

C



HOWARD ROSS LIBRARY
OF MANAGEMENT
AUG 28 1979
MCGILL UNIVERSITY

RAPPORT ANNUEL 1974 ANNUAL REPORT

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

COMMISSION DE TRANSPORT
DE LA
COMMUNAUTÉ URBAINE
DE MONTRÉAL

EXERCICE FINANCIER
DU 1^{er} JANVIER 1974
AU 31 DÉCEMBRE 1974

RAPPORT ANNUEL
ANNUAL REPORT

MONTREAL
URBAN COMMUNITY
TRANSIT COMMISSION

FOR THE PERIOD
FROM JANUARY 1, 1974
TO DECEMBER 31, 1974



Lawrence Hanigan
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 1974.

The Montreal Urban Community Transit Commission has the honor to submit its annual report for the period of January 1 to December 31, 1974.

RAPPORT
FINANCIER
FINANCIAL
REPORT

Etat des revenus et dépenses

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1974 sont de \$76,677,295 et les dépenses s'élèvent à \$113,456,302; il en résulte un excédent des dépenses de \$36,779,007 sur les revenus d'exploitation. La Communauté urbaine de Montréal prévoit dans son budget pour l'exercice 1975 un montant de \$10,000,000 à appliquer en réduction de ce déficit; en conséquence, la différence de \$26,779,007 est répartie entre les municipalités desservies en proportion de l'évaluation des biens-fonds. Conformément à l'article 308 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, le montant ainsi réparti est recouvrable dans les 45 jours du dépôt du rapport des vérificateurs de la Commission.

Les revenus d'exploitation de l'exercice sont inférieurs de \$7,206,548 par rapport aux revenus prévus de \$83,883,843. Cette perte de revenus est principalement attribuable à l'interruption du service du métro et à la réduction des services d'autobus causées par la grève du 7 août au 20 septembre 1974 des employés d'entretien. Quant aux dépenses, elles sont de \$1,290,784 moindres que les prévisions de \$114,747,086.

Durant l'année 1974, nous avons transporté 263,119,265 voyageurs, ce qui représente 95.8% des 274,650,113 voyageurs transportés en 1973.

Il en a coûté 43.1 cents par voyageur en 1974 comparativement à 35.3 cents l'année précédente alors que les revenus par voyageur ont légèrement fléchi de 29.2 cents en 1973 à 29.1 cents en 1974.

Bilan au 31 décembre 1974

Durant l'exercice, la Commission a remboursé les obligations à fonds d'amortissement 3 3/4% échues le 1er mai 1974, à même le "Fonds de rachat supplé-

Statement of income and expenses

Income from operations for the year ending December 31, 1974 is \$76,677,295, and expenses amount to \$113,456,302; resulting in an excess of expenses over revenue of \$36,779,007. The Montreal Urban Community foresees in its budget for the year ending 1975, an amount of \$10,000,000 to be applied in reduction of this deficit; consequently, the difference of \$26,779,007 is shared among the municipalities served, in proportion to property evaluation. Conforming to Article 308 of the Montreal Urban Community Act, the shared amount is recoverable within 45 days of the deposit of the report of the auditors of the Commission.

The revenue from operations for the year is \$7,206,548 lower than the anticipated revenue of \$83,883,843. This loss of revenue is mainly due to the stoppage of the Métro service and the reduction of autobus service during the maintenance employees' strike from August 7 to September 20, 1974. As to expenses, they are \$1,290,784 less than the estimated \$114,747,086.

During the year 1974, we carried 263,119,265 passengers, which represents 95.8% of the 274,650,113 passengers carried in 1973.

In 1974, the cost per passenger was 43.1¢ compared to 35.3¢ the previous year, whereas, the revenue per passenger shows a slight decrease from 29.2¢ in 1973 to 29.1¢ in 1974.

Balance sheet as at December 31, 1974

During the financial year, the Commission re-imbursed the 3 3/4% Sinking Fund Debentures maturing May 1, 1974, from the "Fund for additional redemption of debentures" for an amount of \$10,800,000. The Commission also continued to accumulate, in

mentaire de débentures" pour un montant de \$10,800,000. La Commission a aussi continué à accumuler dans ce fonds les sommes nécessaires pour permettre le rachat des débentures qui viendront à échéance entre 1976 et 1978. Au 31 décembre 1974, les sommes ainsi accumulées s'élevaient à \$8,133,511 et les montants à rencontrer d'ici 1978 sont de \$10.2 millions.

Etat de la dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé \$67,650,000 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 \$4,023,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$22,277,000 au 31 décembre 1974.

La Commission détenait aussi, à la même date, des obligations achetées en anticipation du fonds d'amortissement d'une valeur nominale de \$364,000. Ces obligations qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débentures, à leur coût de \$313,783.

this fund, the sums necessary to allow the redemption of debentures falling due between 1976 and 1978. At December 31, 1974, the sums thus accumulated amounted to \$8,133,511, and the amounts to be met until 1978 are \$10.2 million.

Statement of funded debt

In conformity with its commitments regarding debenture issues, the Commission, since the beginning of its administration, has redeemed and cancelled \$67,650,000 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 of the City of Montreal, debentures redeemed and cancelled to the amount of \$4,023,000. The balance of the funded debt is thus established at \$22,277,000 at December 31, 1974.

The Commission also held, at the same date, bonds purchased in anticipation of the sinking fund at a nominal value of \$364,000. These debentures which are not cancelled, appear in the assets of the fund for supplementary redemption of debentures, at their cost of \$313,783.



ÉTATS
FINANCIERS

FINANCIAL
STATEMENTS

Bilan au 31 décembre 1974*

Fonds d'exploitation

Encaisse	\$	472,679	
Comptes à recevoir		671,488	
Subventions à recevoir pour combler l'excédent des dépenses d'exploitation sur les revenus d'exploitation de l'exercice 1974:			
- Communauté urbaine de Montréal	\$10,000,000		
- Municipalités desservies	<u>26,779,007</u>	36,779,007	
Subvention provinciale à recevoir à l'achat d'autobus		571,918	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant		3,435,128	
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs		611,963	
Avances au fonds de la dette obligataire		1,612,052	\$44,154,235

Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Débentures achetées en anticipation au prix coûtant	\$	313,783	
Prêt au fonds de la dette obligataire		3,796,728	\$ 4,110,511

Fonds des actifs immobilisés

Immeubles, installation et matériel roulant	\$105,568,387		
Moins: Amortissement accumulé	<u>72,971,385</u>		\$32,597,002

Fonds de la dette obligataire

Montants pourvus pour rachat supplémentaire de débentures	\$	4,110,511	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts		<u>23,575,269</u>	\$27,685,780

* 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 d'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.

Au 31 décembre 1974, divers projets d'immobilisation au montant de \$61,250,000 sont autorisés par règlements d'emprunt. Le montant des emprunts nécessaires sera d'environ \$40,000,000, suite à la décision du gouvernement provincial de contribuer 30% du coût d'acquisition des autobus et à la décision du gouvernement fédéral d'abolir la taxe d'accise sur les véhicules de transport de passagers.

passif

Fonds d'exploitation

Emprunts de banque	\$33,100,000	
Comptes à payer et frais courus	10,653,892	
Intérêts courus sur débetures	188,723	
Produit d'emprunt réservé pour immobilisations Non engagé	211,620	\$44,154,235

Fonds de rachat supplémentaire de débetures

Provision pour rachat supplémentaire de débetures	\$ 8,133,511	
Moins: Débetures rachetées et annulées en anticipation	4,023,000	\$ 4,110,511

Fonds des actifs immobilisés

Placement à même le revenu	\$ 5,122,842	
Placement à même l'emprunt	27,474,160	\$32,597,002

Fonds de la dette obligataire

Dû au fonds d'exploitation	\$ 1,612,052	
Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débetures	3,796,728	
Dette obligataire	22,277,000	\$27,685,780

Approuvé:

L. Hanigan
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.
Commissaire

A. Lambert, c.a.
Commissaire

Montréal, le 14 février 1975.

Balance sheet as at December 31, 1974*

Operating fund

Cash		\$ 472,679	
Accounts receivable		671,488	
Subsidies receivable to cover the excess of operating expenses over operating revenue for the 1974 fiscal year:			
- Montreal Urban Community	\$10,000,000		
- Municipalities served	<u>26,779,007</u>	36,779,007	
Provincial subsidy receivable at purchase of buses		571,918	
Supplies and spare parts at cost		3,435,128	
Advances to ticket offices and ticket sellers		611,963	
Advances to debenture debt Fund		<u>1,612,052</u>	\$44,154,235

Fund for additional redemption of debentures

Debentures purchased in advance at cost		\$ 313,783	
Loan to debenture debt Fund		<u>3,796,728</u>	\$ 4,110,511

Fixed assets fund

Property, plant and equipment		\$105,568,387	
Less: Accumulated depreciation		<u>72,971,385</u>	\$32,597,002

Debenture debt fund

Amounts reserved for redemption of debentures		\$ 4,110,511	
Amounts to be provided for redemption of debentures		<u>23,575,269</u>	\$27,685,780

* 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 Métro 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 to its employees.

As at December 31, 1974, various capital expenditures amounting to \$61,250,000 are authorized under borrowing By-laws. The necessary borrowings will amount to approximately \$40,000,000 as a result of the decision of the provincial Government to contribute 30% of the cost of the buses and the decision of the federal Government to abolish the excise tax on passenger transportation vehicles.

liabilities

Operating Fund

Bank loans	\$33,100,000	
Accounts payable and accrued liabilities	10,653,892	
Accrued interest on debentures	188,723	
Proceeds from debenture loan reserved for fixed assets Unencumbered	211,620	\$44,154,235

Fund for additional redemption of debentures

Provision for additional redemption of debentures	\$ 8,133,511	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	4,023,000	\$ 4,110,511

Fixed assets fund

Investment from revenue	\$ 5,122,842	
Investment from borrowings	27,474,160	\$32,597,002

Debenture debt fund

Advance from operating Fund	\$ 1,612,052	
Loan from Fund for additional redemption of debentures	3,796,728	
Funded debt	22,277,000	\$27,685,780

Approved:

L. Hanigan
Chairman and General Manager

R. Hainault, c.m.
Commissioner

A. Lambert, c.a.
Commissioner

Montreal, February 14, 1975.

État des revenus et dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1974
Statement of revenue and expenses for the year ended December 31, 1974

Revenus	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget	Revenue
TRANSPORT				TRANSPORTATION
Voyageurs	\$ 73,142,757	\$ 80,360,000	\$(7,217,243)	Passengers
Autobus loués	1,352,588	1,054,100	298,488	Bus rentals
Contrats de service	314,922	240,000	74,922	Contract services
	<u>\$ 74,810,267</u>	<u>\$ 81,654,100</u>	<u>\$(6,843,833)</u>	
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION				OTHER OPERATING REVENUE
Annonces	\$ 719,143	\$ 755,000	\$(35,857)	Advertising
Loyers du siège social	139,854	133,715	6,139	Head office rentals
Loyers - Stations de Métro	230,252	261,028	(30,776)	Métro stations rentals
Recouvrements sur réclamations	348,515	360,000	(11,485)	Recoveries from claims
Escompte sur achats	49,087	—	49,087	Cash discounts
Produit de la vente d'immeubles	43,723			Proceeds from sale of property
Revenus divers	336,454	720,000	(339,823)	Miscellaneous revenue
	<u>\$ 1,867,028</u>	<u>\$ 2,229,743</u>	<u>\$(362,715)</u>	
Total — Revenus d'exploitation	\$ 76,677,295	\$ 83,883,843	\$(7,206,548)	Total — Operating revenue
EXCÉDENT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION SUR LES REVENUS D'EXPLOITATION À RECOUVRER DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL ET DES MUNICIPALITÉS DESSERVIES	<u>36,779,007</u>	<u>30,863,243</u>	<u>5,915,764</u>	EXCESS OF OPERATING EXPENSES OVER OPERATING REVENUE RECOVERABLE FROM THE MONTREAL URBAN COMMUNITY AND THE MUNICIPALITIES SERVED
TOTAL — REVENUS	<u><u>\$113,456,302</u></u>	<u><u>\$114,747,086</u></u>	<u><u>\$(1,290,784)</u></u>	TOTAL — REVENUE

(suite) (cont'd.)

DÉPENSES D'EXPLOITATION	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget	OPERATING EXPENSES
Service du transport	\$ 54,285,749	\$ 54,712,257	\$ 426,508	Transportation department
Service de l'entretien des véhicules	21,845,785	22,291,179	445,394	Vehicle maintenance department
Service du génie	13,635,360	13,806,487	171,127	Engineering department
Bureau du trésorier	2,040,842	2,110,947	70,105	Treasurer's office
Autres services	6,678,866	6,685,487	6,621	Other departments
Administration générale	563,965	567,429	3,464	General administration
Taxes et permis	3,450,924	3,541,300	90,376	Taxes and permits
Intérêt et amortissement	10,497,000	10,497,000	—	Interest and amortization
Dépenses en immobilisations	457,811	535,000	77,189	Capital expenditures
TOTAL — DÉPENSES D'EXPLOITATION	\$113,456,302	\$114,747,086	\$ 1,290,784	TOTAL — OPERATING EXPENSES

État de la dette obligataire au 31 décembre 1974*
Statement of funded debt as at December 31, 1974*

	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde	
	Authorized and issued	Redeemed and cancelled	Balance	
Obligations à fonds d'amortissement				Sinking Fund Debentures
** 4 3/8% échéant le 1er juillet 1976	\$11,500,000	\$ 8,500,000	\$ 3,000,000	** 4 3/8% due July 1, 1976
** 5 1/4% échéant le 15 mars 1977	9,000,000	7,178,000	1,822,000	** 5 1/4% due March 15, 1977
** 4 5/8% échéant le 15 février 1978	13,500,000	8,505,000	4,995,000	** 4 5/8% due February 15, 1978
8% échéant le 1er décembre 1992	2,500,000	—	2,500,000	8% due December 1, 1992
Obligations en série				Serial Debentures
7 1/2% échéant \$1,245,000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décem- bre 1982 inclusivement	12,450,000	2,490,000	9,960,000	7 1/2% due \$1,245,000 per annum from December 1, 1973 to December 1, 1982 inclusive
	<u>\$48,950,000</u>	<u>\$26,673,000</u>	<u>\$22,277,000</u>	

* Les obligations à fonds d'amortissement échéant entre le 1er juillet 1976 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 Etats-Unis équivaut à un dollar canadien.

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

*The sinking fund debentures maturing between July 1, 1976 and February 15, 1978 are guaranteed, without any benefit of discussion, by the City of Montreal. 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 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 1974, ainsi que l'état des revenus et dépenses de 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 1974, ainsi que les résultats de son exploitation de l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables agréés.

Montréal, le 14 février 1975.

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, 1974, 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, 1974, and the results of its operations for the year ended on that date, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered Accountants

Montreal, February 14, 1975.



STATISTIQUES

STATISTICS

Exercice terminé le Period ending	Voyageurs payants Revenue Passengers	Recettes voyageurs Passenger Revenue
30 nov./Nov. 1955	316,442,441	\$ 29,635,901
30 nov./Nov. 1956	295,442,624	34,301,695
30 nov./Nov. 1957	292,908,434	33,969,778
30 nov./Nov. 1958	285,818,614	34,882,830
30 nov./Nov. 1959	280,495,114	38,761,340
30 nov./Nov. 1960	284,522,820	38,973,789
30 nov./Nov. 1961	281,859,091	38,221,042
30 nov./Nov. 1962	282,566,340	38,020,514
30 nov./Nov. 1963	279,085,950	37,654,601
30 nov./Nov. 1964	285,023,167	38,474,505
30 avril/April 1965 (a)	124,734,432	17,727,039
30 avril/April 1966 (b)	258,738,425	43,824,157
30 avril/April 1967 (c)	284,803,721	54,175,958
30 avril/April 1968 (d)	308,059,527	72,476,738
30 avril/April 1969	287,254,176	67,547,992
30 avril/April 1970	266,700,610	73,274,509
31 déc./Dec. 1970 (e)	171,158,191	48,122,692
31 déc./Dec. 1971	264,212,787	73,711,471
31 déc./Dec. 1972	270,026,541	74,644,310
31 déc./Dec. 1973	274,650,113	76,480,167
31 déc./Dec. 1974	263,119,265	73,142,757

- (a) Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.
(b) Grève du 8 au 21 juin 1965 et abolition du tarif de zone 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 Period ending	AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO MÉTRO 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./Nov. 1955	26,567,102	54 ^o / _o	—	—	3,123,356	6 ^o / _o	19,582,368	40 ^o / _o	49,272,826
30 nov./Nov. 1956	30,069,637	61 ^o / _o	—	—	2,958,580	6 ^o / _o	16,208,684	33 ^o / _o	49,236,901
30 nov./Nov. 1957	35,161,922	72 ^o / _o	—	—	2,726,113	6 ^o / _o	10,877,029	22 ^o / _o	48,765,064
30 nov./Nov. 1958	38,773,279	82 ^o / _o	—	—	2,177,723	5 ^o / _o	6,243,176	13 ^o / _o	47,194,178
30 nov./Nov. 1959	43,223,217	91 ^o / _o	—	—	2,186,971	5 ^o / _o	1,818,877	4 ^o / _o	47,229,065
30 nov./Nov. 1960	45,469,692	96 ^o / _o	—	—	2,109,040	4 ^o / _o	—	—	47,578,732
30 nov./Nov. 1961	45,274,129	96 ^o / _o	—	—	1,871,161	4 ^o / _o	—	—	47,145,290
30 nov./Nov. 1962	45,527,334	96 ^o / _o	—	—	1,958,750	4 ^o / _o	—	—	47,486,084
30 nov./Nov. 1963	45,221,756	96 ^o / _o	—	—	1,989,823	4 ^o / _o	—	—	47,211,579
30 nov./Nov. 1964	46,414,831	96 ^o / _o	—	—	1,788,327	4 ^o / _o	—	—	48,203,158
30 avril/April 1965(a)	19,969,085	96 ^o / _o	—	—	869,602	4 ^o / _o	—	—	20,838,687
30 avril/April 1966(b)	45,959,464	96 ^o / _o	—	—	1,681,538	4 ^o / _o	—	—	47,641,002
30 avril/April 1967(c)	52,295,673	81 ^o / _o	12,471,135	19 ^o / _o	92,100	—	—	—	64,858,908
30 avril/April 1968(d)	48,440,095	67 ^o / _o	24,212,737	33 ^o / _o	—	—	—	—	72,652,832
30 avril/April 1969	47,978,143	70 ^o / _o	20,882,100	30 ^o / _o	—	—	—	—	68,860,243
30 avril/April 1970	46,778,604	71 ^o / _o	19,153,161	29 ^o / _o	—	—	—	—	65,931,765
31 déc./Dec. 1970(e)	30,656,450	71 ^o / _o	12,299,358	29 ^o / _o	—	—	—	—	42,955,808
31 déc./Dec. 1971	46,386,983	72 ^o / _o	18,111,819	28 ^o / _o	—	—	—	—	64,498,802
31 déc./Dec. 1972	47,701,810	72 ^o / _o	18,828,129	28 ^o / _o	—	—	—	—	66,529,939
31 déc./Dec. 1973	48,003,528	74 ^o / _o	17,257,209	26 ^o / _o	—	—	—	—	65,260,737
31 déc./Dec. 1974	46,477,289	77 ^o / _o	14,180,313	23 ^o / _o	—	—	—	—	60,657,602

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. 1955	931	54 ^o / _o	—	—	105	6 ^o / _o	690	40 ^o / _o	1,726
30 nov./Nov. 1956	1,171	66 ^o / _o	—	—	105	6 ^o / _o	507	28 ^o / _o	1,783
30 nov./Nov. 1957	1,457	78 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	314	17 ^o / _o	1,876
30 nov./Nov. 1958	1,670	87 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	144	8 ^o / _o	1,919
30 nov./Nov. 1959	1,830	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	1,935
30 nov./Nov. 1960	1,847	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	1,952
30 nov./Nov. 1961	1,904	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	2,009
30 nov./Nov. 1962	1,897	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	2,002
30 nov./Nov. 1963	1,896	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	2,001
30 nov./Nov. 1964	1,896	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	2,001
30 avril/April 1965	1,896	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	2,001
30 avril/April 1966	1,996	95 ^o / _o	—	—	105	5 ^o / _o	—	—	2,001
30 avril/April 1967	1,971	84 ^o / _o	369	16 ^o / _o	—	—	—	—	2,340
30 avril/April 1968	1,957	84 ^o / _o	369	16 ^o / _o	—	—	—	—	2,326
30 avril/April 1969	1,852	83 ^o / _o	369	17 ^o / _o	—	—	—	—	2,221
30 avril/April 1970	1,852	83 ^o / _o	369	17 ^o / _o	—	—	—	—	2,221
31 déc./Dec. 1970	1,852	83 ^o / _o	369	17 ^o / _o	—	—	—	—	2,221
31 déc./Dec. 1971	1,850	84 ^o / _o	345	16 ^o / _o	—	—	—	—	2,195
31 déc./Dec. 1972	1,825	84 ^o / _o	345	16 ^o / _o	—	—	—	—	2,170
31 déc./Dec. 1973	1,890	85 ^o / _o	345	15 ^o / _o	—	—	—	—	2,235
31 déc./Dec. 1974	1,904	85 ^o / _o	336	15 ^o / _o	—	—	—	—	2,249

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

MILLES/MILES

Au 30 novembre	1955	283.74	As at November 30,	1955
Au 30 novembre	1956	295.72	As at November 30,	1956
Au 30 novembre	1957	306.84	As at November 30,	1957
Au 30 novembre	1958	309.30	As at November 30,	1958
Au 30 novembre	1959	342.20	As at November 30,	1959
Au 30 novembre	1960	355.30	As at November 30,	1960
Au 30 novembre	1961	379.74	As at November 30,	1961
Au 30 novembre	1962	388.14	As at November 30,	1962
Au 30 novembre	1963	402.63	As at November 30,	1963
Au 30 novembre	1964	414.47	As at November 30,	1964
Au 30 avril	1965	417.49	As at April 30,	1965
Au 30 avril	1966	464.61	As at April 30,	1966
Au 30 avril	1967	490.57	As at April 30,	1967
Au 30 avril	1968	492.08	As at April 30,	1968
Au 30 avril	1969	511.49	As at April 30,	1969
Au 30 avril	1970	513.35	As at April 30,	1970
Au 31 décembre	1970	514.14	As at December 31,	1970
Au 31 décembre	1971	519.17	As at December 31,	1971
Au 31 décembre	1972	536.72	As at December 31,	1972
Au 31 décembre	1973	541.88	As at December 31,	1973
Au 31 décembre	1974	566.69	As at December 31,	1974

CONSOMMATION/CONSUMPTION
du 1er janvier 1974 au 31 décembre 1974

from January 1, 1974 to December 31, 1974

Électricité
Huile diesel
Superficie desservie
Population des villes desservies

121,302,444 kWh
10,372,113 gallons
144 milles carrés
1,900,000 approx.

Electricity
Diesel oil
Area served
Population of municipalities served

RAPPORT
DES ACTIVITÉS

REPORT OF
ACTIVITIES

Le nouveau président

Monsieur Lawrence Hanigan, président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, a été nommé par le Gouvernement du Québec, le 7 août 1974, président-directeur général de la CTCUM. Il succédait ainsi à monsieur Lucien L'Allier qui prenait sa retraite à la fin d'un mandat de dix ans.

Monsieur Hanigan a été nommé pour une période de dix mois, le temps d'effectuer une étude sur le statut et les structures de la Commission, et de mettre en application les recommandations qui en résulteront.



Le milliardième usager du métro

Le lundi 4 novembre 1974, à 17 heures et cinq minutes, le métro de Montréal, inauguré le 14 octobre 1966, recevait à la station Place-d'Armes, son premier milliardième (1 000 000 000) usager. Monsieur Lawrence Hanigan, président-directeur général de la CTCUM, s'est rendu sur les lieux pour l'accueillir.

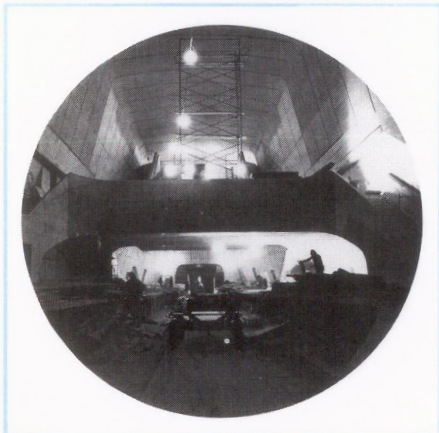
Les prolongements du métro

Les travaux de prolongements du réseau souterrain progressent rondement selon le cheminement critique établi par le Bureau de Transport métropolitain de la CUM avec lequel la CTCUM collabore étroitement.

La partie est de la ligne 1 est très avancée et pourra être mise en service dès mars 1976, bien avant l'ouverture de la XXI^e Olympiade, le 17 juillet.

Deux stations seront situées dans le parc olympique: Pie-IX et Viau.

Quant à la partie ouest de cette ligne, dont la mise en service est prévue pour décembre 1976, les travaux sont en marche partout, au terminus Angrignon dans



The new President

Mr. Lawrence Hanigan, Chairman of the Executive Committee of the Montreal Urban Community, was appointed by the Quebec Government, August 7, 1974, as Chairman and General Manager of the MUCTC. He succeeded Mr. Lucien L'Allier, who retired at the end of a ten-year mandate.

Mr. Hanigan has been appointed for a period of ten months, in which time he will make a study of the status and structures of the Commission and apply the recommendations that will result from it.

The billionth Métro user

On November 4, 1974, at 5:05 p.m., the Montreal Métro, which was inaugurated October 14, 1966, received at the Place-d'Armes station its one billionth (1,000,000,000) passenger. Mr. Lawrence Hanigan, Chairman and General Manager of the MUCTC was on hand to congratulate her.

Extensions of the Métro

The work on extensions of the underground system is advancing apace according to the critical path established by the Metropolitan Transit Bureau with which the MUCTC collaborates closely.

The eastern part of Line 1 is well advanced and will be in operation as of March 1976 long before the opening of the XXI Olympiad, July 17.

Two stations will be situated in the Olympic Park: Pie-IX and Viau.

As to the western section of this line, when the beginning of service is laid down for December 1976, work is progressing everywhere, at the Angrignon

La Salle comme à la station de correspondance Lionel-Groulx, au croisement de la ligne 2. Cette ligne se rendra à Ville Saint-Laurent dans le nord-ouest de la métropole jusqu'à la rue de Salaberry, à l'ouest du boulevard O'Brien. La partie ouest de la ligne 2 sera mise en service en décembre 1977.

Deux nouveaux accès intégrés

La reconstruction de l'accès ouest à la station de métro Sherbrooke est maintenant terminée. Ce nouvel accès est intégré à l'Institut de Tourisme et d'Hôtellerie du gouvernement du Québec.

Il en est de même à la station McGill où l'accès University a été entièrement reconstruit et intégré au 2001 University.

Plusieurs autres projets de raccordement de grands édifices au métro sont à l'étude: Les Terrasses (McGill), le complexe Desjardins (Place-des-Arts), l'UQUAM (Berri-de Montigny) et le Centre de l'Est (Jean-Talon). Ces accès seront aménagés suivant les nouvelles normes du métro.

Une autre oeuvre d'art

Le métro s'est enrichi d'une nouvelle oeuvre d'art. Une verrière illustrant la vie à Montréal au XIXe siècle, a été installée au-dessus du quai sud de la station McGill. Elle couvre une superficie de 600 pieds carrés.

La verrière est un don de la compagnie Macdonald Tobacco Inc. Elle a été conçue et réalisée par l'artiste montréalais Nicolas Sollogoub. Monsieur David M. Stewart, président de Macdonald Tobacco, a collaboré étroitement avec l'artiste pour déterminer la progression historique du thème. La verrière est constituée de cinq panneaux.

terminus in La Salle as well as at the Lionel-Groulx transfer station at the crossing of line 2. This line will extend to Ville Saint-Laurent in the northwest of the metropolis, as far as de Salaberry Street, west of O'Brien Boulevard. The western part of line 2 will be in operation in December 1977.

Two new integrated accesses

Reconstruction of the western access to the Sherbrooke Métro station is now completed. The new access is integrated with the Quebec Institute of Tourism and Hostelry.

The same applies to the McGill station where the University access has been completely reconstructed and integrated to the 2001 University.

Many other projects for linking up large buildings with the Métro are under study: Les Terrasses (McGill), the Desjardins complex (Place-des-Arts), l'UQUAM (Berri-de Montigny) and Le Centre de l'Est (Jean-Talon). These accesses will be set up in accordance with the new Métro standards.

Another work of art

The Métro has been enriched with a new work of art. A stained glass window illustrating Montreal life in the 19th century has been set up over the south platform of the McGill station. It covers an area of 600 square feet.

The stained glass window is a gift of the Macdonald Tobacco Company, Inc. It was conceived and executed by the Montreal artist Nicolas Sollogoub. Mr. David M. Stewart, President of Macdonald Tobacco, worked closely with the artist to determine the historic progression of the theme. The window is made up of five panels.



L'incendie du 23 janvier 1974

L'incendie d'une rame de métro en interstation, entre Rosemont et Laurier, eut pour effet de bouleverser l'exploitation du métro et du réseau de surface durant une quinzaine de jours. Un service provisoire fut immédiatement mis sur pied afin de desservir la population le mieux possible dans les circonstances. Un service d'autobus parallèle à la ligne 2 du métro, de Bonaventure à Henri-Bourassa, fut assuré par la ligne 31 St-Denis, avec intervalle de 30 secondes aux heures de pointe.

Il en résulta la perte totale d'une rame de neuf voitures, et des dommages évalués à \$1 300 000. Heureusement, toutefois, on a pu évacuer les quelque 1 500 voyageurs et on ne déplore aucune perte de vie.

Après une longue enquête judiciaire, le juge André Lagarde remit son rapport à la fin décembre. Le rapport contient plusieurs recommandations dont certaines avaient déjà été appliquées par la CTCUM ou le Bureau de Transport métropolitain de la Communauté. D'autres sont présentement à l'étude.

Le "COPIFOPO"

Le 17 mai 1974, un **CO**mité de la CTCUM a été formé dans le but de réviser les directives du **Plan d'Intervention**, et préparer un programme de **FO**rmation sur le métro pour les **PO**mpiers du Service d'Incendie de Montréal et pour les employés de la CTCUM. Le comité groupe des représentants de divers services de la CTCUM et un représentant du Service d'Incendie de Montréal.

Le comité doit étudier les moyens de prévention et de lutte contre les incendies dans le métro. Un cours théorique et pratique fut dispensé à 1080 employés affectés au métro. Des visites nocturnes du métro fu-

The fire of January 23, 1974

The fire in a Métro train between two stations, Rosemont and Laurier, disrupted the operation of the Métro and the surface system for some two weeks. A provisional service was immediately set up in order to offer the best possible service to the population under the circumstances. A bus service running parallel with Métro line 2, from Bonaventure to Henri-Bourassa, was ensured by line 31 St-Denis at 30 second intervals during rush hours.

There was a total loss of a nine-car train, and damages were evaluated at \$1,300,000. Fortunately, though, it was possible to evacuate the 1,500 passengers, and there was no loss of life.

After a lengthy public inquiry, Mr. Justice André Lagarde handed down his report at the end of December. The report contains a number of recommendations, some of which had already been applied by the MUCTC or the Metropolitan Transit Bureau. Others are now being studied.

The "COPIFOPO"

This committee of the MUCTC was formed on May 17, 1974. The purpose of the **CO**mmittee is to revise the directives of the action plan (**Plan d'Intervention**) and prepare a training (**FO**rmation) programme in the Métro for the firemen (**PO**mpiers) of the Montreal Fire Department, and for MUCTC employees. The Committee is composed of representatives of the various MUCTC services and a representative of the Montreal Fire Department.

The Committee must study preventive methods and fire fighting in the Métro. The theoretic and practical course was given to 1,080 Métro employees.

rent organisées à l'intention des cadres du SIM, et un manuel d'information ainsi qu'un plan détaillé d'intervention ont été préparés à l'intention des pompiers. Les pompiers auront l'occasion de visiter les stations de métro de leur district, et de recevoir des renseignements complémentaires lors du visionnement d'un diaporama préparé à leur intention.

Les enquêtes O/D

Enquête régionale

Du 1er octobre au 6 décembre 1974, la CTCUM exécutait une enquête Origine/Destination, la seconde en quatre ans, dans la région de Montréal. La collaboration du public s'est révélée exceptionnelle. 40 000 domiciles, uniformément répartis sur le territoire, ont fourni de l'information complète et détaillée sur plus de 300 000 déplacements quotidiens. L'information constitue maintenant une banque de données pour l'étude et l'analyse des besoins de la population que dessert notre réseau de transport.

Enquêtes locales

Des enquêtes locales ont également été réalisées dans les secteurs industriels des rues Newman (Lachine et Ville St-Pierre) et Saint Patrick (La Salle et Montréal) ainsi que dans le parc industriel d'Anjou.

Enquêtes-cordons

Plusieurs enquêtes-cordons ont été réalisées autour du centre-ville en 1974. Une de ces enquêtes avait pour objectif de nous fournir, par rapport aux années précédentes, des données comparatives sur le degré de congestion que produit le mouvement des véhicules

Night visits to the Métro were organized for Montreal Fire Department groups, an information handbook and a detailed action plan have been prepared for the fire fighters. The firemen will have the opportunity to visit the Métro stations in their districts and have their information rounded out with an audio-visual presentation prepared for the purpose.

The O/D surveys

Regional survey

From October 1st to December 6, 1974, the MUCTC carried out an Origin/Destination survey, the second in four years, in the Montreal region. Public co-operation proved excellent. 40,000 dwellings uniformly distributed throughout the territory, supplied complete and detailed information on more than 300,000 daily trips. The information now constitutes a reserve of data for the study and analysis of the needs of the population served by our transit network.

Local surveys

Local surveys have also been conducted in the industrial sectors of Newman Street (Lachine and Ville St-Pierre) and St. Patrick Street (La Salle and Montreal) as well as in the Anjou industrial park.

Chain surveys

A number of chain surveys were carried out around the city centre in 1974. One of these surveys was aimed at obtaining, as related to previous years, comparative data as to the degree of congestion resulting from the movements of vehicles and persons entering and leaving the city centre. The other chain surveys permitted the quantitative evaluation of the



et des personnes entrant et sortant du centre-ville. Les autres enquêtes-cordons ont permis l'évaluation quantitative de l'état de congestion du centre-ville pendant la grève du transport public à l'automne 1974.



Le tarif réduit pour les personnes âgées

Le 26 juin 1974, la CTCUM a commencé l'émission de cartes d'identité aux personnes âgées de 65 ans et plus, moyennant certaines conditions. Les personnes doivent recevoir, en tout ou en partie, le supplément du revenu garanti et demeurer dans une des villes desservies par notre réseau de transport.

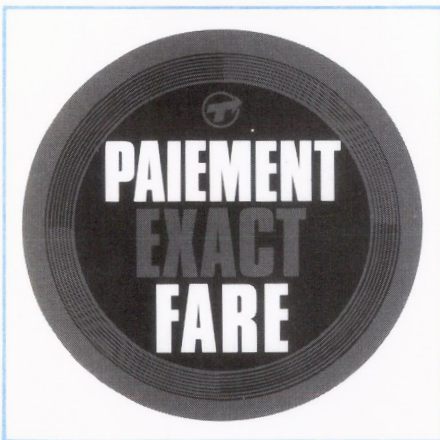
La carte d'identité émise gratuitement permet à son détenteur d'obtenir des billets d'autobus et de métro au prix de cinq pour un dollar, ou de payer 25 cents en monnaie.

Le paiement exact

Le samedi 28 décembre 1974, entre en vigueur, à bord des autobus de la CTCUM, la nouvelle méthode de perception appelée "paiement exact".

L'utilisateur doit maintenant déposer un billet ou la monnaie exacte dans la boîte de perception, le chauffeur ne faisant plus de transactions. Les billets sont en vente dans toutes les stations de métro. De nombreux commerçants, dans le territoire desservi par les autobus de la CTCUM, ont accepté de faire partie du réseau de vente qui s'agrandit sans cesse.

Des études sont en cours afin d'évaluer les effets attendus de la nouvelle méthode de perception: élimination des vols, prévention des accidents (le chauffeur ayant moins de préoccupations) et l'accélération possible du service aux voyageurs.



state of congestion of the city centre during the public transit strike of the fall of 1974.

Reduced fare for senior citizens

On June 26, 1974, the MUCTC began the issuing of identity cards for persons aged 65 years or more, under certain conditions. The persons must receive, wholly or in part, the guaranteed income supplement and live in one of the cities served by our transit system.

The identity card, issued free of charge, allows the holder to obtain bus and Métro tickets at the price of five for a dollar, or to pay 25 cents in cash.

Exact fare

On Saturday, December 28, 1974, the MUCTC adopted a new collection method on board the buses, called the "exact fare".

The passenger must now deposit a ticket or the exact change in the fare box. The driver does not make anymore transactions. The tickets are on sale in all Métro stations. Many commercial outlets in the territory served by the MUCTC buses have agreed to belong to an ever-widening sales system.

Studies are under way to evaluate the effects expected of the new fare system: elimination of thefts, accident prevention (the driver having fewer preoccupations), and the possible acceleration of service to travellers.

The new colors

The Commission decided, upon the purchase of 540 new buses on March 13, 1974, to give its buses

Les nouvelles couleurs

A l'occasion de l'achat de 540 nouveaux véhicules, la Commission a décidé, le 13 mars 1974, de donner à ses autobus de nouvelles couleurs: blanc caméo pour le toit et jusqu'au bas des fenêtres; aluminium métal naturel pour la partie inférieure jusqu'au bas de la jupe. Une ceinture bleu méditerranéen de 10 1/2" de largeur sépare les deux couleurs. Le symbole de la Commission, en forme de cercle, correspond à son sceau officiel et est appliqué sur les flancs de l'autobus. Il représente une flèche montante combinée avec un T, en blanc caméo sur fond bleu méditerranéen.

Le changement a été décidé afin de garder l'harmonie entre les couleurs des autobus, du métro et de tous les autres véhicules de la CUM. Il s'opérera graduellement, au cours des quelques prochaines années, au rythme du remplacement des autobus mis au rancart, ou encore lorsque les autobus réparés devront être repeints. Cette façon de procéder évite des déboursés additionnels. Déjà, au 31 décembre, près de 150 autobus, sur un parc de 1905, arborent les nouvelles couleurs.

Les modifications au réseau de surface

Plusieurs changements ont été apportés au réseau de surface. Notons les plus importants:

- inauguration de la ligne 18 Beaubien, en vue de desservir un secteur situé dans Montréal et Anjou, à l'est de la rue Lacordaire;
- établissement de la ligne 46 Casgrain, afin de relier au métro un secteur industriel important de Montréal;
- création de la ligne 192 Robert, dans St-Léonard, afin de raccorder des secteurs résidentiels et industriels avec le métro;

new colors: cameo white for the roof down to the bottom of the windows, natural aluminum metal for the lower part down to the bottom of the skirt. A mediterranean blue belt 10 1/2 inches wide separates the two colors. The Commission's symbol, circular shaped, corresponds to the official seal and is affixed on the sides of the bus. It represents a rising arrow combined with a T, in cameo white on a mediterranean blue background.

The change-over was decided upon in order to assure uniformity in color with the buses, the Métro and all other vehicles of the MUC. It will be introduced gradually, over several years to come, as scrapped vehicles are replaced, or when repaired buses need repainting. This manner of proceeding avoids additional disbursements. As of December 31, nearly 150 buses, in a fleet of 1,905 show the new colors.

Surface system changes

A good number of changes have been made in the surface system. The most important are noted:

- Inauguration of line 18 Beaubien, to serve a sector situated in Montreal and Anjou, eastward of Lacordaire Street;
- Establishment of line 46 Casgrain, to link the Métro and an important industrial sector of Montreal;
- Creation of line 192 Robert, in St-Léonard, in order to link residential and industrial sectors with the Métro;
- Replacement of lines 113 and 114 St. Patrick by line 114 Norman/St. Patrick, in order to serve the industries situated in Lachine, St-Pierre and La Salle.
- Inauguration of line 44 Maurice-Duplessis for the



- remplacement des lignes 113 et 114 Saint Patrick, par la ligne 114 Norman/Saint Patrick, afin de desservir des industries situées dans Lachine, St-Pierre et La Salle;
- inauguration de la ligne 44 Maurice-Duplessis, pour la desserte de secteurs résidentiels et industriels du quartier Rivière-des-Prairies de Montréal;
- établissement de la ligne 142 Châteauneuf, dans Anjou, afin de relier cette municipalité à un centre commercial;
- prolongement de la ligne 118 du Collège, dans St-Laurent, pour tenir compte de nouveaux établissements scolaires et industriels;
- prolongements de la ligne 84 16e Avenue, dans Pointe-aux-Trembles pour les mêmes raisons;
- modification des lignes 66 Boulevard, 45 Papineau, 12 Ile-des-Soeurs et 162 Westminster, afin de mieux desservir leurs secteurs respectifs.

Le "Métrobus"

Après quelques années d'études et d'analyses détaillées des enquêtes O/D, effectuées par le Service de la Planification, un nouveau service de transport accéléré était mis au point et adopté par la CTCUM. Ce nouveau service fut inauguré le 25 juin 1974, à La Salle, sous l'appellation "Métrobus 178 Newman". L'achalandage prévu, de 1 800 personnes par jour, dépasse maintenant 3 000. Des observations récentes indiquent que le point de saturation n'est pas encore atteint. De plus, une enquête conduite au début d'octobre révèle que 50% de l'achalandage du nouveau service provient d'usagers de l'automobile. La rapidité du nouveau service permet une économie d'environ douze (12) minutes, ce qui contribue largement à l'attrait du "Métrobus".

service of residential and industrial sectors of Rivière-des-Prairies;

- Establishment of line 142 Châteauneuf, in Anjou, in order to link that municipality to a commercial centre;
- Extension of line 118 du Collège, in St-Laurent, to take account of the new school and industrial establishments;
- Extension of line 84 16th Avenue, in Pointe-aux-Trembles, for the same reasons;
- Changes in lines 66 Boulevard, 45 Papineau, 12 Ile-des-Soeurs and 162 Westminster, for better service of their respective sectors.

The "Métrobus"

Following some years of study and detailed analyses of the O/D surveys carried out by the Service and System Planning Department, a new service of accelerated transit has been finalized and adopted by the MUCTC. This new service was inaugurated on June 25, 1974, in La Salle, under the name of "Métrobus 178 Newman". The increased patronage of 1,800 persons expected daily, now exceeds 3,000. Recent observations indicate that the point of saturation has not yet been reached. Moreover, a survey conducted at the beginning of October reveals that 50% of those taking the new service had been car users. The rapidity of the new service allows a saving of some (12) minutes, and this contributes considerably to the popularity of the "Métrobus".

Airport service

In May 1974, the Commission called for public tenders for the supply of 30 suburban-types buses. On

Desserte aéroportuaire

En mai 1974, la Commission lança un appel d'offres public pour la fourniture de 30 autobus de type banlieue. Le 10 mai, elle accordait à Prévost Car Inc., de Sainte-Claire, Comté Dorchester, un contrat pour la fabrication de ces autobus de modèle TS-47 Prestige, au prix global de \$2 735 544.81 (toutes taxes et pièces accessoires comprises).

Chaque nouvel autobus, de grand luxe, comportera 46 sièges inclinables, des fenêtres panoramiques teintées, des essieux doubles à l'arrière, la climatisation, un système de sonorisation avec micro et radio AM-FM, une toilette et une soute à bagages.

La CTCUM assurera le transport des voyageurs et des employés entre les aéroports de Dorval et de Mirabel, et entre le Centre-ville et Mirabel.

Un déménagement important

Au cours du mois d'octobre 1974, la division de l'entretien des propriétés du service du Génie a déménagé toutes ses installations qui se trouvaient à Hochelaga, rue du Havre. L'ancien garage Villeray rénové, rue Henri-Julien, abrite la division qui profite maintenant de locaux mieux adaptés à ses besoins.

La division, avec ses quelque 180 employés, est responsable de la réparation et de l'entretien de toutes les installations fixes de la CTCUM où qu'elles se trouvent: bâtisses, garages, terrains, stations de métro, abris amovibles, etc. A peu près tous les corps de métiers y sont représentés.

La campagne de publicité

Un budget de \$295 000 a été affecté à la publicité durant l'année 1974, afin d'encourager les non-usagers à le devenir. Les mêmes média que l'an dernier ont servi à propager le motto choisi: "Ton métro, ton autobus, c'est là pour ça."

May 10, it awarded a contract to Prévost Car Inc., of Sainte-Claire, Dorchester County, for the manufacture of these buses, model TS-47 Prestige, for the global price of \$2,735,544.81 (all taxes and accessory parts included).

Each new luxury bus will have reclining seats, tinted panoramic windows, double rear axles, air conditioning, a sound system with microphone and AM-FM radio, a lavatory and a baggage compartment.

The MUCTC will ensure transit of travellers and employees between the Dorval and Mirabel airports and between the city centre and Mirabel.

An important move

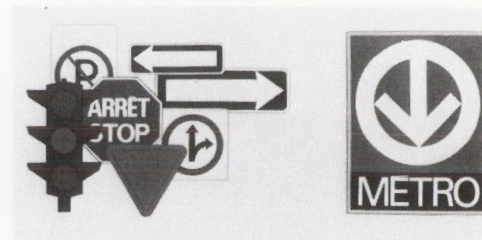
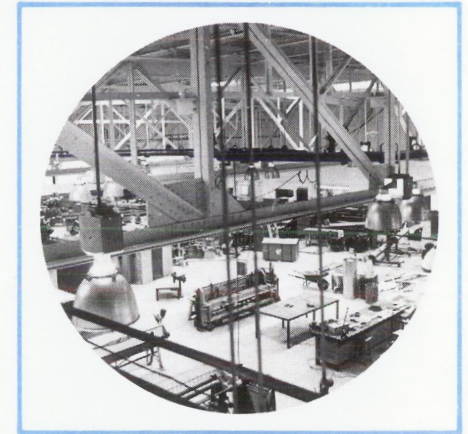
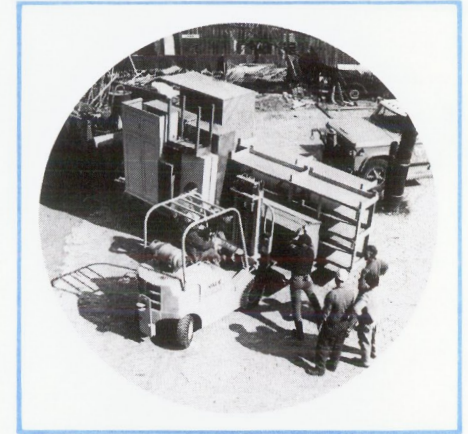
The property maintenance section of the Engineering Department moved all its installations in October 1974, which were located at Hochelaga, on du Havre Street. The old Villeray Garage on Henri-Julien Street, renovated, now houses this section which is better adapted to its needs.

The section, with some 180 employees, is responsible for the repair and maintenance of all fixed installations of the MUCTC wherever they may be: buildings, garages, grounds, Métro stations, bus shelters, etc. Nearly all trades are represented in this section.

The advertising campaign

A budget of \$295,000 was assigned to publicity during the year 1974, aimed at the conversion of non-users. The same media as last year carried the chosen slogan: "Buses and Métro, they're yours you know".

An innovation nevertheless: the idea of using public transit has also been carried by large billboards along the streets of the territory served, mainly aimed at automobilists.



Une innovation cependant: l'idée d'utiliser le transport public a aussi été véhiculée par d'immenses panneaux-réclame le long des rues du territoire desservi, à l'intention surtout des automobilistes.

Les visiteurs

Chaque année, des représentants de plusieurs pays, des quatre coins du globe sont reçus officiellement. Cette année encore, certaines propriétés de la CTCUM, le métro et ses installations électriques, et même des stations en voie de construction, ont accueilli un nombre important de visiteurs.

Au total 1 074 visiteurs, de 18 pays différents, ont effectué 179 visites guidées au cours de l'année 1974

Les Canadiens, les Américains, les Français, les Africains, les Israéliens, les Japonais, les Anglais, les Belges, les Australiens, les Néo-Zélandais, les Brésiliens, les Allemands et les Suédois ont été les plus nombreux parmi les visiteurs.

Relations patronales-ouvrières

La CTCUM a signé, au cours de l'année 1974, les trois conventions collectives suivantes:

- 1) le 10 avril, avec le Syndicat des contremaîtres et contremaîtres-adjoints;
- 2) le 13 juin, avec la Fraternité des cadres conventionnés du Service du Transport;
- 3) le 16 août, avec la Fraternité des Employés du Service de la Sécurité, après une grève qui a duré environ huit semaines.

Le 7 août 1974, le Syndicat du Transport de Montréal (CSN) - Section garages et entretien, déclençait un arrêt de travail illégal pour réclamer l'indexation des salaires au coût de la vie. L'arrêt de travail eut pour effet d'immobiliser le métro, mais le service d'autobus a été maintenu jusqu'au 18 septembre.

Une entente fut conclue le 19 septembre, entre la Commission et tous les syndicats. L'entente donnait aux syndicats le choix entre un montant forfaitaire de \$600 ou une formule de compensation afin de maintenir le pouvoir d'achat des employés.

En conclusion, le 20 septembre 1974, le service d'autobus recommença à fonctionner normalement, et le métro reprit son service normal deux jours après la signature de l'entente.

Visitors

Every year, representatives of many countries, from the four corners of the world, are received officially. This year again, certain MUCTC properties, the Métro, the electrical installations, and also the stations under construction, were visited by a great many visitors.

All told, 1,074 visitors, from 18 different countries, enjoyed 179 guided visits during the year 1974.

Canadians, Americans, citizens of France, the African countries, Israel, Japan, the United Kingdom, Belgium, Australia, New Zealand, Brazil, Germany and Sweden, constituted the greater number of visitors.

Employer-employee relations

The MUCTC signed, during the year 1974, the three following collective agreements:

- 1) April 10, with the Syndicat des contremaîtres et contremaîtres-adjoints;
- 2) June 13, with the Fraternité des cadres conventionnés du Service du Transport;
- 3) August 16, with the Fraternité des Employés du Service de la Sécurité, after a strike of some eight weeks' duration.

On August 7, 1974, the Syndicat du Transport de Montréal (CNTU), Section garages et entretien, began an illegal work stoppage to demand salary indexation to the cost of living. The work stoppage resulted in halting the Métro, but bus service was maintained up to September 18.

An agreement was concluded on September 19th between the Commission and all the unions. The agreement gave the members the choice between a lump sum of \$600. or a formula of compensation to maintain the employees' buying power.

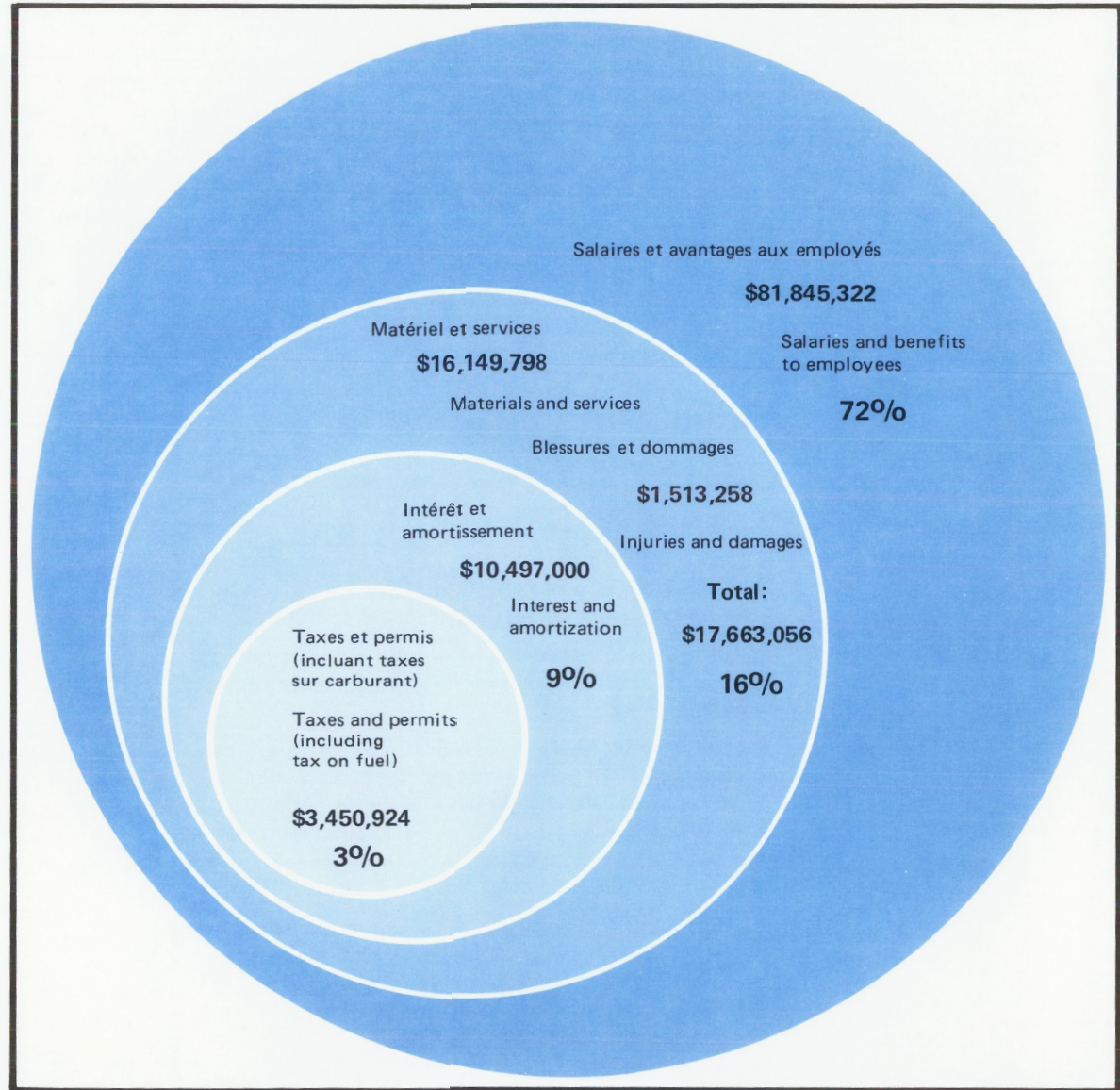
In conclusion, on September 20, 1974, the bus service began once more to operate normally, and the Métro resumed its normal service two days after signing of the agreement.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION
 POUR L'ANNÉE TERMINÉE
 LE 31 DÉCEMBRE 1974

TOTAL: \$113,456,302

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES
 FOR THE YEAR ENDED
 DECEMBER 31, 1974

TOTAL: \$113,456,302



Yvon Clermont, c.r.
Secrétaire et conseiller
juridique

Secretary and Legal
Counsel

J.J. Bouvrette, c.a.
Trésorier et adjoint
à l'exécutif

Treasurer and Executive
Assistant

Gaston Beauchamp, ing.
Service de l'entretien des
véhicules

Vehicule Maintenance
Department

Nicholas Benedetto
Service de la protection
Protection Department

Henri Bessette, ing.
Service de la planification
Service and System Planning
Department

Guy-L. Blain, ing.
Service du transport
Transportation Department

Georges Donato, ing.
Service du génie
Engeneering Department

Jean-Jacques Gauthier, c.a.
Service du budget
Budget Department

Jacques Guilbault, M.Sc.Soc.
Service des relations industrielles
Industrial Relations Department

Guy Hearson
Service des achats et
magasins
Purchasing and Stores
Department

Guy Jeannotte
Service de la publicité et
des relations publiques
Advertising and Public
Relations Department

REMERCIEMENTS ~ THANKS

Au terme de ce rapport, la CTCUM remercie vivement les autorités de la CUM et des municipalités qu'elle dessert, pour leur empressement à collaborer.

Méritent aussi notre gratitude, tous les média d'information qui ont bien voulu informer, d'une manière efficace, le public en général et nos usagers en particulier, des diverses modifications que nous avons apportées à nos services au cours de l'année.

Enfin, la CTCUM n'oublie pas la loyauté et le dévouement de ses employés; elle les remercie chaleureusement d'avoir bien accompli leur devoir.

In concluding this report, the MUCTC warmly thanks the authorities of the MUC and the municipalities it serves, for their ready co-operation.

Our gratitude goes also to the information media which have so willingly informed, most efficiently, the public in general and our users in particular, on the various changes we have made in our services during the year.

Finally, the MUCTC does not forget the loyalty and devotion of its employees, and thanks them cordially for their duty well done.

Imprimé au Canada Printed in Canada