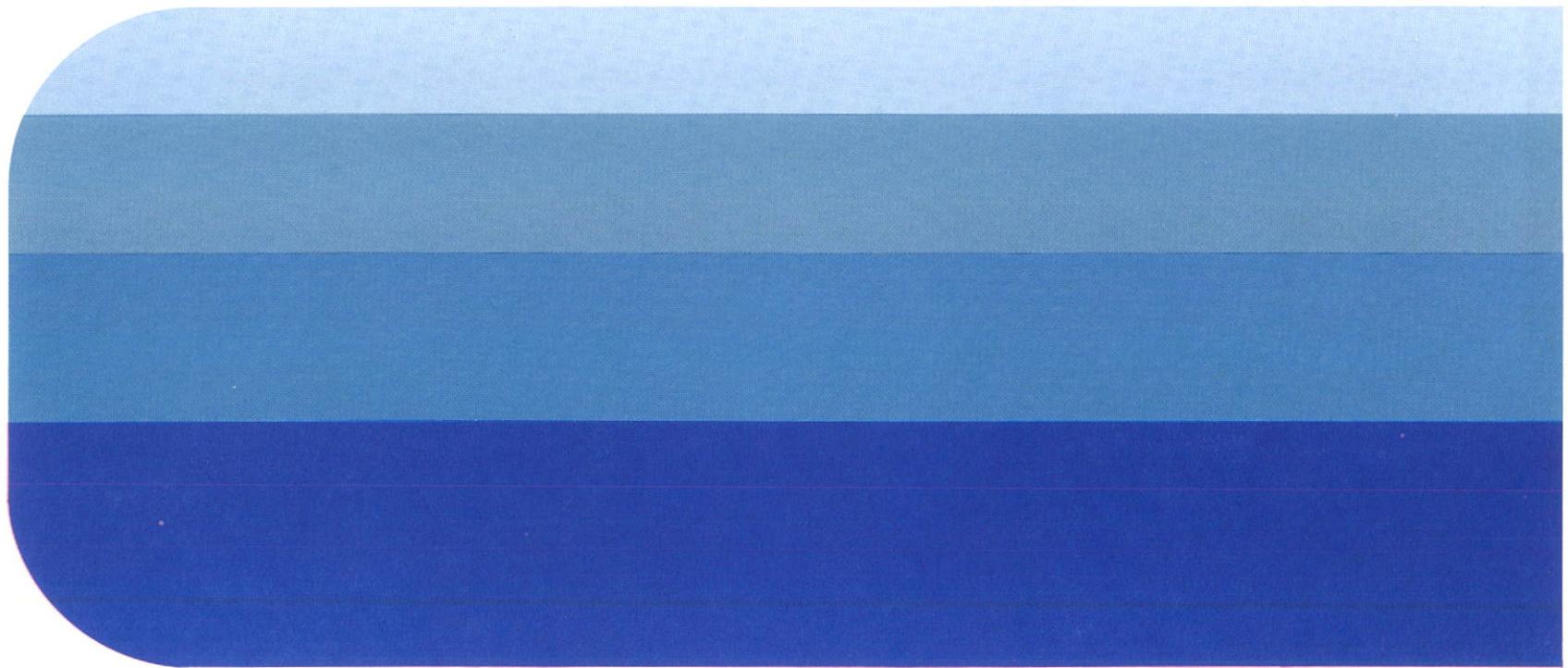


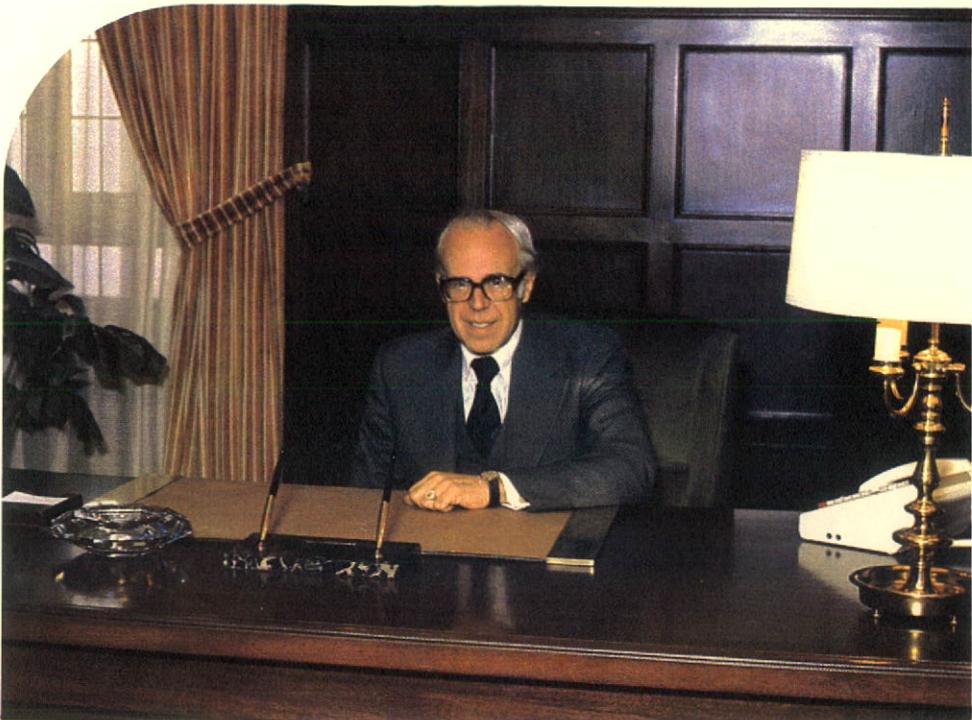


Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal
RAPPORT ANNUEL, 1978

EXERCICE FINANCIER DU 1er JANVIER 1978 AU 31 DÉCEMBRE 1978



Couverture: station Angrignon



Lawrence Hanigan
Président-directeur général

Robert Hainault, c.m.
Commissaire

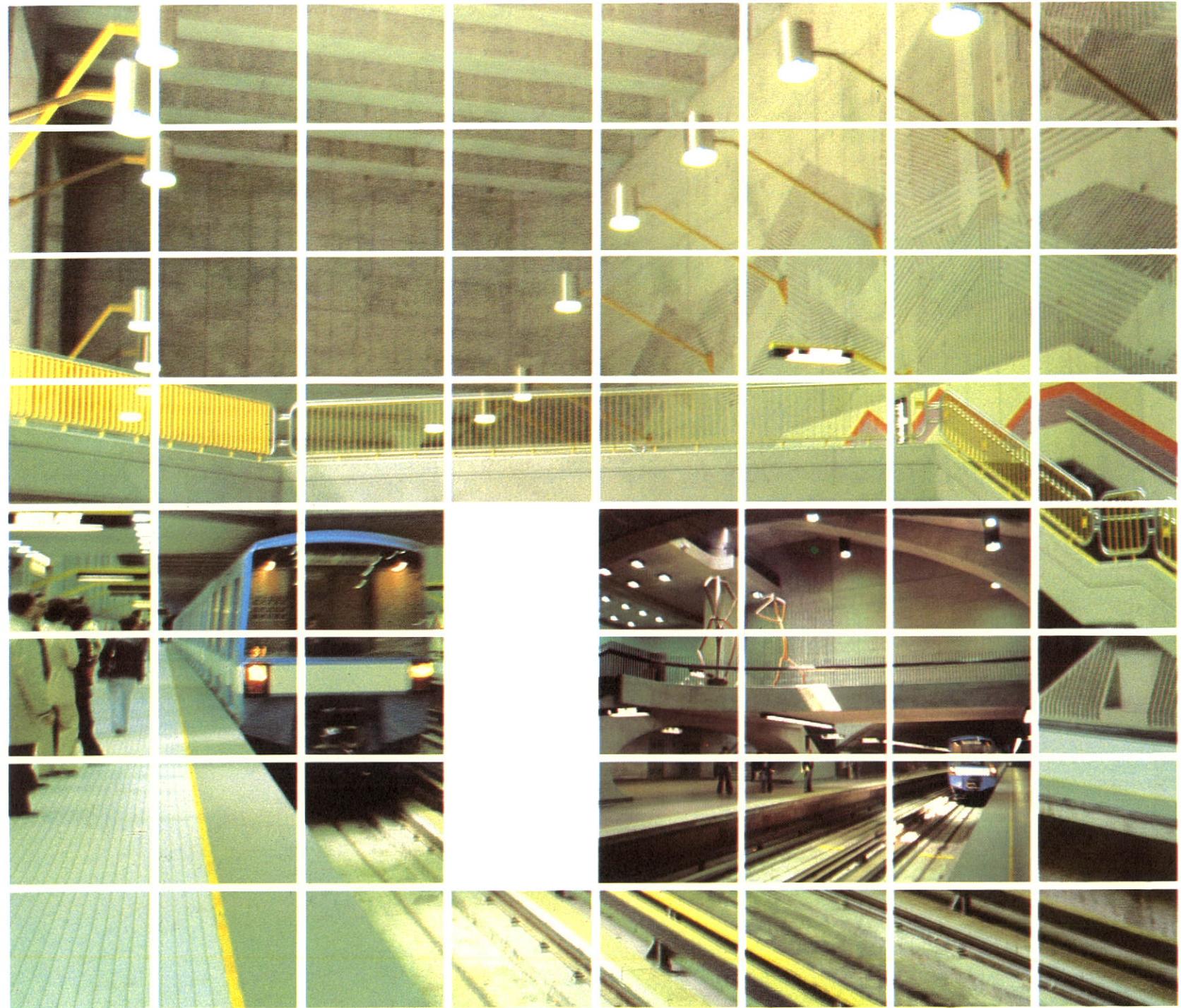


**Howard Ross Library
of Management**

SEP 12 1994 Armand Lambert, c.a.
Annual Reports
McGILL UNIVERSITY

Commissaire





Les stations Verdun et Monk dans le prolongement ouest du Métro

RAPPORT DES ACTIVITÉS

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a transporté 298 600 396 voyageurs dans le Métro et dans ses autobus durant l'année 1978. Comparé à l'année précédente, ce chiffre représente une augmentation de 5,35 % du nombre de voyageurs.

La comparaison de l'achalandage de 1978 avec celui de 1977 doit être faite avec certaines réserves, nos services ayant été immobilisés durant 17 jours en novembre et en décembre 1977.

De plus, l'achalandage des quatre premiers mois de 1978, a été inférieur à celui de la même période en 1977. A compter de mai 1978, la CTCUM a constaté une nette augmentation du nombre de ses usagers, augmentation qui s'est maintenue de façon constante jusqu'au 31 décembre.

Le nombre de voyageurs qui ont franchi les tourniquets du Métro en 1978 (avec ticket ou correspondance) s'élève à 153 462 874. Il s'agit donc de la plus importante affluence que le Métro ait connue depuis son ouverture en 1966. Le record précédent avait été établi en

Le plan-parcours du réseau Métro



1976, avec 148 087 072. Depuis l'ouverture du Métro, 1 588 836 524 personnes ont emprunté ce mode de transport.

L'ouverture du prolongement ouest de la ligne no 1 du Métro, le 4 septembre 1978, n'est certes pas étrangère à l'augmentation de l'achalandage. De fait, l'augmentation confirme la popularité du Métro.

Le prolongement ajoute 8,4 km de ligne et huit nouvelles stations au réseau qui compte maintenant 43 stations et s'étend sur une distance de 38,1km. Plus de 50 % de la population de la cité de Verdun, de Pointe-Saint-Charles, de Ville-Émard et du quartier Saint-Henri de Montréal est dorénavant à distance de marche du Métro.

Le terminus ouest du prolongement, la station Angrignon, est situé dans le parc du même nom. Il s'intègre dans un ensemble comprenant un garage pouvant loger douze rames de métro, un arrière-gare, un poste de redressement, un terminus d'autobus de la CTCUM et de banlieue, ainsi qu'un poste d'attente et un stationnement pour automobiles, d'une capacité de 843 places.

L'achalandage quotidien de 585 000 voyageurs, prévu dans le Métro après le 4 septembre, a été rapidement atteint et même dépassé à plusieurs reprises.

Les usagers de l'autobus en 1978 (avec ticket ou correspondance) sont au nombre de 282 628 000, une augmentation de 1,1 % sur 1977.

Le réseau de surface et celui du Métro étant entièrement intégrés, le prolongement de la ligne no 1 vers l'ouest a nécessité le réaménagement complet des lignes d'autobus dans Ville LaSalle et dans Verdun.

La Commission a autorisé de plus, au cours de 1978, la mise en service de deux nouvelles lignes de Métrobus. La première ligne, le Métrobus 149 - Westminster,

Station Angrignon, terminus ouest de la ligne no 1



dessert Côte-Saint-Luc et Notre-Dame-de-Grâce, et se rend aux stations Square-Victoria et McGill. Le Métrobus 149 - Westminster a motivé l'abandon des lignes 411 - Express Westminster et 412 - Express Côte-Saint-Luc. La deuxième ligne, le Métrobus 190, dessert Lachine et se rend aux stations Lionel-Groulx et Square-Victoria. Comme leurs prédecesseurs, ces deux nouveaux Métrobus ont eu un succès immédiat; l'achalandage quotidien est d'au-delà de 4 000 voyageurs.

Des modifications ont également été apportées à deux lignes de surface. L'itinéraire des lignes 62 Côte-des-Neiges et 195 Les-Galeries-d'Anjou, a été prolongé pour desservir, dans le premier cas, la rue Fielding, et dans le second, les nouveaux quartiers résidentiels et la zone industrielle situés dans la municipalité de Ville d'Anjou.

Les autobus reliant Montréal à Mirabel et Mirabel à Dorval ont également enregistré une augmentation de voyageurs. Leur nombre est passé de 234 691 en 1977 à 252 491 cette année, une augmentation de 7,58 %.

En 1978, le nombre de milles parcourus par les véhicules de la CTCUM a augmenté de façon importante par rapport à 1977. Les voitures de métro ont parcouru 30 248 000 milles comparativement à

25 520 000 milles en 1977, une augmentation de 18,5 %. En surface, les autobus ont parcouru quelque 51 315 000 milles contre 49 627 000 milles en 1977, une augmentation de 3,4 %.

Les accidents aux voyageurs, dans les deux cas suivants, accusent une légère augmentation par rapport à 1977. Le taux des accidents par million de voyageurs transportés dans le Métro est passé de 0,73 à 0,93, une augmentation de 27,4 % sur 1977. Par contre, le taux des accidents en stations, également par million de voyageurs, a diminué de 13,2 %, passant de 3,80 à 3,30.

En surface, le taux d'accidents aux voyageurs, pour chaque million de voyageurs/autobus, est passé de 2,01 à 2,19 une augmentation de 9 % sur 1977. Par contre, le taux d'accidents de la circulation impliquant des véhicules de la Commission de transport, pour chaque 100 000 milles/autobus, est passé de 8,93 à 8,50, une diminution de 4,8 %.

Au 31 décembre 1978, la CTCUM comptait 7 188 employés réguliers, 191 de plus qu'à la même date en 1977. Au cours de 1978, la Commission de transport a accueilli dans ses rangs 429 nouveaux employés réguliers, dont deux agents féminins, les premiers au service

de la Protection. Les cessations d'emploi ont atteint 338, dont 158 départs à la retraite.

Les négociations pour le renouvellement des conventions collectives entre la Commission de transport et les syndicats accrédités représentant les employés, à savoir: La Fraternité des chauffeurs d'autobus et als, Le Syndicat du transport de Montréal (Employés des services d'entretien, CSN), Le Syndicat des employés de bureau de la CTCUM (CSN), Le Syndicat du transport de Montréal (section caissiers, CSD), La Fraternité des cadres conventionnés de la CTCUM et Le Syndicat des contremaîtres et contremaîtres-adjoints de la CTCUM, se sont terminées au début de 1978. Les signatures des conventions collectives, par les représentants des syndicats et par ceux de la CTCUM, ont également eu lieu en début d'année; la durée des conventions est de deux ans, soit du 12 juillet 1977 au 11 juillet 1979.

La seule exception est le contrat de travail entre la CTCUM et La Fraternité des employés du service de la Protection de la CTCUM. Au 31 décembre 1978, le différend était toujours à l'arbitrage et la sentence n'avait pas encore été rendue.

En 1978, la Commission a favorisé la poursuite des efforts déjà entrepris pour



Un simulateur de loge de conduite

Un module d'enseignement individuel programmé



le perfectionnement de certains groupes d'employés, particulièrement ceux affectés à l'exploitation. Ainsi dans le cadre de la réalisation d'une des phases du Système d'Entraînement Intégré par Simulation du Métro, le Centre de formation du service du Transport a mis en marche son projet de simulation pour la formation des opérateurs du Métro.

A l'aide de simulateurs de loge de conduite qui sont une reproduction exacte des loges de train, l'élève vit des situations d'urgence identiques à celles que l'opérateur peut rencontrer tous les jours; il apprend alors à y faire face en toute sécurité. Le simu-

Un MR-73 à quai



lateur permet encore à l'opérateur de se familiariser avec tous les appareils de la loge de conduite et de manoeuvrer une rame de métro dans le respect des règlements et consignes qui régissent l'exploitation.

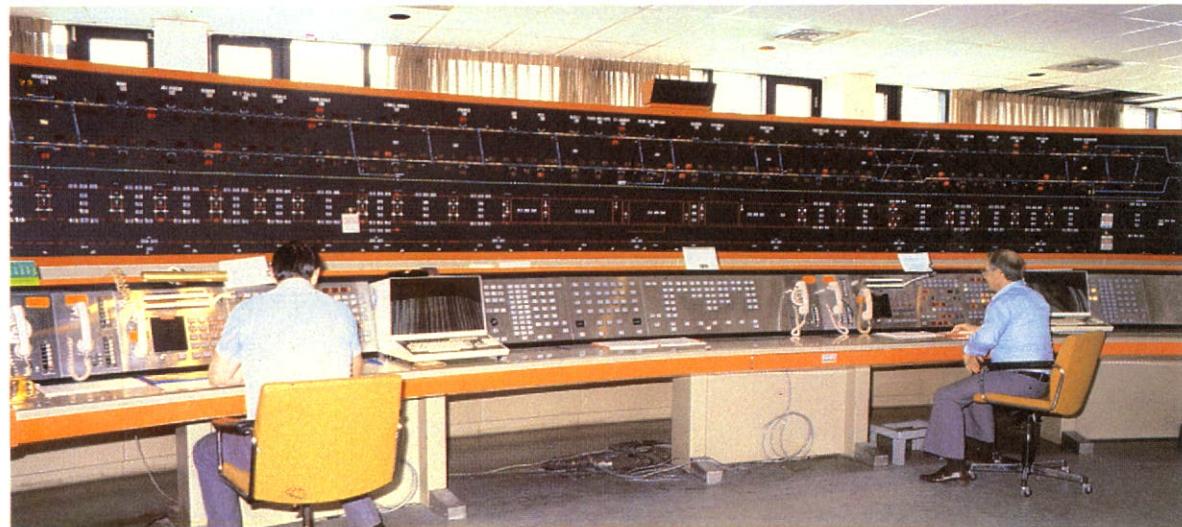
Grâce au laboratoire de télécommunications dont dispose le Centre de formation du service du Transport, tous les surveillants et inspecteurs du réseau de surface ont pu bénéficier d'un cours en radiocommunication. Le cours avait pour but l'uniformisation des communications, la normalisation de la terminologie propre au réseau de surface, ainsi que le développement et l'implantation de techniques d'information au public plus efficaces, particulièrement lors de situations d'urgence.

Les employés du Centre de formation du service du Transport ont également entrepris, en 1978, la réalisation de dix documents audio-visuels éducatifs. Ces documents regroupent toutes les règles et consignes que le chauffeur doit observer dans l'exercice de son travail. Ils sensibilisent à un certain nombre de situations qui sont plus particulières au réseau de surface: le dérapage de l'autobus, les manoeuvres dans des situations courantes ou particulières, la conduite la nuit, ou lorsqu'il neige ou qu'il pleut, le transport

des écoliers, la perception des titres de transport, l'information, etc.

La Commission de transport a reçu au cours de l'année 222 nouvelles voitures de métro. Des 423 de modèle MR-73 commandées à la compagnie Bombardier Inc., 399 ont été livrées, au 31 décembre 1978. La livraison de ces nouvelles voitures est à peu près terminée. Le parc Métro, au 31 décembre 1978, compte au total 735 voitures, dont 336 de modèle MR-63.

Nouveau tableau de contrôle optique



Toutes les nouvelles voitures reçues sont munies d'un système de pilotage automatique et ne roulent présentement que sur la ligne no 1. Les travaux de transformation qui se poursuivent toujours sur les lignes nos 2 et 4 permettront l'exploitation du système avec pilotage automatique sur tout le réseau.

En matière d'exploitation, l'année 1978 aura marqué la mise en service de nouveaux équipements. Depuis septembre, la ligne no 1 du Métro est dotée d'un nouveau tableau de contrôle optique, de même que de son propre centre de communications.

Les prolongements est et ouest ont rendu nécessaire l'installation de ce nouvel équipement.

Au cours de l'année, le service du Génie a entrepris de perfectionner et de rendre plus fonctionnelles ses méthodes d'entretien, tant en surface que dans le Métro. Dans ce dernier cas, la planification du travail se fait maintenant à l'aide de l'informatique qui détermine les charges de travail nécessaires à chaque station. Le travail d'entretien, en plus de s'étendre aux nouvelles stations du prolongement

Un des 380 abribus sur le territoire desservi



ouest de la ligne no 1, doit également tenir compte du poste de redressement Lionel-Groulx, le troisième des grands centres d'alimentation électrique du Métro.

La consommation d'énergie électrique pour l'ensemble du réseau du Métro, au cours des douze mois de 1978, a été de 208 722 500 kWh. En surface, la consommation a été de 20 612 800 kWh, ce qui fait un grand total de 231 335 300 kWh, soit une augmentation de près de 9 % par rapport à 1977.

Au cours de l'année 1978, la CTCUM a procédé à l'installation d'équipements de détection de courts-circuits au niveau de l'alimentation de traction du Métro sur l'ensemble du réseau. Il s'agit d'une mesure de sécurité qui place le Métro de Montréal à l'avant-garde dans ce domaine.

A l'occasion de la construction des édifices de l'Université du Québec à Montréal, la station Berri-de Montigny a été dotée d'un nouvel accès, rue Berri.

Les édifices offrant un accès direct aux stations de métro Square-Victoria, Bonaventure et Place-des-Arts ont été isolés par des portes coupe-feu, installées au cours de l'année. Un programme d'installation de ce type de portes est prévu pour d'autres stations.

La Commission de transport, poursuivant son programme de sécurité et de prévention des incendies, a procédé à l'installation d'un système d'extinction sur la ligne no 4 du Métro. A cette même ligne, sera également ajouté un nouveau poste de ventilation, le poste Savoie, dont la construction a commencé en 1978. Il pourra servir de sortie en cas d'urgence.

Toutes les installations de protection contre les incendies ont fait l'objet, en 1978, d'un entretien très suivi. Le personnel de la division Prévention des Incendies a procédé, au cours de l'année, à la vérification des 62 systèmes d'alarme, des 137 systèmes de gicleurs automatiques, des 616 points d'eau du Métro et de plus de 7000 extincteurs portatifs. Près de 2000 employés ont pu se familiariser avec l'utilisation de cet équipement.

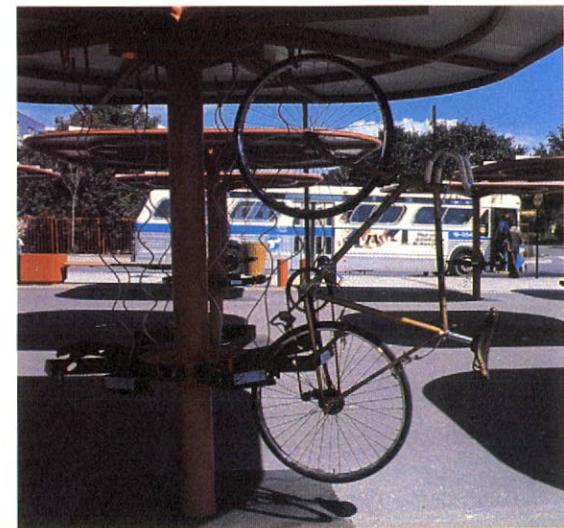
En surface, la Commission a procédé à l'installation de 50 nouveaux abris dont l'emplacement, dans plusieurs cas, a été suggéré par les usagers. Le nombre d'abris sur le territoire de la Commission de transport était, au 31 décembre 1978, de 380.

Dans une expérience pilote, les stations Pie-IX, Cadillac et Honoré-Beaugrand ont été dotées d'abris pour bicyclettes. Les abris, au nombre de 28, ont une capacité de huit bicyclettes chacun. Leur utilisation est gratuite.

Au 31 décembre, la Commission de transport avait remplacé 8000 disques d'arrêt d'autobus et panneaux de limite de zone. A l'occasion des travaux de remplacement, le service de la Planification a révisé quelque 6500 emplacement de zones d'arrêt, dans le but de rendre le service plus accessible aux usagers et d'augmenter la sécurité aux abords des arrêts.

Le parc autobus de la CTCUM comptait, au 31 décembre 1978, 2041 véhicules, dont 30 de modèle Prestige affectés au

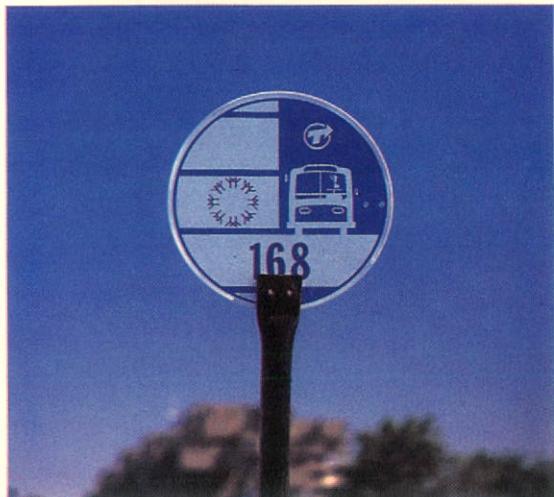
Un abri pour bicyclettes à la station Honoré-Beaugrand



service aéroportuaire, entre Montréal et Mirabel, et entre Mirabel et Dorval. Durant les douze mois de 1978, la CTCUM a pris livraison de 95 nouveaux autobus. Après avoir effectué les mises au rancart qui s'imposaient, l'âge moyen du parc est passé à 10,2 ans.

Pour faire suite à l'avis du ministère des Transports du Québec, la CTCUM a affiché dans chacun de ses autobus une attestation comme quoi la mécanique du véhicule est en bonne condition technique.

Un disque d'arrêt d'autobus arborant les nouvelles couleurs



De plus, la Commission de transport a participé de façon importante aux travaux de la commission d'enquête instituée par le gouvernement du Québec sur la sécurité du transport par autobus. Des spécialistes du service de l'Entretien des véhicules de la CTCUM ont aidé à l'inspection d'autobus et à l'établissement d'échantillonnages sur la condition des autobus qui parcourent la province. Nos spécialistes ont également participé à une étude sur les conditions de conduite des autobus afin de préciser les mesures à prendre pour en améliorer la sécurité.

Une importante étude, effectuée dans la région ouest de l'île, a permis l'élaboration d'un plan de transport. L'avant-projet d'un réseau de douze lignes, totalement indépendant ou relié au réseau actuel de la CTCUM, a été présenté. Le réseau proposé répond aux besoins de transport identifiés dans toutes les municipalités de la région ouest. Il vise l'intégration des différentes gares du Canadian National et du Canadian Pacifique. L'avant-projet a été remis aux maires des municipalités concernées en juillet 1978.

Dans le but de déterminer les habitudes de déplacements de près de 3 000 000 d'habitants, la Commission de transport, pour la troisième fois en huit ans, a procédé à une enquête origine-destination.

L'enquête a couvert 141 villes et municipalités, dont 104 entièrement, tandis que 37 autres ne l'ont été que partiellement.

Le territoire de l'enquête était délimité au nord par Mirabel, au sud par Saint-Patrice-de-Sherrington, à l'ouest par Vaudreuil et à l'est par L'Assomption.

Les résultats de l'enquête conduiront à une meilleure connaissance des besoins de transport de la population et à une meilleure planification des services de la CTCUM. L'enquête, qui a nécessité 105 200 appels téléphoniques, a été effectuée entre le 25 septembre et le 4 décembre 1978.

L'enquête Origine-Destination



Le projet de Gestion Optimale d'Utilisation des Stocks en Inventaire a vu la réalisation, en 1978, de ses premières phases d'implantation. GOUSIN est le fruit d'un travail d'équipe considérable. Il a pour objectif, grâce à l'informatique, un meilleur contrôle des stocks en inventaire, ainsi que des demandes de mise en stocks et de réapprovisionnement.

Au cours de l'année, le groupe de travail a procédé à l'élaboration de répertoires complets des articles en inventaire dans les magasins de la CTCUM. A la fin de l'année, le répertoire des fournisseurs, l'écriture des programmes ainsi que la réalisation des systèmes d'informatique étaient en voie de réalisation. Ces derniers sont nécessaires au traitement et à la mise à jour rapide de toutes les informations concernant les fichiers d'inventaires et les fichiers de commandes. Tous les magasins et les bureaux du service de l'Approvisionnement doivent être munis d'écrans cathodiques reliés à l'ordinateur central. Les premiers écrans ont été installés durant les derniers mois de 1978; l'installation du système d'interrogation par affichage suivra bientôt.

Au printemps de 1978, la Commission de transport a mis sur pied un comité chargé de la conversion au Système International de mesures. Entre autres responsabilités,

le comité doit voir à ce que la conversion au nouveau système de mesures soit faite de façon harmonieuse et à un coût acceptable.

L'expérience d'autres entreprises dans le domaine du SI et tout particulièrement celle du Bureau de transport métropolitain a encouragé le Comité SI-CTCUM à former quatorze groupes de travail qui verront à la bonne marche de la conversion au SI. Le Comité a déposé son plan de conversion le 15 décembre 1978.

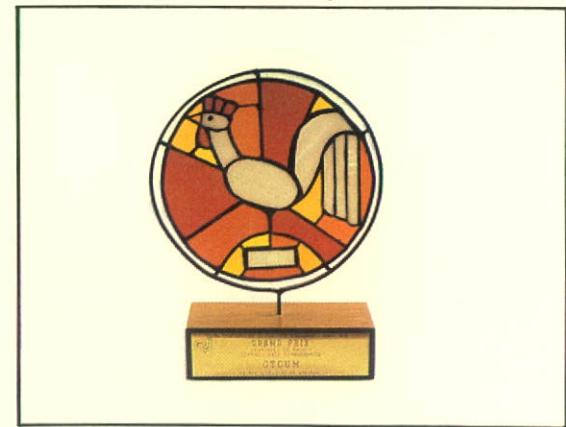
Parmis les projets qui ont nécessité des travaux en comité en 1978, notons la normalisation de l'identification visuelle et l'accueil des employés dans l'entreprise. Dans chacun des deux cas, le groupe de travail est formé d'un représentant de chaque service de la CTCUM.

L'application de la Loi 101, (Charte de la Langue française), a nécessité la création à la CTCUM d'un comité où chaque service a délégué un représentant. Le Comité de francisation avait pour mandat l'application des articles de la Loi 101, à la CTCUM, et la préparation d'un rapport à être transmis à l'Office de la Langue française avant le 31 décembre 1978. Le 22 décembre 1978, le coordonnateur du comité a fait parvenir ledit rapport à l'Office de la Langue française, à la suite de son approbation par la Commission.

La Commission de transport, forte de sa réputation au pays comme à l'étranger, a fait visiter ses installations de surface et du Métro à plus de 2700 personnes, en 1978. Quelque 80 % de ces visiteurs venaient de villes canadiennes et les autres de treize pays différents. De plus, la Commission de transport a été l'hôte de la 73e Assemblée annuelle de l'Association canadienne du Transport urbain.

Enfin, la ritournelle publicitaire qui véhiculait le thème de la campagne "Il fait beau dans l'Métro", version 1978, a valu à la Commission de transport un premier prix de création décerné par le Publicité Club de Montréal, à l'occasion de son gala annuel.

Trophée remporté par la CTCUM, lors du 19e concours de la publicité française



ÉTATS FINANCIERS

Bilan au 31 décembre 1978
(note 1)

ACTIF

Fonds d'exploitation

Encaisse	\$ 1 066 453
Comptes à recevoir	1 397 587
Subventions à recevoir pour combler le déficit de l'exercice 1978 (note 3)	105 164 393
Subvention provinciale à recevoir:	
Solde du déficit de l'exercice 1977	\$3 347 714
Achat d'autobus	1 676 135
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	5 023 849
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs	5 235 840
	478 471
	<u>\$118 366 593</u>

Fonds des actifs en immobilisation

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	\$137 646 397
	<u>\$137 646 397</u>

Fonds de la dette obligataire

Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	\$ 29 380 000
	<u>\$ 29 380 000</u>

Les notes ci-jointes sont partie intégrante des états financiers.

PASSIF

Fonds d'exploitation

Emprunts de banque	\$ 91 000 000
Comptes à payer et frais courus	20 469 621
Produit d'emprunts non dépensé	6 896 972
<hr/>	

\$118 366 593

Fonds des actifs en immobilisation

Placement à même le revenu	\$115 163 370
Placement à même l'emprunt	22 483 027
<hr/>	

\$137 646 397

Fonds de la dette obligataire (note 5)

Dette obligataire (note 4)	\$ 29 380 000
<hr/>	

\$ 29 380 000

Approuvé:

L. Hanigan
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.
Commissaire

A. Lambert, c.a.
Commissaire

Montréal, le 13 février 1979

État des revenus et dépenses (en mille dollars) (note 2)	REVENUS	Année terminée le 31 décembre			Prévisions budgétaires (non vérifiées)	
		1978	1977	1976	1975	1979
	TRANSPORT					
Voyageurs	\$102 261	\$ 97 876	\$104 422	\$ 78 867	\$108 332	
Voyageurs et colis - territoire extérieur	—	—	—	—	3 690	
Autobus loués	1 698	1 534	3 032	2 285	2 700	
Subvention provinciale:						
Transport des écoliers	—	323	464	—	323	
Transport des personnes âgées	—	—	—	173	—	
Transport des handicapés	—	—	—	—	560	
	\$103 959	\$ 99 733	\$107 918	\$ 81 325	\$115 605	
	AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION					
Annonces	\$ 977	\$ 920	\$ 874	\$ 699	\$ 950	
Loyers	580	539	449	402	646	
Réclamations recouvrées	734	654	651	420	750	
Revenus divers	506	979	787	552	840	
	\$ 2 797	\$ 3 092	\$ 2 761	\$ 2 073	\$ 3 186	
Total — Revenus d'exploitation	\$106 756	\$102 825	\$110 679	\$ 83 398	\$118 791	
DÉFICIT À RECOUVRER DE LA PROVINCE ET DES MUNICIPALITÉS DESSERVIES	105 164	81 439	62 295	47 035	134 839	
TOTAL — REVENUS	\$211 920	\$184 264	\$172 974	\$130 433	\$253 630	

DÉPENSES	Année terminée le 31 décembre				Prévisions budgétaires (non vérifiées)
	1978	1977	1976	1975	
Service du Transport	\$ 90 661	\$ 83 182	\$ 75 380	\$ 56 952	\$104 481
Service de l'Entretien des véhicules	41 464	35 004	33 040	26 489	47 507
Service du Génie	31 560	27 504	24 559	16 805	37 648
Bureau du Trésorier	4 952	4 509	4 280	3 333	6 342
Autres services	10 327	9 547	9 264	7 284	12 256
Administration générale	985	771	682	651	962
Taxes et permis	8 638	6 994	5 153	3 534	9 925
Intérêt et amortissement (note 6)	21 487	14 361	17 434	13 870	26 330
Dépenses en immobilisation	1 497	1 827	2 919	1 443	2 000
Excédent des dépenses directes d'exploitation sur les revenus Mirabel	349	565	263	72	605
Subvention au transport des handicapés	—	—	—	—	700
Dépenses d'exploitation du territoire extérieur	—	—	—	—	4 874
TOTAL – DÉPENSES	\$211 920	\$184 264	\$172 974	\$130 433	\$253 630

notes aux états financiers au 31 décembre 1978

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.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

REVENUS

Les revenus de transport-voyageurs sont enregistrés au moment de la vente de tickets 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 et de vacances ne sont comptabilisés qu'au moment de leur paiement.

Les employés de la Commission bénéficient d'un régime supplémentaire de rentes dont le déficit actuariel qui a trait aux services courants et services passés est amorti conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes. Les contributions sont comptabilisées au moment du paiement.

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

3. SUBVENTION A RECEVOIR

Pour l'année 1978, la portion du déficit absorbée par le gouvernement du Québec est estimée à 49,31 % et le solde sera réparti entre les municipalités desservies par la Commission.

4. DETTE OBLIGATAIRE

Obligations séries

	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
7-1/2% échéant \$1 245 000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décembre 1982 inclusivement	\$12 450 000	\$ 7 470 000	\$ 4 980 000
10%, 10-1/4%, 10-1/2% échéant \$1 200 000 par année du 17 novembre 1976 au 17 novembre 1985 inclusivement	12 000 000	3 600 000	8 400 000
9-1/4%, 9-1/2%, 9-3/4% échéant \$1 500 000 par année du 15 mars 1978 au 15 mars 1987 inclusivement	15 000 000	1 500 000	13 500 000
Obligations à fonds d'amortissement			
8% échéant le 1er décembre 1992	2 500 000	—	2 500 000
	\$41 950 000	\$12 570 000	\$29 380 000

Ces obligations sont des obligations directes et générales des municipalités sur l'île de Montréal et de la Ville de Longueuil. Ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Commission du paiement du principal des obligations ainsi que des intérêts sur icelles.

5. AUTORISATIONS D'EMPRUNT

Au 31 décembre 1978, le montant des emprunts nécessaires en vertu des autorisations pour divers projets d'immobilisation n'excédera pas \$15,75 millions.

6. INTÉRÊT ET AMORTISSEMENT

Ce poste comprend l'achat d'autobus à même le revenu pour un montant de \$7 776 383 en 1978 (1977: \$2 598 492, 1976: \$7 551 256, 1975: \$6 087 423).

7. RÉGIME SUPPLÉMENTAIRE DE RENTES, BÉNÉFICES DE MALADIE ET RÉCLAMATIONS RÉSULTANT D'ACCIDENTS

Un certificat actuariel en date du 15 mars 1978 établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 1er janvier 1977, était de \$48 386 556 et que les contributions au taux actuel suffisent à amortir ce déficit conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1978, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à \$19,2 millions, compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

La Commission comptabilise les réclamations résultant d'accidents au moment de leur encaissement ou de leur paiement. Au 31 décembre 1978, l'obligation de la Commission relativement à l'ensemble des réclamations non réglées est évaluée approximativement à \$400 000.

**RAPPORT
DES VÉRIFICATEURS**

Au Président-directeur général et aux Commissaires

Nous avons vérifié le bilan de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1978, ainsi que l'état des revenus et dépenses de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés 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 1978, ainsi que les résultats de son exploitation de l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

**COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables agréés**

Montréal, Québec, le 13 février 1979

STATISTIQUES

	Exercice terminé le	Titres de transport perçus	Recettes voyageurs
30 nov.	1959	280 495 114	38 761 340
30 nov.	1960	284 522 820	38 973 789
30 nov.	1961	281 859 091	38 221 042
30 nov.	1962	282 566 340	38 020 514
30 nov.	1963	279 085 950	37 654 601
30 nov.	1964	285 023 167	38 474 505
30 avril	1965 (a)	124 734 432	17 727 039
30 avril	1966 (b)	258 738 425	43 824 157
30 avril	1967 (c)	284 803 721	54 175 958
30 avril	1968 (d)	308 059 527	72 476 738
30 avril	1969	287 254 176	67 547 992
30 avril	1970	266 700 610	73 274 509
31 déc.	1970 (e)	171 158 191	48 122 692
31 déc.	1971	264 212 787	73 711 471
31 déc.	1972	270 026 541	74 644 310
31 déc.	1973	274 650 113	76 480 167
31 déc.	1974	263 119 265	73 142 757
31 déc.	1975 (f)	264 305 817	78 445 524
31 déc.	1976	304 394 301	104 261 591
31 déc.	1977 (g)	283 446 467	97 864 855
31 déc.	1978	298 600 396	102 249 834

(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.

(g) Grève du 21 novembre au 7 décembre inclusivement.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

Exercice terminé le	Nombre	% du total	AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
			Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	
30 nov.	1959	43 223 217	91 %o	—	—	2 186 971	5 %o	1 818 877	4 %o	47 229 065	
30 nov.	1960	45 469 692	96 %o	—	—	2 109 040	4 %o	—	—	47 578 732	
30 nov.	1961	45 274 129	96 %o	—	—	1 871 161	4 %o	—	—	47 145 290	
30 nov.	1962	45 527 334	96 %o	—	—	1 958 750	4 %o	—	—	47 486 084	
30 nov.	1963	45 221 756	96 %o	—	—	1 989 823	4 %o	—	—	47 211 579	
30 nov.	1964	46 414 831	96 %o	—	—	1 788 327	4 %o	—	—	48 203 158	
30 avril	1965 (a)	19 969 085	96 %o	—	—	869 602	4 %o	—	—	20 838 687	
30 avril	1966 (b)	45 959 464	96 %o	—	—	1 681 538	4 %o	—	—	47 641 002	
30 avril	1967 (c)	52 295 673	81 %o	12 471 135	19 %o	92 100	—	—	—	64 858 908	
30 avril	1968 (d)	48 440 095	67 %o	24 212 737	33 %o	—	—	—	—	72 652 832	
30 avril	1969	47 978 143	70 %o	20 882 100	30 %o	—	—	—	—	68 860 243	
30 avril	1970	46 778 604	71 %o	19 153 161	29 %o	—	—	—	—	65 931 765	
31 déc.	1970 (e)	30 656 450	71 %o	12 299 358	29 %o	—	—	—	—	42 955 808	
31 déc.	1971	46 386 983	72 %o	18 111 819	28 %o	—	—	—	—	64 498 802	
31 déc.	1972	47 701 810	72 %o	18 828 129	28 %o	—	—	—	—	66 529 939	
31 déc.	1973	48 003 528	74 %o	17 257 209	26 %o	—	—	—	—	65 260 737	
31 déc.	1974	46 477 289	77 %o	14 180 313	23 %o	—	—	—	—	60 657 602	
31 déc.	1975 (f)	46 152 507	75 %o	15 326 028	25 %o	—	—	—	—	61 478 535	
31 déc.	1976	51 082 555	70 %o	21 673 680	30 %o	—	—	—	—	72 756 235	
31 déc.	1977 (g)	49 626 841	66 %o	25 520 967	34 %o	—	—	—	—	75 147 808	
31 déc.	1978	51 314 469	63 %o	30 247 563	37 %o	—	—	—	—	81 562 032	

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

NOMBRE DE VÉHICULES

30 nov.	1959	1 830	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	1 935	
30 nov.	1960	1 847	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	1 952	
30 nov.	1961	1 904	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	2 009	
30 nov.	1962	1 897	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	2 002	
30 nov.	1963	1 896	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	2 001	
30 nov.	1964	1 896	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	2 001	
30 avril	1965	1 896	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	2 001	
30 avril	1966	1 996	95 %o	—	—	105	5 %o	—	—	2 101	
30 avril	1967	1 971	84 %o	369	16 %o	—	—	—	—	2 340	
30 avril	1968	1 957	84 %o	369	16 %o	—	—	—	—	2 326	
30 avril	1969	1 852	83 %o	369	17 %o	—	—	—	—	2 221	
30 avril	1970	1 852	83 %o	369	17 %o	—	—	—	—	2 221	
31 déc.	1970	1 852	83 %o	369	17 %o	—	—	—	—	2 221	
31 déc.	1971	1 850	84 %o	345	16 %o	—	—	—	—	2 195	
31 déc.	1972	1 825	84 %o	345	16 %o	—	—	—	—	2 170	
31 déc.	1973	1 890	85 %o	345	15 %o	—	—	—	—	2 235	
31 déc.	1974	1 904	85 %o	336	15 %o	—	—	—	—	2 240	
31 déc.	1975	1 985	85 %o	336	15 %o	—	—	—	—	2 321	
31 déc.	1976	2 004	85 %o	357	15 %o	—	—	—	—	2 361	
31 déc.	1977	2 075	82 %o	471	18 %o	—	—	—	—	2 546	
31 déc.	1978	2 041	74 %o	735	26 %o	—	—	—	—	2 776	

**LONGUEUR DES PARCOURS
FAITS PAR LES VÉHICULES
DE LA COMMISSION**

	MILLES
Au 30 novembre 1959	342.20
Au 30 novembre 1960	355.30
Au 30 novembre 1961	379.74
Au 30 novembre 1962	388.14
Au 30 novembre 1963	402.63
Au 30 novembre 1964	414.47
Au 30 avril 1965	417.49
Au 30 avril 1966	464.61
Au 30 avril 1967	490.57
Au 30 avril 1968	492.08
Au 30 avril 1969	511.49
Au 30 avril 1970	513.35
Au 31 décembre 1970	514.14
Au 31 décembre 1971	519.17
Au 31 décembre 1972	536.72
Au 31 décembre 1973	541.88
Au 31 décembre 1974	566.69
Au 31 décembre 1975	570.39
Au 31 décembre 1976	578.09
Au 31 décembre 1977	583.48
Au 31 décembre 1978	586.16

CONSOMMATION
du 1er janvier 1978 au 31 décembre 1978

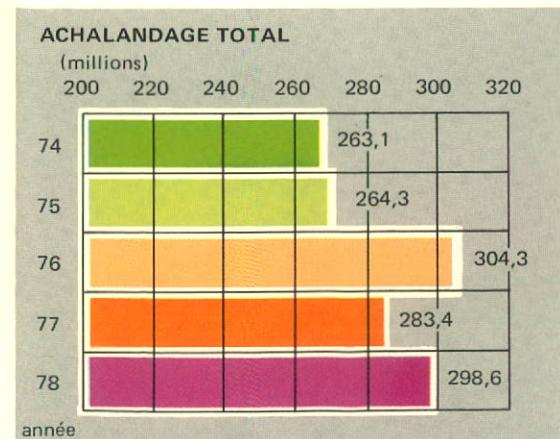
Électricité	231 335 300 k Wh
Huile diesel	11 947 453 gallons
Superficie desservie	144 milles carrés
Population des villes desservies	1 800 000 approx.

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1978 sont de \$106 756 176 et les dépenses s'élèvent à \$211 920 569; il en résulte un excédent des dépenses de \$105 164 393 sur les revenus d'exploitation. Cet excédent des dépenses est réparti entre la Province et les municipalités desservies. Pour l'année 1978, la Province absorbera 49,31 % du déficit soit \$51 856 562 et la contribution des municipalités sera de \$53 307 831. 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. Le déficit de l'exercice 1978 représente une augmentation de

\$23 725 028 sur l'exercice 1977, les revenus d'exploitation n'étant que de \$3 931 047 plus élevés que les résultats de 1977, alors que les dépenses ont augmenté de \$27 656 075.

Durant l'année 1978, nous avons transporté 298,6 millions de voyageurs pour des revenus de \$102,3 millions comparativement à 283,4 millions de voyageurs rapportant \$97,9 millions en 1977. L'augmentation de 15,2 millions de voyageurs entre 1977 et 1978 est attribuable aux facteurs suivants: 1^o la suspension de service du 21 novembre au 7 décembre 1977, dû à la grève des employés d'entretien et de bureau, avait causé en 1977 une perte de 16,0 millions de voyageurs; 2^o l'ouverture du prolongement

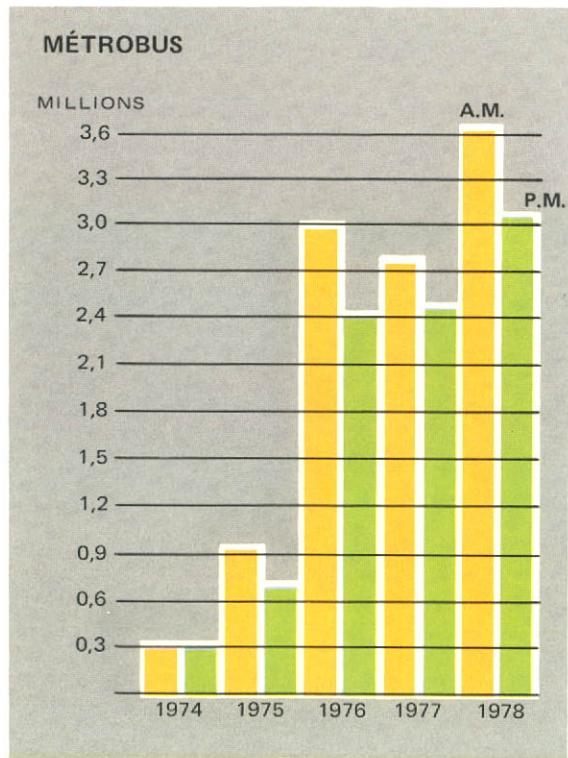


RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1978.

TOTAL: \$213 764 000



de la ligne 1 du secteur ouest du Métro en septembre 1978 qui représente une augmentation de 2,9 millions du nombre de voyageurs; 3^e la perte de 3,7 millions de voyageurs à cause d'autres facteurs affectant la région de Montréal, tels le chômage, l'activité économique, la température, etc.



Il en a coûté 71,0 cents par voyageur en 1978 comparativement à 65,0 cents l'année précédente alors que les revenus par voyageur ont été de 35,8 cents en 1978 comparativement à 36,3 cents en 1977.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1978

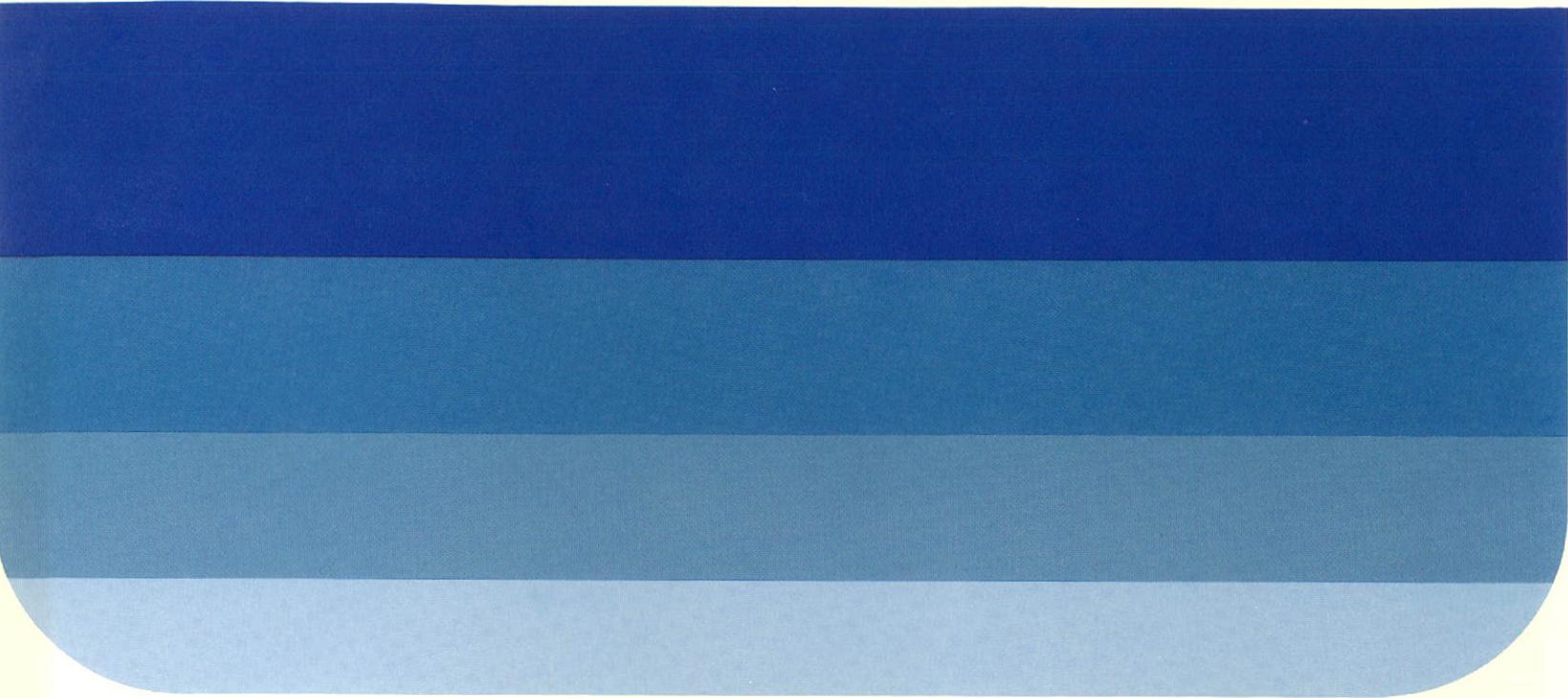
La Commission a rencontré les exigences de l'émission d'obligations à fonds d'amortissement 4 5/8 %, qui prévoyait le paiement à échéance de \$4 233 000 le 15 février 1978, à même le "Fonds de rachat supplémentaire de débentures".

Le "Fonds de rachat supplémentaire de débentures" avait été créé en 1966 dans le but d'accumuler les sommes nécessaires au paiement de la totalité de la dette obligataire échéant de 1973 à 1978.

Cet objectif étant atteint, ce Fonds n'apparaît plus aux livres.

DETTE OBLIGATAIRE

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé \$91 570 000 des \$120 950 000 d'obligations émises. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$29 380 000 au 31 décembre 1978.



Yvon Clermont, c.r.
Secrétaire et conseiller
juridique

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

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

Guy-L. Blain, ing.
Service du Transport

Jacques Guilbault, M.Sc.Soc.
Service des Relations industrielles

Nicholas Benedetto
Service de la Protection

Georges Donato, ing.
Service du Génie

Guy Hearson
Service de l'Approvisionnement

Henri Bessette, ing.
Service de la Planification

J. Jacques Gauthier, c.a.
Service du Budget

Guy Jeannotte
Service de la Publicité et
des Relations publiques

