

Reference




Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

# Rapport annuel 1980







 Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Exercice financier du 1er janvier 1980 au 31 décembre 1980

Rapport  
annuel **1980**



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 onze 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



**Armand Lambert, c.a.**  
Commissaire



**Robert Hainault, c.m.**  
Commissaire

**La Commission**







## **Sommaire**

Rapport d'activité 1980 .....	7
-------------------------------	---

### Secteurs

■ L'exploitation .....	15
------------------------	----

■ L'entretien .....	19
---------------------	----

■ Le soutien .....	23
--------------------	----

États financiers et statistiques .....	33
--	----

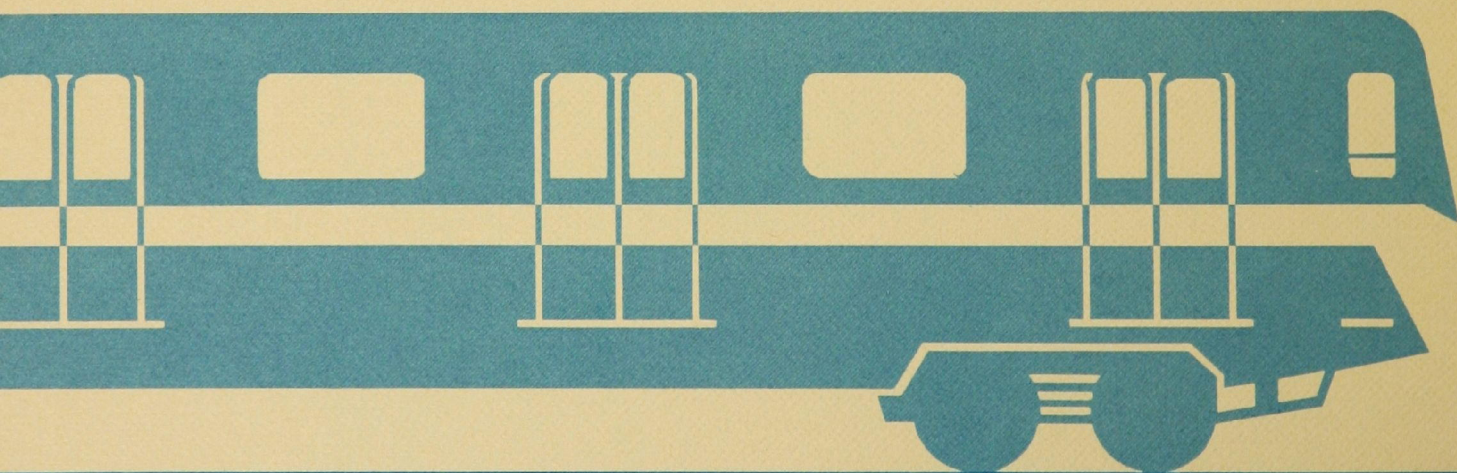
■ Bilan au 31 décembre 1980 .....	34
-----------------------------------	----

■ État des résultats .....	36
----------------------------	----

■ Rapport des vérificateurs .....	40
-----------------------------------	----

■ Statistiques .....	43
----------------------	----







# **Rapport d'activité 1980**



## Instauration de la carte mensuelle Autobus-Métro

Le premier avril 1980, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a instauré un nouveau système de cartes mensuelles Autobus-Métro (C•A•M), sur l'ensemble de son territoire.

La C.T.C.U.M. a profité de la nouvelle politique du Gouvernement québécois concernant les subventions aux commissions de transport urbain, le système de cartes mensuelles en particulier. Dès le premier mois, la Commission a fixé à 16\$ le prix régulier d'une carte C•A•M, et à 7\$ le prix réduit accordé aux personnes âgées et aux écoliers, ces catégories étant conformes à la structure tarifaire déjà existante à la C.T.C.U.M. De plus, toutes les restrictions au sujet des heures de validité de la carte des écoliers ont été abolies.

La carte mensuelle Autobus-Métro donne droit à un accès illimité à tout le réseau de transport régulier de la C.T.C.U.M. Le réseau actuel comprend les 29 municipalités de la C.U.M. et inclut la Ville de Longueuil. De plus, la C•A•M favorise une utilisation accrue du transport urbain par ses usagers réguliers tout en attirant une clientèle additionnelle.

Les résultats du sondage qu'a effectué le service de la Planification de la C.T.C.U.M., pendant la période de vente de la C•A•M au mois d'octobre 1980, indiquent que 8,1% des usagers du moment n'utilisaient pas les services de la C.T.C.U.M. avant l'instauration de la C•A•M.

Du 1er avril au 31 décembre 1980, la C.T.C.U.M. a vendu 2 044 054 cartes mensuelles Autobus-Métro, soit 1 635 462 cartes à prix régulier et 408 592 cartes à prix réduit. La vente des cartes pour cette même période, représente une moyenne de 227 117 cartes par mois.

## L'achalandage de la C.T.C.U.M. atteint un sommet en 1980

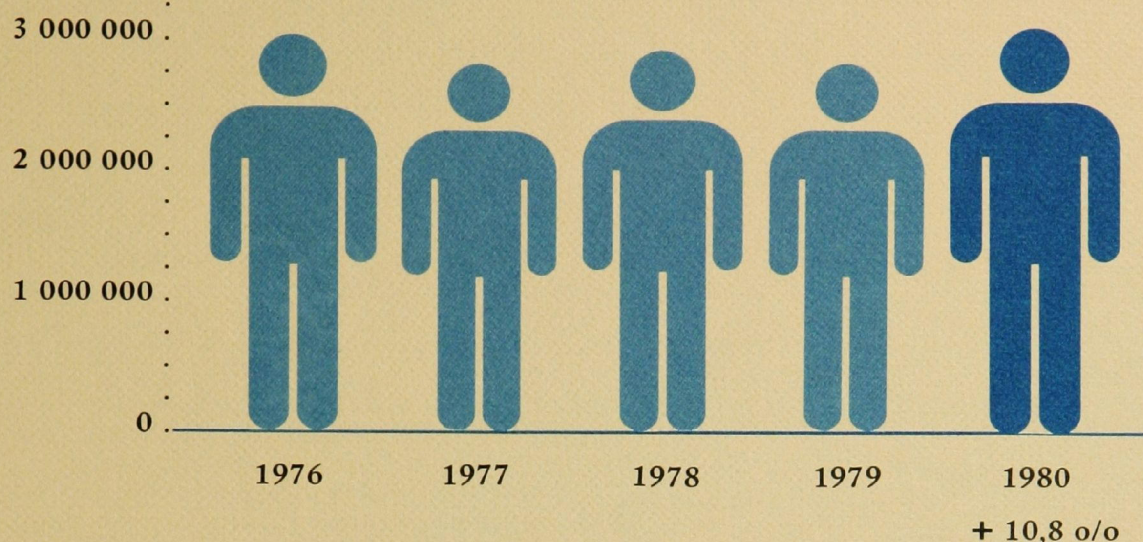
La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a connu en 1980, son plus fort achalandage depuis les 25 dernières années.

Le Métro et l'autobus ont transporté 314 122 696 voyageurs en 1980, un sommet inégalé depuis 1955, où le nombre d'usagers avait été de 316 442 441. Le nombre total de voyageurs en 1980, comparé à l'année précédente (283 444 952), représente une augmentation de 10,8%. Le prolongement du réseau de surface de la C.T.C.U.M. jusqu'à la limite ouest de l'Île de Montréal a contribué à augmenter de plus de 800 000, le nombre de voyageurs entre le 10 novembre et le 31 décembre 1980.



# Achalandage

Nombre de voyageurs



## Expropriation des actifs de Métropolitain Provincial (1967) Inc. et d'une partie des actifs de Les Autobus Trans-Urbain Inc.

L'adoption de la Loi 112 par l'Assemblée nationale, le 18 juin 1980, facilitait l'expropriation des actifs de Métropolitain Provincial (1967) Inc. et d'une partie des actifs de Les Autobus Trans-Urbain Inc. ainsi que l'intégration des employés de ces deux compagnies au personnel de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

À la suite de l'adoption de la Loi 112, la Commission de transport de la C.U.M. a entamé les procédures en vue d'étendre son réseau régulier à la banlieue ouest de l'Île de Montréal.

De plus, la prise de possession des actifs de Métropolitain Provincial (1967) Inc. a rendu nécessaire la création de la nouvelle division régionale de la C.T.C.U.M. qui s'occupe de l'exploitation du réseau d'autobus hors territoire.

Depuis le 18 octobre, soixante et une municipalités des banlieues nord-est, nord-ouest et sud-ouest de l'Île de Montréal sont desservies par la C.T.C.U.M.\*

Les lignes sont exploitées sous forme de service interurbain et relèvent de la nouvelle division régionale. Elles couvrent une distance de 75 kilomètres depuis le Centre-ville de Montréal vers les municipalités les plus éloignées, au nord-est (Berthierville) et au sud-ouest (Cazaville).\*

\* Voir carte à la fin.



## Desserte de l'ouest de l'Île

Le projet de desserte de la banlieue ouest de l'Île de Montréal a revêtu une grande importance pour la C.T.C.U.M. en 1980, tant à cause de son apport territorial que des bassins additionnels de population à desservir.

Le 10 novembre 1980, marque le début de la mise en exploitation du service régulier de la C.T.C.U.M. dans cette partie ouest de l'Île. Les nouveaux usagers de la banlieue ouest bénéficient des mêmes avantages que l'ensemble des usagers du territoire de la C.U.M. en ce qui concerne le tarif, les privilèges de correspondance et autres.

Avant l'adoption de la Loi 112 par l'Assemblée nationale, le 18 juin 1980, la C.T.C.U.M. desservait 17 municipalités sur l'Île de Montréal, et la Ville de Longueuil sur la rive sud. Elle couvrait sur l'Île seule, un territoire d'une superficie de 373 kilomètres carrés. Avec l'addition de 12 municipalités de la banlieue ouest de l'Île, le réseau de surface de la C.T.C.U.M. s'étend maintenant à l'ensemble des municipalités de la C.U.M. et dessert un territoire de 523 kilomètres carrés.\*

\* Voir carte à la fin.

## L'avantage du tarif réduit étendu aux résidents de 65 ans et plus et aux écoliers de l'ouest de l'Île de Montréal

Depuis le 5 février 1980, les personnes âgées de 65 ans et plus ainsi que les écoliers de moins de 18 ans, qui résident dans la banlieue ouest de l'Île de Montréal, bénéficient du prix réduit dans les voitures du Métro et dans les autobus de la C.T.C.U.M.

## Transport adapté

Le Gouvernement provincial a confié à la Commission, la responsabilité d'assurer le transport des personnes handicapées. Les véhicules spéciaux de la C.T.C.U.M. couvrent présentement un territoire qui s'étend du nord au sud, du boulevard Gouin au fleuve Saint-Laurent; de l'est à l'ouest, de la limite est de la Ville de Montréal-Est jusque dans l'axe du boulevard Laurentien au nord-ouest et de la rue Westminster vers le sud-ouest.



En neuf mois, le service adapté de la C.T.C.U.M. a transporté 70 734 voyageurs, soit une moyenne mensuelle de 7 859 personnes. Le service de transport adapté aux personnes handicapées s'étendra éventuellement à la grandeur de l'île.

## Programme d'immobilisations triennal

Le 17 décembre 1980, le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal acceptait le programme d'immobilisations triennal pour les exercices financiers 1981, 1982, 1983 de la C.T.C.U.M.

Le programme d'immobilisations prévoit la relocalisation éventuelle du siège social de la C.T.C.U.M. ainsi que la construction de deux nouveaux garages, l'un dans le secteur nord-est et l'autre dans le secteur nord-ouest de la Communauté urbaine de Montréal.

Afin de répondre à ses besoins d'expansion au cours des 10 prochaines années, la Commission a confié à la firme Mineau, Allard, Mantha et Associés, le mandat d'étudier les possibilités de relocalisation ou de construction d'un nouveau siège social qui devra comprendre approximativement 20 905 mètres carrés d'espace à bureaux. Une telle bâtisse sera en principe suffisamment grande pour loger à la même adresse et jusqu'en 1990, tout le personnel de bureau de la C.T.C.U.M.

L'achat à Ville d'Anjou du terrain prévu pour la construction du garage du secteur nord-est a été effectué en 1980. La Commission a confié à une firme d'ingénieurs-conseils le soin de préparer les plans des infra et super-structures, alors que la préparation des plans d'architecture, de mécanique des bâtiments, de mécanique générale et d'électricité a été confiée au service du Génie de la C.T.C.U.M.

## Études des structures administratives

L'organisation actuelle de la C.T.C.U.M. est le produit de son évolution des dernières décennies. La Commission a étendu ses services à la population et ses effectifs administratifs ont augmenté en conséquence.

Il était devenu essentiel à la suite de cette période de croissance, de passer en revue l'organisation de la Commission de manière à en vérifier l'équilibre et l'efficacité, et de conclure sur l'à-propos d'effectuer certains réaménagements.

La Commission de transport a donc retenu les services de conseillers en administration, en l'occurrence ceux de la maison Mineau, Allard, Mantha et Associés. L'étude que les conseillers ont entreprise depuis la mi-septembre 1980, constitue un effort indépendant, par un organisme de l'extérieur, dans le but de proposer une réorganisation des structures de la Commission et de favoriser la continuité de son développement.



## Prolongement vers l'ouest de la ligne no 2 du Métro

Le 28 avril 1980, la C.T.C.U.M. inaugurerait trois nouvelles stations du Métro, dans le prolongement de la ligne 2, vers l'ouest, au delà la station Bonaventure.

Les nouvelles stations Lucien-L'Allier, Georges-Vanier et Place-Saint-Henri ajoutent 2,9 kilomètres au réseau du Métro qui compte maintenant 46 stations réparties sur 41 kilomètres.

Le prolongement vers l'ouest de la ligne 2, raccorde désormais les deux lignes est-ouest, nord-sud, grâce à la station Lionel-Groulx, deuxième point de correspondance du réseau du Métro, la première station de correspondance des lignes 1, 2 et 4, étant la station Berri-de Montigny.

## Nouvel accès à la station Henri-Bourassa

La station Henri-Bourassa, station terminale de la ligne 2 du Métro, au nord, est la deuxième en importance pour ce qui est de l'affluence (9 316 130 voyageurs en 1980).

Depuis le 21 novembre 1980, la station compte un quatrième accès qui permet aux usagers d'atteindre plus facilement le niveau des quais.

Le nouvel accès, situé à l'angle sud-ouest des rues Berri et Henri-Bourassa, a été construit dans le but de décongestionner les trois accès existants de la station et d'améliorer le système d'évacuation en cas de nécessité.

## Murale à la station Henri-Bourassa

Dans le cadre de l'Année internationale de l'enfant, en 1979, la Commission avait accepté de la Ville de Montréal le projet d'une murale entièrement conçue et réalisée par des enfants.

Des jeunes Montréalais au nombre de 330, âgés de six à 12 ans, avaient été invités à participer au projet élaboré par le service des Sports et Loisirs de la Ville de Montréal.

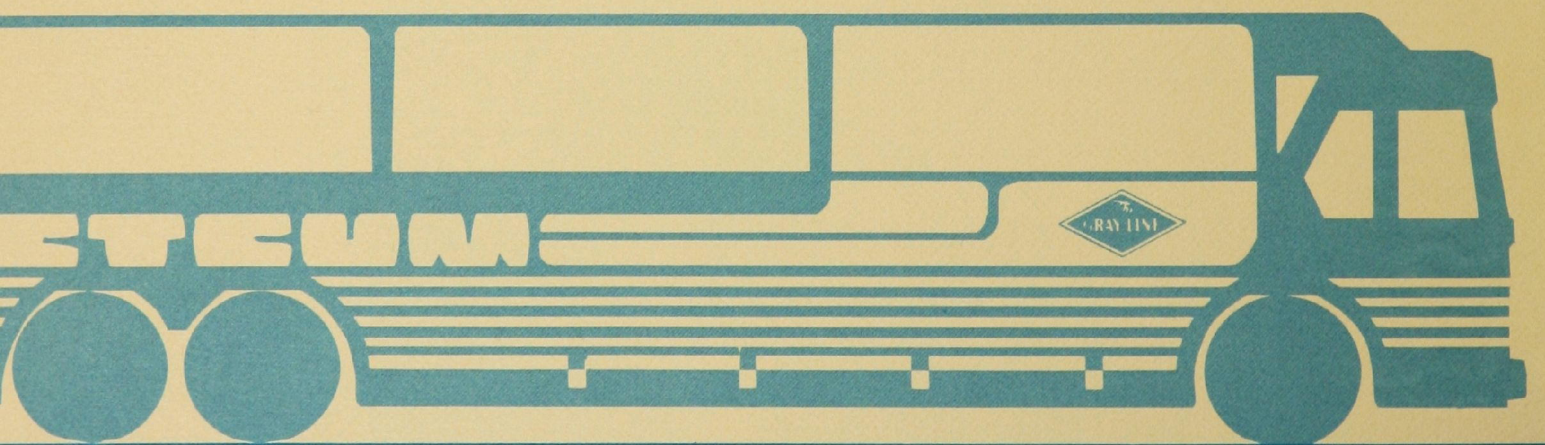
L'imposante murale de 13,4 mètres sur 2,75, installée en 1980 au niveau intermédiaire de la station, est constituée de 330 blocs de ciment, de 25,4 par 35,6 centimètres, coulés à partir de croquis faits à la main, et de bas-reliefs en terre, créés et modelés par les enfants.





—●— Nouvelles stations







**Secteur de l'exploitation**





Depuis le mois d'octobre 1980, le service du Transport de la C.T.C.U.M. compte désormais neuf divisions, la nouvelle division régionale incluse, ainsi qu'une division commerciale qui a été nouvellement créée à l'occasion de la prise de possession par la C.T.C.U.M. des actifs de Métropolitain Provincial (1967) Inc.

La compagnie Métropolitain Provincial (1967) Inc. détenait, en plus de son service interurbain, une franchise de Gray Line, un service international de visites touristiques. La franchise relève maintenant de la Commission qui exploite également l'agence de voyages Gray Line.

La nouvelle division commerciale remplace et englobe la section Location d'autobus de la C.T.C.U.M., établie en 1954. La division a comme mission de promouvoir les visites touristiques par groupes dans la métropole et les environs, ainsi que d'organiser des chartes-parties partout où ses permis l'y autorisent. Elle continue, comme auparavant, à vendre des services de location d'autobus.



Le réseau de surface de la C.T.C.U.M. ainsi que la division régionale de la Commission desservent, depuis l'automne 1980, quelque 91 municipalités sur le territoire de la C.U.M. et dans les banlieues avoisinantes.

L'étendue de ses services à la banlieue ouest de son territoire ajoute au réseau de surface de la Commission dix nouvelles lignes, inaugurées le 10 novembre 1980: 200 Sainte-Anne, 201 Beaconsfield, 202 Dawson, 203 Carson, 204 Cardinal, 205 Gouin, 206 Anselme-Lavigne, 207 Jacques-Bizard, 208 Brunswick et 209 Côte-de-Liesse.

Le prolongement du territoire, jusqu'à la limite ouest de l'Île de Montréal, a entraîné un accroissement de plus de 250 kilomètres de réseau et a nécessité l'installation de près de 800 nouveaux arrêts d'autobus.

De plus, la C.T.C.U.M. a étendu jusqu'à Dorval trois lignes existantes, soit: les lignes 90 Saint-Jacques, 190 Métrobus Lachine et 191 Notre-Dame. Afin d'assurer le lien entre les diverses lignes, deux imposants terminus d'autobus ont été aménagés; l'un à Dorval par la Cité de Dorval et l'autre au Centre commercial Fairview par les autorités du Centre. On a aussi procédé, en avril 1980, au réaménagement des lignes d'autobus 17, 35, 36, 37, 58, 61, 107, 148 et 149, situées dans le secteur sud-ouest par suite du prolongement du Métro dans ce secteur.

La C.T.C.U.M. a aussi inauguré la ligne 183 Polyvalente de Pointe-aux-Trembles, afin d'y assurer une desserte durant le jour. La ligne 188 Couture, quant à elle, est devenue permanente.





Les 30 autobus Prestige affectés au service aéroportuaire ont parcouru 1 866 074 kilomètres en 1980, et transporté 196 940 voyageurs.



L'implantation d'une nouvelle signalisation au Métro a nécessité des modifications importantes à tout le réseau de la voie et au niveau du poste de commande et de contrôle centralisés du Centre Providence.

La modernisation du système, déjà en vigueur sur les lignes 1 (1978) et 4 (1979), a permis le basculement au pilotage automatique de la ligne 2 du Métro, de la station Henri-Bourassa à la station Place-Saint-Henri, le 9 avril 1980.

Le système de pilotage automatique assure, en outre, une plus grande sécurité au public voyageur par le contrôle continu de la vitesse des rames et une meilleure régularité dans la circulation des trains.

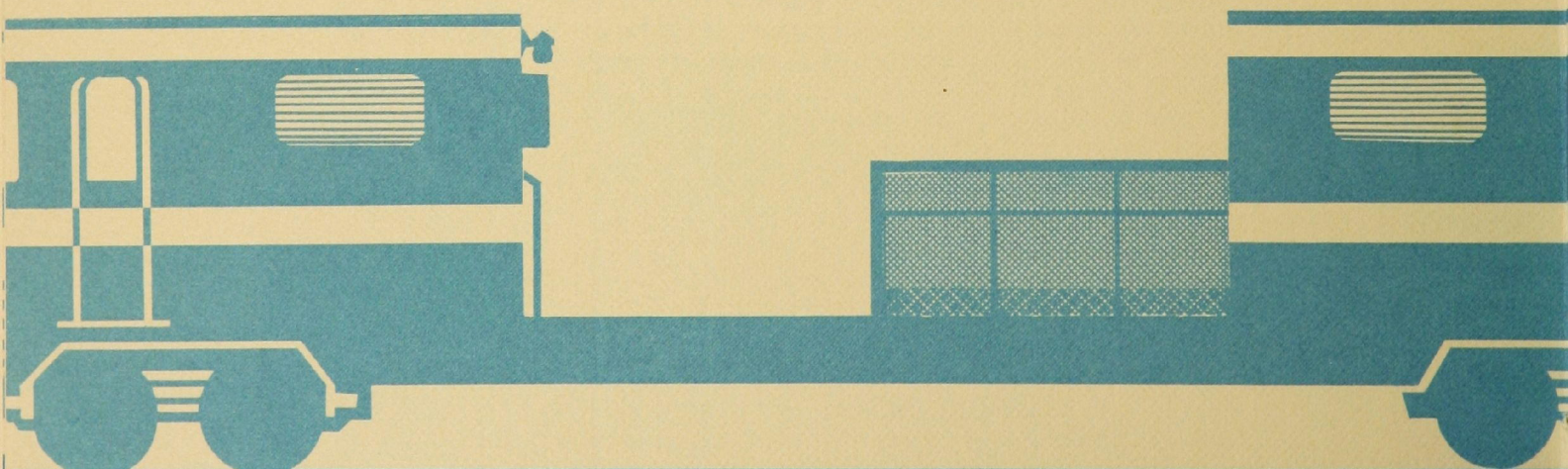


Le Centre de formation du service du Transport de la C.T.C.U.M. a formé, au cours de l'année 1980, quelque 119 nouveaux opérateurs de métro, 163 changeurs ainsi que 438 nouveaux chauffeurs d'autobus. De plus, le Centre de formation a mis sur pied un cours de formation spécialisée à l'intention des chauffeurs affectés au service du transport adapté aux personnes handicapées.

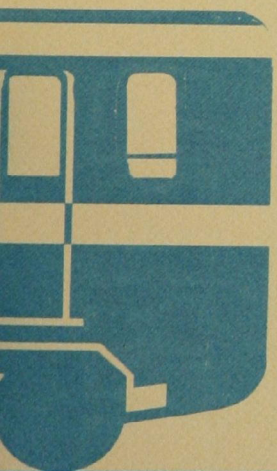


Un nouveau moyen d'identification d'arrêts d'autobus a été conçu spécialement pour les personnes handicapées visuellement. L'installation de rondelles indicatrices en métal, fixées sur les poteaux d'arrêts d'autobus à environ un mètre du sol, est complétée à 25 o/o. On prévoit en terminer l'installation entière en 1981.









**Secteur de l'entretien**





Le garage Saint-Henri a fait l'objet d'importants travaux de réfection, en 1980, principalement à l'intérieur des bâtiments dont la construction remonte au début du 20<sup>e</sup> siècle.

Les travaux de rénovation et la construction de bureaux à l'intention du personnel de supervision, et de nouveaux locaux pour les quelque 500 employés de la division, se sont échelonnés sur une période de six mois.

Le garage Saint-Henri a été doté, au cours de l'année 1980, d'un vérin mécanique électrique amovible pour levage des autobus, à la suite d'un essai, d'une durée de trois mois, qui s'est avéré concluant. On prévoit l'achat additionnel d'autres vérins mécaniques du même type durant l'année 1981. De plus, le service de l'Entretien des véhicules a procédé à l'installation d'un châssis dynamomètre pour la vérification d'autobus au garage Frontenac.



Le service du Génie a assumé la responsabilité des nouvelles installations et bâtiments du prolongement de la ligne 2 du Métro vers l'ouest, ainsi que de la voie de raccordement du complexe Youville à la future ligne 5 du Métro.

Quant aux installations fixes, aux bâtiments et aux pièces d'équipement, leur entretien a demandé un effort constant qui ne s'est pas démenti. Mentionnons, entre autres, les verrous des appareils de voie et la révision générale des escaliers mécaniques. En ce qui a trait à l'entretien des stations, un nouveau programme de travaux pour la période d'hiver a été implanté.



Le développement immobilier aux abords du Métro se poursuit. Ainsi, plusieurs nouveaux projets ont été mis en chantier en 1980: l'édifice de la Banque Nationale de Paris à la station McGill, l'édifice Canderel-2000 à la station Peel, le complexe Bell Canada - Banque Nationale à la station Victoria et le Palais des Congrès à la station Place-d'Armes.











**Secteur du soutien**





L'effectif de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1980, s'établissait à 7 919 employés.

La desserte de la banlieue ouest de Montréal a nécessité l'embauche de 180 chauffeurs d'autobus additionnels.

De plus, les expropriations ont donné lieu à des négociations entre la Fraternité des Chauffeurs d'autobus, Opérateurs de Métro et Employés des Services connexes au Transport de la C.T.C.U.M. et la Commission dans le but d'adapter la convention collective aux modalités du transport interurbain.



La Fraternité des Chauffeurs d'autobus et Opérateurs de Métro, a déclenché un arrêt de travail illégal de trois jours, du 1er au 3 novembre 1980 inclusivement. Cette grève illégale aura causé une perte évaluée à plus de deux millions de voyageurs.



Le Syndicat du Transport en Commun, la Fraternité des Agents de la Paix, le Syndicat des Contremaîtres et contremaîtres-adjoints ainsi que la Fraternité des Cadres Conventionnés ont signé de nouvelles conventions collectives au début de l'année 1980.



Les relations patronales-syndicales furent dans l'ensemble assez bonnes et une importance spéciale a été accordée à la sécurité et à la santé au travail.



Le Bureau médical de la C.T.C.U.M. a inauguré au Plateau Youville, en juin 1980, une infirmerie qui a remplacé l'ancien poste des premiers soins.





Terminus au Centre Commercial Fairview





La participation du service de la Planification aux différents comités du Conseil des transports de la Région métropolitaine (COTREM) s'est intensifiée durant l'année 1980. En effet, le Plan de transport intégré de la Région de Montréal que le ministre des Transports a déposé en décembre 1979, provoque des impacts importants aux réseaux des années futures. L'évaluation des différentes solutions doit se faire en collaboration avec les exploitants des réseaux. C'est en ce sens que la C.T.C.U.M. a pris part aux multiples comités.



Grâce à une entente avec la C.T.C.U.M., un plan en braille du Métro de Montréal, ainsi que tous les renseignements concernant son usage, a été imprimé à 4 000 exemplaires. La distribution du plan a été confiée à la Corporation du Journal des handicapés du Québec qui s'était assuré la collaboration de l'Institut national canadien pour les aveugles.



Afin de respecter les dispositions de la Charte de la langue française relatives à la langue de l'Administration, la C.T.C.U.M. a confié à un comité formé d'employés des différents services de la Commission, le mandat de veiller à l'application de la Loi.

Les premières tâches de ce comité furent l'analyse de la situation linguistique de la C.T.C.U.M. et l'élaboration d'un programme de francisation. Le programme a été approuvé par l'Office de la langue française dès le début de l'année 1980, et la réalisation complète devrait en être terminée à la fin du mois de juin 1981. À compter de cette date, le français à la C.T.C.U.M. devrait répondre aux exigences de la Charte de la langue française.





La C.T.C.U.M. était au nombre des participants à l'exposition de la C.U.M. au Complexe Desjardins.





Lors de l'intégration de la banlieue ouest de l'Île, la C.T.C.U.M. a tenu une campagne d'information au Centre Commercial Fairview.





Le service de la Publicité et des Relations publiques a mis sur pied, du 20 octobre au 7 novembre 1980, une campagne d'information à l'intention des populations que concernait l'intégration de la banlieue ouest de l'Île de Montréal au territoire de la C.T.C.U.M.

La campagne d'information a suscité un tel intérêt, qu'on estime à 56 000, le nombre de personnes qui sont venues se renseigner au kiosque installé au Centre commercial Fairview.

Au cours de la même période, 40 000 cartes du réseau et 40 000 feuillets concernant l'itinéraire des différentes lignes furent distribués. De plus, les préposés ont émis 2 775 cartes d'identification aux personnes âgées et 2 054 cartes d'écoliers.

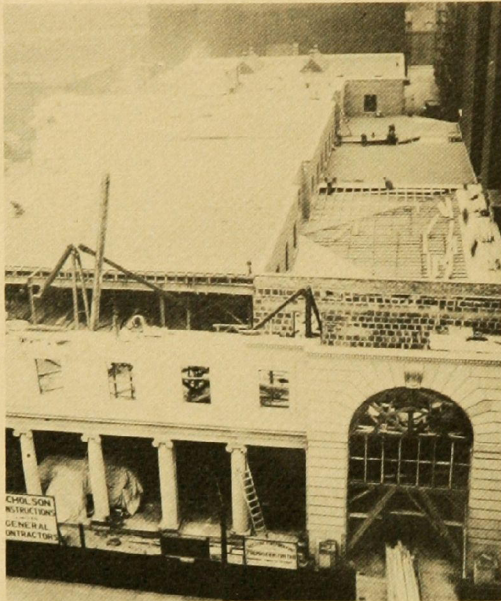
Une campagne a aussi été lancée en mars 1980, afin d'informer le public des avantages que lui procure la nouvelle carte mensuelle Autobus-Métro (C.A.M).

La C.T.C.U.M. a participé à l'exposition tenue au Complexe Desjardins, du 8 au 13 septembre 1980, pour souligner les 10 ans d'existence de la Communauté urbaine de Montréal. Sous le thème d'"Avancez en arrière", et par de nombreuses photographies tirées des archives, la Commission a évoqué cent ans de l'histoire du transport urbain dans la métropole canadienne.

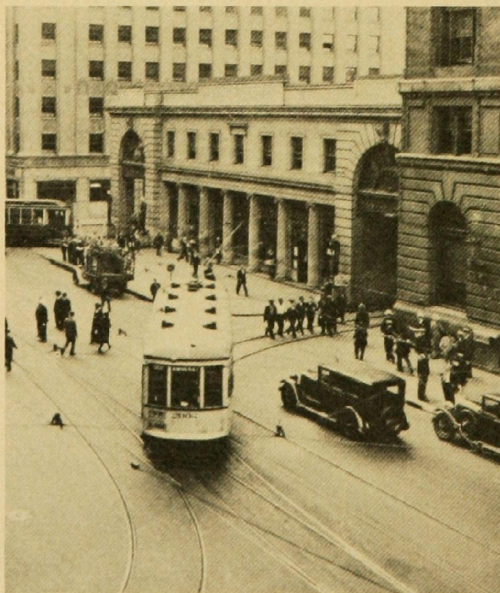
La C.T.C.U.M. a reçu 5 016 visiteurs en 1980. A ce nombre, s'ajoutent 531 cinéastes et photographes. Au total, 17 pays sont représentés; le Canada vient en tête avec 2 619 visiteurs, suivi de la France, 360, et des Etats-Unis, 276.

Depuis le mois de janvier, les usagers du Métro et des autobus de la C.T.C.U.M., ainsi que les résidents ou touristes qui désirent obtenir des renseignements concernant les itinéraires de la C.T.C.U.M., n'ont qu'à composer le mot A-U-T-O-B-U-S sur le cadran de leur appareil téléphonique. Le mot, simple et facile à retenir, place l'utilisateur directement en communication avec l'un des préposés au service de renseignements de la C.T.C.U.M.





Le terminus Craig au moment de sa construction en 1925.



Le terminus Craig en pleine activité, septembre 1932.

## Démolition du terminus



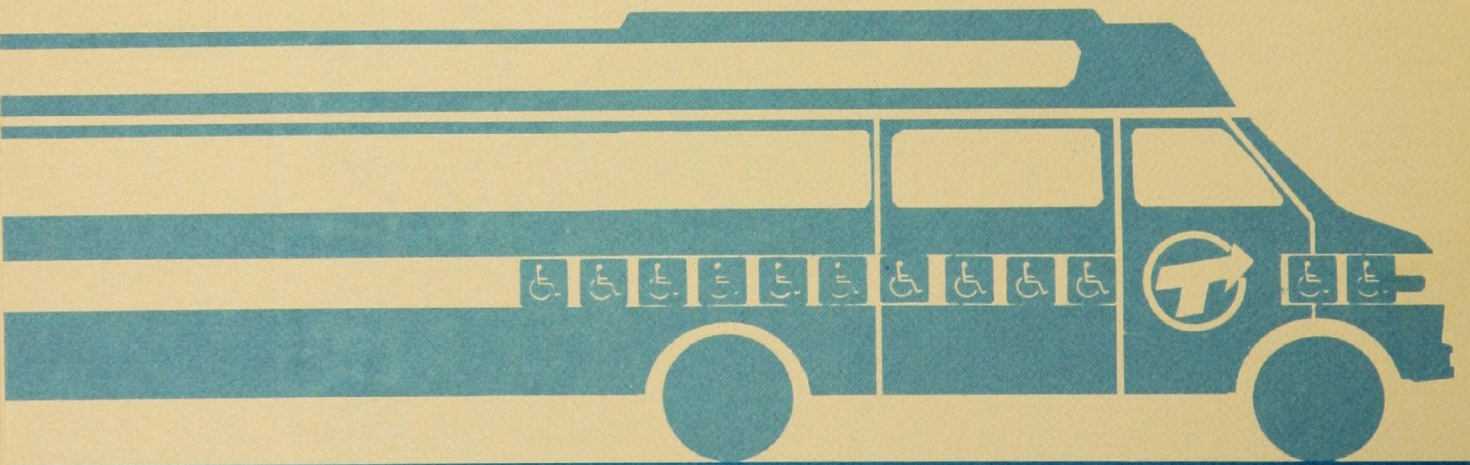


## Craig

L'un des derniers vestiges du transport urbain de l'ère des tramways, est disparu sous le pic des démolisseurs, en 1980, après 55 ans d'histoire. L'ancien terminus Craig, rue Saint-Antoine, qui servait de plaque tournante à la circulation des tramways entre l'est et l'ouest, a laissé la place au Palais des Congrès dont la construction est déjà commencée.









**États financiers et statistiques**



# Bilan au 31 décembre 1980

(note 1)

## Actif

### Fonds d'exploitation

Encaisse	\$ 1 488 810
Débiteurs	2 408 154
Déficit à recouvrer des municipalités (1980)	114 519
Subventions à recevoir du Gouvernement du Québec	34 495 550
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs	289 634
Avance au fonds de la dette obligataire	20 038 818
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	6 894 059
Déficit 1979 et intérêts à recevoir du Gouvernement du Québec (note 3)	58 857 689
Dépôt - Fonds d'assurance	202 000
	<hr/>
	\$124 789 233

### Fonds des actifs en immobilisation

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	\$192 072 837
	<hr/>
	\$192 072 837

### Fonds de la dette obligataire

Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	\$ 41 528 818
	<hr/>
	\$ 41 528 818

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

Montréal, le 11 mars 1981.



## Passif

### Fonds d'exploitation

Emprunts à court terme	\$101 000 000
Créditeurs et frais courus	23 578 061
Produit d'emprunts non dépensé	211 172
	<u>\$124 789 233</u>

### Fonds des actifs en immobilisation

Placement à même le revenu	\$131 985 859
Placement à même les subventions	18 769 331
Placement à même l'emprunt	41 317 647
	<u>\$192 072 837</u>

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

Dû au fonds d'exploitation (note 6)	\$ 20 038 818
Dette obligataire (note 4)	21 490 000
	<u>\$ 41 528 818</u>

Approuvé:

*L. Hanigan R. Hainault, c.m. A. Lambert*

L. Hanigan  
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.  
Commissaire

A. Lambert, c.a.  
Commissaire



# État des résultats (en mille dollars) (note 2)

## Revenus

Transport	Année terminée le 31 décembre			Prévisions budgétaires	
	1980	1979	1978	1977	1981 (non vérifiées)
Voyageurs du territoire C.T.C.U.M.	\$117 040	\$103 201	\$102 261	\$ 97 876	\$137 254
Voyageurs du territoire extérieur	989	—	—	—	4 523
Service aéroportuaire, charte-partie et service touristique	745	1 384	1 698	1 534	4 155
Transport de colis - territoire extérieur	16	—	—	—	100
	<b>\$118 790</b>	<b>\$104 585</b>	<b>\$103 959</b>	<b>\$ 99 410</b>	<b>\$146 032</b>

## Autres revenus d'exploitation

Réclame publicitaire	\$ 1 307	\$ 1 158	\$ 977	\$ 920	\$ 1 234
Loyers - stations de Métro et autres	706	599	580	539	708
Produit de la vente d'immeubles	2 851	4 031	96	261	200
Revenus divers	911	1 157	1 144	1 372	600
	<b>\$ 5 775</b>	<b>\$ 6 945</b>	<b>\$ 2 797</b>	<b>\$ 3 092</b>	<b>\$ 2 742</b>
<b>Total- revenus d'exploitation</b>	<b>\$124 565</b>	<b>\$111 530</b>	<b>\$106 756</b>	<b>\$102 502</b>	<b>\$148 774</b>

## Subventions de la Province

<b>Pour fins de fonctionnement :</b>					
- territoire C.T.C.U.M.	\$ 58 604	—	—	—	\$ 68 961
- territoire extérieur	396	—	—	—	1 809
Relatives aux laissez-passer	13 941	—	—	—	22 063
Pour fins d'immobilisation	3 109	4 078	3 331	1 651	8 818
Au transport scolaire intégré	2 930	—	—	323	3 157
Au transport des handicapés	891	—	—	—	3 000
À la réalisation d'études ou de projets expérimentaux	—	—	—	—	100
Au déficit	—	53 721	52 277	36 648	—
	<b>\$ 79 871</b>	<b>\$ 57 799</b>	<b>\$ 55 608</b>	<b>\$ 38 622</b>	<b>\$107 908</b>
<b>Intérêts à récupérer de la Province</b>	<b>\$ 5 755</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>\$ 7 099</b>
<b>Déficit à la charge des municipalités desservies</b>	<b>\$ 59 604</b>	<b>\$ 65 658</b>	<b>\$ 52 887</b>	<b>\$ 44 791</b>	<b>\$ 69 349</b>

<b>Total des revenus</b>	<b>\$269 795</b>	<b>\$234 987</b>	<b>\$215 251</b>	<b>\$185 915</b>	<b>\$333 130</b>
--------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------



## Dépenses (en mille dollars) (note 2)

	Année terminée le 31 décembre			Prévisions budgétaires	
	1980	1979	1978	1977	1981 (non vérifiées)
Service du Transport	\$111 476	\$ 95 036	\$ 90 661	\$ 83 182	\$136 209
Service de l'Entretien des véhicules	59 095	45 730	41 464	35 004	69 453
Service du Génie	41 538	34 551	31 560	27 504	48 418
Bureau du Trésorier	6 213	5 315	4 952	4 509	7 387
Autres services	12 818	11 356	10 327	9 547	15 559
Administration générale	1 356	1 055	985	771	1 279
Taxes, permis et contributions	7 793	7 951	8 638	6 994	8 557
Intérêt, amortissement et achat d'autobus (note 7)	25 905	31 907	24 818	16 012	31 268
Dépenses en immobilisation	2 006	1 733	1 497	1 827	2 500
Excédent des dépenses directes d'exploitation sur les revenus Mirabel	684	353	349	565	—
Transport des handicapés	911	—	—	—	—
Service ferroviaire	—	—	—	—	12 500
<b>Total des dépenses</b>	<b>\$269 795</b>	<b>\$234 987</b>	<b>\$215 251</b>	<b>\$185 915</b>	<b>\$333 130</b>



# Notes aux états financiers

31 décembre 1980

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

## 2. Conventions comptables

### Revenus

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

Les autres revenus, incluant les subventions de la Province, sont enregistrés selon la comptabilité d'exercice.

### Dépenses

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. Déficit 1979 et intérêts à recevoir du Gouvernement du Québec

La Province n'a pas informé la Commission de la date de paiement de sa subvention de \$53 720 593 pour éponger le déficit de l'exercice 1979; au 31 décembre 1980, les intérêts courus sur cette somme s'élevaient à \$5 137 096.

## 4. Dette obligataire

Obligations sériées	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
7 1/2 o/o, échéant \$1 245 000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décembre 1982 inclusivement	\$12 450 000	\$ 9 960 000	\$ 2 490 000
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	6 000 000	6 000 000
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	4 500 000	10 500 000
Obligations à fonds d'amortissement			
8 o/o, échéant le 1er décembre 1992	2 500 000	—	2 500 000
<b>Total de la dette obligataire</b>	<b>\$41 950 000</b>	<b>\$20 460 000</b>	<b>\$21 490 000</b>



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

## 5. Règlements d'emprunt

Au 31 décembre 1980, le solde des autorisations d'emprunts non utilisées s'élevait à \$19,05 millions. Ces autorisations pourvoient à un montant de \$2,0 millions pour les coûts d'expropriations non encore déterminés des actifs de deux entreprises de transport.

Les modalités du programme d'aide de la Province au transport en commun ont été annoncées par le Ministre des transports le 15 octobre 1980. La Province remboursera 75 o/o du coût du service des dettes, remboursables sur une période ne dépassant pas dix ans, contractées pour immobilisations approuvées par la Province et faites le et après le 1er janvier 1980. Conformément à ce programme, la Commission empruntera la part de la Province, au total d'environ \$60 millions, du coût d'achat d'autobus; au 31 décembre 1980, \$16,6 millions de cette somme avaient été avancés par la Commission pour autobus livrés en 1980.

## 6. Dû au fonds d'exploitation

Cette somme représente des acquisitions d'immobilisation qui seront financées à même le produit d'émission d'obligations.

## 7. Intérêt, amortissement et achat d'autobus

Ce poste comprend l'achat d'autobus à même le revenu et les subventions pour un montant de \$5 587 514 en 1980 (1979: \$13 892 849, 1978: \$11 109 119, 1977: \$3 712 132).

## 8. Régime supplémentaire de rentes et bénéfices de maladie

Une évaluation actuarielle en date du 12 juin 1980 établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 1er janvier 1980, était de \$41,1 millions. Ce déficit sera amorti d'ici 1991, conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1980, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à \$23,4 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.

## 9. Chiffres comparatifs

Les subventions de la Province sont identifiées et présentées dans les revenus de la Commission selon les fins pour lesquelles elles ont été accordées. Les chiffres des exercices antérieurs ont été reclassifiés afin de les rendre comparables à la présentation adoptée en 1980.



# 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 1980 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.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1980 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 11 mars 1981

Charette, Fortier, Hawey & Cie  
Comptables agréés



## Résultats financiers

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1980 sont de \$124 564 881 auxquels s'ajoutent également les subventions et intérêts payables par la Province au montant de \$85 626 262. Les dépenses s'élevant à \$269 795 374, il en résulte un excédent des dépenses sur les revenus de \$59 604 231 lequel déficit est à la charge des municipalités desservies.

En vertu de la nouvelle politique d'aide au transport en commun du Gouvernement du Québec, les commissions de transport reçoivent, à compter de l'exercice 1980, des subventions pour fins de fonctionnement établies à 40 o/o des revenus générés par le réseau régulier de transport en commun. Ainsi, pour l'année 1980, la Province a consenti une subvention à cet effet de \$58 604 105.

La subvention applicable à l'exercice courant est répartie en quatre versements égaux payables au plus tard dans les deux 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 de 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 50 fois le tarif régulier. L'état des revenus et dépenses présente à ce chapitre un revenu de \$13 941 411. Des subventions pour fins d'immobilisation de l'ordre de \$3 109 311 ont été imputées aux résultats de l'année 1980. Les dépenses en immobilisation sont subventionnées à 75 o/o alors qu'auparavant seuls les autobus étaient subventionnés à 30 o/o. Dorénavant, le versement des subventions applicables aux immobilisations incluant l'achat d'autobus, sera effectué 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 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 éléments de la politique d'aide au transport en commun concernant 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.

De plus, la Réforme de la fiscalité municipale prévoit qu'à compter de l'exercice 1980, le déficit après subventions provinciales est réparti entre toutes les municipalités du territoire de la Commission. La répartition du déficit prévu au budget est encaissée 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.

Durant l'année 1980, nous avons transporté 314,1 millions de voyageurs pour des revenus de \$117,0 millions comparativement à 283,4 millions de voyageurs rapportant \$103,2 millions en 1979. L'augmentation de 30,7 millions de voyageurs entre 1979 et 1980 est attribuable en partie à la très grande popularité qu'a connue le laissez-passer mensuel permettant aux voyageurs de bénéficier d'un escompte d'au moins 30 o/o ainsi qu'à la baisse de voyageurs qui avait été enregistrée en 1979 à cause de la suspension du service pour une durée de 17 jours. En 1980, nous avons eu un arrêt de travail de trois jours.

Le coût du transport a été de 85,8 cents par voyageur en 1980 comparativement à 81,0 cents l'année précédente alors que les revenus en provenance des voyageurs n'ont été que de 39,6 cents en 1980, comparativement à 39,3 cents en 1979.

## Dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration a racheté et annulé \$99 460 000 des \$120 950 000 d'obligations émises. Le solde de la dette obligataire s'établit à \$21 490 000 au 31 décembre 1980.



# Statistiques

Exercice terminé le	Titres de transport perçus	Recettes / voyageurs
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
31 déc. 1980 (i)	314 122 696	117 040 081

(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.

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



## Nombre de kilomètres parcourus

Exercice terminé le	Autobus		Voitures du Métro		Trolleybus		Total
	Nombre	o/o du total	Nombre	o/o du total	Nombre	o/o du total	Nombre
30 nov. 1961	72 859 655	96 o/o	—	—	3 011 259	4 o/o	75 870 914
30 nov. 1962	73 267 138	96 o/o	—	—	3 152 216	4 o/o	76 419 354
30 nov. 1963	72 775 371	96 o/o	—	—	3 202 222	4 o/o	75 977 593
30 nov. 1964	74 695 387	96 o/o	—	—	2 877 955	4 o/o	77 573 342
30 avril 1965 (a)	32 136 248	96 o/o	—	—	1 399 450	4 o/o	33 535 698
30 avril 1966 (b)	73 962 565	96 o/o	—	—	2 706 099	4 o/o	76 668 664
30 avril 1967 (c)	84 159 426	81 o/o	20 069 797	19 o/o	148 217	1,4 o/o	104 377 440
30 avril 1968 (d)	77 954 644	67 o/o	38 965 557	33 o/o	—	—	116 920 201
30 avril 1969	77 211 225	70 o/o	33 605 563	30 o/o	—	—	110 816 788
30 avril 1970	75 280 807	71 o/o	30 823 181	29 o/o	—	—	106 103 988
31 déc. 1970 (e)	49 335 424	71 o/o	19 793 356	29 o/o	—	—	69 128 780
31 déc. 1971	74 650 571	72 o/o	29 147 350	28 o/o	—	—	103 797 921
31 déc. 1972	76 766 522	72 o/o	30 300 107	28 o/o	—	—	107 066 629
31 déc. 1973	77 252 077	74 o/o	27 772 026	26 o/o	—	—	105 024 103
31 déc. 1974	74 795 901	77 o/o	27 648 277	23 o/o	—	—	102 444 178
31 déc. 1975 (f)	74 273 225	75 o/o	24 664 176	25 o/o	—	—	98 937 401
31 déc. 1976	82 207 155	70 o/o	34 879 469	30 o/o	—	—	117 086 624
31 déc. 1977 (g)	79 864 475	66 o/o	41 070 892	34 o/o	—	—	120 935 367
31 déc. 1978	82 580 374	63 o/o	48 677 403	37 o/o	—	—	131 257 777
31 déc. 1979 (h)	76 197 570	59 o/o	53 958 179	41 o/o	—	—	130 155 749
31 déc. 1980 (i)	80 101 297	57 o/o	59 386 779	43 o/o	—	—	139 488 076

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

## Nombre de véhicules

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
31 déc. 1980	2 189	74 o/o	759	26 o/o	—	—	2 948



## Longueur des parcours faits par les véhicules de la Commission

	Kilomètres
Au 30 novembre 1961	611,00
Au 30 novembre 1962	624,52
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

## Consommation

du 1er janvier 1980 au 31 décembre 1980

Électricité	276 863 650 kWh
Huile diesel	55 213 960 litres



**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

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

**Nicholas Benedetto**  
Service de la Protection

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

**Henri Bessette, ing.**  
Service du Transport

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

**Guy Lafontaine, ing.**  
Service de la Planification

**Guy Hearson**  
Service de l'Approvisionnement

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



Légende

■ Centre-ville de Montréal

Territoire desservi  
avant le 18 juin 1980



Territoire de la banlieue  
ouest de l'île



Superficie totale au  
31 décembre 1980



523 km<sup>2</sup>

Population des villes desservies 1 973 000

