

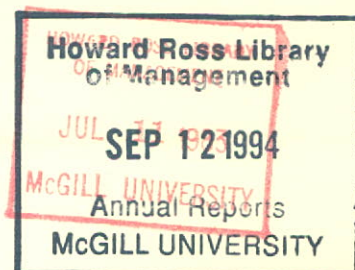
Rapport annuel 1982



Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Rapport annuel

Exercice financier du 1er janvier 1982 au 31 décembre 1982
Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal



La Commission

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, en vertu de la Loi provinciale de 1969, a reçu le mandat d'organiser, d'exploiter, d'entretenir un réseau de transport urbain et d'offrir le service le meilleur au coût le meilleur possible.

La Commission est composée de trois membres: un président-directeur général nommé par le Gouvernement provincial et deux autres commissaires, nommés par le conseil de la C.U.M.

Les treize services qui constituent la base de la structure administrative de la C.T.C.U.M. se partagent les responsabilités de l'exploitation, de l'entretien et du soutien.



Lawrence Hanigan
Président-directeur général



Grégoire Tremblay
Commissaire



Armand Lambert
Commissaire

Sommaire

Message du Président-directeur général	7
Rapport d'activité 1982	
Secteurs	
L'offre de service	10
Les ressources humaines	22
Administration interne	26
Activité de soutien	30
Etats financiers	
Bilan au 31 décembre 1982	38
Etats des revenus et dépenses	40
Rapport des vérificateurs	44
Statistiques	
Achalandage et recettes	48
Nombre de kilomètres parcourus	49
Nombre de véhicules	49
Longueur des parcours	50
Graphiques	51
Répartition des dépenses	52
Légende des photographies	53

Message

du Président-directeur général

J'ai le plaisir de présenter le Rapport annuel 1982, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Ce rapport témoigne de la vitalité de l'entreprise et de la qualité de service à laquelle les usagers de l'agglomération Montréalaise ont été habitués. Au cours de l'année 1982, l'intégration des trains de banlieue a permis de compléter la desserte du secteur ouest de l'île, desserte qui avait été amorcée en novembre 1980, par l'implantation d'un nouveau réseau d'autobus en remplacement de celui des compagnies Métropolitain Provincial (1967) Inc. et Autobus Trans-Urbain Inc. L'intégration des trains de banlieue au réseau existant de transport en commun constitue, pour la Commission, un défi à relever; en effet, l'exploitation des réseaux de trains est confiée aux compagnies ferroviaires et dans l'un des deux cas, il s'agit d'une entreprise privée. Cette expérience devrait contribuer au perfectionnement des gestionnaires de la Commission et des compagnies ferroviaires.

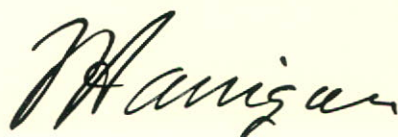
En 1982 également, un nouveau chapitre s'est ajouté à l'histoire de nos relations de travail, histoire que certains se sont plu à qualifier de tumultueuse. C'est pour y voir plus clair que le Gouvernement décidait, au mois de janvier, de la tenue d'une enquête; le diagnostic qui en est ressorti a clairement démontré la justesse des positions adoptées par la Commission dans ce domaine et le caractère relativement normal de la situation en ce qui a trait aux conditions de travail des employés de la Commission. Un tel jugement de la part d'un observateur impartial et indépendant de la Commission constitue, à notre avis, un point tournant et, nous l'espérons, un gage d'amélioration du climat de nos négociations au cours des prochaines années.

Au niveau de la gestion interne, la Commission a fait, en 1982, des progrès importants. La réforme administrative entreprise en 1981, a été poursuivie. La Commission a modifié la procédure d'élaboration de son budget, ce qui a contribué à réduire au minimum l'augmentation des dépenses prévues au budget d'exploitation 1983. La Commission a aussi approuvé un plan de développement de l'information, échelonné sur quatre ans, qui conduira à la modernisation des instruments de gestion et de contrôle des opérations. Un service de Vérification interne a été créé, qui aidera la Commission à contrôler ses coûts et à améliorer ses méthodes de gestion. Enfin, des étapes préliminaires ont été réalisées en vue de la préparation d'un plan directeur de l'ensemble des activités de la Commission, qui sera complété au cours de 1983.

Dans l'ensemble, l'action de la C.T.C.U.M., que ce soit dans ses normes de service, dans ses positions de négociations ou dans l'amélioration des méthodes de travail, a été exercée en vue d'un même objectif: assurer au public un niveau maximum de service, à l'intérieur d'un cadre financier raisonnable.

Au cours des prochains mois et des prochaines années, les efforts de la Commission viseront à ce que l'objectif se traduise de plus en plus dans l'attitude des employés, dans les opérations quotidiennes de la Commission et dans les relations avec le public.

Les services de transport en commun sont une composante importante de la qualité de la vie à Montréal. Les efforts de rationalisation et de rajeunissement entrepris par la Commission se sont déjà traduits par une amélioration de la productivité. La Commission croit cependant essentiel de maintenir et même d'améliorer la qualité de ses services; cette option implique un niveau minimum de ressources, dont la Commission doit être assurée, en vue d'offrir à chacun une véritable alternative au transport par automobile et de contribuer à la qualité de la vie.





Rapport d'activité 1982

L'offre de service

L'intégration des trains de banlieue

Les deux lignes de trains de banlieue, celle du C.N. vers Deux-Montagnes et celle du C.P. vers Rigaud, sont maintenant intégrées au réseau de transport en commun de la Commission. Les accords négociés entre la C.T.C.U.M. et les deux entreprises ferroviaires représentent l'aboutissement du programme de desserte du secteur ouest de l'île. L'intégration du service ferroviaire Montréal/Deux-Montagnes a débuté le 1er juillet 1982, et celle du service ferroviaire Montréal/Vaudreuil-Rigaud, le 1er octobre 1982. Sur la ligne du C.N., le nombre de trains est passé de 22 à 28 par jour; par contre, sur la ligne du C.P., le niveau de service est demeuré sensiblement le même après l'intégration. Chacune des entreprises ferroviaires exploite la ligne selon les termes des ententes qui furent négociées avec la Commission. Signons par ailleurs que, selon les termes d'une entente spéciale, la C.T.C.U.M. est devenue propriétaire de toutes les voitures de train de banlieue du C.P.

À la faveur de cette intégration, les tarifs des trains, sur la partie du territoire de la Communauté où ils circulent, ont diminué de façon considérable. De plus, les usagers du territoire de la Commission ont le privilège de correspondance gratuite avec les autres modes de transport (autobus, Métro) de la Commission. Grâce à la carte intermodale, ils peuvent emprunter le train, l'autobus et le Métro pour le même prix.

L'intégration des trains de banlieue a été accueillie avec soulagement par les résidents du secteur ouest de l'île puisque les entreprises ferroviaires menaçaient depuis plusieurs mois de mettre fin à leurs services. Cette addition récente représente, pour la Commission, une étape importante dans le développement de son réseau et lui offre l'occasion d'acquérir une expérience dans un nouveau mode de service.





Prolongement de la ligne 2 du Métro

Le 4 janvier 1982, avait lieu l'ouverture de la station Côte-Sainte-Catherine située sur le versant ouest du mont Royal, à la rencontre de l'avenue Victoria et du chemin de la Côte-Sainte-Catherine.



Quelques mois plus tard, soit le 29 juin, le Bureau de transport métropolitain (B.T.M.) a remis à la C.T.C.U.M. la station de métro Plamondon, située sous la rue Victoria, entre les avenues Van Horne et Plamondon. Deux lignes d'autobus desservent la station Plamondon: les lignes Barclay (160) et Victoria (124). Le 20 août, le deuxième édicule de la station Plamondon, l'édicule nord, ouvrait ses portes au public.



Les deux nouvelles stations du Métro, depuis le point de correspondance Snowdon sur le prolongement vers le nord-ouest de la ligne 2, portent à 54 le nombre des stations du Métro. La longueur totale des tunnels du Métro en exploitation se chiffre à 52,9 kilomètres ou l'équivalent de 140 kilomètres de voies simples, principales ou secondaires; le nombre de systèmes d'aiguillage correspond maintenant à 152.

Parmi les améliorations apportées au réseau existant du Métro, il faut signaler le raccordement de l'édifice de la Banque nationale de Paris à la station McGill, réalisé en janvier 1982, et le raccordement de l'édifice 1001 De Maisonneuve à la station Peel. Les clients de la Banque nationale de Paris peuvent maintenant accéder directement à cette institution en sortant de la station McGill, un nouvel accès ayant été ouvert. Il en est de même à la station Peel, où l'accès Metcalfe a été intégré à l'édifice 1001 De Maisonneuve.

Réaménagement des circuits du réseau de surface

Les contraintes budgétaires, reflets de la situation économique, ont commandé, en 1982, une rationalisation des services offerts. Certains secteurs du territoire ont par ailleurs fait l'objet d'un réaménagement de lignes et de trajets d'autobus.

Les personnes résidant dans l'ouest de l'île ont pu bénéficier d'une amélioration du temps de parcours par le réaménagement de la ligne 211 Baie d'Urfé, la création des lignes 212 Métrobus Lakeshore et 214 des Sources, substitution de l'ancienne ligne 21E Sainte-Geneviève.

Les lignes 23, 51, 62, 102, 124 et 165 du secteur Notre-Dame-de-Grâce/Snowdon ont été modifiées lors du prolongement du Métro vers le nord. À cette occasion, la ligne 65 Côte-des-Neiges a été abolie puisque la fonction de son service était désormais assurée par le Métro.

Le 21 juin 1982, une partie du réseau de Ville de LaSalle était remaniée afin de permettre la desserte des secteurs sud et ouest vers le CEGEP et le Métro. Les lignes 109 boulevard Shevchenko et 112 Airlie ont été modifiées, et la ligne 110 Centrale, créée.

Le 6 septembre 1982, le réseau du quartier Rivière-des-Prairies était, à son tour, revu. La ligne 43 Monselet a été prolongée, et son service, étendu à toute la journée. Les lignes 134 Léger et 135 Henri-Bourassa ont été réaménagées.

Le réseau suburbain, acquis de Métropolitain Provincial (1967) Inc., a été réaménagé afin d'éliminer toute desserte sur le territoire de la C.U.M. Pour cette raison, la ligne 21 Dorion/Vaudreuil, tout en offrant la même desserte hors du territoire de la C.U.M., a vu son tracé remanié sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Transport adapté aux personnes handicapées

En 1982, 179 398 voyageurs ambulatoires et en fauteuils roulants ont été transportés, comparativement à 134 708 en 1981, ce qui représente une augmentation de 33 pourcent de la clientèle desservie. Malgré tout, la Commission a fait l'objet de demandes pressantes de la part des usagers pour améliorer son service et le nombre de plaintes reçues au cours de l'année témoigne d'une certaine insatisfaction. Le système de réservation en particulier a fait l'objet de nombreuses critiques et pour remédier à cette situation, la Commission entend faire usage d'un système de réservation informatisé dès que les équipements et les programmes pour le faire seront disponibles.



La carte vélo

La Commission adoptait cette année le règlement 18-1 permettant l'accès des bicyclettes dans le Métro. D'abord à titre d'essai, du 1er juillet au 31 décembre 1982, le règlement sera maintenu en permanence dès 1983, si l'analyse de l'expérience s'avère positive.

Au total, 315 cyclistes se sont procurés, moyennant la somme de 5 \$, leur "carte vélo", indispensable pour accéder au Métro.

Le règlement stipule que 4 vélos seulement peuvent être admis, à la fois, dans la voiture de queue d'une rame et les cyclistes ne doivent emprunter que les deux dernières portes de cette voiture. Le règlement n'autorise les vélos que durant les fins de semaine et les jours fériés.

Priorité de passage aux autobus urbains

La Loi 104, connue sous le nom de Code de la sécurité routière, sanctionnée le 18 juin 1981, et proclamée le 1er avril 1982, contient certaines dispositions qui visent à favoriser le transport en commun en milieu urbain et à réduire ainsi les coûts d'exploitation. En effet, l'article 384 du Code oblige tout conducteur de véhicule routier à céder le passage à un autobus quittant un arrêt en milieu urbain.

Le 10 septembre, la C.T.C.U.M., la C.T.L. et la C.T.R.S.M. en collaboration avec la Régie de l'assurance automobile du Québec, organisaient une campagne de sensibilisation des automobilistes. Une démonstration à cet effet s'est déroulée au Square Dominion, rue Peel. Les autobus affichaient l'autocollant ou le panneau rappelant à tous les usagers de la route cette disposition du Code de la sécurité routière.





Abribus

Un contrat totalisant près de 202 000 \$, pour la construction de 75 abribus, a été réalisé. La C.T.C.U.M. compte maintenant, en incluant les nouvelles installations, près de 600 abris répartis sur le territoire de la C.U.M.

Grille tarifaire

Le 1er janvier 1982, le prix de la carte mensuelle est passé de 19 \$ à 21 \$. Cependant, le prix du déplacement payé en monnaie (0,75 \$) ou avec ticket (15 pour 9 \$) de même que les tarifs réduits accordés aux étudiants et aux personnes âgées n'ont pas subi de modifications.

L'intégration des trains de banlieue a par ailleurs contribué à l'augmentation du nombre de titres de transport dans le réseau de la Commission. Les tarifs pour le train sont plus élevés que dans le réseau autobus/Métro et varient également en fonction de la distance. Il existe aussi pour le service ferroviaire des tarifs réduits pour les étudiants et les personnes âgées. L'avènement de ces nouveaux titres de transport rend la perception et le contrôle plus difficiles, en particulier pour les chauffeurs d'autobus et les changeurs du Métro.







Ressources humaines

Les ressources humaines

Les relations de travail

À maints égards, l'année 1982, a été dominée par la négociation des conventions collectives. Amorçées à l'automne de l'année précédente, ces négociations ont été interrompues au début de l'année et, à la mi-janvier, il y eut une grève de quelques jours par les employés de bureau, les chauffeurs et opérateurs de métro et les employés d'entretien. En vertu de la Loi 47, sanctionnée le 15 janvier 1982, le Gouvernement ordonnait un retour au travail, prévoyait la prolongation des conventions collectives expirées le 11 janvier jusqu'à ce qu'elles soient renouvelées ou remplacées ou à défaut, jusqu'au 11 mai 1982. Il constituait également une commission d'enquête ayant pour mandat de constater la situation qui prévaut à la Commission en matière de relations de travail et de gestion de personnel. Présidée par Me Germain Jutras, la commission d'enquête a permis de faire la lumière sur bon nombre des accusations qu'on s'était plu à faire à l'endroit de la Commission à l'occasion de ses différents conflits de travail passés et présents, et elle eut le mérite de rétablir les faits. Le commissaire enquêteur Jutras recommandait, en outre, l'adoption d'une série de mesures visant le maintien de services essentiels en cas de grève à la C.T.C.U.M., la procédure à suivre dans le cas d'un vote de grève, les pénalités pour participation à une grève illégale en cours de convention.

Certaines de ces dispositions eurent tôt fait de s'appliquer puisque le Gouvernement adoptait au début de l'été une loi sur les services essentiels: la Loi 72 qui modifiait le Code du travail en instituant un Conseil des services essentiels et en prévoyant des mécanismes pour le maintien des services essentiels en cas de grève. À la suite du décret du 3 août 1982, la Commission a été la première entreprise à faire l'expérience de ce nouveau régime, et une première entente sur les services essentiels fut réalisée avec la Fraternité des constables et agents de la paix. Des négociations eurent lieu également sur le sujet avec la Fraternité des chauffeurs d'autobus à l'occasion des nouveaux débrayages du mois d'août, et il y eut entente en ce qui concerne le service aux personnes handicapées. Par contre, les tentatives pour en arriver à un accord avec le Syndicat des employés des services d'entretien pour le maintien des services essentiels n'ont pas été fructueuses.

La signature des conventions collectives a débuté le 18 août, alors que le Syndicat des contremaîtres et contremaîtres adjoints acceptait une nouvelle convention. D'autres conventions furent signées par la suite avec le Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 2551, le 14 octobre, le Syndicat des employés de bureau (C.S.N.) le 17 novembre, la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport le 2 décembre, et avec la Fraternité des cadres conventionnés du service du Transport le 10 décembre.

Le différend avec le Syndicat du transport de Montréal (employés des services d'entretien) (C.S.N.) s'est terminé par l'imposition d'un décret en date du 11 décembre 1982. Par ailleurs, les négociations avec la Fraternité des constables et agents de la paix se sont poursuivies au niveau de la conciliation et au moment où ces lignes sont écrites, elles se poursuivent toujours.

Les points majeurs de la ronde de négociations ont été les suivants: normalisation et indexation des salaires, et embauche de surnuméraires au service du Transport.

Améliorations au Régime de rentes

En 1982, la C.T.C.U.M. a fait une demande à la Régie des rentes du Québec afin de pouvoir modifier le régime de rentes des employes qui prévalait jusqu'alors. Les améliorations qui ont été apportées au régime, en réponse à cette demande, illustrent de façon marquée les progrès qui ont été accomplis dans le domaine de la sécurité financière des employés retraités.

À titre indicatif, mentionnons: le réajustement des rentes de tous les retraités, une fois l'an, en tenant compte de l'inflation, la revalorisation des années 1956 à 1966, la possibilité pour l'employé apte à travailler de continuer à occuper un emploi, même après 40 années de service, la possibilité pour celui qui cumule minimalement 32 années de service, entre le 1er juillet 1982 et le 1er janvier 1986, de prendre sa retraite.

Le taux d'intérêt crédité sur les contributions est maintenant égal à la moyenne des taux payés par les banques (sur les comptes sans chèques).

Le nouveau régime maintient la clause qui prévoit la garantie des rentes pour une période minimale de 5 ans.





Administration Interne

Administration interne

La réforme administrative

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a poursuivi, tout au long de l'année, son objectif d'implantation d'une réforme administrative. La réforme, qui fait suite au rapport des consultants de la firme Mineau, Allard, Mantha et Associés, remis à la Commission au printemps 1981, vise à doter la C.T.C.U.M. d'une structure organisationnelle plus fonctionnelle et mieux adaptée aux besoins de la décennie.

La Commission a ainsi créé, en 1982, un nouveau service: le service de la Vérification interne. L'objectif du service est de fournir des analyses et des évaluations indépendantes des opérations de la Commission et de poursuivre un programme de vérifications financières et opérationnelles.

Le Président-directeur général a confié au Vérificateur interne les tâches suivantes: la vérification de l'intégrité et de la crédibilité de l'information, la préservation des actifs, l'emploi efficace des ressources de l'entreprise, le respect des politiques, plans et procédés administratifs formulés par la direction.

Le service des Systèmes de gestion (informatique) s'est, pour sa part, doté d'un plan directeur de quatre ans; les objectifs reposent sur le développement de systèmes d'information de gestion et sur les ressources nécessaires pour les réaliser.

Durant l'année, le service a procédé à l'établissement de la structure organisationnelle requise pour faire face à l'expansion du service et a créé les divisions de Développement des systèmes, Soutien technique et Traitement des données. Afin d'améliorer la productivité du service et la sécurité d'accès aux banques de données, le service a vu à la définition des normes et des règles d'organisation.

D'autre part, le service des Systèmes de gestion a effectué le choix et l'installation du matériel informatique permettant d'augmenter la capacité de traitement et l'efficacité de la saisie des données.

Des études ont été entreprises sur l'opportunité d'un système de gestion du personnel et de systèmes pour l'entretien des véhicules, des équipements et des locaux.

Le service des Ressources humaines a mis sur pied un programme d'affichage des postes de cadres et de gestionnaires disponibles de façon à augmenter les possibilités de promotion et à favoriser la mobilité des cadres et des gestionnaires entre les services.

En mai 1982, le service a implanté à l'Entretien des véhicules un projet pilote sur le recrutement, la sélection et la formation du personnel de maîtrise.

En collaboration avec des personnes ressources de divers services et des consultants de l'extérieur, la division Organisation a parachevé l'élaboration des descriptions de fonction de tous les gestionnaires de la Commission. Outre l'élaboration des descriptions de fonction, le travail a consisté à produire des grilles illustrant le partage des responsabilités de gestion des grands services et de l'ensemble de la Commission.

De plus, d'importants changements administratifs ont été faits en cours d'année dans les services du Transport, de Trésorerie et contrôle, de l'Approvisionnement et des Systèmes de gestion.





Activité de soutien

Activité de soutien

Enquête Origine-Destination

Toutes les recommandations de la Commission pour les réaménagements des circuits d'autobus sont appuyées principalement sur les besoins de la clientèle, tels qu'établis par les données de l'enquête Origine-Destination.

Le service de l'Aménagement du réseau a réalisé, en 1982, sa quatrième enquête Origine-Destination. Afin de déterminer les besoins de mobilité de la population de la région de Montréal, la Commission a mis à jour sa banque de données en analysant les déplacements de quelque 300 000 habitants de 118 villes et municipalités, à l'intérieur d'un périmètre délimité par les environs de Saint-Jérôme, l'Assomption, Verchères, Mont-Saint-Hilaire, Sherrington, Léry et Rigaud.

Elaborée d'abord en 1970, puis remise à jour en 1974, 1978 et 1982, la banque de données constitue une source précieuse de renseignements pour tous les agents de planification et particulièrement pour les commissions de transport de Montréal, de Ville de Laval, de la rive sud de Montréal, pour le Conseil des transports de la région de Montréal, le ministère des Transports et les municipalités.

Les 157 500 appels téléphoniques effectués entre le 14 septembre et le 10 décembre 1982, ont permis de constituer un échantillon de près de 475 000 déplacements. Les résultats de l'enquête seront connus en 1983.



Le garage Anjou

Le 16 décembre 1982, la C.T.C.U.M. a pris possession du garage Anjou. Les coûts de construction se sont élevés à 14,2 millions \$.

Situé au coeur du parc industriel de Ville d'Anjou, le garage a été construit afin de répondre aux besoins croissants du parc d'autobus. Le service du Transport a refait la distribution des sorties de véhicules par garage, en fonction de l'exploitation de ce nouveau garage, le 3 janvier 1983. Les quelque 2000 véhicules du parc-autobus ont aussi été répartis dans les douze garages de service en tenant compte des diverses contraintes d'exploitation et en réduisant le coût du kilométrage à vide des véhicules.



L'Entretien des véhicules

Un important projet d'agrandissement de l'atelier Grande révision du service de l'Entretien des véhicules a vu le jour en janvier 1982. La fin des travaux est prévue pour le mois de juin 1983.

Un contrat de 1 400 000 \$ a été octroyé afin d'améliorer la ventilation et l'éclairage de l'atelier Crémazie. Les travaux ont débuté en septembre 1982. Le projet s'inscrit dans le cadre d'un programme de modernisation des installations dont l'objectif est l'amélioration des conditions de travail des employés de la C.T.C.U.M.

À la suite d'une série d'essais effectués depuis 1972, le service de l'Entretien des véhicules a généralisé l'usage de pneus porteurs radiaux sur les voitures du Métro.

De même, le service a procédé à la première utilisation de microprocesseurs sur les appareils de vérification et d'entretien des voitures.

Un projet d'implantation d'un système de contrôle de production à la division Métro a été établi. Le projet doit être terminé à la fin du mois d'avril 1983.

Dans le but de réduire la consommation de carburant des autobus, la Commission a effectué, conjointement avec le fournisseur, des essais de transmissions et de moteurs modifiés. L'expérience a été tentée sur une trentaine de véhicules.



Le Génie

Le service du Génie a effectué des études techniques sur les équipements de signalisation et de contrôle des trains au poste de relais de la station Honoré-Beaugrand. La réalisation de ce projet d'étude a permis de réduire les pannes fugitives et d'en identifier les causes, grâce à des enregistreurs chronologiques d'événements, appareils contrôlés par ordinateur.

L'année 1982 a marqué la fin des travaux effectués par la compagnie Westinghouse. Les travaux qui consistaient principalement à remplacer la télétransmission par une technique plus moderne, et à installer neuf ordinateurs pour le contrôle du fonctionnement des trains et des systèmes auxiliaires, ont exigé la participation des divisions Electromécanique et Etudes techniques-électricité. Ces divisions ont collaboré étroitement avec la compagnie à la réalisation des travaux qui ont été faits en partie durant les heures d'exploitation.

La division de la Voie a répondu, cette année, à 2210 dépêches. Elle a procédé au remplacement de 218 pistes en béton.

Horaires et assignations

Les services du Transport et des Systèmes de gestion ont terminé le développement et l'implantation du système HASTUS (Horaires et assignations d'un système de transport urbain structuré) dans les divisions du réseau de surface. La généralisation de ce programme permet par l'attribution rationnelle des pièces de travail, une meilleure utilisation des effectifs, une diminution des heures supplémentaires et par conséquent, une amélioration de la productivité. L'intégration du Métro (opérateurs et changeurs) et du transport suburbain à ce système est prévue pour 1983.

Protection des personnes et des biens

Dans le but d'intensifier la surveillance des stations du Métro, le service de la Protection a procédé à la formation d'une brigade de nuit constituée de neuf agents travaillant à bord d'autos-patrouilles.

La Direction générale de l'Exploitation a mis sur pied un comité de sûreté interne composé de représentants des services du Génie, de Trésorerie et contrôle, du Transport, de la Protection et de l'adjoint technique du Directeur général de l'Exploitation. Le mandat du comité consiste à réviser la politique relative à la manipulation et au transport de l'argent.

Dans le cadre de la formation du personnel, les membres de la division Surveillance-Métro ont reçu un cours de formation d'une durée d'une semaine. La formation légale, les rapports avec les déficients mentaux, les relations humaines, la rédaction de rapports et l'identité judiciaire furent les aspects du travail étudiés durant cette période.

Accueil des visiteurs

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a accueilli 1676 visiteurs au cours de l'année, incluant 546 membres de différents services d'incendie des municipalités de l'agglomération montréalaise. A ce nombre, s'ajoutent 392 cinéastes et photographes. Des 173 visites qui ont été effectuées en 1982, il faut mentionner la participation prépondérante des visiteurs canadiens (820), américains (137) et français (81). Messieurs Pierre Mauroy, Premier ministre de France et Charles Fiterman, Ministre français des Transports, ont été au nombre des représentants de marque.







États Financiers

Bilan au 31 décembre 1982 (note 1)

Actif

.....

Fonds d'exploitation

	\$
Encaisse	3 086 000
Débiteurs	3 571 186
Subventions et intérêts à recevoir de la province de Québec	107 302 628
Déficits 1980 et 1981, à récupérer des municipalités du territoire extérieur	527 085
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs	628 293
Avance au fonds de la dette obligataire	14 647 694
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	8 046 177
Dépôt — Fonds d'assurance	201 250
	<u>138 010 313</u>

Fonds des actifs en immobilisation

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	<u>262 792 679</u>
	<u>262 792 679</u>

Fonds de la dette obligataire

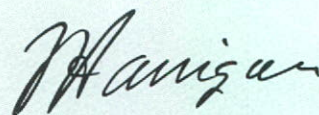
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	<u>93 247 694</u>
	<u>93 247 694</u>

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

.....

Montréal, le 23 mars 1983

Approuvé



Président-directeur général

Passif

Fonds d'exploitation

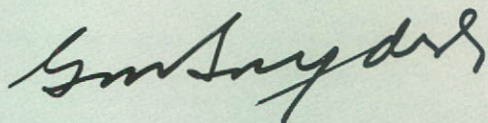
	\$
Emprunts à court terme	16 000 000
Billet promissaire à payer (note 3)	60 291 268
Créditeurs et frais courus	57 487 183
Trop-perçu des municipalités pour le déficit 1982	3 364 093
Produit d'emprunts non dépensés	867 769
	<hr/>
	138 010 313

Fonds des actifs en immobilisation

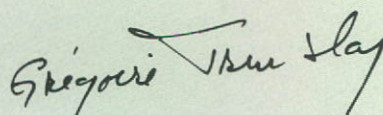
Placement à même le revenu	150 902 842
Placement à même les subventions	19 509 913
Placement à même l'emprunt	92 379 924
	<hr/>
	262 792 679

Fonds de la dette obligataire (note 5)

Dû au fonds d'exploitation (note 6)	14 647 694
Dette obligataire (note 4)	78 600 000
	<hr/>
	93 247 694



Commissaire



Commissaire

États des revenus et dépenses

Revenus	Année terminée le 31 décembre				Prévisions budgétaires
	1982	1981	1980	1979	1983 (non vérifiées)
	\$	\$	\$	\$	\$
Transport					
Voyageurs du territoire C.T.C.U.M.	145 235	139 459	117 040	103 201	163 874
Voyageurs du territoire extérieur	3 906	5 511	989	—	4 500
Service aéroportuaire, charte-partie et service touristique	2 854	3 344	2 499	3 167	3 405
Service ferroviaire	2 147	—	—	—	5 696
	154 142	148 314	120 528	106 368	177 475
 Autres revenus d'exploitation	 3 743	 3 846	 5 791	 6 945	 3 644
 Total — Revenus d'exploitation	 157 885	 152 160	 126 319	 113 313	 181 119
 Subventions de la province					
Pour fin de fonctionnement:					
— territoire C.T.C.U.M.	77 136	76 524	58 604	—	90 959
— territoire extérieur	540	2 180	396	—	1 810
— service ferroviaire	859	—	—	—	8 703
Relative aux laissez-passer	26 132	27 565	13 941	—	34 525
Pour fins d'immobilisation	7 930	1 731	3 109	4 078	17 270
Au transport scolaire intégré	876	1 490	2 930	—	—
Au transport des personnes handicapées	4 022	2 466	891	—	5 558
À la réalisation d'études ou de projets expérimentaux	—	46	—	—	100
Au déficit d'exploitation	—	—	—	53 721	—
Au déficit résiduel du service ferroviaire	2 778	—	—	—	2 820
	120 273	112 002	79 871	57 799	161 745
 Intérêt à récupérer de la province	 10 049	 6 390	 5 755	 —	 9 094
Déficit résiduel du service ferroviaire à recouvrer de la C.U.M.	 2 613	 —	 —	 —	 7 526
Déficit à la charge des municipalités desservies	 77 118	 62 042	 59 604	 65 658	 89 122
 Total des revenus	 367 938	 332 594	 271 549	 236 770	 448 606

(en mille dollars) (note 2)

Dépenses	Année terminée le 31 décembre				Prévisions budgétaires
	1982	1981	1980	1979	1983 (non vérifiées)
	\$	\$	\$	\$	\$
Exploitation					
Direction générale de l'Exploitation	149	—	—	—	233
Service du Transport	148 943	141 199	113 537	95 981	166 763
Service de l'Entretien des véhicules	77 714	72 421	59 990	46 446	94 146
Service du Génie	53 586	49 422	41 538	34 551	64 425
Service de la Protection	5 052	4 670	3 654	3 236	5 667
Service de l'Approvisionnement	4 373	3 758	1 865	1 530	4 920
	289 817	271 470	220 584	181 744	336 154
Administration					
Trésorerie et contrôle	5 673	6 748	6 213	5 315	6 610
Autres services	10 992	7 687	7 299	6 590	11 051
Administration générale	1 625	1 660	1 356	1 055	2 305
	18 290	16 095	14 868	12 960	19 966
Taxes, permis et contributions	15 005	9 993	7 831	8 049	13 701
Intérêt, amortissement et achat d'autobus (note 7)	28 007	24 760	26 260	32 284	42 908
Dépenses en immobilisation	3 484	3 479	2 006	1 733	4 500
Service ferroviaire	13 335	6 797	—	—	24 746
Dépenses imprévues	—	—	—	—	6 631
Total des dépenses	367 938	332 594	271 549	236 770	448 606

Notes aux états financiers

31 décembre 1982

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 afférents dont le service de dette est la responsabilité des municipalités du territoire de la Commission.

2. Conventions comptables

Revenus

Les revenus sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice, sauf pour les tickets et le service ferroviaire qui sont comptabilisés selon la comptabilité de caisse.

Dépenses

Les bénéfices de maladie et de vacances ne sont comptabilisées 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. Modalités du financement du déficit 1979

Un emprunt de 70 339 813,37 \$ a été contracté d'une banque à charte canadienne le 1er décembre 1981, pour financer la part gouvernementale au déficit 1979. Le solde impayé au 31 décembre 1982, est de 60 291 268 \$.

Le gouvernement du Québec s'est engagé, selon les termes de cette convention de crédit, à subventionner en entier le coût du service de cette dette.

4. Dette obligataire

Obligations sériees	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
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 inclusive- ment	\$ 12 000 000	\$ 8 400 000	\$ 3 600 000
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	7 500 000	7 500 000
Taux variable, échéant 4 500 000 \$ par année du 15 septembre 1983 au 15 septembre 1987 inclusivement	22 500 000	—	22 500 000
Obligations à fonds d'amortissement			
8 o/o, échéant le 1er décembre 1992	2 500 000	—	2 500 000
16-3/4 o/o, échéant le 27 avril 1987	20 000 000	—	20 000 000
Taux variable, rétractable échéant le 15 septembre 1992	22 500 000	—	22 500 000
	94 500 000	15 900 000	78 600 000

Ces obligations sont des obligations directes et générales des municipalités du territoire de la Commission. Ces municipalités sont conjointement et solidairement responsable avec la Commission du paiement du principal des obligations ainsi que les intérêts sur icelles.

5. Règlements d'emprunt

Au 31 décembre 1982, le solde des autorisations d'emprunts non utilisées s'élevait à 40 200 000 \$. Subséquemment au 31 décembre 1982, la Commission a obtenu des autorisations d'emprunts additionnelles de 13 500 000 \$.

Le programme d'aide au transport en commun prévoit pour les fins d'immobilisation une subvention de 75 o/o du service de dette remboursable sur une période n'excédant pas dix (10) ans. Cette subvention couvre l'achat d'autobus, de terrains, la construction d'immeubles tels les garages, les terminus, les centres administratifs et les gares servant exclusivement à l'exploitation des services fournis par la Commission pourvu que ces dépenses aient été approuvées au préalable par le ministre des Transports du Québec.

6. Dû au fonds d'exploitation

La somme représente des acquisitions d'immobilisation qui seront financées par émission d'obligations.

7. Intérêt, amortissement et achat d'autobus

Ce poste comprend l'achat d'autobus à même le revenu, pour un montant de 3 143 374 \$ en 1982 (1981: 6 994 242 \$, 1980: 5 508 917 \$, 1979: 13 892 849 \$).

8. Régime supplémentaire de rentes et bénéfices de maladie

Une évaluation actuarielle en date du 9 juillet 1982, établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 31 décembre 1981, était de 55 300 000 \$. Ce déficit sera amorti d'ici 1996, conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1982, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 25 900 000 \$, compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

9. Chiffres comparatifs

Les chiffres des exercices antérieurs ont été reclassifiés afin de les rendre comparables à la présentation adoptée en 1982.

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 1982, 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 jugé nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1982, ainsi que les résultats de son exploitation de l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus et les usages particuliers de la comptabilité municipale appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Charette Fortier Hawey & Cie

Montréal, Québec
Le 23 mars 1983

Charette, Fortier, Hawey & Cie
Comptables agréés

Résultats financiers

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1982, sont de 157 886 117 \$ auxquels s'ajoutent également les subventions et intérêts payables par la Province au montant de 130 321 372 \$. Les dépenses s'élevant à 367 938 554 \$, il en résulte un excédent des dépenses sur les revenus de 79 731 065 \$ lequel déficit est à la charge des municipalités desservies.

En vertu de la politique d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec, les commissions de transport reçoivent, depuis l'exercice 1980, des subventions pour fins de fonctionnement établies à 40 o/o des revenus produits par le réseau régulier de transport en commun. Ainsi pour l'année 1982, la Province a consenti une subvention à cet effet de 77 135 585 \$.

La subvention applicable à l'exercice courant est répartie en quatre (4) versements égaux payables au plus tard dans les deux (2) mois suivant la fin de chaque trimestre, représentant 90 o/o du montant budgétisé comme subvention au fonctionnement. Le dernier versement, calculé sur la base des résultats de l'année, est dû au plus tard le 31 août de l'année subséquente.

Le 1er avril 1980, la Commission a mis en vigueur un système de laissez-passer désigné sous le vocable C-A-M. Dans sa nouvelle politique d'aide au transport, la Province subventionne à 110 o/o le manque à gagner résultant 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 cinquante (50) fois le tarif régulier. L'état des revenus et dépenses présente à ce chapitre un revenu de 26 131 537 \$. Des subventions pour fins d'immobilisation de l'ordre de 7 930 318 \$ ont été imputées aux résultats de l'année 1982.

Les dépenses en immobilisation sont subventionnées à 75 o/o. Le versement des subventions applicables aux immobilisations incluant l'achat d'autobus, s'effectue sous forme de service de dette dont la durée est fonction de la nature du bien acquis, du montant impliqué et de la pratique courante pour l'amortissement d'une dette obligataire se rapportant à un bien de même nature sans toutefois dépasser une durée de dix (10) ans. La Commission continue sa politique d'imputer aux dépenses de chacun des exercices la part de 25 o/o relative à l'achat d'autobus, qui n'est pas subventionnée par la Province.

Enfin, d'autres subventions provenant de la politique d'aide au transport en commun totalisant 9 074 903 \$ telles que les subventions à la réalisation d'études et de projets expérimentaux, des subventions pour le service hors territoire, le service ferroviaire, des subventions au transport scolaire intégré ainsi que des subventions au transport adapté aux personnes handicapées furent comptabilisées durant l'exercice.

De plus, la Réforme de la fiscalité municipale prévoit que le déficit après subventions provinciales soit réparti entre toutes les municipalités du territoire de la Commission. La répartition du déficit prévu au budget est encaissée en quatre (4) 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.

Durant l'année 1982, nous avons transporté 300,2 millions de voyageurs du réseau urbain qui ont rapporté des revenus de 142,1 millions \$, comparativement à 335,9 millions de voyageurs rapportant 134,6 millions \$ en 1981. La diminution de 35,7 millions de voyageurs en 1981 et 1982, est attribuable en très grande partie aux arrêts de travail reliés aux renouvellements des conventions collectives.

Le coût du transport a été de 1,18 \$ par voyageur en 1982, comparativement à 0,97 \$ l'année précédente alors que les revenus en provenance des voyageurs du réseau urbain ont été de 0,47 \$ en 1982, comparativement à 0,40 \$ en 1981.

Dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé 119 305 000 \$ des 197 905 000 \$ des obligations émises. Le solde de la dette obligataire s'établit à 78 600 000 \$ au 31 décembre 1982.



Statistiques

Achalandage et recettes

(Réseau urbain)

Exercice terminé le	Achalandage	Recettes/voyageurs \$
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
31 déc. 1980 (i)	314 122 696	117 040 081
31 déc. 1981	335 875 736	134 604 561
31 déc. 1982 (j)	300 564 800	142 137 869

(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 26 septembre inclusivement.

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

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

(i) Grève du 1er au 3 novembre inclusivement.

(j) Grèves totales ou partielles équivalant à 17 jours sans service.

Nombre de kilomètres parcourus

(Réseau urbain)

Exercice terminé le	Autobus		Voitures du Métro		Trolleybus		Total Nombre
	Nombre	% du total	Nombre	% du total	Nombre	% du total	
30 nov. 1963	72 775 371	96 %	—	—	3 202 222	4 %	75 977 593
30 nov. 1964	74 695 387	96 %	—	—	2 877 955	4 %	77 573 342
30 avril 1965 (a)	32 136 248	96 %	—	—	1 399 450	4 %	33 535 698
30 avril 1966 (b)	73 962 565	96 %	—	—	2 706 099	4 %	76 668 664
30 avril 1967 (c)	84 159 426	81 %	20 069 797	19 %	148 217	1,4 %	104 377 440
30 avril 1968 (d)	77 954 644	67 %	38 965 557	33 %	—	—	116 920 201
30 avril 1969	77 211 225	70 %	33 605 563	30 %	—	—	110 816 788
30 avril 1970	75 280 807	71 %	30 823 181	29 %	—	—	106 103 988
31 déc. 1970 (e)	49 335 424	71 %	19 793 356	29 %	—	—	69 128 780
31 déc. 1971	74 650 571	72 %	29 147 350	28 %	—	—	103 797 921
31 déc. 1972	76 766 522	72 %	30 300 107	28 %	—	—	107 066 629
31 déc. 1973	77 252 077	74 %	27 772 026	26 %	—	—	105 024 103
31 déc. 1974	74 795 901	77 %	27 648 277	23 %	—	—	102 444 178
31 déc. 1975 (f)	74 273 225	75 %	24 664 176	25 %	—	—	98 937 401
31 déc. 1976	82 207 155	70 %	34 879 469	30 %	—	—	117 086 624
31 déc. 1977 (g)	79 864 475	66 %	41 070 892	34 %	—	—	120 935 367
31 déc. 1978	82 580 374	63 %	48 677 403	37 %	—	—	131 257 777
31 déc. 1979 (h)	76 197 570	59 %	53 958 179	41 %	—	—	130 155 749
31 déc. 1980 (i)	80 101 297	57 %	59 386 779	43 %	—	—	139 488 076
31 déc. 1981	85 411 731	58 %	62 715 972	42 %	—	—	148 127 703
31 déc. 1982 (j)	78 495 387	56 %	61 138 686	44 %	—	—	139 634 073

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

Nombre de véhicules

30 nov. 1963	1 896	95 %	—	—	105	5 %	2 001
30 nov. 1964	1 896	95 %	—	—	105	5 %	2 001
30 avril 1965	1 896	95 %	—	—	105	5 %	2 001
30 avril 1966	1 996	95 %	—	—	105	5 %	2 001
30 avril 1967	1 971	84 %	369	16 %	—	—	2 340
30 avril 1968	1 957	84 %	369	16 %	—	—	2 326
30 avril 1969	1 852	83 %	369	17 %	—	—	2 221
30 avril 1970	1 852	83 %	369	17 %	—	—	2 221
31 déc. 1970	1 852	83 %	369	17 %	—	—	2 221
31 déc. 1971	1 850	84 %	345	16 %	—	—	2 195
31 déc. 1972	1 825	84 %	345	16 %	—	—	2 170
31 déc. 1973	1 890	85 %	345	15 %	—	—	2 235
31 déc. 1974	1 904	85 %	336	15 %	—	—	2 240
31 déc. 1975	1 985	85 %	336	15 %	—	—	2 321
31 déc. 1976	2 004	85 %	357	15 %	—	—	2 361
31 déc. 1977	2 075	82 %	471	18 %	—	—	2 546
31 déc. 1978	2 041	74 %	735	26 %	—	—	2 776
31 déc. 1979	2 041	73 %	759	27 %	—	—	2 800
* 31 déc. 1980	2 173	74 %	759	26 %	—	—	2 932
* 31 déc. 1981	2 110	74 %	759	26 %	—	—	2 869
* 31 déc. 1982	2 136	74 %	759	26 %	—	—	2 895

* excluant les autobus pour handicapés et incluant les autobus suburbains.

Longueur des parcours faits par les véhicules de la Commission

(Réseau urbain)

Kilomètres

Au 30 novembre 1963	647,83
Au 30 novembre 1964	666,88
Au 30 avril 1965	671,74
Au 30 avril 1966	747,56
Au 30 avril 1967	789,33
Au 30 avril 1968	791,76
Au 30 avril 1969	822,99
Au 30 avril 1970	825,98
Au 31 décembre 1970	827,25
Au 31 décembre 1971	835,34
Au 31 décembre 1972	863,58
Au 31 décembre 1973	871,88
Au 31 décembre 1974	911,80
Au 31 décembre 1975	917,76
Au 31 décembre 1976	930,15
Au 31 décembre 1977	938,82
Au 31 décembre 1978	943,13
Au 31 décembre 1979	945,96
Au 31 décembre 1980	1 070,50
Au 31 décembre 1981	1 102,53
Au 31 décembre 1982	1 151,63

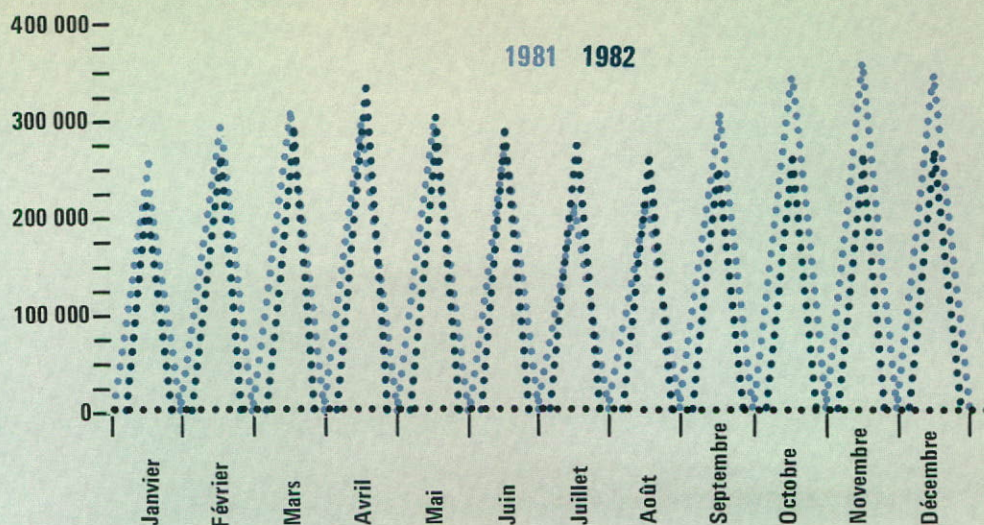
Superficie totale
au 31 décembre 1982

523 km²

Population des villes desservies

1 884 442

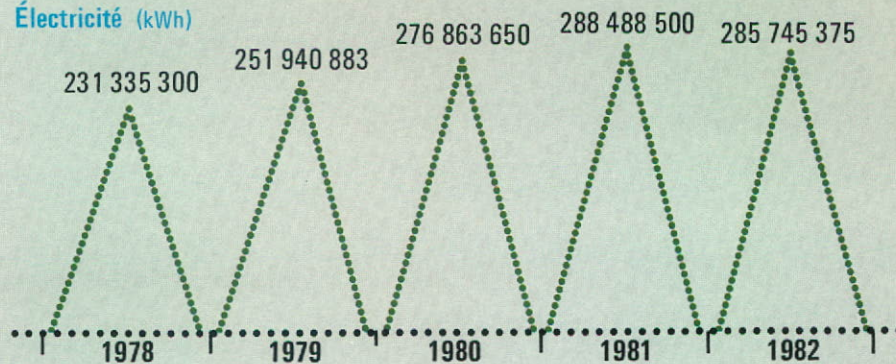
Carte · Autobus · Métro (C · A · M)



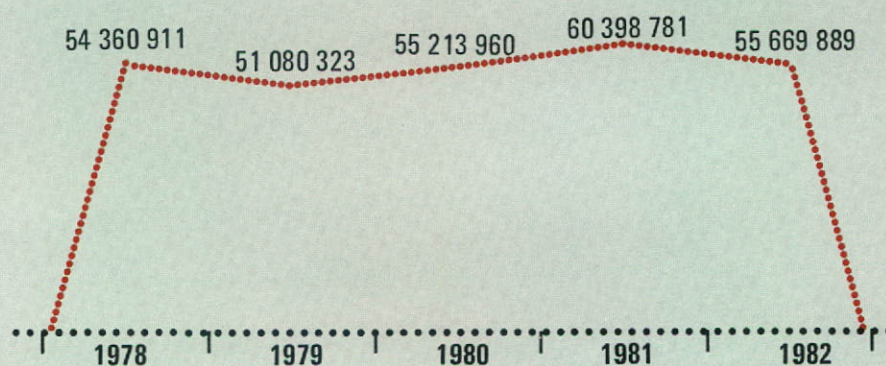
Consommation

du 1er janvier 1982 au 31 décembre 1982

Électricité (kWh)

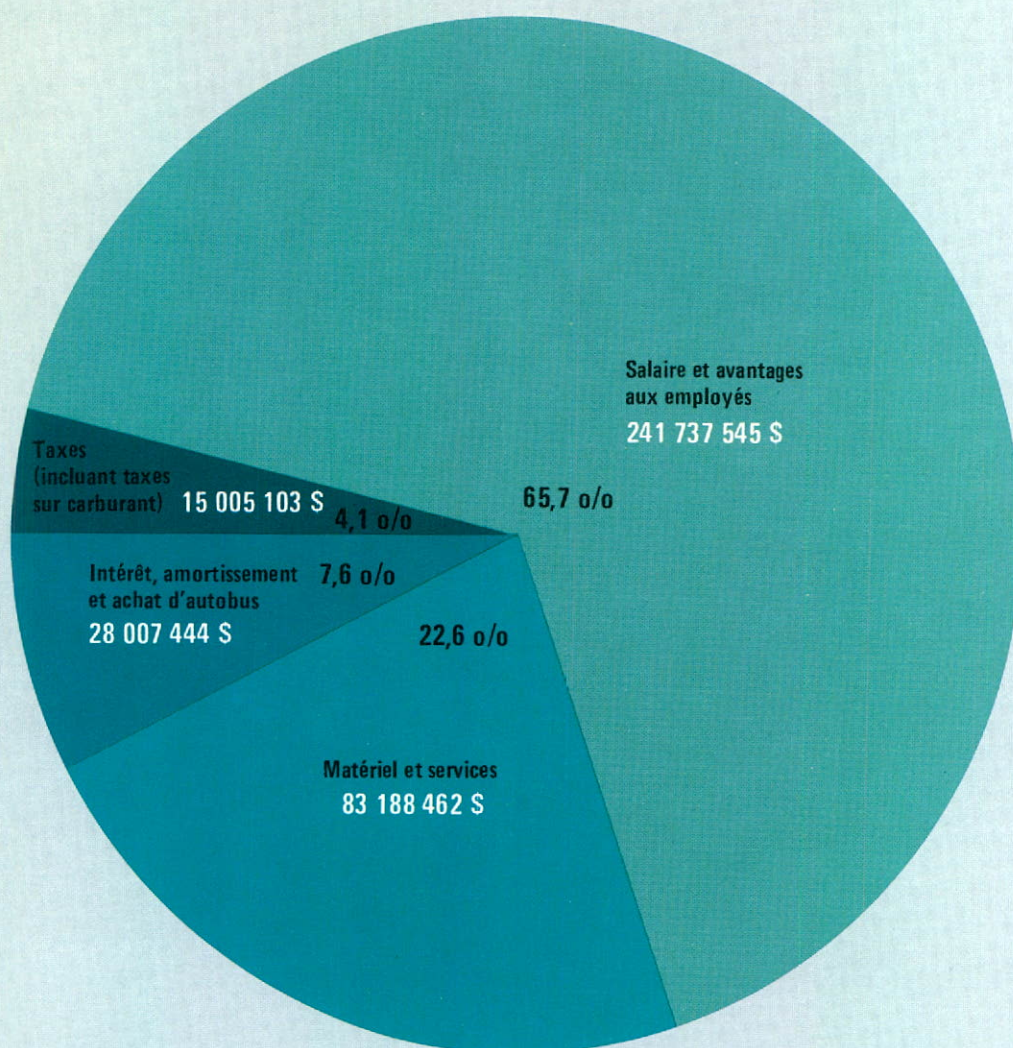


Huile diesel (litres)

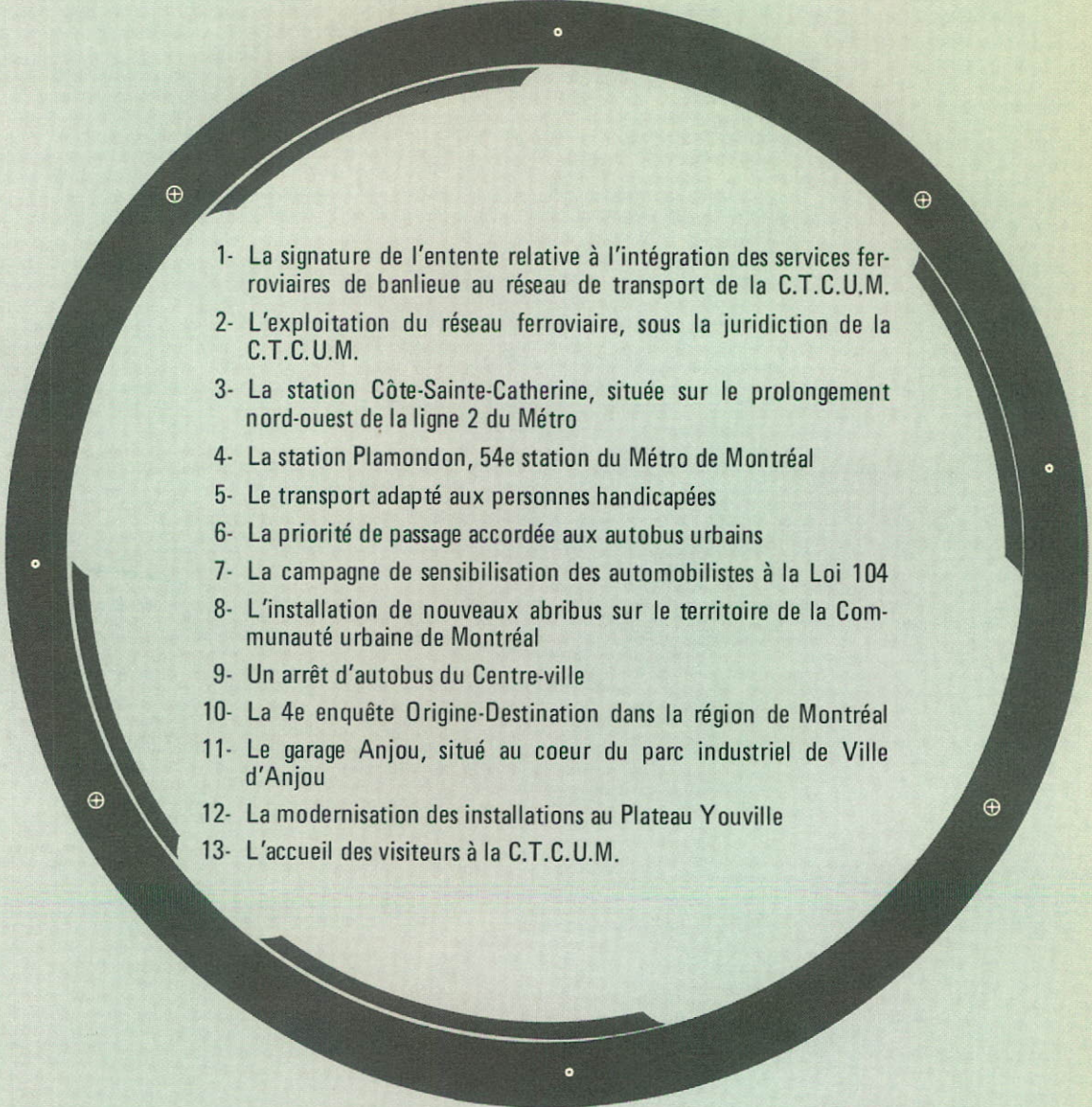


Répartition des dépenses d'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1982

Total:



Légende des photographies

- 
- 1- La signature de l'entente relative à l'intégration des services ferroviaires de banlieue au réseau de transport de la C.T.C.U.M.
 - 2- L'exploitation du réseau ferroviaire, sous la juridiction de la C.T.C.U.M.
 - 3- La station Côte-Sainte-Catherine, située sur le prolongement nord-ouest de la ligne 2 du Métro
 - 4- La station Plamondon, 54e station du Métro de Montréal
 - 5- Le transport adapté aux personnes handicapées
 - 6- La priorité de passage accordée aux autobus urbains
 - 7- La campagne de sensibilisation des automobilistes à la Loi 104
 - 8- L'installation de nouveaux abribus sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal
 - 9- Un arrêt d'autobus du Centre-ville
 - 10- La 4e enquête Origine-Destination dans la région de Montréal
 - 11- Le garage Anjou, situé au coeur du parc industriel de Ville d'Anjou
 - 12- La modernisation des installations au Plateau Youville
 - 13- L'accueil des visiteurs à la C.T.C.U.M.

Yvon Clermont
Secrétaire et conseiller juridique

Robert Dion
Trésorier et contrôleur

J.-J. Bouvrette
Directeur général de l'Exploitation

Nicholas Benedetto
Service de la Protection

Henri Bessette
Service du Transport

Ronald F. David
Service de la Vérification interne

Georges Donato
Service du Génie

Jules Gagné
Service de la Planification générale

Gilles Guévremont
Service des Systèmes de gestion

Guy Hearson
Service de l'Approvisionnement

Guy Jeannotte
Service de la Publicité
et des Relations publiques

Guy Lafontaine
Service de la Planification

Nil Morrisseau
Service des Ressources humaines

Francis Therrien
Service de l'Entretien des véhicules

English version available upon request.



Commission de transport de la
Communauté urbaine de Montréal
Service de la Publicité et des Relations publiques

1010 Sainte-Catherine Street West, suite 422 Montréal, Québec, H3B 1G2

