had been committed, and a sum of \$883,613 remained available for future commitment.

The Commission continued to accumulate in the "Fund for supplementary redemption of debentures" the sums necessary to allow the redemption of debentures falling due between 1973 and 1978. At December 31, 1972, the sums thus accumulated amounted to \$23,030,060, and the amounts to be met came to \$26,715,000.

Statement of bonded 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 \$44,330,000 of the \$93,950,000 of debentures issued. In addition, the Commission has acquitted by anticipation certain payments to the sinking fund and has deposited with the Director of Finance, City of Montreal, debentures redeemed and cancelled to the amount of \$8,717,000. The balance of the bonded debt is thus established at \$40,903,000 at December 31, 1972.

The Commission also held, at the same date, bonds purchased in anticipation of the sinking fund of a nominal value of \$466,000. These debentures which are not cancelled, appear in the assets of the fund for supplementary redemption of debentures, at their cost of \$424,662.

ÉTATS FINANCIERS

FINANCIAL STATEMENTS

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

Bilan au 31 décembre 1972*

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION

| | | |
|---|--------------|---------------------|
| Encaisse | \$ 1,781,742 | |
| Certificats de dépôts et intérêts courus | 10,534,031 | |
| Subvention à recevoir des municipalités desservies pour comblar le déficit d'exploitation de l'exercice 1972 | 7,917,692 | |
| Comptes à recevoir | 373,047 | |
| Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant | 2,676,424 | |
| Avances aux bureaux de vente et aux chauffeurs | 438,833 | \$23,721,769 |

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

| | | |
|---|------------|---------------------|
| Débentures achetées en anticipation au prix coûtant | \$ 424,662 | |
| Prêt au fonds de la dette obligataire | 2,816,244 | |
| Avances au fonds d'exploitation | 11,072,154 | \$14,313,060 |

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

| | | |
|---|--------------|---------------------|
| Immeubles, installation et matériel roulant | \$95,051,326 | |
| Moins: Amortissement accumulé | 52,559,545 | \$42,491,781 |

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

| | | |
|---|--------------|---------------------|
| Montants pourvus pour rachat supplémentaire de débentures | \$14,313,060 | |
| Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts | 29,406,184 | \$43,719,244 |

* Les biens de la Commission, y compris les actifs du Métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté urbaine de Montréal. Les livres de la Commission ne tiennent pas compte des actifs du Métro qui ont été payés avec le produit d'emprunts dont le service est la responsabilité des municipalités desservies.

Vu que la Commission s'administre sur une base de recettes et exigibilités, les comptes ne reflètent qu'au moment de leur paiement les réclamations résultant d'accidents ainsi que les bénéfices accumulés en maladie et vacances de ses employés.

PASSIF

FONDS D'EXPLOITATION

| | | | |
|---|-------------|--------------|---------------------|
| Comptes à payer et frais courus | | \$ 7,350,911 | |
| Intérêts courus sur débetures | | 275,037 | |
| Produit d'emprunt réservé pour immobilisations | | | |
| Engagé | \$4,140,054 | | |
| Non engagé | 883,613 | 5,023,667 | |
| Dû au fonds de rachat supplémentaire de débetures | | 11,072,154 | \$23,721,769 |

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

| | | | |
|--|--|--------------|---------------------|
| Provision pour rachat supplémentaire de débetures | | \$23,030,060 | |
| Moins: Débetures rachetées et annulées en anticipation | | 8,717,000 | \$14,313,060 |

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

| | | | |
|----------------------------|--|--------------|---------------------|
| Placement à même le revenu | | \$ 6,462,928 | |
| Placement à même l'emprunt | | 36,028,853 | \$42,491,781 |

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

| | | | |
|--|--|--------------|---------------------|
| Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débetures | | \$ 2,816,244 | |
| Dettes obligataires | | 40,903,000 | \$43,719,244 |

Approuvé: L. L'Allier, ing.
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.
Commissaire

A. Lambert, c.a.
Commissaire

Montréal, le 15 février 1973.

MONTRÉAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

Balance sheet as at December 31, 1972*

ASSETS

OPERATING FUND

| | | |
|---|--------------|---------------------|
| Cash | \$ 1,781,742 | |
| Certificates of deposit and accrued interest | 10,534,031 | |
| Subsidy receivable from the municipalities served to cover the operating deficit for the 1972 fiscal year | 7,917,692 | |
| Accounts receivable | 373,047 | |
| Supplies and spare parts at cost | 2,676,424 | |
| Advances to ticket offices and bus drivers | 438,833 | \$23,721,769 |

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

| | | |
|---|------------|---------------------|
| Debentures purchased in advance at cost | \$ 424,662 | |
| Loan to debenture debt Fund | 2,816,244 | |
| Advance to operating Fund | 11,072,154 | \$14,313,060 |

FIXED ASSETS FUND

| | | |
|--------------------------------|--------------|---------------------|
| Property, plant and equipment | \$95,051,326 | |
| Less: Accumulated depreciation | 52,559,545 | \$42,491,781 |

DEBENTURE DEBT FUND

| | | |
|---|--------------|---------------------|
| Amounts reserved for redemption of debentures | \$14,313,060 | |
| Amounts to be provided for redemption of debentures | 29,406,184 | \$43,719,244 |

* The property of the Commission, including the Métro, belongs to it as mandatory of the Montreal Urban Community. The books of the Commission do not account for the assets of the Metro paid for from borrowings, the service of which is an obligation of the municipalities served.

As the Commission is administered on the basis of receipts and current expenses, the accounts do not reflect until the time of their payment accident claims and accumulated sickness and vacation benefits of its employees.

LIABILITIES

OPERATING FUND

| | | | |
|--|-------------|--------------|---------------------|
| Accounts payable and accrued liabilities | | \$ 7,350,911 | |
| Accrued interest on debentures | | 275,037 | |
| Proceeds from debenture loan reserved for fixed assets | | | |
| Encumbered | \$4,140,054 | | |
| Unencumbered | 883,613 | 5,023,667 | |
| Advance from Fund for additional redemption of debentures | | 11,072,154 | \$23,721,769 |

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

| | | | |
|--|--|--------------|---------------------|
| Provision for additional redemption of debentures | | \$23,030,060 | |
| Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation | | 8,717,000 | \$14,313,060 |

FIXED ASSETS FUND

| | | | |
|----------------------------|--|--------------|---------------------|
| Investment from revenue | | \$ 6,462,928 | |
| Investment from borrowings | | 36,028,853 | \$42,491,781 |

DEBENTURE DEBT FUND

| | | | |
|--|--|--------------|---------------------|
| Loss from Fund for additional redemption of debentures | | \$ 2,816,244 | |
| Funded debt | | 40,903,000 | \$43,719,244 |

Approved: L. L'Allier, Eng.
Chairman and General Manager

R. Hainault, m.c.
Commissioner

A. Lambert, c.a.
Commissioner

Montréal, February 15, 1973.

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

État des revenus et dépenses
pour l'année terminée le 31 décembre 1972

Statement of revenue and expenses
for the year ended December 31, 1972

| REVENUS | Résultats <i>Actual</i> | Budget <i>Budget</i> | Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget | REVENUE |
|--|----------------------------|-------------------------|---|--|
| TRANSPORT | | | | TRANSPORTATION |
| Voyageurs | \$ 74,644,310 | \$ 74,755,000 | \$(110,690) | Passengers |
| Autobus loués | 855,909 | 841,100 | 14,809 | Bus rentals |
| Contrats de service | 84,599 | 5,500 | 79,099 | Contract services |
| | <u>\$ 75,584,818</u> | <u>\$ 75,601,600</u> | <u>\$(16,782)</u> | |
| AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION | | | | OTHER OPERATING REVENUE |
| Annonces | \$ 741,873 | \$ 720,000 | \$ 21,873 | Advertising |
| Loyers du siège social | 77,226 | 79,088 | (1,862) | Head office rentals |
| Loyers — Stations de métro | 262,459 | 203,704 | 58,755 | Métro stations rentals |
| Loyers divers | 61,862 | 72,291 | (10,429) | Miscellaneous rentals |
| Recouvrements sur réclamations | 326,534 | 315,000 | 11,534 | Recoveries from claims |
| Escompte sur achats | 38,204 | 36,000 | 2,204 | Cash discounts |
| Produit de la vente d'immeubles | (1,896,086) | | | Proceeds from sale of property |
| Revenus divers | (387,814) | 645,000 | 1,638,900 | Miscellaneous revenue |
| | <u>\$ 3,792,058</u> | <u>\$ 2,071,083</u> | <u>\$ 1,720,975</u> | |
| Total — Revenus d'exploitation | \$ 79,376,876 | \$ 77,672,683 | \$ 1,704,193 | Total — Operating revenue |
| DÉFICIT DE L'EXERCICE À RECOUVRER DES MUNICIPALITÉS | 7,917,692 | 10,997,198 | (3,079,506) | OPERATING DEFICIT RECOVERABLE FROM THE MUNICIPALITIES |
| TOTAL — REVENUS | <u>\$ 87,294,568</u> | <u>\$ 88,669,881</u> | <u>\$(1,375,313)</u> | TOTAL — REVENUE |

**État des revenus et dépenses (suite)
pour l'année terminée le 31 décembre 1972**

**Statement of revenue and expenses (cont'd.)
for the year ended December 31, 1972**

| DÉPENSES D'EXPLOITATION | Résultats <i>Actual</i> | Budget <i>Budget</i> | Favorable (défavorable) sur budget <i>Favourable (unfavourable) with budget</i> | OPERATING EXPENSES |
|--|----------------------------|-------------------------|--|---|
| Service du transport | \$41,804,257 | \$41,884,869 | \$ 80,612 | <i>Transportation department</i> |
| Service de l'entretien des véhicules | 17,340,203 | 17,509,862 | 169,659 | <i>Vehicle maintenance department</i> |
| Service du génie et de l'entretien des propriétés | 10,451,593 | 10,739,829 | 288,236 | <i>Plant and engineering department</i> |
| Bureau du trésorier | 1,743,871 | 1,818,325 | 74,454 | <i>Treasurer's office</i> |
| Autres services | 5,000,068 | 5,470,367 | 470,299 | <i>Other departments</i> |
| Administration générale | 363,768 | 478,351 | 114,583 | <i>General administration</i> |
| Taxes et permis | 3,332,531 | 3,398,080 | 65,549 | <i>Taxes and permits</i> |
| Intérêt et amortissement | 7,019,467 | 7,020,198 | 731 | <i>Interest and amortization</i> |
| Dépenses en immobilisations | 238,810 | 350,000 | 111,190 | <i>Capital expenditures</i> |
| TOTAL — DÉPENSES DE L'EXERCICE | \$87,294,568 | \$88,669,881 | \$1,375,313 | TOTAL — EXPENSES FOR THE FISCAL YEAR |

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

**État de la dette obligataire
au 31 décembre 1972***

**Obligations à fonds
d'amortissement**

| | | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| ** 4¼% échéant le 1er janvier 1973 | \$18,000,000 | \$13,094,000 | \$ 4,906,000 |
| 3¾% échéant le 1er mai 1974 | 27,000,000 | 17,500,000 | 9,500,000 |
| *** 4⅜% échéant le 1er juillet 1976 | 11,500,000 | 7,648,000 | 3,852,000 |
| *** 5¼% échéant le 15 mars 1977 | 9,000,000 | 6,300,000 | 2,700,000 |
| *** 4⅝% échéant le 15 février 1978 | 13,500,000 | 8,505,000 | 4,995,000 |
| 8% échéant le 1er décembre 1992 | 2,500,000 | — | 2,500,000 |

Obligations en série

7½% échéant \$1,245,000 par
année du 1er décembre 1973
au 1er décembre 1982
inclusivement

| Autorisées et émises <i>Authorized and issued</i> | Rachetées et annulées <i>Redeemed and cancelled</i> | Solde <i>Balance</i> |
|---|---|-------------------------|
| 12,450,000 | — | 12,450,000 |
| \$93,950,000 | \$53,047,000 | \$40,903,000 |

**Statement of funded debt
as at December 31, 1972***

**Sinking Fund
Debentures**

| |
|-------------------------------|
| ** 4¼% due January 1, 1973 |
| 3¾% due May 1, 1974 |
| *** 4⅜% due July 1, 1976 |
| *** 5¼% due March 15, 1977 |
| *** 4⅝% due February 15, 1978 |
| 8% due December 1, 1992 |

Serial Debentures

7½% due \$1,245,000 per
annum from December 1,
1973 to December 1,
1982 inclusive

* Les obligations à fonds d'amortissement échéant entre le 1er janvier 1973 et le 15 février 1978 sont garanties, sans bénéfice de discussion, par la Ville de Montréal. Les autres obligations constituent des obligations directes et générales des municipalités du territoire de la Commission et de la Communauté urbaine de Montréal, et ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Commission du paiement du principal des obligations ainsi que des intérêts sur icelles. Les obligations payables en dollars américains sont montrées sur la base qu'un dollar des États-Unis équivaut à un dollar canadien.

** Principal et intérêts payables au gré du détenteur en monnaie canadienne ou en monnaie des États-Unis.

*** Principal et intérêts payables en monnaie des États-Unis.

* The sinking fund debentures maturing between January 1, 1973 and February 15, 1978 are guaranteed, without any benefit of discussion, by the City of Montréal. The other debentures constitute direct and general obligations of the municipalities within the territory of the Commission and of the Montreal Urban Community and said municipalities are jointly and severally liable with the Commission for the repayment of the principal of the debentures and interest thereon. The debentures payable in U.S. currency are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian.

** Principal and interests payable at holder's option in Canadian or U.S. currency.

*** Principal and interests payable in U.S. currency.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au Président-directeur général
et aux Commissaires

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1972, ainsi que l'état des revenus et dépenses pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables ainsi que les sondages des registres comptables et autres preuves à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1972, ainsi que les résultats de son exploitation pour l'exercice terminé à cette date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables agréés

Montréal, le 15 février 1973.

AUDITORS' REPORT

*To the Chairman and General Manager
and to the Commissioners*

We have examined the balance sheet of the Montreal Urban Community Transit Commission as at December 31, 1972, and the statement of revenue 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, these financial statements present fairly the financial position of the Commission as at December 31, 1972, and the results of its operations for the year ended on that date.

*COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered Accountants*

Montréal, February 15, 1973.

STATISTIQUES

STATISTICS

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

| Exercice terminé le <i>Period ending</i> | Voyageurs payants <i>Revenue Passengers</i> | Recettes voyageurs <i>Passenger Revenue</i> |
|---|--|--|
| 30 nov. / <i>Nov.</i> 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 / <i>April</i> 1965 ^(a) | 124,734,432 | 17,727,039 |
| " " 1966 ^(b) | 258,738,425 | 43,824,157 |
| " " 1967 ^(c) | 284,803,721 | 54,175,958 |
| " " 1968 ^(d) | 308,059,527 | 72,476,738 |
| " " 1969 | 287,254,176 | 67,547,992 |
| " " 1970 | 266,700,610 | 73,274,509 |
| 31 déc. / <i>Dec.</i> 1970 ^(e) | 171,158,191 | 48,122,692 |
| " " 1971 | 264,212,787 | 73,711,471 |
| " " 1972 | 270,026,541 | 74,644,310 |

(a) Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.

(b) Grève du 8 au 21 juin 1965 et abolition du tarif de zones le 27 novembre 1965.

(c) Mise en exploitation du métro le 14 octobre 1966.

(d) Expo 67, du 1er mai au 30 octobre; et grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.

(e) Exercice du 1er mai au 31 décembre 1970 seulement.

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

(b) *Work stoppage from June 8 to 21, 1965 and abolition of zone tariff on November 27, 1965.*

(c) *Opening of subway October 14, 1966.*

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

(e) *Period May 1 to December 31, 1970 only.*

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

| Exercice terminé le <i>Period ending</i> | AUTOBUS | | VOITURES DU MÉTRO <i>MÉTRO CARS</i> | | TROLLEYBUS | | TRAMWAYS | | TOTAL |
|---|-------------------------|---------------------------------|--|---------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| | Nombre <i>Number</i> | % du total <i>% of total</i> | Nombre <i>Number</i> | % du total <i>% of total</i> | Nombre <i>Number</i> | % du total <i>% of total</i> | Nombre <i>Number</i> | % du total <i>% of total</i> | Nombre <i>Number</i> |
| 30 nov. / Nov. 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(a) | 19,969,085 | 96% | — | — | 869,602 | 4% | — | — | 20,838,687 |
| " " 1966(b) | 45,959,464 | 96% | — | — | 1,681,538 | 4% | — | — | 47,641,002 |
| " " 1967(c) | 52,295,673 | 81% | 12,471,135 | 19% | 92,100 | — | — | — | 64,858,908 |
| " " 1968(d) | 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 |
| 31 déc. / Dec. 1970(e) | 30,656,450 | 71% | 12,299,358 | 29% | — | — | — | — | 42,955,808 |
| " " 1971 | 46,386,983 | 72% | 18,111,819 | 28% | — | — | — | — | 64,498,802 |
| " " 1972 | 47,701,810 | 72% | 18,828,129 | 28% | — | — | — | — | 66,529,939 |

Voir notes explicatives (a), (b), (c), (d), (e), en page précédente.

See explanatory notes (a), (b), (c), (d), (e), on preceding page.

NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

| | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-------|
| 30 nov. / Nov. 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 |
| 31 déc. / Dec. 1970 | 1,852 | 83% | 369 | 17% | — | — | — | — | 2,221 |
| " " 1971 | 1,850 | 84% | 345 | 16% | — | — | — | — | 2,195 |
| " " 1972 | 1,825 | 84% | 345 | 16% | — | — | — | — | 2,170 |

LONGUEUR DES RUES UTILISÉES PAR LES VÉHICULES DE LA COMMISSION
MILEAGE OF STREETS USED BY THE COMMISSION'S VEHICLES

| | MILLES / MILES | |
|---------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Au 30 novembre 1953 | 253.35 | <i>As at November 30, 1953</i> |
| Au 30 novembre 1954 | 265.99 | <i>As at November 30, 1954</i> |
| Au 30 novembre 1955 | 283.74 | <i>As at November 30, 1955</i> |
| Au 30 novembre 1956 | 295.72 | <i>As at November 30, 1956</i> |
| Au 30 novembre 1957 | 306.84 | <i>As at November 30, 1957</i> |
| Au 30 novembre 1958 | 309.30 | <i>As at November 30, 1958</i> |
| Au 30 novembre 1959 | 342.20 | <i>As at November 30, 1959</i> |
| Au 30 novembre 1960 | 355.30 | <i>As at November 30, 1960</i> |
| Au 30 novembre 1961 | 379.74 | <i>As at November 30, 1961</i> |
| Au 30 novembre 1962 | 388.14 | <i>As at November 30, 1962</i> |
| Au 30 novembre 1963 | 402.63 | <i>As at November 30, 1963</i> |
| Au 30 novembre 1964 | 414.47 | <i>As at November 30, 1964</i> |
| Au 30 avril 1965 | 417.49 | <i>As at April 30, 1965</i> |
| Au 30 avril 1966 | 464.61 | <i>As at April 30, 1966</i> |
| Au 30 avril 1967 | 490.57 | <i>As at April 30, 1967</i> |
| Au 30 avril 1968 | 492.08 | <i>As at April 30, 1968</i> |
| Au 30 avril 1969 | 511.49 | <i>As at April 30, 1969</i> |
| Au 30 avril 1970 | 513.35 | <i>As at April 30, 1970</i> |
| Au 31 décembre 1970 | 514.14 | <i>As at December 31, 1970</i> |
| Au 31 décembre 1971 | 519.17 | <i>As at December 31, 1971</i> |
| Au 31 décembre 1972 | 536.72 | <i>As at December 31, 1972</i> |

CONSOMMATION / CONSUMPTION

du 1er janvier 1972 au 31 décembre 1972

from January 1, 1972 to December 31, 1972

| | | |
|----------------------------------|--------------------|--|
| Électricité | 154,529,458 kWh | <i>Electricity</i> |
| Huile diesel | 10,432,302 gallons | <i>Diesel oil</i> |
| Superficie desservie | 144 milles carrés | <i>Area served</i> |
| Population des villes desservies | 1,863,000 approx. | <i>Population of municipalities served</i> |

RAPPORT DES ACTIVITÉS

REPORT OF ACTIVITIES



L'achalandage

Cette année encore, le nombre de voyageurs dans le métro, n'a pas cessé d'augmenter avec 2,526,058 de plus que l'an dernier, soit une hausse de 3.70 pour cent.

Le 6 mai 1972, à midi et quinze minutes, le 700,000,000^e usager depuis l'inauguration, le 14 octobre 1966, franchissait les tourniquets du métro à la station Berri-de Montigny.

Le réseau de surface a, lui aussi, connu une augmentation substantielle quoique proportionnellement moindre: 3,287,696 soit 1.68%.

Les deux réseaux ensemble ont véhiculé 270,026,541 voyageurs.

Les prolongements du métro

Les travaux de prolongements du métro se poursuivent selon l'échéancier prévu par le Bureau de transport métropolitain sous l'autorité de la Communauté urbaine de Montréal.

Dans toutes les questions d'aspect technique la CTCUM collabore activement en vue d'une meilleure exploitation future.

Des mises en valeur considérables

Plusieurs grands édifices avec accès direct ou à proximité des stations de métro existantes sont actuellement en construction ou le seront bientôt:

Près de la station McGill s'élèveront trois imposantes structures comprenant un mail promenade, des boutiques, un hôtel ainsi que l'édifice 2020 rue University qui est presque terminé.

De la station Sherbrooke on se rendra au futur Institut de Tourisme et d'Hôtellerie, à la Place du Cercle dont la phase I est terminée.

La station Berri-de Montigny permettra l'accès à la Place Dupuis et aux diverses bâtisses de l'UQUAM (Université du Québec à Montréal).

La station Place-des-Arts communiquera aussi avec le complexe Desjardins qui est en construction.

A proximité de la station Bonaventure deux grands édifices en forme de prismes triangulaires, un hôtel et une tour seront érigés.

La station Frontenac facilitera l'accès au métro à deux maisons de rapport (HLM, habitations à loyer modique) dont l'une est déjà terminée.

Popularity

Again this year, the number of métro passengers continued to grow with 2,526,058 more than last year, an increase of 3.70 per cent.

On May 6, 1972, at fifteen minutes past noon, the 700,000,000th user since the inauguration on October 14, 1966, passed through the métro turnstiles at Berri-de Montigny station.

The surface network also showed a substantial increase, though proportionately less: 3,287,696 or 1.68 per cent.

The two networks together carried 270,026,541 passengers.

Métro extensions

Work on métro extensions is continuing in accordance with the target dates laid down by the Metropolitan Transit Bureau, under the authority of the Montreal Urban Community.

On all matters of a technical character, the MUCTC co-operates actively for improved future operation.

Important Developments

A number of large buildings having direct access or close to existing métro stations are presently under construction or soon will be.

Near the McGill station, there will be three impressive structures comprising a mall, boutiques, a hotel and the building at 2020 University, which is nearly completed.

Sherbrooke station gives access to the future Institute of Tourism and Hotel Service on Place du Cercle, of which Phase I is now completed.

Berri-de Montigny station will open into Place Dupuis and the various buildings of UQUAM (University of Quebec in Montreal).

Place-des-Arts station will communicate with the Desjardins complex, at present under construction.

Close to the Bonaventure station, two large buildings in the form of triangular prisms, a hotel and a tower, will be erected.

Frontenac station will afford easy access to two apartment buildings (modest rental type), one of which is already constructed.

Quant à la station Longueuil, elle desservira un grand hôtel Holiday Inn et des maisons d'appartements.

Un accès direct de la mezzanine de la station Berri-de Montigny au grand magasin Dupuis Frères a été inauguré le 17 octobre 1972.

L'accès remplace celui qui était situé à l'angle sud-est de St-Hubert et boulevard de Maisonneuve. L'édicule a été démoli dès le commencement des travaux de construction de l'édifice «Place Dupuis».

Ce qui démontre une fois de plus que le métro est un puissant facteur de développement urbain, un générateur de constructions nouvelles et d'investissements de capitaux.

As to the Longueuil station, it will serve a Holiday Inn hotel and some apartment houses.

A direct entry from the mezzanine of the Berri-de Montigny station to the huge Dupuis Frères store was inaugurated October 17, 1972.

This access replaces the one formerly situated at the southeast corner of St. Hubert street and de Maisonneuve boulevard. The building was torn down when work began on the construction of the Place Dupuis building.

This shows once more that the métro is a powerful factor for urban development, a generator of new construction and capital investment.



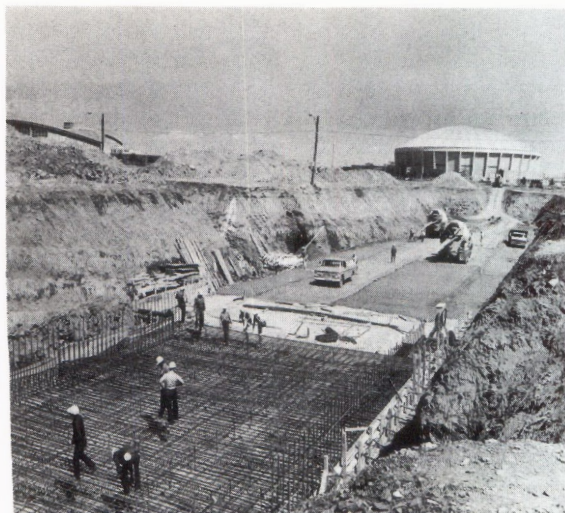
Réfection de l'arrière-gare
de la station Henri-Bourassa.

*Repairs to the rear tunnel terminus
of the Henri-Bourassa station.*



Prolongement de la ligne de métro no 1 vers l'est.

Extension of métro line No. 1 east.





Une nouvelle façon plus rapide et plus commode d'émettre la carte d'écolier a été inaugurée.

A new, more rapid and more convenient procedure was introduced to issue the student card.

Les modifications au réseau de surface

Plusieurs parties du territoire desservi par la Commission de transport sont en pleine évolution. Les parcs industriels croissent, de nouveaux centres d'achats s'ouvrent, de nouvelles écoles régionales se construisent et la construction domiciliaire se poursuit à un rythme accéléré dans plusieurs municipalités. L'infrastructure routière se modifie également par la création de nouvelles rues et de nouvelles artères inter-municipales. Cette évolution a amené une trentaine de changements à travers le réseau. Parmi les plus intéressants, notons les suivants.

— L'ouverture du tunnel, en septembre 1971, reliant Côte-Vertu à la rue Sauvé avait permis à la Commission de relier directement Ville Saint-Laurent à la station Sauvé. Ce service est devenu si populaire que nous avons dû prolonger le circuit 147 Sauvé jusque dans Ville Saint-Laurent afin de fournir un service nettement supérieur à ce qu'il était auparavant.

— La croissance spectaculaire du centre industriel le plus important de la Ville de Montréal, qui se situe à l'ouest de la rue St-Laurent entre Legendre et Meilleur, a justifié l'établissement d'un nouveau circuit 54 Chabanel. Ce secteur industriel est donc relié par un



L'un des autobus «Promenade» effectuant des tournées touristiques vu ici dans le Vieux-Montréal.

One of the "Promenade" buses seen here on a sight-seeing tour in Old Montréal.

Changes in the surface system

Various parts of the territory served by the Transit Commission are undergoing development. Industrial parks are growing, new shopping centres are opening, new regional schools are being built, and home construction is going on vigorously in a number of municipalities. The layout of highways is also being changed by the creation of new streets and new inter-municipal arteries. This development has brought about some thirty changes throughout the system. Among the most interesting are the following:

— *The opening of the tunnel, in September 1971, linking Côte-Vertu to Sauvé street, allowed the Commission to directly connect Ville St-Laurent with the Sauvé station. This service has become so popular that we have had to extend the 147 Sauvé line into Ville St-Laurent, providing a much better service than that which existed previously.*

— *The spectacular growth of the City of Montréal's most important industrial centre, situated to the west of St. Lawrence boulevard between Legendre and Meilleur, has justified the establishment of a new route, 54 Chabanel. This industrial sector is therefore linked*

deuxième circuit directement à la station de métro Crémazie. Sa popularité grandit de mois en mois.

— L'ouverture du raccordement Van Horne au boulevard Rosemont permet dorénavant au 161 qui circule sur Van Horne une liaison beaucoup plus directe à la station de métro Rosemont. On estime que les voyageurs gagnent tout près de 5 minutes dans leur temps de déplacement.

— Un important centre domiciliaire qui compte au delà de 1080 logis de même que l'ouverture d'un centre d'achats dans Lachine ont provoqué un changement d'itinéraire du circuit 90 pour mieux desservir à la fois l'un et l'autre.

— Dans Ville La Salle, les itinéraires des circuits 110 et 111 ont été changés afin d'assurer de meilleures liaisons avec les lignes importantes et de mieux répondre aux besoins locaux des centres commerciaux de l'endroit.

— Plusieurs de nos services ont été instaurés pour répondre aux besoins de parties de territoire en plein développement. En particulier, on note l'établissement des nouveaux services suivants:

— la ligne 41 Gouin Est dessert désormais durant toute la journée le boulevard Léger dans Montréal-Nord.

— la ligne 44 Armand-Bombardier a été inaugurée pour la desserte d'un nouveau quartier résidentiel dans Rivières-des-Prairies.

— la ligne 132 Viau a été prolongée jusqu'au boulevard Des Grandes-Prairies afin de desservir un important secteur résidentiel et industriel dans la municipalité de St-Léonard.

— la ligne 141 Jean-Talon a été prolongée aux heures de pointe jusqu'à l'Avenue du Parc. La population de St-Léonard se trouve donc directement reliée au métro par une deuxième ligne.

L'enquête origine-destination

La vaste enquête origine-destination entreprise, à la fin de 1970, à la grandeur du territoire métropolitain, est terminée ainsi que la compilation et les analyses. Une première tranche du rapport, soit le volume II (généralités et déplacements) a été publiée au mois de novembre. Cette publication a soulevé un grand intérêt dans le domaine du transport tant au Canada qu'aux États-Unis.

De nombreuses demandes de renseignements nous sont parvenues concernant les autres volumes qui seront publiés en 1973.

Une nouvelle enquête vient d'être entreprise à Lachine afin de réévaluer les besoins de ce territoire et d'apporter des changements s'il y a lieu.

by a second route, directly to the Crémazie métro station. Its popularity increases from month to month.

— The opening of the tie between Van Horne and Rosemont boulevard now allows line 161, which runs on Van Horne, a much more direct connection with the Rosemont métro station. It would appear that passengers find they can clip 5 minutes off their travelling time.

— An important residential centre in Lachine, having more than 1,080 dwellings, and a recently opened shopping centre, has required a change of itinerary in route 90, to improve service to both locations.

— In Ville La Salle, the itineraries of routes 110 and 111 have been changed to improve the links with the major lines and, also allow the local residents to do business more easily with the commercial centre of the town.

— A number of our services have been set up to meet the needs of parts of territory under present development. Especially noteworthy are the following newly established lines:

— The line 41 Gouin East, to provide all-day service on Léger boulevard, in Montréal North.

— The line 44 Armand-Bombardier has been inaugurated to serve a new residential district in Rivières-des-Prairies.

— The line 132 Viau has been extended to boulevard des Grandes-Prairies in order to serve an important residential and industrial sector in the municipality of St-Léonard.

— The line 141 Jean-Talon has been extended at peak hours as far as Park Avenue. The St-Léonard population, therefore, is linked directly to the métro by a second line.

The origin-destination survey

The far-reaching origin-destination survey undertaken, at the end of 1970, throughout the metropolitan territory is now terminated, including compilation and analyses. The first part, volume II, concerned with general information and trips, appeared in November. This publication has drawn a lot of interest in the transit field both in Canada and the United States.

Many requests for information have been received as to the other volumes, which will be published in 1973.

A new survey has recently been undertaken in Lachine to re-evaluate this territory's needs and to institute changes, if required.

Nouveaux autobus

Le parc-véhicules de la Commission s'est enrichi, au cours de l'année, de 100 nouveaux autobus General Motors de 50 places, au coût de \$5.2 millions. Ce qui a permis la mise au rancart de plusieurs véhicules désuets.

Les abris amovibles

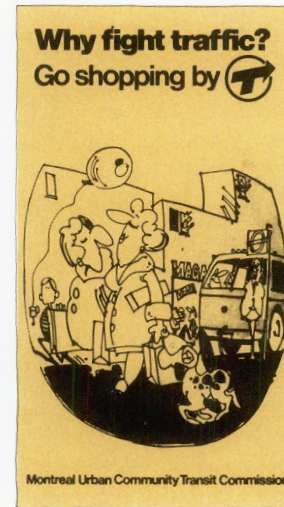
La Commission a installé, encore cette année, 25 nouveaux abris amovibles aux arrêts d'autobus les plus exposés, ce qui porte le nombre total des abris à 252.

New buses

The Commission's bus fleet was enriched during the year with 100 fifty-seat General Motors buses, at the cost of \$5.2 million. It was therefore possible to dispose of some obsolete vehicles.

The bus shelters

The Commission installed, again this year, 25 new bus shelters at the more exposed bus stops, raising the total number of shelters to 252.



Les tournées «Promenade»

Les cinq autobus spécialement décorés pour mettre en évidence certains des faits et des événements qui ont donné à Montréal sa réputation internationale, ont servi à des tournées touristiques, de juin à septembre. Ils ont repris leur nom original de «Promenade» après avoir porté celui de «Montréalités» pendant deux ans.

Les tournées, d'une durée de deux heures et trente minutes, avec chauffeurs-guides diplômés ont permis à près de 9,000 touristes et quelques Montréalais, de visiter plus de 25 endroits intéressants de notre ville. Le nombre des visiteurs représente une augmentation d'environ 60% sur 1971.

"Promenade" tours

The five buses especially decorated to highlight some of the facts and events that have given Montréal an international reputation, served for sight-seeing tours from June to September. They have resumed their original name of "Promenade" after having been renamed "Montréalités" for two years.

The two and a half hour tours, with certified chauffeur-guides, have enabled some 9,000 tourists and some Montrealers to visit more than 25 of our city's interesting places. The number of visitors carried was 60 per cent more than in 1971.

La carte d'écolier

Un nouveau procédé a été mis sur pied pour l'émission de la carte d'écolier. En septembre et en octobre, on a émis au total 110,000 cartes. Un bureau d'émission centralisée a été aménagé à la station Berri-de Montigny. Selon l'ancienne façon, des équipes de photographes se déplaçaient d'une école à l'autre et l'élève devait attendre trois ou quatre semaines avant de recevoir sa carte. Maintenant, l'élève la reçoit sur-le-champ.

Une innovation

La Commission a fait une émission spéciale de 4,200 laissez-passer pour les élèves de la Régionale LeRoyeur. Ils peuvent s'en servir plusieurs fois par jour, sans déboursier un cent, à la condition expresse que ce soit durant les jours et les heures de classe.

C'est la Régionale LeRoyeur qui assume les frais au taux de 25¢ par élève, chaque jour scolaire.

La Régionale dessert Anjou, Saint-Léonard, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est.

Le nouveau garage Legendre

Le nouveau garage Legendre, tout béton, mesurant 702 pieds de longueur sur 315 de largeur, dont la construction a duré un peu plus d'un an, est maintenant terminé. C'est le plus vaste des douze garages que possède la Commission. D'une capacité de 249 autobus, il servira au remisage et à l'entretien. Le garage est équipé de 12 vérins hydrauliques pour autobus et de quatre pour camions ainsi qu'un laveur automatique pour autobus. On y loge également, l'atelier des pneus qui couvre une superficie de 22,000 pieds carrés.

Les visiteurs étrangers

L'année 1972 n'a pas été différente des cinq précédentes en ce qui concerne les nombreux visiteurs venant des quatre coins du monde et désireux de voir comment fonctionne notre métro.

On a enregistré au cours de l'année, pas moins de 1,092 visiteurs de 19 pays différents.

Par groupes plus ou moins nombreux, et accompagnés de guides, les visiteurs ont effectué 145 tournées du métro et de ses installations électriques, et souvent même des stations actuellement en construction.

Student cards

A new procedure has been set up for issuing student cards. In September and October, a total of 110,000 cards were issued. A centralized issuance office was installed at Berri-de Montigny station. According to the former method, photographer groups went from one school to another and the student had a three or four week wait before getting his card, but now the student receives it immediately.

An innovation

The Commission has made a special issue of 4,200 free passes for the students of LeRoyeur Regional. They may use them several times a day without spending a cent, on the express condition that it must be on school days and at school hours.

The LeRoyeur Regional assumes the cost at the rate of 25¢ per student per school day.

The Regional serves Anjou, St. Léonard, Pointe-aux-Trembles and Montréal East.

The new Legendre garage

The new Legendre garage, all concrete, measuring 702 feet in length by 315 feet in width, is now terminated, after being under construction for a little more than a year. It is the largest of the Commission's twelve garages. With a capacity of 249 buses, it will serve for sheltering and servicing vehicles. The garage is equipped with 12 hydraulic hoists for buses and four others for trucks, as well as an automatic washer for buses. Also housed there is the tire shop, covering 22,000 square feet in area.

Visitors

The year 1972 was not very different from the five preceding years regarding visitors coming from the four corners of the world, in great numbers, wishing to see how our métro operates.

Registered through the year were no fewer than 1,092 visitors from 19 different countries.

In more or less large groups, accompanied by guides, the visitors made 145 tours of the métro, and its electrical installations, and often were taken to stations still under construction.

La campagne de publicité

Les campagnes publicitaires des deux dernières années s'étant révélées fructueuses, celle de 1972 a été menée avec plus d'intensité par les média déjà utilisés: radio, télévision, quotidiens montréalais et affiches sur les autobus.

Cette campagne de publicité a contribué à l'augmentation de l'achalandage qui avait une tendance à la baisse il y a trois ans. Cette année, on a enregistré 5,813,754 voyageurs de plus que l'an passé.

Publicity campaign

In view of the fruitful results of the publicity campaigns of the two previous years, that of 1972 was conducted with greater intensity through the media already used: radio, television, Montréal daily newspapers, and bus cards.

This publicity campaign helped to increase the number of passengers, which three years ago had shown a downward trend. This year, there were 5,813,754 more passengers than last year.



Une expérience nouvelle

Le premier décembre 1972, la maison Dupuis Frères Ltée a loué le réseau entier métro-autobus pendant une période d'une heure, de 9 h 30 à 10 h 30, au prix de \$12,500.

Ce nouveau genre de publicité a permis le transport gratuit, pendant une heure, à tous les usagers qui ont bien voulu se prévaloir du privilège: un cadeau à la population qui a semblé en profiter pleinement. L'achalandage a augmenté sensiblement pendant cette période ordinairement creuse. L'expérience fut donc un succès.

Les relations industrielles

Les relations entre la Commission de transport et l'ensemble des groupes représentant ses employés furent, au cours de l'année 1972, des relations normales.

A new experiment

On December 1, 1972, Dupuis Frères Limitée, a department store, rented the entire métro-bus system for one hour, 9:30 to 10:30 a.m., for the price of \$12,500.

This new-style publicity offered free transit for one hour to all users who wished to take advantage of the privilege, a gift to the population, accepted with evident full enjoyment. The number of passengers showed a marked rise in that off-peak period. The experiment was therefore successful.

Industrial relations

Relations between the Transit Commission and the unions representing the employees, taken as a body, were normal relations throughout 1972.

Il avait été entendu, lors des dernières négociations, que les renouvellements de conventions collectives commenceraient vers la mi-novembre 1972. Cependant, certaines difficultés, au niveau syndical, comme la demande de désaffiliation de la CSN de la part des chauffeurs d'autobus, ont reporté en 1973 l'ouverture des négociations. Les problèmes d'accréditation sont maintenant à l'étude, et les autorités compétentes du Ministère du Travail statueront dans un avenir rapproché sur les demandes diverses.

Il convient de mentionner que les contrats d'assurance-vie et d'assurance-maladie ont fait l'objet de négociations fructueuses avec les différents syndicats.

It has been understood, when negotiations last took place, that renewal of collective agreements would commence towards mid-November 1972. However, certain difficulties at union level, such as the bus drivers' request for disaffiliation from the CNTU, caused the opening of negotiations to be carried over to 1973. The accreditation problems are now under study and the competent authorities of the Department of Labor will, in the near future, state the conclusions reached on the different questions.

It should be mentioned that life insurance and medical insurance contracts have been the subject of fruitful negotiations with the different unions.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

POUR L'ANNÉE TERMINÉE

LE 31 DÉCEMBRE 1972

TOTAL: \$87,294,568

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES

FOR THE YEAR ENDED

DECEMBER 31, 1972

TOTAL: \$87,294,568

Taxes et permis
(incluant taxes
sur carburant)
\$3,332,531
*Taxes and permits
(including
tax on fuel)*

4%

Intérêt et
amortissement
\$7,019,467
*Interest and
amortization*

8%

Matériel et services
\$10,974,798
Materials and services

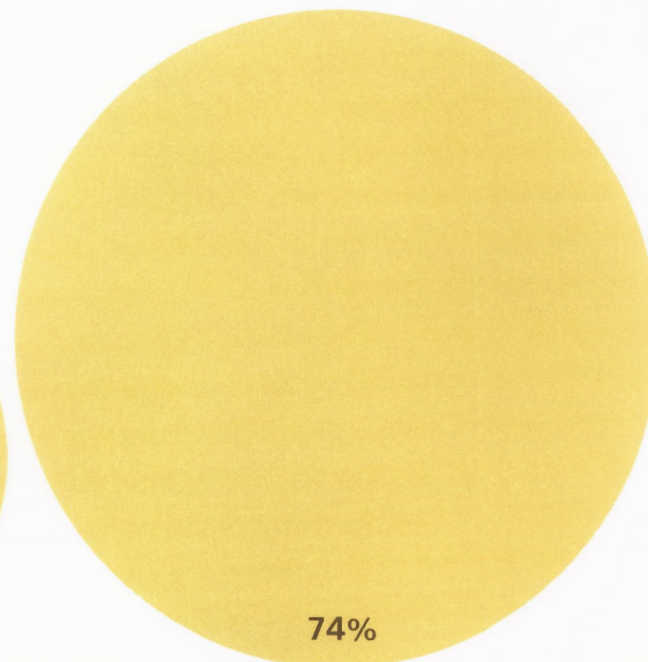
Blessures et dommages
\$ 1,190,083
Injuries and damages

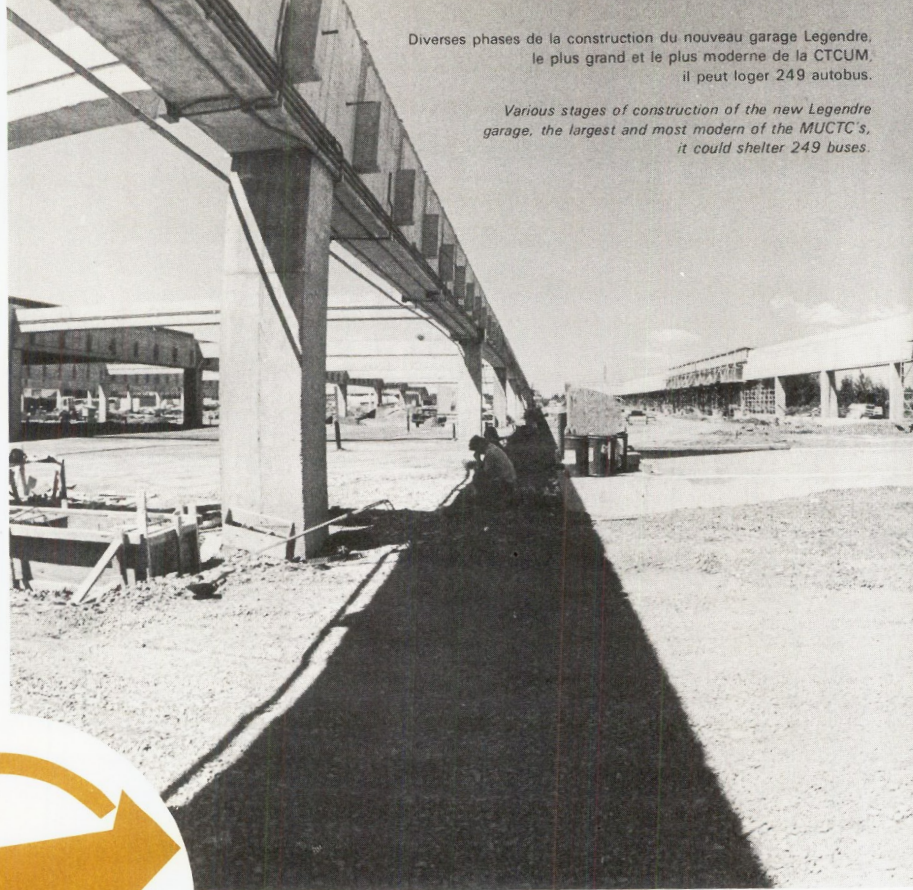
Total:
\$12,164,881

14%

Salaires et avantages
aux employés
\$64,777,689
*Salaries and benefits
to employees*

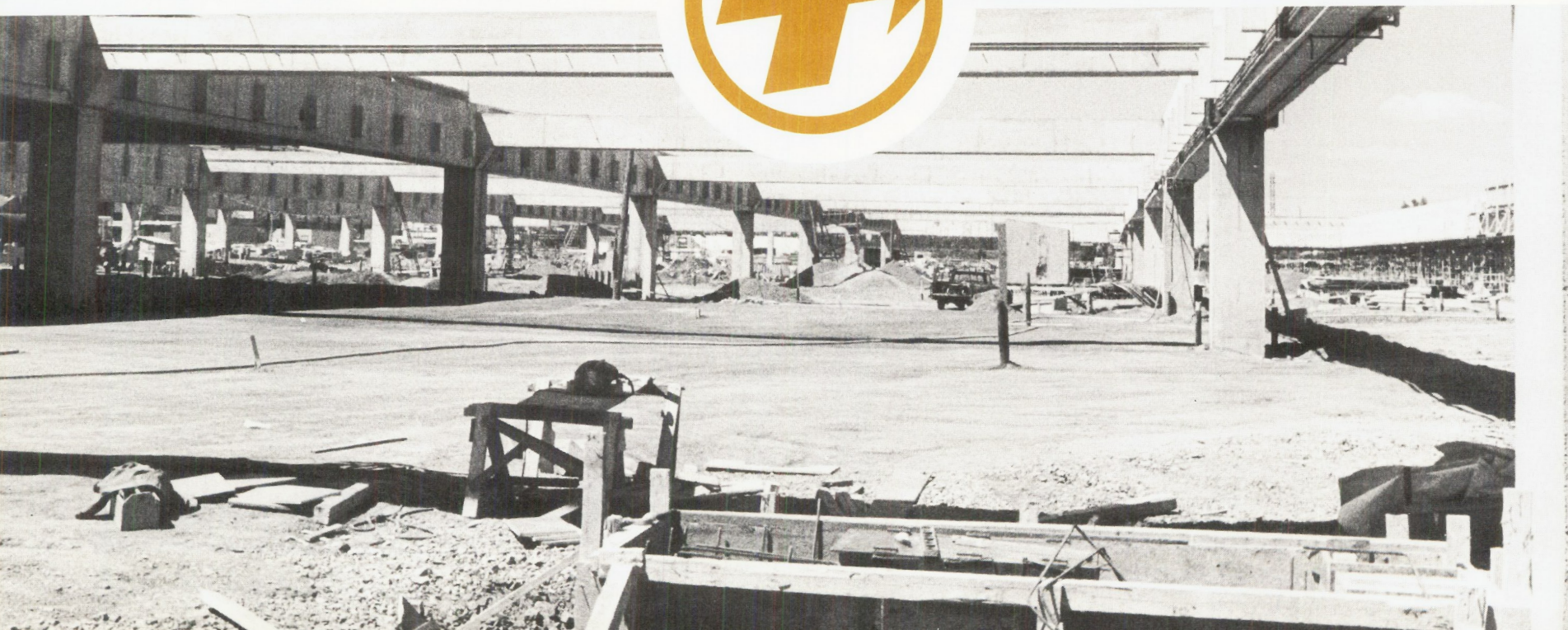
74%





Diverses phases de la construction du nouveau garage Legendre,
le plus grand et le plus moderne de la CTCUM,
il peut loger 249 autobus.

*Various stages of construction of the new Legendre
garage, the largest and most modern of the MUCTC's,
it could shelter 249 buses.*



REMERCIEMENTS

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal est heureuse d'exprimer son appréciation aux autorités gouvernementales tant au niveau provincial que municipal pour leur entière coopération au cours de l'année terminée.

La Commission remercie également les média d'information, presse écrite et parlée, qui ont collaboré avec empressement, afin de bien informer le public et particulièrement les usagers du transport urbain.

Enfin, la Commission désire reconnaître publiquement le mérite de ses employés et spécialement de ses chefs de services pour leur dévouement, leur loyauté et la constance de leurs efforts dans l'accomplissement de leur devoir au cours du dernier exercice financier.

THANKS

The Montreal Urban Community Transit Commission is happy to express its appreciation to the governmental authorities at provincial and municipal levels for their complete co-operation throughout the year now terminated.

The Commission also thanks the information media, the written and spoken press, for their willing co-operation thereby keeping the public well informed and particularly those who use urban transit.

Finally, the Commission wishes to recognize publicly the merits of its employees and especially of its department heads for their devotion, their loyalty and the constancy of their efforts in the accomplishment of their duty throughout the last financial year.

