

RAPPORT ANNUEL 1979



EXERCICE FINANCIER DU 1<sup>er</sup> JANVIER 1979 AU 31 DÉCEMBRE 1979

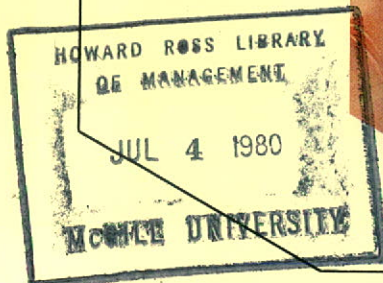




Lawrence Hanigan  
Président-directeur général

Armand Lambert, c.a.  
Commissaire

Robert Hainault, c.m.  
Commissaire









## RAPPORT DES ACTIVITÉS

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a transporté 283 444 952 voyageurs dans le Métro et dans ses autobus durant l'année 1979. Comparé à l'année précédente, ce nombre représente une diminution de 5,1 o/o. Le facteur principal qui a causé la diminution de l'achalandage fut l'arrêt de service qui a duré 23 jours à l'automne 1979.

L'immobilisation du réseau de la CTCUM, à cause des journées de grèves, a entraîné une perte estimée à 19,7 millions de voyageurs.

La Commission a autorisé, au cours de 1979, la mise en service de deux nouvelles lignes d'autobus. La première, la ligne 188 Couture, permet la desserte du secteur nord-ouest de la Cité de Saint-Léonard; la deuxième, la ligne 183 Polyvalente-Pointe-aux-Trembles, dessert la Polyvalente durant les heures de pointe.

La ligne 41 Gouin-est a été prolongée, accordant ainsi un meilleur service aux usagers de Rivière-des-Prairies au niveau de la 83e Avenue et de la 87e Avenue. L'ouverture du viaduc sur le boulevard Henri-Bourassa, dans la Cité de Saint-Laurent, a permis de redresser la ligne 163 Henri-Bourassa. Par suite de ce redressement, plus de 2 600 usagers réduisent leur trajet de 10 minutes.

La ligne 88 Saint-Jean-Baptiste assure désormais la desserte de l'axe Saint-Jean-Baptiste tandis que la ligne 186 Sherbrooke a été prolongée au Carrefour de la Pointe. Ces deux modifications ont pour but d'assurer une meilleure desserte des secteurs commerciaux de la Cité de Pointe-aux-Trembles.

Depuis le 13 décembre 1979, la ligne 67 Saint-Michel se rend directement, via une voie privée aménagée sur les terrains des usines Angus, à la station de métro Joliette. Les 3 000 personnes qui se prévalent, matin et soir, de ce nouveau parcours peuvent ainsi épargner jusqu'à 10 minutes.

En juillet 1979, la CTCUM publiait les résultats de son enquête Origine-Destination, faite à l'automne 1978, dans un volume intitulé "Mobilité des Montréalais". Le volume donne de l'information de base sur la planification des transports dans la région métropolitaine, information fournie pour l'ensemble de la région de Montréal, ainsi que pour les 66 secteurs d'analyse.

Dans chacun des secteurs d'analyse, on retrouve des statistiques générales sur la population, l'âge, le sexe ainsi que sur le nombre de propriétaires d'automobiles. On y a compilé également des statistiques sur les déplacements, les motifs et les modes de transport utilisés.

L'enquête révèle que le taux de croissance du nombre d'automobiles par logis, dans le territoire desservi, a été très faible entre 1974 et 1978, soit de 1,3 o/o.





Les autobus reliant Montréal à Mirabel et Mirabel à Dorval ont parcouru, en 1979, 1 861 500 kilomètres et transporté 206 359 voyageurs. Ce service, connu auparavant sous le nom de l'Aéroservice, a été rebaptisé. Il est devenu "L'Autocar CTCUM".

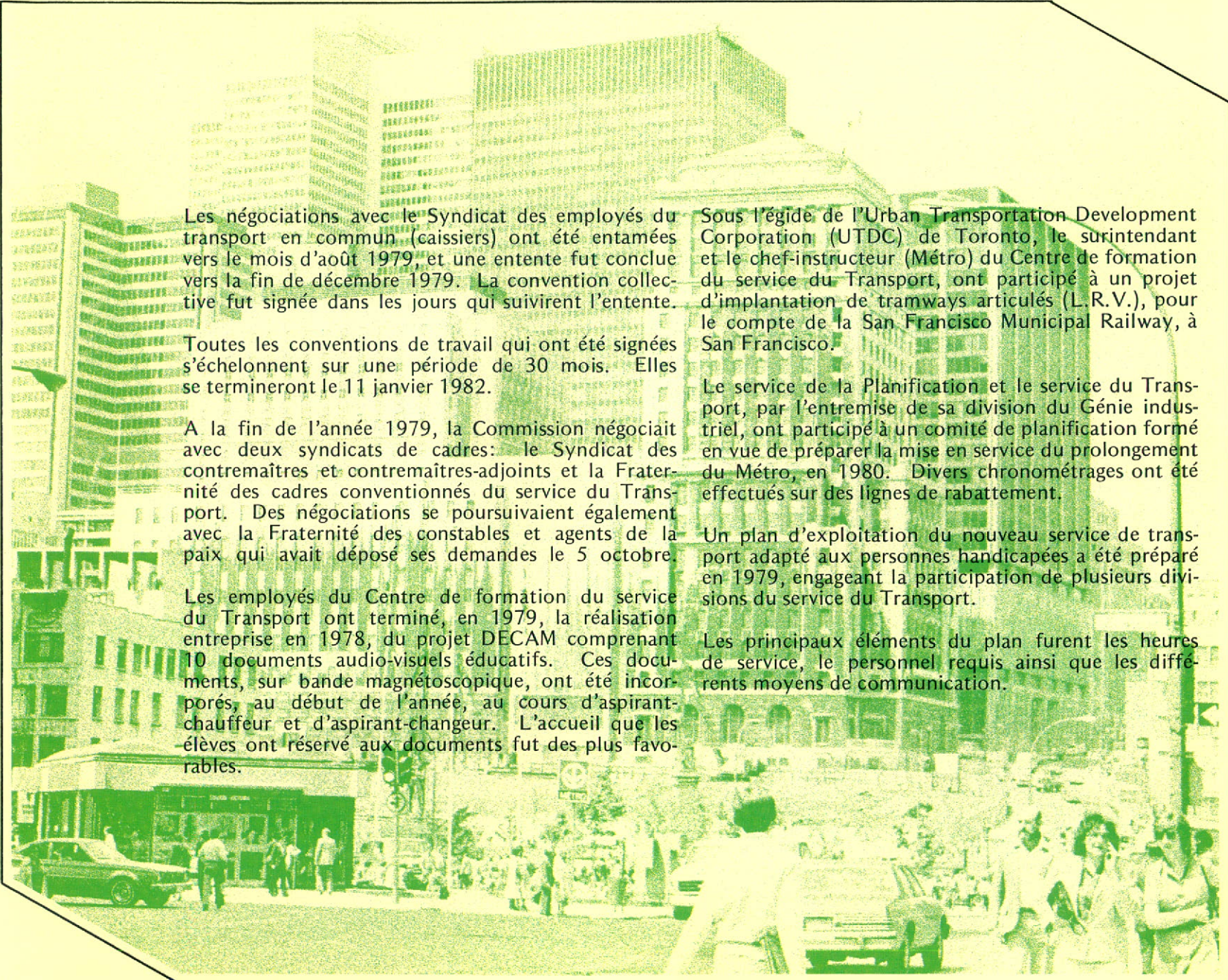
En accord avec la partie syndicale, un nouveau système de perception a été élaboré pour le service aéroportuaire. L'implantation officielle de ce système s'est faite au début de 1980.

Le service de la Protection a été l'objet d'un léger remaniement ayant pour but l'accroissement de son efficacité. Le remaniement a amené une augmentation de personnel à l'administration, aux enquêtes et aux cours de justice, de même qu'à la surveillance du Métro et des propriétés de la CTCUM. L'addition de personnel de surveillance au Métro a permis l'ouverture d'un troisième poste de garde à la station Lionel-Groulx.

Les conventions collectives régissant les rapports entre les employés et la CTCUM ont toutes expiré le 11 juillet 1979. Les négociations avec la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport ont commencé en mai 1979, et se sont poursuivies jusqu'au début de décembre 1979. Durant le mois de novembre, les employés membres de la Fraternité ont déclenché trois arrêts de travail et le service a été interrompu les 12 et 29 novembre ainsi que le 1er décembre. Un accord a finalement été conclu avec la Fraternité le 1er décembre 1979, et la convention de travail fut signée le 10 décembre.

Les négociations avec le Syndicat du Transport de Montréal (employés des services d'entretien) ainsi qu'avec le Syndicat des employés de bureau commencèrent vers le milieu de mai 1979, et se poursuivirent jusqu'au mois d'octobre. Le 12 octobre, les employés de ces syndicats déclenchèrent une grève qui se termina le 30 octobre. Les conventions de travail entre les deux syndicats et la CTCUM furent signées le 26 novembre 1979.





Les négociations avec le Syndicat des employés du transport en commun (caissiers) ont été entamées vers le mois d'août 1979, et une entente fut conclue vers la fin de décembre 1979. La convention collective fut signée dans les jours qui suivirent l'entente.

Toutes les conventions de travail qui ont été signées s'échelonnent sur une période de 30 mois. Elles se termineront le 11 janvier 1982.

A la fin de l'année 1979, la Commission négociait avec deux syndicats de cadres: le Syndicat des contremaîtres et contremaîtres-adjoints et la Fraternité des cadres conventionnés du service du Transport. Des négociations se poursuivaient également avec la Fraternité des constables et agents de la paix qui avait déposé ses demandes le 5 octobre.

Les employés du Centre de formation du service du Transport ont terminé, en 1979, la réalisation entreprise en 1978, du projet DECAM comprenant 10 documents audio-visuels éducatifs. Ces documents, sur bande magnétoscopique, ont été incorporés, au début de l'année, au cours d'aspirant-chauffeur et d'aspirant-changeur. L'accueil que les élèves ont réservé aux documents fut des plus favorables.

Sous l'égide de l'Urban Transportation Development Corporation (UTDC) de Toronto, le surintendant et le chef-instructeur (Métro) du Centre de formation du service du Transport, ont participé à un projet d'implantation de tramways articulés (L.R.V.), pour le compte de la San Francisco Municipal Railway, à San Francisco.

Le service de la Planification et le service du Transport, par l'entremise de sa division du Génie industriel, ont participé à un comité de planification formé en vue de préparer la mise en service du prolongement du Métro, en 1980. Divers chronométrages ont été effectués sur des lignes de rabattement.

Un plan d'exploitation du nouveau service de transport adapté aux personnes handicapées a été préparé en 1979, engageant la participation de plusieurs divisions du service du Transport.

Les principaux éléments du plan furent les heures de service, le personnel requis ainsi que les différents moyens de communication.







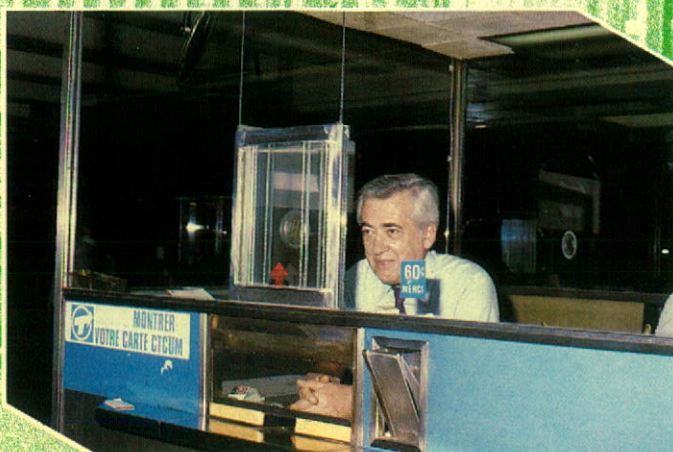
Le service du Transport a procédé, en 1979, à l'implantation du programme pilote HASTUS-macro qui a pour fonction d'analyser et d'évaluer le coût des assignations du personnel affecté à l'exploitation. Le programme a été utilisé en 1979, lors des négociations de la convention collective des chauffeurs d'autobus, à la satisfaction de toutes les personnes intéressées.

Au nombre des projets réalisés au cours de l'année 1979, à la division Métro, mentionnons: la mise en service du nouveau contrôle continu de vitesse sur la ligne de Métro no 4; la mise en service du nouveau Tableau de Contrôle Optique de la ligne no 4, au Poste de Commande et de Contrôle Centralisés; la mise en service du nouveau pupitre du Centre de Communication Métro, lignes nos 1 et 4, au Poste de Commande et de Contrôle Centralisés; l'installation d'un

nouvel hygiaphone à toutes les loges de changeurs du réseau initial; l'installation d'enseignes lumineuses portant le nom de la station à l'extérieur des édicules du réseau initial; l'aménagement d'un nouveau local pour la caisse centrale des ravitailleurs à la station Berri-de Montigny.

L'équipement de surface a connu une période active en 1979. Au 6 décembre, 198 autobus neufs avaient été livrés et une commande de 150 autobus additionnels avait été placée dans le but d'accélérer le remplacement des vieux autobus. Au 31 décembre, le nombre d'autobus de type urbain était de 2011, plus 30 autocars "Prestige".

En décembre 1979, la division informatique du service de la Trésorerie recevait livraison de sa nouvelle acquisition: un ordinateur de type IBM 3031.





Le nouvel appareil remplace l'ordinateur IBM 360/50 en usage depuis plus de 10 ans, et qui ne pouvait plus répondre aux besoins sans cesse croissants de la CTCUM. Le nouvel ordinateur est fiable, et tout en étant cinq fois plus rapide que le 360/50, offre aussi la possibilité de croître selon les besoins de la Commission. La transition de l'ancien au nouvel ordinateur s'est faite en quelques jours seulement.

Au cours de l'année, également, des modifications importantes ont été apportées aux autobus afin de rendre plus fiables les servitudes d'air comprimé et les circuits de commande des portes.

Au Métro, la livraison des dernières voitures MR-73 a été faite. En octobre fut commencée la préparation au pilotage automatique des voitures MR-63 en vue du basculement éventuel de la ligne no 2, prévu pour l'ouverture du prolongement vers l'ouest.

En matière d'exploitation, le service du Génie en 1979, a aidé le BTM dans la mise en service sur la ligne no 4, d'un système de contrôle automatique des trains avec commande centralisée. Il a installé, dans les stations, des enseignes lumineuses reliées à une alimentation de secours. Ces enseignes permettent de repérer plus facilement les sorties, principalement en cas d'urgence. Le service du Génie a presque terminé le changement d'environ 8 000 enseignes d'arrêt d'autobus.

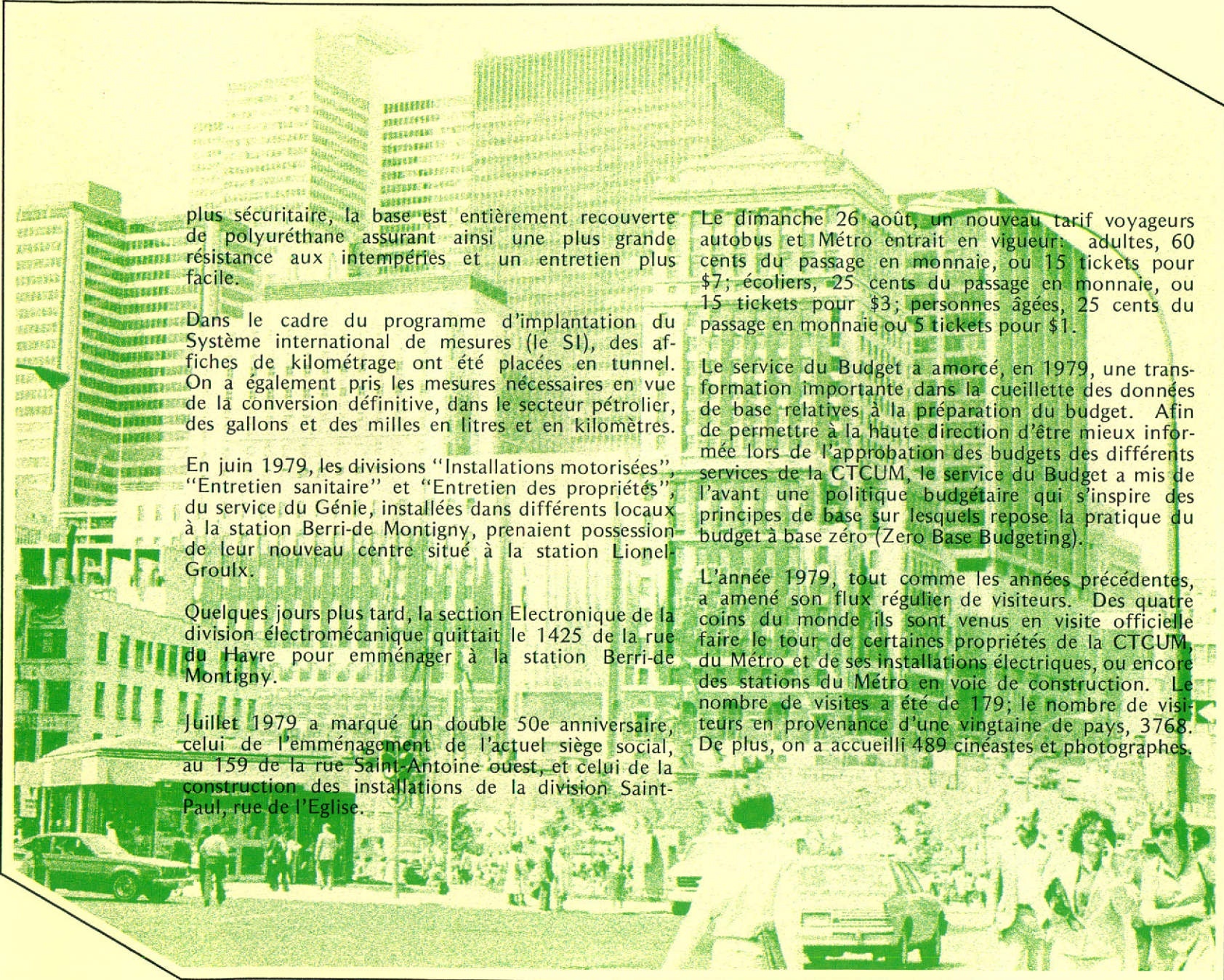
Des travaux, d'une importance de \$500 000, ont été entrepris à la station Longueuil. La station sera pourvue de trois sorties additionnelles: 2 en station et 1 en arrière-gare. On y installe aussi des portes coupe-feu. La fin des travaux est prévue pour mai 1980.

Au 31 décembre, on comptait 430 abribus installés sur le territoire desservi par la CTCUM. En 1979, la Commission a approuvé l'érection de 75 autres abris qui seront installés au cours de 1980.

Un nouveau prototype d'abri a été choisi. Ses caractéristiques particulières sont une base en béton dont les parois extérieures sont en agrégat exposé et les parois intérieures traitées au jet de sable. Haute d'environ deux pieds, ce qui rend l'abri beaucoup







plus sécuritaire, la base est entièrement recouverte de polyuréthane assurant ainsi une plus grande résistance aux intempéries et un entretien plus facile.

Dans le cadre du programme d'implantation du Système international de mesures (le SI), des affiches de kilométrage ont été placées en tunnel. On a également pris les mesures nécessaires en vue de la conversion définitive, dans le secteur pétrolier, des gallons et des milles en litres et en kilomètres.

En juin 1979, les divisions "Installations motorisées", "Entretien sanitaire" et "Entretien des propriétés", du service du Génie, installées dans différents locaux à la station Berri-de Montigny, prenaient possession de leur nouveau centre situé à la station Lionel-Groulx.

Quelques jours plus tard, la section Electronique de la division électromécanique quittait le 1425 de la rue du Hayre pour emménager à la station Berri-de Montigny.

Juillet 1979 a marqué un double 50e anniversaire, celui de l'emménagement de l'actuel siège social, au 159 de la rue Saint-Antoine ouest, et celui de la construction des installations de la division Saint-Paul, rue de l'Eglise.

Le dimanche 26 août, un nouveau tarif voyageurs autobus et Métro entrait en vigueur: adultes, 60 cents du passage en monnaie, ou 15 tickets pour \$7; écoliers, 25 cents du passage en monnaie, ou 15 tickets pour \$3; personnes âgées, 25 cents du passage en monnaie ou 5 tickets pour \$1.

Le service du Budget a amorcé, en 1979, une transformation importante dans la cueillette des données de base relatives à la préparation du budget. Afin de permettre à la haute direction d'être mieux informée lors de l'approbation des budgets des différents services de la CTCUM, le service du Budget a mis de l'avant une politique budgétaire qui s'inspire des principes de base sur lesquels repose la pratique du budget à base zéro (Zero Base Budgeting).

L'année 1979, tout comme les années précédentes, a amené son flux régulier de visiteurs. Des quatre coins du monde ils sont venus en visite officielle faire le tour de certaines propriétés de la CTCUM, du Métro et de ses installations électriques, ou encore des stations du Métro en voie de construction. Le nombre de visites a été de 179; le nombre de visiteurs en provenance d'une vingtaine de pays, 3768. De plus, on a accueilli 489 cinéastes et photographes.







Parmi les visiteurs de marque, la Commission a accueilli M. Raymond Barre, premier ministre de France, Son Excellence M. Edward Schreyer, gouverneur général du Canada et M. Jacques Chirac, maire de la ville de Paris.

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a aussi été l'hôte de quelque 750 délégués de la division Rail Transit de l'American Public Transit Association (l'APTA) lors de son congrès annuel tenu à Montréal en juin.

C'est sous le thème "AVEC LA CTCUM, ON SAIT OU ON S'EN VA" que s'est déroulée la campagne de publicité 79. La principale stratégie employée a été de convaincre l'usager potentiel d'utiliser le transport en commun pour ses déplacements de loisirs et de magasinage. La campagne de communication a voulu être informative. Où que l'on aille en ville, l'autobus et le Métro nous y conduisent. C'est facile et pratique, c'est économique et fiable.





## ÉTATS FINANCIERS

Bilan au 31 décembre 1979  
(note 1)

### ACTIF

#### Fonds d'exploitation

Encaisse	\$	441 177
Comptes à recevoir		1 952 838
Subvention à recevoir pour combler le déficit de l'exercice 1979 (note 3)	\$119 379 095	
Moins: Excédent de répartition du déficit 1978	420 658	118 958 437
Subvention de la Province à recevoir pour achat d'autobus		2 753 562
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant		6 496 394
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs		738 994
Dépôts - Fonds d'assurance		202 000

\$131 543 402

#### Fonds des actifs en immobilisation

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant

\$148 957 967

\$148 957 967

#### Fonds de la dette obligataire

Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts

\$ 25 435 000

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





## PASSIF

### Fonds d'exploitation

Emprunts de banque  
Comptes à payer et frais cours  
Produit d'emprunts non dépensé

\$103 000 000  
26 785 749  
1 757 653

---

\$131 543 402

### Fonds des actifs en immobilisation

Placement à même le revenu  
Placement à même l'emprunt

\$125 280 621  
23 677 346

---

\$148 957 967

### Fonds de la dette obligataire (note 5)

Dette obligataire (note 4)

---

\$ 25 435 000

Approuvé:

L. Hanigan  
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.  
Commissaire

A. Lambert, c.a.  
Commissaire

Montréal, le 13 février 1980



**ÉTAT DES RÉSULTATS**  
(en mille dollars) (note 2)

**REVENUS**

**TRANSPORT**

Voyageurs

Voyageurs et colis - territoire extérieur

Autobus loués

Subvention de la province:

territoire CTCUM  
territoire extérieur

**AUTRES REVENUS  
D'EXPLOITATION**

Annonces

Loyers

Réclamations recouvrées

Produit de la vente d'immobilisations

Revenus divers

Total — Revenus d'exploitation

**DÉFICIT À RECOUVRER DE LA PROVINCE  
ET DES MUNICIPALITÉS DESSERVIES**

**DÉFICIT À RECOUVRER DES MUNICIPALITÉS  
DU TERRITOIRE CTCUM**

**TOTAL — REVENUS**

Année terminée le 31 décembre

Prévisions  
budgétaires  
(non vérifiées)

1979	1978	1977	1976	1980
\$103 201	\$102 261	\$ 97 876	\$104 422	\$138 059
—	—	—	—	4 035
1 384	1 698	1 534	3 032	1 804
—	—	323	464	84 720
—	—	—	—	1 366
\$104 585	\$103 959	\$ 99 733	\$107 918	\$229 984
\$ 1 158	\$ 977	\$ 920	\$ 874	\$ 1 212
599	580	539	449	616
244	734	654	651	—
4 031	96	261	124	200
913	410	718	663	588
\$ 6 945	\$ 2 797	\$ 3 092	\$ 2 761	\$ 2 616
\$111 530	\$106 756	\$102 825	\$110 679	\$232 600
119 379	105 164	81 439	62 295	—
—	—	—	—	59 490
\$230 909	\$211 920	\$184 264	\$172 974	\$292 090



# DÉPENSES

Année terminée le 31 décembre

Prévisions  
budgétaires  
(non vérifiées)

	1979	1978	1977	1976	1980
Service du Transport	\$ 95 036	\$ 90 661	\$ 83 182	\$ 75 380	\$114 812
Service de l'Entretien des véhicules	45 730	41 464	35 004	33 040	57 816
Service du Génie	34 551	31 560	27 504	24 559	42 308
Bureau du Trésorier	5 315	4 952	4 509	4 280	6 960
Autres services	11 356	10 327	9 547	9 264	12 509
Administration générale	1 055	985	771	682	1 386
Taxes et permis	7 951	8 638	6 994	5 153	8 990
Intérêt, amortissement et achat d'autobus (note 6)	27 829	21 487	14 361	17 434	38 479
Dépenses en immobilisation	1 733	1 497	1 827	2 919	2 500
Excédent des dépenses directes d'exploitation sur les revenus Mirabel	353	349	565	263	169
Subvention au transport des handicapés	—	—	—	—	760
Dépenses d'exploitation du territoire extérieur	—	—	—	—	5 401
<b>TOTAL — DÉPENSES</b>	<b>\$230 909</b>	<b>\$211 920</b>	<b>\$184 264</b>	<b>\$172 974</b>	<b>\$292 090</b>



notes aux états financiers au 31 décembre 1979

1. Les biens de la Commission, y compris les actifs du Métro, appartiennent à la Commission 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 comptabilisées 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. Les contributions sont comptabilisées au moment du paiement.

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

## 3. SUBVENTION À RECEVOIR

Pour l'année 1979, la portion du déficit absorbé par le gouvernement du Québec est établie à 45 o/o et le solde sera réparti entre les municipalités desservies par la Commission.

## 4. DETTE OBLIGATAIRE

### Obligations sériees

7-1/2 o/o échéant \$1 245 000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décembre 1982 inclusivement

Autorisées  
et émises

Rachetées  
et annulées

Solde

\$12 450 000

\$ 8 715 000

\$ 3 735 000

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

4 800 000

7 200 000

9-1/4 o/o, 9-1/2 o/o, 9-3/4 o/o échéant \$1 500 000 par année du 15 mars 1978 au 15 mars 1987 inclusivement

15 000 000

3 000 000

12 000 000

### Obligations à fonds d'amortissement

8 o/o échéant le 1er décembre 1992

2 500 000

—

2 500 000

\$41 950 000

\$16 515 000

\$25 435 000

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

## 5. RÉGLEMENTS D'EMPRUNT AUTORISÉS

Au 31 décembre 1979, le solde des règlements d'emprunt autorisés s'élève à \$17,05 millions.

## 6. INTÉRÊT, AMORTISSEMENT ET ACHAT D'AUTOBUS

Ce poste comprend l'achat d'autobus à même le revenu pour un montant de \$9 724 994 en 1979 (1978: \$7 776 383, 1977: \$2 598 492, 1976: \$7 551 256).

## 7. RÉGIME SUPPLÉMENTAIRE DE RENTES ET BÉNÉFICES DE MALADIE

Une évaluation actuarielle en date du 6 août 1979 établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 1er janvier 1979, était de \$46,3 millions. Ce déficit sera amorti d'ici 1991, conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de Rentes.

Au 31 décembre 1979, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à \$21,3 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.

## 8. ÉVÉNEMENT SUBSÉQUENT

En novembre 1979, la Province a modifié sa politique de financement du transport en commun. Au lieu de contribuer au déficit de la Commission, la Province versera à compter de l'exercice 1980 des subventions pour fins spécifiques qui seront dorénavant considérées comme revenus.





## **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 1979 ainsi que l'état des résultats 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 1979 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.

**CHARETTE, FORTIER, HAWEY & CIE,**  
Comptables agréés

Montréal, Québec, le 13 février 1980



# STATISTIQUES

Exercice terminé le	Titres de transport perçus	Recettes/voyageurs
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
31 déc. 1979 (h)	283 444 952	103 200 703

(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.

(h) Grève du 12 octobre au 30 octobre inclusivement.



# NOMBRE DE MILLES PARCOURUS

		AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le		Nombre	o/o du total	Nombre	o/o du total	Nombre	o/o total	Nombre	o/o du total	Nombre
30 nov.	1960	45 469 692	96 o/o	—	—	2 109 040	4 o/o	—	—	47 578 732
30 nov.	1961	45 274 129	96 o/o	—	—	1 871 161	4 o/o	—	—	47 145 290
30 nov.	1962	45 527 334	96 o/o	—	—	1 958 750	4 o/o	—	—	47 486 084
30 nov.	1963	45 221 756	96 o/o	—	—	1 989 823	4 o/o	—	—	47 211 579
30 nov.	1964	46 414 831	96 o/o	—	—	1 788 327	4 o/o	—	—	48 203 158
30 avril	1965 (a)	19 969 085	96 o/o	—	—	869 602	4 o/o	—	—	20 838 687
30 avril	1966 (b)	45 959 464	96 o/o	—	—	1 681 538	4 o/o	—	—	47 641 002
30 avril	1967 (c)	52 295 673	81 o/o	12 471 135	19 o/o	92 100	—	—	—	64 858 908
30 avril	1968 (d)	48 440 095	67 o/o	24 212 737	33 o/o	—	—	—	—	72 652 832
30 avril	1969	47 978 143	70 o/o	20 882 100	30 o/o	—	—	—	—	68 860 243
30 avril	1970	46 778 604	71 o/o	19 153 161	29 o/o	—	—	—	—	65 931 765
31 déc.	1970 (e)	30 656 450	71 o/o	12 299 358	29 o/o	—	—	—	—	42 955 808
31 déc.	1971	46 386 983	72 o/o	18 111 819	28 o/o	—	—	—	—	64 498 802
31 déc.	1972	47 701 810	72 o/o	18 828 129	28 o/o	—	—	—	—	66 529 939
31 déc.	1973	48 003 528	74 o/o	17 257 209	26 o/o	—	—	—	—	65 260 737
31 déc.	1974	46 477 289	77 o/o	14 180 313	23 o/o	—	—	—	—	60 657 602
31 déc.	1975 (f)	46 152 507	75 o/o	15 326 028	25 o/o	—	—	—	—	61 478 535
31 déc.	1976	51 082 555	70 o/o	21 673 690	30 o/o	—	—	—	—	72 756 235
31 déc.	1977 (g)	49 626 841	66 o/o	25 520 967	34 o/o	—	—	—	—	75 147 808
31 déc.	1978	51 314 469	63 o/o	30 247 563	37 o/o	—	—	—	—	81 562 032
31 déc.	1979 (h)	47 348 270	59 o/o	33 528 975	41 o/o	—	—	—	—	80 877 245

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

# NOMBRE DE VÉHICULES

30 nov.	1960	1 847	95 o/o	—	—	105	5 o/o	—	—	1 952
30 nov.	1961	1 904	95 o/o	—	—	105	5 o/o	—	—	2 009
30 nov.	1962	1 897	95 o/o	—	—	105	5 o/o	—	—	2 002
30 nov.	1963	1 896	95 o/o	—	—	105	5 o/o	—	—	2 001
30 nov.	1964	1 896	95 o/o	—	—	105	5 o/o	—	—	2 001
30 avril	1965	1 896	95 o/o	—	—	105	5 o/o	—	—	2 001
30 avril	1966	1 996	95 o/o	—	—	105	5 o/o	—	—	2 101
30 avril	1967	1 971	84 o/o	369	16 o/o	—	—	—	—	2 340
30 avril	1968	1 957	84 o/o	369	16 o/o	—	—	—	—	2 326
30 avril	1969	1 852	83 o/o	369	17 o/o	—	—	—	—	2 221
30 avril	1970	1 852	83 o/o	369	17 o/o	—	—	—	—	2 221
31 déc.	1970	1 852	83 o/o	369	17 o/o	—	—	—	—	2 221
31 déc.	1971	1 850	84 o/o	345	16 o/o	—	—	—	—	2 195
31 déc.	1972	1 825	84 o/o	345	16 o/o	—	—	—	—	2 170
31 déc.	1973	1 890	85 o/o	345	15 o/o	—	—	—	—	2 235
31 déc.	1974	1 904	85 o/o	336	15 o/o	—	—	—	—	2 240
31 déc.	1975	1 985	85 o/o	336	15 o/o	—	—	—	—	2 321
31 déc.	1976	2 004	85 o/o	357	15 o/o	—	—	—	—	2 361
31 déc.	1977	2 075	82 o/o	471	18 o/o	—	—	—	—	2 546
31 déc.	1978	2 041	74 o/o	735	26 o/o	—	—	—	—	2 776
31 déc.	1979	2 041	73 o/o	759	27 o/o	—	—	—	—	2 800



# LONGUEUR DES PARCOURS FAITS PAR LES VÉHICULES DE LA COMMISSION

KILOMÈTRES

Au 30 novembre 1960  
 Au 30 novembre 1961  
 Au 30 novembre 1962  
 Au 30 novembre 1963  
 Au 30 novembre 1964  
 Au 30 avril 1965  
 Au 30 avril 1966  
 Au 30 avril 1967  
 Au 30 avril 1968  
 Au 30 avril 1969  
 Au 30 avril 1970  
 Au 31 décembre 1970  
 Au 31 décembre 1971  
 Au 31 décembre 1972  
 Au 31 décembre 1973  
 Au 31 décembre 1974  
 Au 31 décembre 1975  
 Au 31 décembre 1976  
 Au 31 décembre 1977  
 Au 31 décembre 1978  
 Au 31 décembre 1979

571,68  
 611,00  
 624,52  
 647,83  
 666,88  
 671,74  
 747,56  
 789,33  
 791,76  
 822,99  
 825,98  
 827,25  
 835,34  
 863,58  
 871,88  
 911,80  
 917,76  
 930,15  
 938,82  
 943,13  
 945,96

## CONSOMMATION

du 1er janvier 1979 au 31 décembre 1979

Electricité  
 Huile diesel

251 940 883 Wh  
 51 080 323 litres

Superficie desservie  
 Population des villes desservies

372,96 km<sup>2</sup>  
 1 800 000 approx.









## ÉTAT DES RÉSULTATS

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1979, sont de \$111 529 853, et les dépenses s'élèvent à \$230 908 948; il en résulte un excédent des dépenses de \$119 379 095, sur les revenus d'exploitation. Cet excédent des dépenses est réparti entre la Province et les municipalités desservies. Pour l'année 1979, la Province absorbera 45 o/o de ce déficit, soit \$53 720 593, et les municipalités desservies fourniront la différence de \$65 658 502. Conformément à l'article 569 de la loi sur la fiscalité municipale (Loi 57), ce montant est réparti entre les municipalités desservies, sur la base des valeurs inscrites au rôle de chaque municipalité, multipliées par le facteur établi par le Ministre en vertu de l'article 264 de cette même loi. Cette contribution doit être versée à la Commission au plus tard le 10 mai 1980. Le déficit de l'exercice 1979 représente une augmentation de \$14 214 702, sur l'exercice 1978, les revenus d'exploitation n'étant que de \$4 773 677, plus élevés que les résultats de 1978, alors que les dépenses ont augmenté de \$18 988 379.

Durant l'année 1979, nous avons transporté 283,4 millions de voyageurs pour des revenus de \$103,2 millions, comparativement à 298,6 millions de voyageurs rapportant \$102,3 millions en 1978. La baisse de 15,2 millions de voyageurs entre 1978 et 1979, est attribuable à la suspension de service de 17 jours en 1979, à cause de la grève de 13 jours des employés d'entretien et de bureau et de la grève de 3 jours des chauffeurs d'autobus. En dépit de cette baisse de voyageurs, les revenus ont augmenté à la suite de l'augmentation de tarif du 26 août 1979.

Le coût de transport a été de 81,0 cents par voyageur en 1979, comparativement à 71,0 cents l'année précédente alors que les revenus par voyageur ont été de 39,3 cents en 1979, comparativement à 35,8 cents en 1978.

### BUDGET 1980

Le budget de l'exercice 1980, fait ressortir des changements dans la politique de financement du transport en commun du Gouvernement du Québec.

En vertu de l'ancienne politique de financement, la Province contribuait au déficit des commissions de transport dans des proportions variant de 45 à 55 o/o suivant le nombre de voyageurs et la population des villes desservies par rapport à l'année précédente. Le solde du déficit était alors réparti entre les municipalités.

D'après la nouvelle politique, annoncée par le Gouvernement en novembre 1979, les commissions de transport recevront pour l'exercice 1980, et les années subséquentes les subventions suivantes:

- 1o Subventions pour fins de fonctionnement. Ces subventions sont établies à 40 o/o des revenus générés par le réseau régulier de transport en commun.
- 2o Subvention pour fins d'immobilisation. Les dépenses en immobilisation sont subventionnées à 75 o/o alors qu'auparavant seuls les autobus étaient subventionnés à 30 o/o.



3o Subventions relatives aux laissez-passer. Après le 1er janvier 1980, la Province subventionnera à 110 o/o le manque à gagner qui résulterait de la vente de laissez-passer mensuels jusqu'à une différence maximale de 30 o/o entre le prix du laissez-passer et une somme égale à 50 fois le tarif régulier. La Commission entend mettre en vigueur un système de laissez-passer le plus tôt possible en 1980. Le budget 1980 ne prévoit aucun revenu de cette source, la raison étant que l'étude d'un tel système n'était pas assez avancée au moment de la préparation du budget.

4o Autres éléments de la politique d'aide au transport en commun. Ces autres éléments comprennent des subventions à la réalisation d'études et de projets expérimentaux, des subventions pour le service hors territoire, des subventions au transport scolaire intégré ainsi que des subventions au transport adapté aux personnes handicapées. Les dates de paiement de ces subventions ne sont pas encore arrêtées mais les indications sont à l'effet que ces subventions seront payées par la Province durant l'exercice financier ou peu après.

De plus, la loi 57 sur la fiscalité municipale prévoit que la participation des municipalités desservies au déficit 1979 sera versée à la Commission le 10 mai 1980. Quant au déficit 1980,

et des années subséquentes, le montant du déficit prévu au budget de la Commission sera réparti entre toutes les municipalités du territoire de la Commission. La Commission encaissera cette répartition en quatre versements égaux au plus tard le 10 de chacun des mois de mars, juin, septembre et novembre de l'année correspondant à l'exercice visé par le budget.

#### DETTE OBLIGATAIRE

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration a racheté et annulé \$95 515 000 des \$120 950 000 d'obligations émises. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$25 435 000 au 31 décembre 1979.







**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

**Nicholas Benedetto**  
Service de la Protection

**Henri Bessette, ing.**  
Service de la Planification

**Guy-L. Blain, ing.**  
Service du Transport

**Georges Donato, ing.**  
Service du Génie

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

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

**Guy Hearson**  
Service de l'Approvisionnement

**Guy Jeannotte**  
Service de la Publicité et des Relations publiques



