

C

rapport annuel 1975 annual report

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



HOWARD ROSS LIBRARY
OF MANAGEMENT

JUL 6 1976

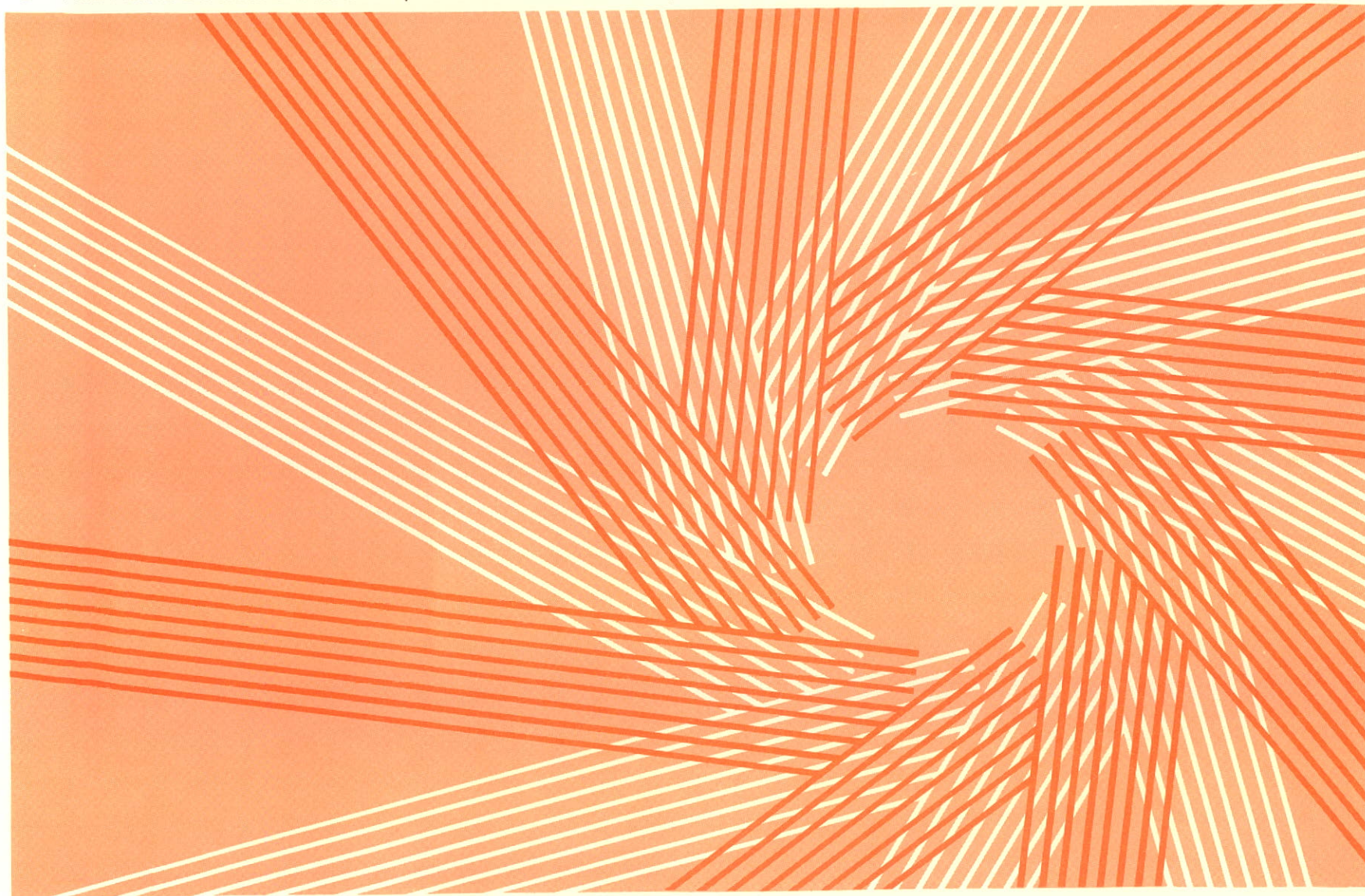
McGILL UNIVERSITY

rapport annuel

EXERCICE FINANCIER DU 1^{er} JANVIER 1975 AU 31 DÉCEMBRE 1975

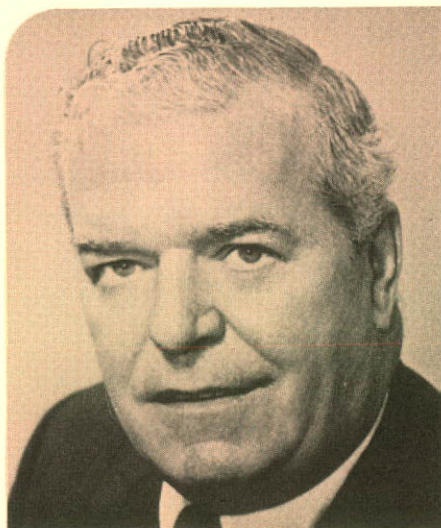
annual report

FOR THE PERIOD FROM JANUARY 1, 1975 TO DECEMBER 31, 1975

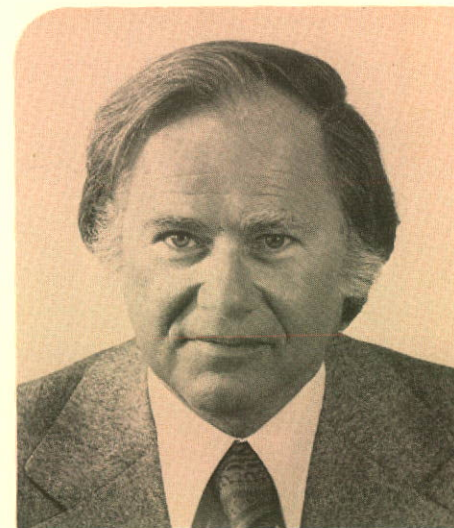




Lawrence Hanigan
Président-directeur général / Chairman and General Manager



Robert Hainault, c.m.
Commissaire / Commissioner



Armand Lambert, c.a.
Commissaire / Commissioner

rapport financier
financial report



Etat des revenus et dépenses

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1975 sont de \$83,325,521 et les dépenses s'élèvent à \$130,360,954; il en résulte un excédent des dépenses de \$47,035,433 sur les revenus d'exploitation. Cet excédent des dépenses devait être réparti entre les municipalités desservies. A la suite de l'annonce par le Ministre des Transports d'une "Politique d'aide au transport urbain au Québec", les municipalités contribueront un montant de \$25,869,488 et la Province versera \$21,165,945 soit 45% du déficit. Conformément à l'article 308 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, la contribution des municipalités est répartie en proportion de l'évaluation des biens-fonds et elle est recouvrable dans les 45 jours du dépôt du rapport des vérificateurs de la Commission. Ce déficit représente une augmentation de \$10,256,000 sur l'exercice 1974. Les revenus d'exploitation dépassent de \$6,649,000 les résultats de 1974 et les dépenses ont augmenté de \$16,905,000.

Durant l'année 1975, nous avons transporté 264.3 millions de voyageurs pour des revenus de \$78,446,000 comparativement à 263.1 millions de voyageurs rapportant \$75,143,000 en 1974. Les recettes de voyageurs ayant augmenté de 4.4% et le nombre de voyageurs n'ayant augmenté que de 0.5%, l'augmentation des revenus provient surtout de l'augmentation de tarif du 12 octobre 1975.

Il en a coûté 49.3 cents par voyageur en 1975 comparativement à 43.1 cents l'année précédente alors que les revenus par voyageur ont été de 31.5 cents en 1975 comparativement à 29.1 cents en 1974.

Bilan au 31 décembre 1975

Durant l'exercice, la Commission a émis des obligations séries 10, 10-1/4 et 10-1/2% au montant de

Statement of revenue and expenses

The operating income for the financial year ending December 31, 1975, is \$83,325,521, and the expenses amount to \$130,360,954, resulting in an excess of expenses over revenue of \$47,035,433. This excess of expenses must be shared among the municipalities served. Following the announcement by the Minister of Transport of a "policy of aid to urban transit in Quebec", the municipalities will contribute an amount of \$25,869,488 and the Province will pay \$21,165,945, which is 45% of the deficit. In conformity with article 308 of the Montreal Urban Community Act, the contribution is shared among the municipalities served in proportion to property evaluation and is recoverable within 45 days of the Commission's own audit. This deficit represents an increase of \$10,256,000 over the 1974 financial year. The operating revenues exceed by \$6,649,000 the 1974 results and expenses have increased by \$16,905,000.

In the year 1975, we carried 264.3 million passengers for an income of \$78,446,000, compared to 263.1 million passengers bringing in \$75,143,000 in 1974. Receipts from passengers having increased 4.4% and the number of passengers having increased only 0.5%, the increase in revenues derives mainly from the fare increases of October 12, 1975.

Cost per passenger was 49.3 cents in 1975 compared to 43.1 cents the previous year, while income per passenger was 31.5 cents in 1975 compared to 29.1 cents in 1974.

Balance sheet as at December 31, 1975

During the financial year the Commission issued serial bonds 10, 10 1/4 and 10 1/2% in the amount of \$12,000,000 maturing at the rate of \$1,200,000

\$12,000,000, échéant à raison de \$1,200,000 par année du 17 novembre 1976 à 1985 inclusivement. Le produit de la vente des obligations doit servir à l'achat d'autobus de type urbain, à l'organisation, y compris l'achat d'autobus, du service de transport public, de et vers l'aéroport international de Montréal à Mirabel à l'installation d'un système de canalisations et points d'eau et la mise en place d'équipements destinés à améliorer la sécurité dans le Métro et à l'acquisition et l'installation d'un système de freinage rhéostatique sur les voitures existantes du Métro.

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 1976 et 1978. Au 31 décembre 1975, les sommes ainsi accumulées s'élevaient à \$8,926,946 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 \$70,085,000 des \$105,950,000 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 \$4,315,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$31,550,000 au 31 décembre 1975.

La Commission détenait aussi, à la même date, des obligations achetées en anticipation du fonds d'amortissement d'une valeur nominale de \$5,000. Ces obligations qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débentures, à leur coût de \$4,490.

per year from November 17, 1976 to 1985 inclusively. The proceeds of the sale of the bonds must be applied to the purchase of urban type buses, to the organization of public transit service (including the purchase of buses) to and from the Montreal international airport at Mirabel, to the setting up of a system of conduits and water outlets and the installation of apparatus to improve safety in the métro, and for the acquisition and installation of a system of rheostatic braking on the existing vehicles of the métro.

The Commission has continued to accumulate in the "fund for supplementary redemption of debentures" the necessary sums to allow the redemption of debentures falling due between 1976 and 1978. At December 31, 1975, the sums thereby accumulated amounted to \$8,926,946, and the amount to be met from now to 1978 are \$10.2 million.

Statement of the funded debt

In conformity with its commitments regarding bond issues, the Commission, from the outset of its administration, has redeemed and cancelled \$70,085,000 of the \$105,950,000 of the bonds 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, bonds redeemed and cancelled in the amount of \$4,315,000. The balance of the bonded debt is thus established at \$31,550,000 as of December 31, 1975.

The Commission also held, at the same date, bonds purchased in anticipation of the sinking fund at a nominal value of \$5,000. These bonds, which are not cancelled, appear in the assets of the fund for supplementary redemption of debentures, at their cost of \$4,490.

états financiers

actif

Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal Bilan au 31 décembre 1975

Fonds d'exploitation

Encaisse	\$	360,529	
Comptes à recevoir		1,109,362	
Subventions à recevoir pour combler le déficit de l'exercice 1975 (note 3):			
- Province de Québec	\$21,165,945		
- Municipalités desservies	<u>25,869,488</u>	47,035,433	
Subvention provinciale à recevoir à l'achat d'autobus		1,909,521	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant		3,202,819	
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs		<u>224,386</u>	\$ 53,842,050

Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Débentures achetées en anticipation au prix coûtant	\$	4,490	
Avances au fonds d'exploitation		3,497,050	
Prêt au fonds de la dette obligataire		<u>1,110,406</u>	\$ 4,611,946

Fonds des actifs immobilisés

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	\$116,685,551		
Moins: Amortissement accumulé	<u>79,383,914</u>		\$ 37,301,637

Fonds de la dette obligataire

Montants pourvus pour rachat de débentures	\$	4,611,946	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts		<u>28,048,460</u>	\$ 32,660,406

Les notes ci-jointes sont partie intégrante des états financiers

passif

Fonds d'exploitation

Emprunts de banque	\$ 36,500,000	
Comptes à payer et frais courus	13,113,314	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débentures	3,497,050	
Produit d'emprunts réservé pour immobilisations	731,686	\$ 53,842,050

Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Provision pour rachat supplémentaire de débentures	\$ 8,926,946	
Moins: Débentures rachetées et annulées en anticipation	4,315,000	\$ 4,611,946

Fonds des actifs immobilisés

Placement à même le revenu	\$ 5,372,917	
Placement à même l'emprunt	31,928,720	\$ 37,301,637

Fonds de la dette obligataire

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débentures	\$ 1,110,406	
Dette obligataire (note 4)	31,550,000	\$ 32,660,406

Approuvé: L. Hanigan
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.
Commissaire

A. Lambert, c.a.
Commissaire

Montréal, le 13 février 1976.

financial statements

assets

Montreal Urban Community Transit Commission

Balance sheet as at December 31, 1975

Operating fund

Cash		\$ 360,529	
Accounts receivable		1,109,362	
Subsidies receivable to cover the deficit for the 1975 fiscal year (note 3):			
- Province of Quebec	\$21,165,945		
- Municipalities served	<u>25,869,488</u>	47,035,433	
Provincial subsidy receivable on purchase of buses		1,909,521	
Supplies and spare parts at cost		3,202,819	
Advances to ticket offices and ticket sellers		<u>224,386</u>	\$53,842,050

Fund for additional redemption of debentures

Debentures purchased in anticipation at cost	\$ 4,490		
Advances to Operating Fund	3,497,050		
Loan to Debenture Debt Fund	<u>1,110,406</u>		\$ 4,611,946

Fixed assets fund

Property, plant and equipment at cost	\$116,685,551		
Less: Accumulated depreciation	<u>79,383,914</u>		\$37,301,637

Debenture debt fund

Amounts provided for redemption of debentures	\$ 4,611,946		
Amounts to be provided for redemption of debt	<u>28,048,460</u>		\$32,660,406

The notes form an integral part of the financial statements

liabilities

Operating fund

Bank loans	\$36,500,000	
Accounts payable and accrued liabilities	13,113,314	
Loan from Fund for Additional Redemption of Debentures	3,497,050	
Debenture debt proceeds reserved for fixed assets	<u>731,686</u>	<u>\$53,842,050</u>

Fund for additional redemption of debentures

Provision for additional redemption of debentures	\$ 8,926,946	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	<u>4,315,000</u>	<u>\$ 4,611,946</u>

Fixed assets fund

Investment from revenue	\$ 5,372,917	
Investment from borrowing	<u>31,928,720</u>	<u>\$37,301,637</u>

Debenture debt fund

Loan from Fund for Additional Redemption of Debentures	\$ 1,110,406	
Bonded debt (note 4)	<u>31,550,000</u>	<u>\$32,660,406</u>

Approved: L. Hanigan
Chairman and General Manager

R. Hainault, c.m.
Commissioner

A. Lambert, c.a.
Commissioner

Montreal, February 13, 1976.

Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal
Montreal Urban Community Transit Commission

Etat des revenus et dépenses

(en mille dollars)

Statement of Revenue and Expenditures

(in thousand dollars)

REVENUS		Année terminée le 31 décembre Year ended December 31		Prévisions budgétaires Budgets estimates		REVENUE
TRANSPORT	1975	1974	1973	1972	1976	TRANSPORTATION
Voyageurs	\$ 78,446	\$ 73,143	\$ 76,480	\$ 74,644	\$100,458	Passengers
Autobus loués	2,285	1,352	1,056	856	2,736	Bus rentals
Contrats de service	421	315	217	85	645	Contract services
Subvention provinciale au transport des personnes âgées	173	-	-	-	380	Provincial subsidy for transportation of senior citizens
	<u>\$ 81,325</u>	<u>\$ 74,810</u>	<u>\$ 77,753</u>	<u>\$ 75,585</u>	<u>\$104,719</u>	
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION						OTHER OPERATING REVENUE
Annonces	\$ 699	\$ 719	\$ 749	\$ 742	\$ 735	Advertising
Loyers	402	370	410	401	425	Rentals
Réclamations recouvrées	420	349	343	327	375	Recoveries from claims
Revenus divers	552	429	978	2,322	411	Sundry revenue
(Déficit) Surplus - Service de Mirabel	(72)	-	-	-	37	(Deficit) Surplus - Mirabel
	<u>\$ 2,001</u>	<u>\$ 1,867</u>	<u>\$ 2,480</u>	<u>\$ 3,792</u>	<u>\$ 1,983</u>	
Total - Revenus d'exploitation	<u>\$ 83,326</u>	<u>\$ 76,677</u>	<u>\$ 80,233</u>	<u>\$ 79,377</u>	<u>\$106,702</u>	Total - Operating Revenue
DÉFICIT À RECOUVRER DE LA PROVINCE ET DES MUNICIPALITÉS DESSERVIES						DEFICIT RECOVERABLE FROM THE PROVINCE AND THE MUNICIPALITIES SERVED
	<u>47,035</u>	<u>36,779</u>	<u>16,715</u>	<u>7,918</u>	<u>64,282</u>	
TOTAL - REVENUS	<u><u>\$130,361</u></u>	<u><u>\$113,456</u></u>	<u><u>\$ 96,948</u></u>	<u><u>\$ 87,295</u></u>	<u><u>\$170,984</u></u>	TOTAL - REVENUE

(suite) (cont'd.)

Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal
Montreal Urban Community Transit Commission

Etat des revenus et dépenses

(en mille dollars)

Statement of Revenue and Expenditures

(in thousand dollars)

DÉPENSES	Année terminée le 31 décembre Year ended December 31				Prévisions budgétaires Budgets estimates	EXPENDITURES
	1975	1974	1973	1972	1976	
Service du transport	\$ 56,952	\$ 54,285	\$ 46,414	\$ 41,804	\$ 72,062	Transportation Department
Service de l'entretien des véhicules	26,489	21,846	19,327	17,340	32,627	Vehicle Maintenance Department
Service du génie	16,805	13,635	11,226	10,452	26,999	Engineering Department
Bureau du trésorier	3,333	2,041	1,839	1,744	4,050	Treasurer's Office
Autres services	7,284	6,679	5,643	5,000	9,697	Other Departments
Administration générale	651	564	419	364	696	General Administration
Taxes et permis	3,534	3,451	3,543	3,333	4,919	Taxes and Permits
Intérêt et amortissement	13,870	10,497	8,287	7,019	17,434	Interest and Amortization
Dépenses en immobilisation	1,443	458	250	239	2,500	Capital Expenditures
TOTAL - DÉPENSES	\$130,361	\$113,456	\$ 96,948	\$ 87,295	\$170,984	TOTAL - EXPENDITURES

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

notes aux états financiers au 31 décembre 1975

NOTE 1 - Les biens de la Commission, y compris les actifs du Métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté urbaine de Montréal. Les états financiers de la Commission ne tiennent pas compte des actifs du Métro et des emprunts y afférents dont le service est la responsabilité des municipalités desservies.

NOTE 2 - ÉNONCÉ DES CONVENTIONS COMPTABLES

REVENUS -

Les revenus de transport-voyageurs sont enregistrés au moment de la vente de billets aux usagers.

Les autres revenus sont enregistrés selon la comptabilité d'exercice, à l'exception des réclamations recouvrées lesquelles ne sont reflétées qu'au moment de leur encaissement.

DÉPENSES -

Les réclamations résultant d'accidents, les bénéfices de maladie, de vacances et de fonds de pension ne sont comptabilisés qu'au moment de leur paiement.

Les autres dépenses sont reflétées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

NOTE 3 - Le déficit de l'exercice est réparti entre la Province et les municipalités desservies sur la base de la "Politique d'aide au transport urbain au Québec" annoncée par le Ministre des Transports le 12 décembre 1975.

NOTE 4 - DETTE OBLIGATAIRE AU 31 DÉCEMBRE 1975

Obligations à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
*4-3/8 ^o /o échéant le 1er juillet 1976	\$11,500,000	\$ 8,656,000	\$ 2,844,000
*5-1/4 ^o /o échéant le 15 mars 1977	9,000,000	7,843,000	1,157,000
*4-5/8 ^o /o échéant le 15 février 1978	13,500,000	9,166,000	4,334,000
8 ^o /o échéant le 1er décembre 1992	2,500,000	-	2,500,000
Obligations sérieées			
7-1/2 ^o /o échéant \$1,245,000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décembre 1982 inclusivement	12,450,000	3,735,000	8,715,000
10 ^o /o, 10-1/4 ^o /o, 10-1/2 ^o /o échéant \$1,200,000 par année du 17 novembre 1976 au 17 novembre 1985 inclusivement	12,000,000	-	12,000,000
	<u>\$60,950,000</u>	<u>\$29,400,000</u>	<u>\$31,550,000</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 des territoires 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.

*Ces obligations sont payables en monnaie américaine. Elles sont montrées sur la base qu'un dollar des Etats-Unis équivaut à un dollar canadien.

NOTE 5 - Au 31 décembre 1975, le solde des autorisations d'emprunt non utilisé pour divers projets d'immobilisation s'élève à \$49,250,000. Le montant des emprunts nécessaires sera d'environ \$27,000,000, 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 de vente sur les véhicules de transport de passagers.

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

notes to December 31, 1975 financial statements

NOTE 1 - The property of the Commission, including the Métro, belongs to it as mandatary of the Montreal Urban Community. The financial statements of the Commission do not include the assets of the Métro and the related borrowings, the service of which is an obligation of the municipalities served.

NOTE 2 - DISCLOSURE OF ACCOUNTING POLICIES

REVENUE -

The passengers transportation revenues are taken into income at the time the tickets are sold to the users.

All other revenues are recorded on the accrual basis, with the exception of the claims recovered which are accounted for on the cash basis.

EXPENDITURES -

Employees pensions and sickness benefits, vacation pays and accidents claims are reflected in the accounts at the time of their payment.

All other expenditures are recorded on the accrual basis.

NOTE 3 - The apportionment of the deficit, between the Province of Quebec and the municipalities served, is based on an assistance program to the urban transit in Quebec, announced by the Minister of Transport on December 12, 1975.

NOTE 4 - BONDED DEBT AS AT DECEMBER 31, 1975

Sinking Fund Debentures	Authorized and issued	Redeemed and cancelled	Balance
*4-3/8 ⁰ /o maturing July 1, 1976	\$11,500,000	\$ 8,656,000	\$ 2,844,000
*5-1/4 ⁰ /o maturing March 15, 1977	9,000,000	7,843,000	1,157,000
*4-5/8 ⁰ /o maturing February 15, 1978	13,500,000	9,166,000	4,334,000
8 ⁰ /o maturing December 1, 1992	2,500,000	-	2,500,000
 Serial Debentures			
7-1/2 ⁰ /o maturing \$1,245,000 per annum from December 1, 1973 to December 1, 1982 inclusive	12,450,000	3,735,000	8,715,000
10 ⁰ /o, 10-1/4 ⁰ /o, 10-1/2 ⁰ /o maturing \$1,200,000 per annum from November 17, 1976 to November 17, 1985 inclusive	12,000,000	-	12,000,000
	<u>\$60,950,000</u>	<u>\$29,400,000</u>	<u>\$31,550,000</u>

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 territories 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.

*These debentures are payable in U.S. currency. They are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian.

NOTE 5 - As at December 31, 1975, various capital expenditures amounting to \$49,250,000 are authorized under unused borrowing By-Laws. The necessary borrowings will amount to approximately \$27,000,000 as a result of the decision of the Province of Quebec to contribute 30% of the cost of the buses and the decision of the Federal Government to abolish the sales tax on the passenger transportation vehicles.

rapport des vérificateurs auditors' report

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 1975 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 1975, 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 13 février 1976.

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, 1975 and the statement of revenue and expenditures 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, 1975, 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 13, 1976.

statistiques / statistics



- (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.
 (f) Grève: 24 juillet, 5 août — 20 août au 31 août inclusivement — 18 septembre au 28 septembre inclusivement.

- (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 the Métro 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.
 (f) Work stoppage: July 24, August 5 — August 20 to August 31 inclusively — September 18 to September 28 inclusively.

Exercice terminé le Period ending	Voyageurs payants Revenue Passengers	Recettes voyageurs Passenger Revenue
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
31 déc./Dec. 1975 (f)	264,305,817	78,618,408

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS – NUMBER OF MILES OPERATED

Exercice terminé le Period ending	AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO MÉTRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
	Nombre Number	0/o du total 0/o of total	Nombre Number	0/o du total 0/o of total	Nombre Number	0/o du total 0/o of total	Nombre Number	0/o du total 0/o of total	Nombre Number
30 nov./Nov. 1956	30,069,637	610/o	—	—	2,958,580	60/o	16,208,684	330/o	49,236,901
30 nov./Nov. 1957	35,161,922	720/o	—	—	2,726,113	60/o	10,877,029	220/o	48,765,064
30 nov./Nov. 1958	38,773,279	820/o	—	—	2,177,723	50/o	6,243,176	130/o	47,194,178
30 nov./Nov. 1959	43,223,217	910/o	—	—	2,186,971	50/o	1,818,877	40/o	47,229,065
30 nov./Nov. 1960	45,469,692	960/o	—	—	2,109,040	40/o	—	—	47,578,732
30 nov./Nov. 1961	45,274,129	960/o	—	—	1,871,161	40/o	—	—	47,145,290
30 nov./Nov. 1962	45,527,334	960/o	—	—	1,958,750	40/o	—	—	47,486,084
30 nov./Nov. 1963	45,221,756	960/o	—	—	1,989,823	40/o	—	—	47,211,579
30 nov./Nov. 1964	46,414,831	960/o	—	—	1,788,327	40/o	—	—	48,203,158
30 avril/April 1965(a)	19,969,085	960/o	—	—	869,602	40/o	—	—	20,838,687
30 avril/April 1966(b)	45,959,464	960/o	—	—	1,681,538	40/o	—	—	47,641,002
30 avril/April 1967(c)	52,295,673	810/o	12,471,135	190/o	92,100	—	—	—	64,858,908
30 avril/April 1968(d)	48,440,095	670/o	24,212,737	330/o	—	—	—	—	72,652,832
30 avril/April 1969	47,978,143	700/o	20,882,100	300/o	—	—	—	—	68,860,243
30 avril/April 1970	46,778,604	710/o	19,153,161	290/o	—	—	—	—	65,931,765
31 déc./Dec. 1970(e)	30,656,450	710/o	12,299,358	290/o	—	—	—	—	42,955,808
31 déc./Dec. 1971	46,386,983	720/o	18,111,819	280/o	—	—	—	—	64,498,802
31 déc./Dec. 1972	47,701,810	720/o	18,828,129	280/o	—	—	—	—	66,529,939
31 déc./Dec. 1973	48,003,528	740/o	17,257,209	260/o	—	—	—	—	65,260,737
31 déc./Dec. 1974	46,477,289	770/o	14,180,313	230/o	—	—	—	—	60,657,602
31 déc./Dec. 1975(f)	46,152,507	750/o	15,326,028	250/o	—	—	—	—	61,478,535

NOMBRE DE VÉHICULES – NUMBER OF VEHICLES

Voir notes explicatives (a), (b), (c), (d), (e), (f) en page précédente.
See explanatory notes (a), (b), (c), (d), (e), (f) on preceding page.

30 nov./Nov. 1956	1,171	660/o	—	—	105	60/o	507	280/o	1,783
30 nov./Nov. 1957	1,457	780/o	—	—	105	50/o	314	170/o	1,876
30 nov./Nov. 1958	1,670	870/o	—	—	105	50/o	144	80/o	1,919
30 nov./Nov. 1959	1,830	950/o	—	—	105	50/o	—	—	1,935
30 nov./Nov. 1960	1,847	950/o	—	—	105	50/o	—	—	1,952
30 nov./Nov. 1961	1,904	950/o	—	—	105	50/o	—	—	2,009
30 nov./Nov. 1962	1,897	950/o	—	—	105	50/o	—	—	2,002
30 nov./Nov. 1963	1,896	950/o	—	—	105	50/o	—	—	2,001
30 nov./Nov. 1964	1,896	950/o	—	—	105	50/o	—	—	2,001
30 avril/April 1965	1,896	950/o	—	—	105	50/o	—	—	2,001
30 avril/April 1966	1,996	950/o	—	—	105	50/o	—	—	2,001
30 avril/April 1967	1,971	840/o	369	160/o	—	—	—	—	2,340
30 avril/April 1968	1,957	840/o	369	160/o	—	—	—	—	2,326
30 avril/April 1969	1,852	830/o	369	170/o	—	—	—	—	2,221
30 avril/April 1970	1,852	830/o	369	170/o	—	—	—	—	2,221
31 déc./Dec. 1970	1,852	830/o	369	170/o	—	—	—	—	2,221
31 déc./Dec. 1971	1,850	840/o	345	160/o	—	—	—	—	2,195
31 déc./Dec. 1972	1,825	840/o	345	160/o	—	—	—	—	2,170
31 déc./Dec. 1973	1,890	850/o	345	150/o	—	—	—	—	2,235
31 déc./Dec. 1974	1,904	850/o	336	150/o	—	—	—	—	2,249
31 déc./Dec. 1975	1,985	850/o	336	150/o	—	—	—	—	2,321

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

		MILLES/MILES		
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
Au 31 décembre	1975	570.39	As at December 31,	1975

CONSOMMATION/CONSUMPTION
du 1er janvier 1975 au 31 décembre 1975

from January 1, 1975 to December 31, 1975

Électricité
 Huile diesel
 Superficie desservie
 Population des villes desservies

142,329,477 kWh
 10,803,398 gallons
 144 milles carrés
 1,900,000 approx.

Electricity
 Diesel oil
 Area served
 Population of municipalities
 served

rapport des activités
report of activities



Le tarif des personnes âgées

Jusqu'au 1er août 1975, 72 792 personnes âgées de 65 ans et plus, et recevant le supplément de revenu garanti, avaient le choix de payer 25 cents en monnaie ou d'acheter cinq tickets pour un dollar. A partir de cette date, le privilège du tarif réduit pour les personnes âgées a été étendu et est accordé à toutes les personnes âgées de 65 ans et plus, à la seule condition qu'elles résident dans l'une des municipalités desservies par la CTCUM, ou qu'elles en soient contribuables.

Depuis cette décision, la Commission a ainsi émis gratuitement 102 053 cartes. On estime que ce privilège a causé une perte de revenus de l'ordre de \$2 millions.

L'augmentation du tarif

Pour la première fois depuis 1969, la CTCUM a révisé son tarif le 12 octobre 1975. Les prix fixés pour le transport vers une destination, y compris le droit à la correspondance sont établis comme suit:

Service général: 13 tickets pour \$5.00
50¢ en monnaie

Service express: Prix double du service général

Le tarif demeure inchangé pour les écoliers et les personnes âgées, soit respectivement 10¢ ou 25 tickets pour \$2.00, et 15¢ ou 8 tickets pour \$1.00.

La "politique d'aide au transport urbain au Québec" permet aux contribuables du territoire desservi de supporter un peu plus aisément le fardeau de la répartition de l'exédent des dépenses sur les revenus d'exploitation.

The senior citizen fare

Up until August 1st, 1975, 72,792 persons, aged 65 years or more, that were receiving the guaranteed income supplement, could choose to pay 25 cents cash or buy five tickets for a dollar. From that date onward, the privilege of a reduced fare for senior citizens has been extended, and is granted to all persons aged 65 years or over on the sole condition that they reside in one of the municipalities served by the MUCTC or are tax payers thereto.

Following that decision, the Commission has issued 102,053 cards free of charge. It is estimated that this privilege has caused a loss of income in the order of \$2 million.

Fare increase

For the first time since 1969, the MUCTC has revised its fare on October 12, 1975. The transit fare for one destination, including the transfer privilege, is now as follows:

General service: 13 tickets for \$5.00
50¢ in cash

Express service: double fare

The fare for schoolchildren and senior citizens remains unchanged. It is respectively 10¢ or 25 tickets for \$2.00 and 15¢ or 8 tickets for \$1.00.

The burden on taxpayers of the territory served, resulting from distribution of the excess of expenses over and above operating income, is somewhat relieved by the "Quebec policy of aid to urban transit."

Changement de mode de perception

Le 28 décembre 1974, un nouveau mode de perception appelé "paiement exact" fut mis en vigueur. En conséquence, en 1975, aucun titre de transport n'a été vendu à bord des autobus.

Le public voyageur s'est adapté très rapidement à cette nouvelle façon de se procurer des titres de transport. L'approvisionnement en tickets se fait maintenant par l'entremise de 720 agences réparties à travers le territoire desservi. Les agences ont atteint 42^o/o des ventes alors que 58^o/o ont été faites dans le métro.

Le changement a occasionné la disparition de tickets en lisières de trois. Seuls les livrets à 13 pour \$5.00 sont maintenant disponibles.

L'achalandage

Le nombre de voyageurs en 1975 s'est élevé à 264.3 millions (263.1 millions en 1974), soit une légère augmentation de 0.5 pour cent.

L'augmentation est moindre que celle qui était prévue. Cela est attribuable aux deux grèves qui ont paralysé le réseau au complet pendant 24 jours en août et en septembre. Il semble que les augmentations au tarif du 12 octobre 1975 n'ait pas beaucoup influencé l'achalandage.

Les accès directs

En 1975, plusieurs constructeurs, voulant profiter de l'affluence du métro, ont obtenu de la Commission un droit d'accès direct à une station. C'est ainsi que

New collection method

On December 28, 1974, a new method of collection called "Exact Fare" was put into force. Consequently, in 1975, no tickets have been sold on buses.

The passengers have been quick to adapt to this new way of obtaining tickets. Tickets are now obtained through 720 agencies spread throughout the territory served. These agencies have accounted for 42^o/o of sales, against 58^o/o in the métro.

The change has led to the disappearance of tickets in strips of three. Only books of 13 tickets for \$5.00 are now available.

Patronage

The number of travellers in 1975 rose to 264.3 million (263.1 million in 1974), a slight increase of 0.5 percent.

The increase is less than was expected. That is due to the two strikes which completely paralyzed the system for 24 days in August and September. It appears that the fare increase of October 12, 1975, has not greatly influenced the number of passengers.

The direct accesses

In 1975, a number of developpers, wishing to take advantage of the métro's popularity, obtained from the Commission a right of direct access to a station.

l'édifice "Les Terrasses" sera relié à la station McGill; que l'Université du Québec à Montréal sera reliée à la station Berri-de Montigny; et que la nouvelle Tour Jean-Talon (Bell Canada) offrira un accès direct à la station Jean-Talon.

Tous ces derniers accès sont construits selon les nouvelles normes des prolongements du métro et apportent un confort supplémentaire au public voyageur. De plus, la communication directe du métro aux différents édifices a pour effet de favoriser l'augmentation de l'achalandage.

La sécurité dans le Métro

Au cours de l'année 1975, dans un effort constant pour améliorer la sécurité dans le métro, la CTCUM a fait l'installation de points d'eau en tunnel et en station. Ce travail, au coût d'environ \$3 000 000 est terminé sur les lignes 1 et 2.

En tunnel, nous trouvons maintenant à tous les 400 pieds, près des fluorescents de couleur bleue, des extincteurs à eau sous pression. L'éclairage bleu permet de repérer un rupteur de courant, une échelle, un boyau d'arrosage, un téléphone et le numéro civique correspondant aux bornes d'alimentation bleues en surface. Ces dernières sont reliées à la canalisation sèche à chaque point d'eau. De plus, à chaque extrémité de quai, un cabinet renfermant un boyau d'incendie a été installé.

Des téléphones et des haut-parleurs ont été installés dans les couloirs de la station Peel afin d'améliorer les communications; des détecteurs de fumée ont été installés dans les kiosques à journaux de toutes les stations du métro; des portes coupe-feu ont été mises en place entre la station Atwater et les raccords aux édifices de cette station.

Thus the building "Les Terrasses" will be linked to the McGill station, the Université du Québec in Montreal, to the Berri-de Montigny station, the new Jean-Talon Tower (Bell Canada) to the Jean-Talon station.

All these above-mentioned accesses are built according to the new standards for métro extensions and will provide the travelling public with an additional convenience. Moreover, direct access with the métro at the different buildings has the effect of increasing the number of passengers.

Safety in the métro

In the course of the year 1975, in a constant effort to improve safety in the métro, the MUCTC had water outlets installed in the tunnel and in the stations. This work, at a cost of some \$3,000,000, is now completed on lines 1 and 2.

In the tunnel we now find at every 400 feet, close to the blue fluorescent lights, water extinguishers under pressure. The blue light allows the easy finding of a power breaker, a ladder, a hose, a telephone and the civic number corresponding to the blue hydrants on the surface. These latter are connected to the dry piping system of each water outlet. Also, at both ends of each platform, a cabinet containing a fire hose has been installed.

Telephones and loudspeakers have been set up in the corridors of the Peel station to improve communications; smoke detectors have been installed in the news-stands of all métro stations; fire retardant doors have been installed between the Atwater station and the connections to buildings of that station.



Au cours des mois de février, mars et avril, 2 652 pompiers du service d'Incendie de Montréal ont visité des stations du métro afin de se familiariser avec ses installations.

Les sapeurs-pompiers ont reçu des renseignements complémentaires lors du visionnement d'un diaporama préparé spécialement à leur intention.



Le perfectionnement des employés

La CTCUM, toujours soucieuse de la qualité du service qu'elle donne aux usagers, encourage fortement le perfectionnement des employés. C'est ainsi que des cours spéciaux ont été donnés, en collaboration avec le CEGEP d'Ahuntsic, aux employés des télécommunications et de la signalisation. Le but de ces cours était de recycler les employés en fonction des nouvelles technologies des prolongements du métro.



L'enquête Origine-Destination

En juillet 1975, la CTCUM publiait les résultats de l'enquête Origine-Destination, commencée en octobre 1974, dans un volume intitulé "Mobilité des Montréalais". Le rapport fournit des données de base pour la planification des transports dans la région montréalaise, et nous renseigne sur l'évolution de la situation depuis 1970, date de l'enquête précédente.

Pour chaque secteur d'analyse, on donne des statistiques générales sur la population, l'âge, le sexe, et la possession d'autos. On a recueilli des données sur les déplacements, par but et par moyens d'arriver au but.

During the months of February, March and April, 2,652 firemen of the Montreal Fire Department visited the métro stations to become familiar with its installations.

Firemen received further information when they viewed an audio-visual presentation, specially prepared for them.

Employee improvement

The MUCTC ever concerned about the quality of service to passengers, strongly encourages employee improvement. Thus, with the co-operation of the Ahuntsic CEGEP, special courses have been given to employees engaged in telecommunications and signalling. The aim of these courses is to retrain employees in line with the new techniques of the métro extensions.

The origin-destination survey

In July, 1975, the MUCTC published the results of the origin-destination survey, begun in October 1974, in a volume entitled "Montrealers in Motion". The report supplies basic data for transit planning in the Montreal region and sheds light on the development of the situation since 1970, date of the previous survey.

For each section of the analysis, general statistics are given as to population, age, sex, and possession of automobiles. Data were gathered as to movement, by destination and means of getting there.

Près de 42 000 foyers ont été rejoints, soit une population de l'ordre de 3 000 000, répartie sur une superficie de 900 milles carrés, à l'intérieur de la région métropolitaine.

L'enquête nous révèle entre autres que: d'une part, on compte 0.92 autos par logis et que, d'autre part, les résidants de 233 000 foyers ne possèdent pas d'autos. Ainsi, depuis 1970 sur le territoire desservi par la CTCUM, on note une augmentation de 4% d'autos par logis, et que le nombre de logis où il y a deux ou trois autos s'est aussi accru.

D'après l'enquête, l'utilisation de l'auto s'est accrue de 2% et celle du transport en commun est demeurée stationnaire.

Les modifications au réseau de surface

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

- Inauguration de la ligne Métrobus 198 Robert pour desservir le secteur nord de Saint-Léonard;
- Inauguration de la ligne 164 Keller, afin de desservir un secteur situé dans Montréal et Saint-Laurent, au nord des voies du CN;
- Prolongement de la ligne 13 Christophe-Colomb jusqu'à la rue Jarry, afin de desservir une nouvelle école polyvalente;
- Modification de l'itinéraire de la ligne 115 Paré, pour mieux alimenter un secteur industriel de Ville Mont-Royal;

Nearly 42,000 homes were contacted, representing a population of some 3,000,000, spread over an area of 900 square miles within the metropolitan region.

The survey shows, among other things, that, on the one hand, there are 0.92 automobiles per dwelling, and on the other hand, that the residents of 233,000 homes are without automobiles. Thus, since 1970, in the territory served by the MUCTC, an increase of 4% of automobiles per dwelling is noted, and the number of dwellings having two or three cars has also increased.

According to the survey, the use of cars has increased by 2% and that of mass transportation has remained stationary.

Changes in the surface system

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

- Inauguration of the Métrobus line 198 Robert to serve the north section of Saint-Léonard.
- Inauguration of line 164 Keller, in order to serve a section situated in Montreal and Saint-Laurent, north of the CN tracks.
- Extension of line 13 Christophe-Colomb as far as Jarry street, in order to serve a new comprehensive school.
- Change of itinerary of line 115 Paré, to improve service to an industrial section of the Town of Mount Royal.

- Etablissement des lignes 18 Beaubien et 192 Robert aux heures creuses, dans le secteur nord-est de la ville, afin de mieux desservir des quartiers résidentiels en pleine croissance.



Un poste d'attente

Durant le mois de juillet, en collaboration avec la Ville de Montréal, un poste d'attente, joliment aménagé avec bancs et arbustes, a été inauguré près de l'accès sud de la station Henri-Bourassa.

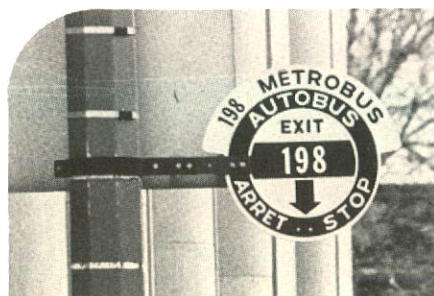
Situé à l'angle du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Lajeunesse, le poste aide à accélérer la circulation puisqu'il soulage ces grandes artères du stationnement aux heures de pointe. Le stationnement qui peut accommoder une trentaine de voitures n'y est permis que pour cinq minutes. Le conducteur peut y déposer des voyageurs ou les prendre après leur sortie du Métro, mais sans toutefois quitter son véhicule.

- Establishment of lines 18 Beaubien and 192 Robert at off-peak hours, in the northeast section of the city, in order to improve service to fast-growing residential districts.

A Kiss and Ride Area

During the month of July, in co-operation with the City of Montreal, a "Kiss and Ride area," agreeably set up with benches and shrubs, was inaugurated near the south entrance of the Henri-Bourassa station.

Situated at the corner of Henri-Bourassa Blvd. and Lajeunesse street, the "Kiss and Ride" helps speed up traffic since it alleviates parking on these main arteries during rush hours. The area, which can accommodate some thirty cars has a five-minute waiting-time limit. The driver can let off his passengers or pick them up as they leave the métro, but without leaving his vehicle.



Les Métrobus

L'achalandage du premier Métrobus mis en service à La Salle en juin 1974, a continué d'augmenter en 1975. En effet, le nombre de 2 000 voyageurs, que ce service transportait au début, est passé à environ 4 600 personnes par jour. Un fait intéressant à noter, c'est que l'achalandage des lignes parallèles n'a pratiquement pas diminué.

Le Métrobus 178 Newman a eu comme effet positif l'accroissement de l'achalandage qui compte environ 7% d'automobilistes convertis et qui voyagent maintenant par le Métrobus.

The Métrobus

The increased patronage of the first Métrobus, put into service at La Salle in June, 1974, continued to augment in 1975. In fact, passengers in number of 2,000, transported by this service at the outset has risen to some 4,600 a day. An interesting fact to note is that there has been practically no drop in the use made of the parallel lines.

The Métrobus 178 Newman has had the positive effect of increasing passenger use, which now includes some 7% of converted car drivers who now take the Métrobus

Devant le succès remporté, la CTCUM a étudié la possibilité d'installer sur son territoire d'autres services similaires, afin d'en faire bénéficier la population. C'est ainsi que le 23 juin 1975, la CTCUM inaugurait un second service Métrobus pour desservir Saint-Léonard et Anjou; il s'agit du Métrobus 198 Robert. Selon les prévisions, le service devait transporter 2 650 personnes par jour. Les relevés du mois de décembre se situent aux environs de 4 000.



L'Aéroservice

Le service Montréal-Mirabel et Dorval-Mirabel a commencé, dès l'ouverture de l'aéroport international de Mirabel, le 30 novembre 1975. Il s'agit d'un service direct d'autocar entre le Centre-ville et Mirabel ou encore entre Dorval et Mirabel. Les départs sont prévus à toutes les heures le matin et à toutes les demi-heures à partir de midi jusqu'à 00 h 30 le lendemain matin. Le tarif est de \$5.00 par voyage.

L'achalandage croît sans cesse et le nombre des voyageurs a dépassé 5 000 par semaine à la fin de l'année 1975.

La publicité dans le métro

À la suite des recommandations du rapport Lagarde sur le dernier incendie du métro, on a commencé à enlever les affiches publicitaires dans les voitures du métro à la fin de mars 1975. Les panneaux en matière plastique et les vasques des luminaires qui étaient inflammables ont dû être remplacés temporairement par de simples grillages métalliques, afin de protéger les tubes fluorescents. Cette mesure a été prise dans le but de diminuer les risques d'incendie.

Considering the success attained, the MUCTC has studied the possibility of creating other similar services on its territory, to the benefit of the population. Thus, on June 23, 1975, the MUCTC inaugurated a second Métrobus line to serve Saint-Léonard and Anjou: the Métrobus 198 Robert. It was anticipated that the service would carry 2,650 persons a day. The figures for December put it at some 4,000.

Aeroservice

The Montreal-Mirabel and Dorval-Mirabel service began with the opening of the Mirabel international airport, on November 30, 1975. It consists of a direct bus service between the city centre and Mirabel and also between Dorval and Mirabel. Departures are hourly in the forenoon and half-hourly from noon to 12:30 a.m. the following day. The fare is \$5.00 per trip.

Patronage keeps rising, the number of passengers having exceeded 5,000 a week at the end of 1975.

Advertising in the métro

Following the recommendations of the Lagarde report on the last fire outbreak in the métro, removal of advertising posters in the métro cars was begun at the end of March, 1975. The plastic panels and light shades, which were inflammable, had to be replaced temporarily by simple metal netting, in order to reduce the risks of fire.



Les visiteurs

A cause de sa réputation et de ses caractéristiques propres, des centaines de personnes viennent chaque année visiter le Métro de Montréal. En 1975, 1 812 personnes, venant de treize pays, ont visité les installations de la CTCUM, ou les stations de métro présentement en construction. Le Canada, les Etats-Unis, la France, la Hollande, le Mexique ont fourni les plus forts contingents de visiteurs.

Les relations patronales-ouvrières

Les sept conventions collectives, qui régissaient les employés et la CTCUM ont toutes expiré le 11 juillet 1975.

Les négociations entre la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la CTCUM ont commencé au début de février 1975, et se sont continuées jusqu'au mois d'août. Au cours des négociations, les employés ont déclenché des arrêts de travail, entraînant l'interruption du service sur une période de quatorze jours. Un accord a été conclu avec la Fraternité le 30 août 1975, et une nouvelle convention collective de travail de 24 mois a été signée le 30 novembre 1975.

Les négociations avec le Syndicat du Transport de Montréal (CSN), section Entretien et section Caissiers, ainsi qu'avec le Syndicat des Employés de bureau de la CTCUM commencèrent au début de mai 1975, et se poursuivirent jusqu'au mois de septembre 1975. Les employés membres de ce syndicat déclenchèrent une grève qui dura du 18 au 27 septembre 1975. Une entente a été conclue avec le Syndicat des Caissiers, le 24 septembre 1975, et les deux autres syndicats signèrent un mémoire d'entente le 3 novembre 1975.

Visitors

The reputation acquired by the special features of the métro has prompted hundreds of persons to come and visit it each year. In 1975, 1,812 persons from thirteen countries visited the MUCTC installations or the métro stations currently under construction. Canada, the United States, France, Holland and Mexico sent the most numerous groups of visitors.

Employer-employee relations

The seven collective agreements governing the employees and the MUCTC all expired on July 11, 1975.

Negotiations between the Brotherhood of Bus Drivers and Métro operators and employees of related transit services of the MUCTC began in early February 1975, and continued into the month of August. In the course of negotiations, the employees started work stoppages, bringing about an interruption of service over a period of fourteen days. An accord was concluded with the Brotherhood August 30, 1975, and a new 24-month collective agreement was signed on November 30, 1975.

Negotiations with the Montreal transit workers union of the CNTU, maintenance and cashier sections, as well as with the MUCTC office workers' union began in early May, 1975, and continued until the month of September 1975. The employees, members of this Union were on strike from September 18 to September 27, 1975. An agreement was concluded with the cashiers on September 24, 1975, and the two other unions signed a memorandum of agreement November 3, 1975.

La Commission négocie présentement avec ses deux Syndicats de cadres, soit: le Syndicat des Contremaîtres et Contremaîtres-adjoints de la CTCUM et la Fraternité des cadres conventionnés du service du Transport. Nous espérons conclure une entente sous peu.

Toutes les nouvelles conventions collectives de travail s'échelonnent sur une période de deux ans et se termineront le 11 juillet 1977.

The Commission is currently negotiating with the two recognized unions of department heads, namely: the MUCTC union of foremen and assistant foremen and the Brotherhood of department heads of the transportation department. We hope to reach an agreement shortly.

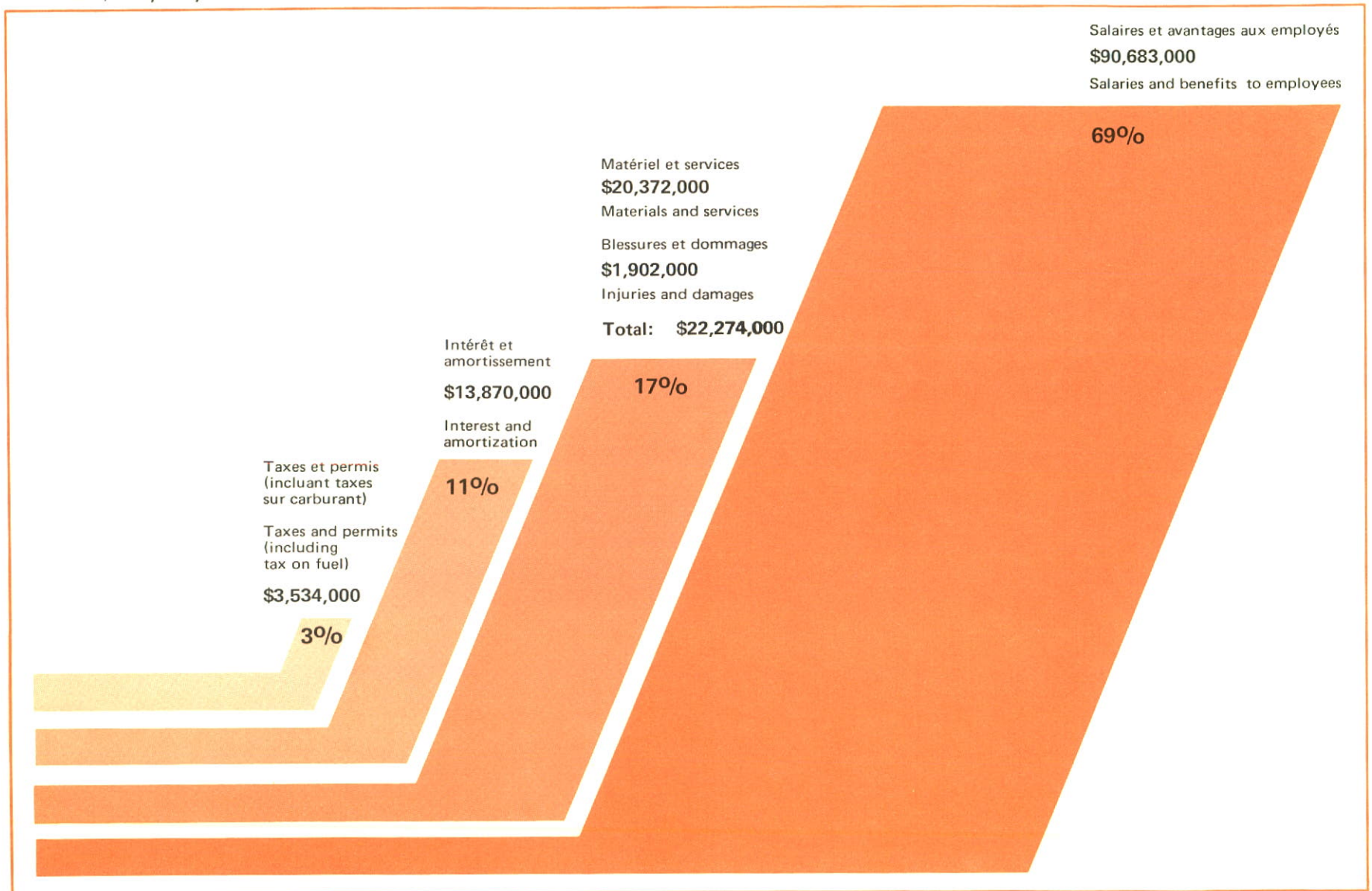
All these new collective work agreements are to run for a period of two years and will terminate July 11, 1977.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1975

TOTAL: \$130,361,000

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES
FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 1975

TOTAL: \$130,361,000



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
Engineering 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

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal profite de la publication de ce rapport annuel pour exprimer aux autorités gouvernementales, tant provinciale que municipales, son appréciation pour leur collaboration au cours de l'année 1975.

La Commission remercie la presse écrite et électronique et tous les média d'information, d'avoir informé le public en général, et les usagers du transport urbain en particulier, des diverses modifications qu'elle a dû apporter à ses services.

Enfin, la Commission remercie également ses employés qui ont accompli leur devoir au cours du dernier exercice financier.

The Montreal Urban Community Transit Commission takes advantage of the publication of this annual report to express to the governmental authorities, both provincial and municipal, its appreciation for their co-operation during the year 1975.

The Commission thanks the written and electronic press and all information media for having informed the public in general, and those using urban transit in particular, of the many modifications that had to be applied to its services.

Finally, the Commission equally thanks its employees who have accomplished their duty in the course of the last financial year.

