

# Rapport annuel 1981

Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal









**Rapport annuel**  
**Exercice financier du 1er janvier 1981 au 31 décembre 1981**

**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.





Armand Lambert, c.a.  
Commissaire



Lawrence Hanigan  
Président-directeur général



Grégoire Tremblay, L.Ph.M.A.  
Commissaire



## Légende des photographies

- 1- Cérémonie d'inauguration du prolongement du Métro à la station Vendôme
- 2- La station Vendôme
- 3- La station Villa-Maria
- 4- La station Villa-Maria
- 5- La station Snowdon
- 6- La station Snowdon
- 7- Nouveau minibus réservé au transport adapté
- 8- Nouveau minibus réservé au transport adapté
- 9- Construction du garage Anjou
- 10- Construction du garage Anjou
- 11- La Gestion Optimale de l'Utilisation des Stocks en INventaire (GOUSIN)
- 12- La prévention des incendies et l'évacuation au centre d'entraînement Henri-Bourassa
- 13- La nouvelle grue de 20 tonnes
- 14- La bibliothèque McGill dans la station du même nom



# Sommaire

<b>Rapport d'activité 1981</b> . . . . .	<b>8</b>
<b>Secteurs</b>	
<b>L'exploitation</b> . . . . .	<b>20</b>
<b>L'entretien</b> . . . . .	<b>24</b>
<b>Le soutien</b> . . . . .	<b>28</b>
<b>États financiers</b>	
<b>Bilan au 31 décembre 1981</b> . . . . .	<b>32</b>
<b>État des revenus et dépenses</b> . . . . .	<b>34</b>
<b>Rapport des vérificateurs</b> . . . . .	<b>38</b>
<b>Statistiques</b>	
<b>Achalandage</b> . . . . .	<b>42</b>
<b>Nombre de kilomètres parcourus</b> . . . . .	<b>43</b>
<b>Nombre de véhicules</b> . . . . .	<b>43</b>
<b>Longueur des parcours</b> . . . . .	<b>44</b>
<b>Graphiques</b> . . . . .	<b>45</b>
<b>Répartition des dépenses</b> . . . . .	<b>46</b>







**Rapport d'activité 1981**



## L'activité

### Nouveau commissaire

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal compte, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1981, un nouveau commissaire en la personne de monsieur Grégoire Tremblay.

Monsieur Tremblay, ex-directeur général de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal, a prêté le serment d'office lors d'une brève cérémonie qui s'est déroulée au siège social de la C.T.C.U.M. Il avait été nommé à ce poste lors d'une assemblée régulière du Conseil de la Communauté urbaine de Montréal, tenue le 15 avril 1981.

Le nouveau commissaire a succédé à monsieur Robert Hainault dont le mandat avait pris fin. Entré au service de la Montreal Tramways Company en 1947, Monsieur Hainault aura donc consacré 34 ans de sa vie au service du transport en commun à Montréal.

### La réforme administrative

Les conseillers en administration Mineau, Allard, Mantha et Associés (MAMA) ont déposé, au début de 1981, un rapport, en deux volumes, sur les besoins de la C.T.C.U.M., ainsi que des recommandations devant mener à une réforme administrative.

Leurs services avaient été retenus en 1980, en vue d'entreprendre une étude afin de doter la Commission d'une organisation pouvant faire face aux défis des années 80.

La Commission a entrepris aussitôt la réalisation de certaines de ces recommandations. C'est ainsi qu'en mars, elle créait le poste de directeur général de l'Exploitation. Les services du Transport, de l'Entretien des véhicules, du Génie, de l'Approvisionnement et de la Protection relèvent désormais du directeur général de l'Exploitation.

La Commission a également procédé à la création du service des Systèmes de gestion, autre recommandation du rapport MAMA.

La Commission a accepté la formation d'un groupe de travail dans le but d'étudier les besoins en information de gestion de tous les services de la C.T.C.U.M. Les conclusions de cette étude seront connues en 1982 et conduiront à l'établissement d'un plan directeur de l'informatique.

Au mois d'octobre, toujours dans le cadre de la réforme administrative, un nouveau poste était créé, celui de directeur du service de la Planification générale. Le titulaire s'est vu confier la responsabilité de coordonner la préparation d'un plan directeur général des activités de la Commission.

Tout d'abord, le président-directeur général a confié au nouveau directeur la charge du secrétariat du Comité de mise en oeuvre de la réforme, et le soin de proposer des mécanismes afin d'assurer le suivi de la réforme. L'année 1982 sera sans doute très fertile en décisions dans ce domaine.

La révision des systèmes d'évaluation des postes cadres fut jugée prioritaire à la suite de l'étude des structures administratives. Le comité ad hoc de mise en oeuvre de la réforme a donc formé un comité d'orientation et d'évaluation afin d'effectuer le travail.



Au cours de l'année 1981, la Commission a approuvé l'organigramme du service de la Trésorerie. Le service a reçu une nouvelle appellation: "Trésorerie et Contrôle".

Suivant les recommandations des conseillers en administration, les fonctions budgétaires ont été regroupées sous le service de Trésorerie et Contrôle, permettant ainsi une meilleure coordination financière. D'autre part, la division Informatique a été détachée du service de Trésorerie et Contrôle afin de constituer un nouveau groupe administratif autonome, relevant directement du président-directeur général.

Un autre groupe administratif a également été créé au service de Trésorerie et Contrôle: la division Systèmes et méthodes de finance. Cette division a comme mandat principal la création d'une documentation sous forme de directives et de manuels sur les politiques, les méthodes et les systèmes financiers actuels de la Commission, à l'intention du personnel des finances et de l'administration.

## **Le plus fort achalandage en 28 ans**

L'achalandage au cours de 1981, sur l'ensemble du réseau (Métro et autobus), a atteint les 335 000 000, ce qui constitue le plus fort achalandage depuis 28 ans, soit depuis 1953. C'est là une preuve tangible de la popularité grandissante du transport en commun dans l'île de Montréal.

Une analyse de cet achalandage exceptionnel indique que les principaux facteurs qui l'ont provoqué sont la popularité de la Carte Autobus-Métro, l'addition du territoire de l'ouest de l'île et le prolongement de la ligne 2 du Métro, en direction du nord-ouest.

Le vendredi 16 octobre 1981, le Métro a enregistré une journée faste de son histoire: 775 101 voyageurs ont utilisé ses voitures. Le record précédent remontait au temps de la XXI<sup>e</sup> Olympiade, soit le vendredi 23 juillet 1976, alors que le nombre de voyageurs avait été de 747 083. Il s'agit donc d'une amélioration marquée: 27 018.

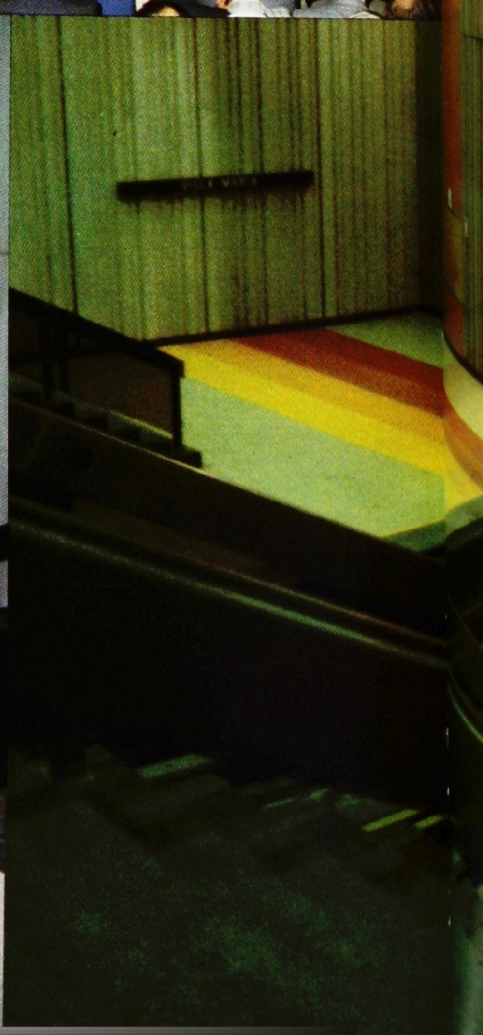
Le plus grand nombre de voyageurs enregistrés dans le Métro en une journée au cours de l'année 1980, avait été de 691 351, le vendredi 12 décembre.

## **Prolongement de la ligne 2 du Métro**

Le mercredi 9 septembre 1981, avait lieu à la station Vendôme, l'inauguration officielle de trois nouvelles stations du Métro, sur la ligne 2 en direction du nord-ouest: les stations Vendôme, Villa-Maria et Snowdon. Depuis la station Place-Saint-Henri, le prolongement ajoute 4,2 kilomètres à la ligne 2.

Le prolongement a nécessité un réaménagement complet des lignes d'autobus des secteurs Notre-Dame-de-Grâce, Montréal-Ouest et Snowdon.











## Un sommet de la C-A-M

Les cartes mensuelles Autobus-Métro (C-A-M) ont connu un immense succès au cours de 1981, atteignant un chiffre de ventes de 3 527 238. Un sommet a été atteint au mois de novembre alors que 358 919 cartes ont été vendues dans un seul mois.

## Hausses tarifaires

Les usagers de la C.T.C.U.M. ont connu deux hausses tarifaires au cours de l'année 1981: la première, à compter du dimanche 18 janvier; la seconde, du samedi 1<sup>er</sup> août.

Le prix d'une course payée en espèces est d'abord passé de 60 à 65 cents, puis à 75 cents. Le prix du carnet de tickets a été porté à 8 \$ pour 16 tickets, et à 9 \$ pour 15.

Les nouveaux tarifs de janvier n'ont rien changé au prix des tickets des écoliers et des personnes âgées. En août cependant, les écoliers et les personnes âgées ont vu le prix de leurs tickets passer de cinq à quatre pour un dollar.

La C-A-M pour adultes a grimpé de 16 \$ à 17 \$, le premier février; de 17 \$ à 19 \$, le premier août. Aux mêmes dates, la C-A-M pour les écoliers et les personnes âgées est passée de 7 \$ à 8 \$, puis de 8 \$ à 9 \$.

Le coût plus élevé que prévu de l'indexation des salaires des employés, et la forte augmentation des taux d'intérêt bancaire ont été les principales causes des hausses tarifaires.

## Intégration des personnes handicapées

La Commission a mis sur pied un comité inter-services formé de personnes responsables afin d'étudier la possibilité d'intégrer des personnes handicapées dans les différents services, en conformité avec la nouvelle loi 28 qui spécifie que tout employeur ayant un personnel de plus de 50 salariés doit soumettre, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1984, un plan visant à assurer l'embauche de personnes handicapées.

Déjà, quelques personnes handicapées ont été embauchées.

## Transport adapté

Le territoire desservi s'est étendu à l'ensemble de la C.U.M. au cours de 1981, et le nombre de véhicules en service pour personnes handicapées est passé de 17 à 48.

Au centre de formation du service du Transport, 91 chauffeurs se sont qualifiés pour le service adapté aux personnes handicapées. Plusieurs d'entre eux furent affectés à l'extension de la desserte du territoire de la C.U.M., le 9 novembre.

La Commission a fait l'acquisition de 15 nouveaux véhicules des plus modernes, équipés de rampes hydrauliques et destinés spécialement au transport des personnes handicapées.





7





## Programme d'aide aux employés

La Commission a mis sur pied un programme destiné à aider les employés qui ont des problèmes d'alcoolisme ou autres toxicomanies: usage non médical de drogues ou même usage abusif de médicaments prescrits.

Tous les niveaux, autant patronal que syndical, appuient et soutiennent le programme. L'employé est assuré que ses rapports avec le coordonnateur du programme seront de nature très confidentielle.

Le programme est autonome et relève du Centre médical. C'est par intérêt pour ses employés et pour le public que la Commission a décidé d'apporter sa contribution à la lutte contre l'alcoolisme et la toxicomanie.

## Nouveaux emménagements

Une division du service du Transport, une du service de l'Entretien des véhicules et deux services de la C.T.C.U.M. ont déménagé au cours de l'année 1981.

Au début du mois de juin, la division Régionale quittait la rue William et emménageait au garage Charlevoix. Le changement a nécessité une nouvelle distribution des circuits des divisions Saint-Henri et Saint-Paul, et on a dû réassigner les chauffeurs de ces deux divisions.

En juin, déménagement également de la division des Études techniques de l'Entretien des véhicules et des groupes qui s'occupent de formation au 110 du boulevard Crémazie ouest.

À la fin du même mois, le service de l'Approvisionnement s'installait au 8965 du boulevard Saint-Laurent. La démolition de l'édifice qui l'abritait auparavant, afin de permettre l'agrandissement de l'usine Métro Grande Révision, est à l'origine de ce transfert.

Les nouveaux locaux, plus spacieux (environ 2 400 mètres carrés) et plus modernes, ont permis au service de l'Approvisionnement de rapatrier la section Imprimerie-Papeterie, qui logeait au siège social. Le service a également pu accueillir et loger une nouvelle division, l'Administration des immeubles, qui relevait auparavant du service du Secrétariat.

Fin novembre, le service de la Publicité et des Relations publiques, logé dans l'aile sud du 10<sup>e</sup> étage du siège social, laissait cet endroit pour occuper la suite 422 du "Dominion Square Building", au 1010 de la rue Sainte-Catherine ouest.

## Le garage Anjou

Le service du Génie a entrepris la construction d'un garage de service dans la ville d'Anjou, au coût de 12 millions de dollars. Les travaux, confiés à la firme Pisapia Inc., ont commencé à la mi-août 1981.

La construction du garage permettra à la C.T.C.U.M. d'accroître la qualité du service dans le secteur nord-est de la ville et d'obtenir un rendement supérieur des autobus.

Le garage, d'une superficie de 18 720 mètres carrés, pourra recevoir 260 autobus à l'intérieur, avantage impérial en saison hivernale.

Ce 12<sup>e</sup> garage devrait fonctionner vers la fin de l'année 1982.







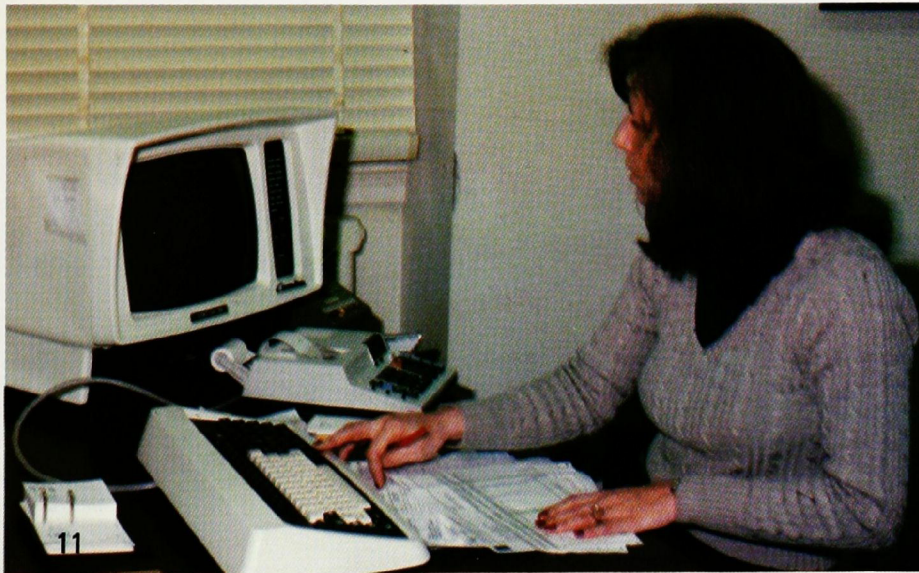




## L'implantation du système GOUSIN

L'intégration sur banque de données informatiques des domaines Approvisionnement — Magasin — Comptes à payer constitue le système GOUSIN, abréviation des termes Gestion Optimale de l'Utilisation des Stocks en INventaire. Le 1<sup>er</sup> janvier 1981, l'activité "Comptes à payer" se reliait au système GOUSIN, finalisant ainsi l'implantation de cette phase du projet.

L'intégration de l'activité "Comptes à payer" au réseau informatique a permis d'accélérer l'entrée des factures dans le système de paiement. La saisie des données s'effectue à l'aide d'écrans cathodiques, lesquels servent également à l'interrogation des nombreux fichiers composant le système. Les demandes de renseignements provenant des gestionnaires ou des fournisseurs de la Commission sont traitées dès leur réception et les réponses sont retransmises sur-le-champ.









**Secteur de l'exploitation**



## L'exploitation

Le Métro a transporté 191 452 402 voyageurs en 1981, soit une augmentation de 12,6% sur 1980.

Le service du Transport a réalisé en 1981 le projet de formation des commis divisionnaires. Mille cinq cents heures de travail ont été consacrées à la conception, à la préparation de cours, à la formation et à l'entraînement pratique des employés affectés à la répartition du travail d'exploitation.

Deux cent cinquante-neuf opérateurs du Métro ont participé à un cours de prévention des incendies et d'évacuation, et 182 autres ont reçu un cours de recyclage de quatre jours, incluant un stage dans les simulateurs et en télécommunications.

La section Métro a formé 123 changeurs ainsi que 77 nouveaux opérateurs, dont une trentaine en prévision du prolongement de la ligne 2 vers le nord-ouest. Pour la même raison, 320 opérateurs et 46 cadres furent recyclés.

Au service du Transport, 183 chauffeurs ont été embauchés et formés à la section surface, et 270 chauffeurs en poste ont suivi un cours de recyclage de cinq jours, basé sur les documents DECAM.

Sous l'égide de l'Urban Transportation Development Corporation (UTDC) de Toronto, le Centre de formation du service du Transport, par l'intermédiaire de son surintendant et du chef-instructeur (Métro), a complété le projet de formation pour le compte de la San Francisco Municipal Railway. Ce projet, entrepris en 1980, a été terminé en juin 1981.

Lors du prolongement de la ligne 2 du Métro, les lignes d'autobus 24 Sherbrooke, 65 Côte-des-Neiges, 66 The Boulevard, 102 Somerled, 103 Monkland, 105 Sherbrooke, 124 Victoria, 148 Métrobus Laurentien et 162 Westminster ont été modifiées. La ligne 149 Métrobus Westminster a été abolie.

La C.T.C.U.M. a créé un nouveau service rapide, la ligne Métrobus 199 Lacordaire, reliant la municipalité de Montréal-Nord à la station Cadillac, sur la ligne 1 du Métro.

La ligne 164 Dudemaine a étendu ses heures de service à toute la journée. La ligne 60 Wellington a été modifiée de façon à assurer la desserte des usines du CN à Pointe-Saint-Charles.

Un nouveau terminus hors rue a dû être aménagé à Ville d'Anjou pour la ligne 193 Jarry-est: les travaux de prolongement de l'autoroute 25, jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, ayant amené la fermeture de la rue Jarry, à l'intersection de l'autoroute 25.

Le service de la Planification a participé à des études en vue de la mise en place du plan intégré de transport de la région de Montréal. Un certain nombre d'études ont été effectuées en relation avec le projet. Mentionnons: l'étude sur les trains de banlieue et le réseau de rabattement sous-jacent, l'étude sur la prolongation de la ligne 5 du Métro jusqu'à Anjou, les études de systèmes d'intégration tarifaire, les études d'implantation de la ligne 6 du Métro régional pour le tronçon Pointe-aux-Trembles — du Collège.

Le Métro a accueilli, en 1981, sa première femme opérateur.













**Secteur de l'entretien**



## L'entretien

Le service de l'Entretien des véhicules a terminé au mois de mars l'installation du freinage rhéostatique sur les voitures MR-63.

La Commission a décidé de procéder par contrat à long terme au rebobinage d'induits des moteurs de traction du MR-63. L'ouverture des soumissions pour le rebobinage d'un minimum de 400 induits s'est faite en décembre. Le contrat couvrira une période de cinq ans.

Le service de l'Entretien des véhicules a terminé la modification de 30 autobus de type urbain pour les services de banlieue. Le travail comprend le blocage de la porte arrière et l'installation d'étagères à bagages.

Un important projet d'installation d'abris amovibles a été réalisé au cours de 1981. En effet, 75 édicules ont été installés sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine de Montréal. La C.T.C.U.M. compte maintenant, en incluant ces nouvelles installations, 495 abris sur le territoire qu'elle dessert.

L'Entretien de la voie a fait l'acquisition d'une nouvelle grue de grande capacité (20 tonnes).

La ventilation générale des garages Saint-Denis et Saint-Michel a été refaite au coût de 300 000 \$. Le projet s'inscrit dans un programme de modernisation des installations, dans le but d'améliorer les conditions de travail à la C.T.C.U.M.

De nouveaux projets immobiliers ont été mis en chantier aux abords du Métro, notamment l'édifice de la Banque nationale de Paris à la station McGill et l'édifice Canderel-2000 à la station Peel. Ces projets amènent l'ouverture d'un nouvel accès au Métro à chacune des deux stations.















**Secteur du soutien**



## Le soutien

"AUTOBUS" a enregistré au-delà de 1 500 000 appels au cours de 1981. Le personnel a consacré 34 000 heures de conversation à renseigner le public au sujet de déplacements possibles sur le territoire desservi par la C.T.C.U.M. Un projet de réaménagement des locaux est en cours de réalisation, dans le but de créer un environnement mieux adapté aux objectifs de ce service.

Des représentants de la Commission ont été invités en mars par l'Association pour la gestion des systèmes et méthodes, chapitre de la Communauté urbaine de Montréal, à participer à un colloque d'une demi-journée sur l'expérience qu'ils ont vécue lors de l'implantation du système GOUSIN à la C.T.C.U.M. Le succès a été tel que le colloque a dû être répété à trois reprises.

Les services du Transport et des Systèmes de gestion, avec la participation de la firme Giro Inc., ont entrepris le développement et l'implantation du système HASTUS (Horaires et Assignations d'un Système de Transport Urbain Structuré). On prévoit terminer le projet vers la fin de 1982.

Une délégation du Transport urbain de la Communauté économique européenne, en provenance de Bruxelles, en Belgique, a rendu visite à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal afin de se renseigner sur les points d'intérêt suivants: la planification du transport en commun, la conservation d'énergie, la description des politiques, les réalisations et les plans futurs d'aspect général.

La C.T.C.U.M. a reçu 3 930 visiteurs en 1981. À ce nombre, s'ajoutent 797 cinéastes et photographes. Au total, 19 pays ont été représentés. Le nombre de visites a été de 201. Le Canada vient en tête du nombre de visiteurs avec 1 250; les États-Unis, en deuxième, avec 195.

La Commission, la direction du service de la Protection et les autorités du service de Police de la C.U.M. ont redéfini leurs responsabilités respectives au cours de 1981.

Le service de la Protection a recommandé diverses mesures de sécurité sur différents emplacements, tels le poste Providence et le garage Henri-Bourassa. Les deux systèmes de surveillance en circuit fermé seront en service au cours de 1982.

Le nombre de constables a été augmenté dans le Métro afin de mieux répondre aux besoins et d'assurer une meilleure sécurité aux usagers.

Le Centre informatique a reçu livraison d'un équipement qui lui permet de desservir un plus grand nombre d'usagers, en accroissant son réseau de terminaux.

Le Métro a maintenant sa bibliothèque, mise à la disposition du public par le service des Activités culturelles de la ville de Montréal. Située sur la promenade de la station McGill, la bibliothèque offre 10 000 volumes à sa clientèle.













**États financiers**



# Bilan au 31 décembre 1981 (note 1)

## Actif

### Fonds d'exploitation

	\$
Encaisse	918 336
Débiteurs	2 585 809
Subventions et intérêts à recevoir de la province de Québec	118 803 189
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs	769 365
Avance au fonds de la dette obligataire	48 316 847
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	8 278 136
Dépôt — Fonds d'assurance	201 250
	<hr/>
	179 872 932
	<hr/> <hr/>

### Fonds des actifs en immobilisation

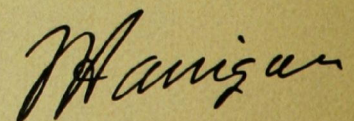
Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	224 668 039
	<hr/>
	224 668 039
	<hr/> <hr/>

### Fonds de la dette obligataire

Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	65 861 847
	<hr/>
	65 861 847
	<hr/> <hr/>

Les notes ci-jointes sont partie intégrante des états financiers

Approuvé



Président-directeur général

Montréal, le 10 mars 1982



## Passif

---

### Fonds d'exploitation

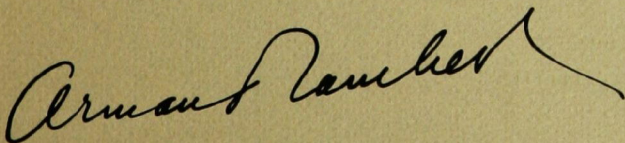
	\$
Emprunts à court terme	62 000 200
Billet promissaire à payer (note 3)	70 339 813
Créditeurs et frais courus	40 330 722
Trop perçu des municipalités pour le déficit 1981	6 390 174
Produit d'emprunts non dépensé	812 023
	<hr/>
	179 872 932
	<hr/> <hr/>

### Fonds des actifs en immobilisation

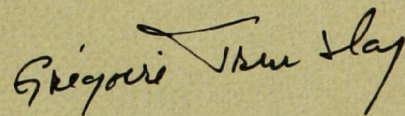
Placement à même le revenu	140 233 518
Placement à même les subventions	19 384 698
Placement à même l'emprunt	65 049 823
	<hr/>
	224 668 039
	<hr/> <hr/>

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

Dû au fonds d'exploitation (note 6)	48 316 847
Dette obligataire (note 4)	17 545 000
	<hr/>
	65 861 847
	<hr/> <hr/>



Commissaire



Commissaire



# États des revenus et dépenses

Revenus	Année terminée le 31 décembre				Prévisions budgétaires
	1981	1980	1979	1978	1982 (non vérifiées)
<b>Transport</b>	\$	\$	\$	\$	\$
Voyageurs du territoire C.T.C.U.M.	139 459	117 040	103 201	102 261	156 123
Voyageurs du territoire extérieur	5 511	989	—	—	4 220
Service aéroportuaire, charte-partie et service touristique	3 344	2 499	3 167	3 541	3 483
Transport de colis — territoire extérieur	124	16	—	—	124
	148 438	120 544	106 368	105 802	163 950
<b>Autres revenus d'exploitation</b>					
Réclame publicitaire	1 552	1 307	1 158	977	1 412
Loyers — stations de Métro et autres	863	706	599	580	782
Produit de la vente d'immeubles	33	2 851	4 031	96	300
Revenus divers	1 274	911	1 157	1 144	1 000
	3 722	5 775	6 945	2 797	3 494
<b>Total — Revenus d'exploitation</b>	<b>152 160</b>	<b>126 319</b>	<b>113 313</b>	<b>108 599</b>	<b>167 444</b>
<b>Subventions de la province</b>					
Pour fin de fonctionnement:					
— territoire C.T.C.U.M.	76 524	58 604	—	—	91 076
— territoire extérieur	2 180	396	—	—	1 688
Relative aux laissez-passer	27 565	13 941	—	—	32 570
Pour fin d'immobilisation	1 731	3 109	4 078	3 331	14 206
Au transport scolaire intégré	1 490	2 930	—	—	—
Au transport des handicapés	2 466	891	—	—	4 826
À la réalisation d'études ou de projets expérimentaux	46	—	—	—	100
Au déficit	—	—	53 721	52 277	—
	112 002	79 871	57 799	55 608	144 466
<b>Intérêt à récupérer de la province</b>	6 390	5 755	—	—	13 941
<b>Déficit résiduel du service ferroviaire à recouvrer de la C.U.M.</b>	—	—	—	—	6 720
<b>Déficit à la charge des municipalités desservies</b>	62 042	59 604	65 658	52 887	84 863
<b>Total des revenus</b>	<b>332 594</b>	<b>271 549</b>	<b>236 770</b>	<b>217 094</b>	<b>417 434</b>



(en mille dollars) (note 2)

<b>Dépenses</b>	<b>Année terminée le 31 décembre</b>				<b>Prévisions budgétaires</b>
	<b>1981</b>	<b>1980</b>	<b>1979</b>	<b>1978</b>	<b>1982 (non vérifiées)</b>
Direction générale de l'Exploitation	\$ —	\$ —	\$ —	\$ —	\$ 239
Service du Transport	141 199	113 537	95 981	91 651	162 554
Service de l'Entretien des véhicules	72 421	59 990	46 446	42 145	85 170
Service du Génie	49 422	41 538	34 551	31 560	59 838
Service de la Protection	4 670	3 654	3 236	2 590	5 834
Service de l'Approvisionnement	3 758	1 865	1 530	1 300	4 613
Bureau du Trésorier	6 748	6 213	5 315	4 952	6 434
Autres services	7 687	7 299	6 590	6 437	11 191
Administration générale	1 660	1 356	1 055	985	1 563
Taxes, permis et contributions	9 993	7 831	8 049	8 760	14 715
Intérêts, amortissement et achat d'autobus (note 7)	24 760	26 260	32 284	25 217	43 995
Dépenses en immobilisation	3 479	2 006	1 733	1 497	3 500
Service ferroviaire	6 797	—	—	—	17 788
<b>Total des dépenses</b>	<b>332 594</b>	<b>271 549</b>	<b>236 770</b>	<b>217 094</b>	<b>417 434</b>



# Notes aux états financiers

31 décembre 1981

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 sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice, sauf pour les tickets qui sont comptabilisés lorsque vendus.

### 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. Modalités du financement du déficit 1979

Un emprunt de 70 339 813,37 \$ a été contracté d'une banque à charte canadienne le 1<sup>er</sup> décembre 1981 pour financer la part gouvernementale au déficit 1979.

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

## 4. Dette obligataire

	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
<b>Obligations sériees</b>	\$	\$	\$
7½%, échéant 1 245 000 \$ par année du 1 <sup>er</sup> décembre 1973 au 1 <sup>er</sup> décembre 1982 inclusivement	12 450 000	11 205 000	1 245 000
10%, 10¼%, 10½%, échéant 1 200 000 \$ par année du 17 novembre 1976 au 17 novembre 1985 inclusivement	12 000 000	7 200 000	4 800 000
9¼%, 9½%, 9¾%, échéant 1 500 000 \$ par année du 15 mars 1978 au 15 mars 1987 inclusivement	15 000 000	6 000 000	9 000 000
<b>Obligations à fonds d'amortissement</b>			
8%, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 1992	2 500 000	—	2 500 000
	<b>41 950 000</b>	<b>24 405 000</b>	<b>17 545 000</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 les intérêts sur icelles.

#### **5. Règlement d'emprunt**

Au 31 décembre 1981, le solde des autorisations d'emprunts non utilisées s'élevait à 23,5 millions \$.

Le programme d'aide au transport en commun prévoit pour les fins d'immobilisations une subvention de 75% 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.

#### **6. Dû au fonds d'exploitation**

Cette somme représente des acquisitions d'immobilisation qui seront financées par émission d'obligations. La province de Québec subventionnera 45,3 millions \$ du service de cette dette.

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

Ce poste comprend l'achat d'autobus à même le revenu, pour un montant de 6 994 242 \$ en 1981 (1980: 5 508 917 \$, 1979: 13 892 849 \$, 1978: 11 109 119 \$).

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

Une évaluation actuarielle en date du 18 novembre 1981 établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 31 décembre 1980, était de 36,6 millions \$. Ce déficit sera amorti d'ici 1991, conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1981, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 25,5 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 chiffres des exercices antérieurs ont été reclassifiés afin de les rendre comparables à la présentation adoptée en 1981.



# 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 1981 ainsi que l'état des revenus et dépenses de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1981 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 10 mars 1982

Charette, Fortier, Hawey & Cie  
Comptables agréés



## Résultats financiers

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1981 sont de 152 159 898 \$ auxquels s'ajoutent également les subventions et intérêts payables par la Province au montant de 118 391 765 \$. Les dépenses s'élevant à 332 593 452 \$, il en résulte un excédent des dépenses sur les revenus de 62 041 786 \$ 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% des revenus générés par le réseau régulier de transport en commun. Ainsi, pour l'année 1981, la Province a consenti une subvention à cet effet de 76 524 026 \$.

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% 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 1<sup>er</sup> 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% le manque à gagner résultant de la vente de laissez-passer mensuels jusqu'à une différence maximale de 30% 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 27 565 560 \$. Des subventions pour fins d'immobilisation de l'ordre de 1 730 738 \$ ont été imputées aux résultats de l'année 1981.

Les dépenses en immobilisation sont subventionnées à 75% alors qu'auparavant seuls les autobus étaient subventionnés à 30%. 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 ans. La Commission continue sa politique d'imputer aux dépenses de chacun des exercices la part de 25% 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 concernent 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 1981, nous avons transporté 335,9 millions de voyageurs pour des revenus de 139,5 millions \$ comparativement à 314,1 millions de voyageurs rapportant 117,0 millions \$ en 1980. L'augmentation de 21,8 millions de voyageurs en 1980 et 1981 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%.

Le coût du transport a été de 97,0 cents par voyageur en 1981 comparativement à 85,8 cents l'année précédente alors que les revenus en provenance des voyageurs ont été de 45,3 cents en 1981, comparativement à 39,6 cents en 1980.

## Dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé 103 405 000 \$ des 120 950 000 \$ d'obligations émises. Le solde de la dette obligataire s'établit à 17 545 000 \$ au 31 décembre 1981.









**Statistiques**



## Achalandage et recettes (Réseau urbain)

Exercice terminé le	Achalandage	Recettes/voyageurs
		\$
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
31 déc. 1981	335 875 736	139 459 578

(a) Exercice du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> mai au 30 octobre; et grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.

(e) Exercice du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> au 3 novembre inclusivement.



## 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. 1962	73 267 138	96%	—	—	3 152 216	4%	76 419 354
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

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

## Nombre de véhicules

30 nov. 1962	1 897	95%	—	—	105	5%	2 002
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%	2 101
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

\*excluant les autobus pour handicapés



**Longueur des parcours faits par les véhicules de la Commission  
(Réseau urbain)**

**Kilomètres**

---

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
Au 31 décembre 1981	1 102,53

---

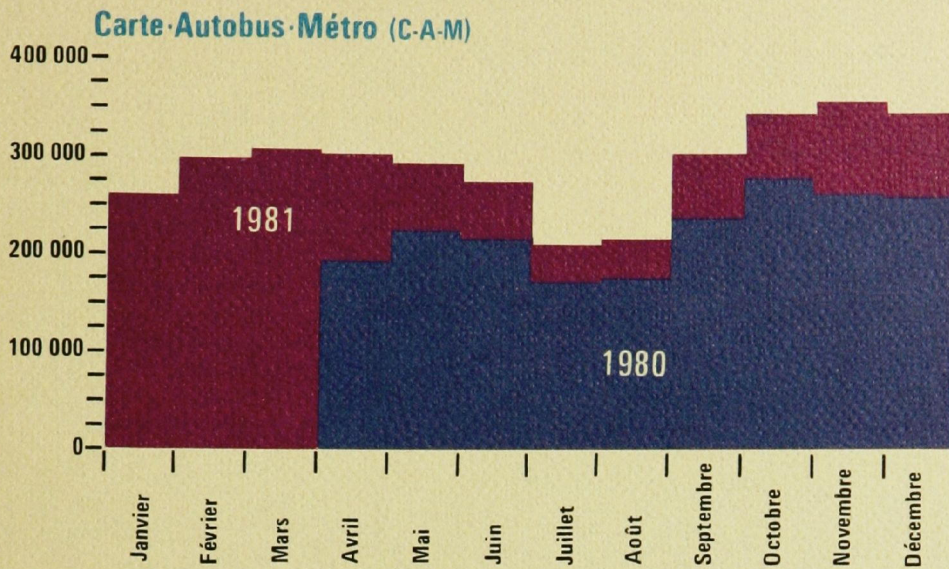
**Superficie totale au 31 déc. 1981**

**523 km<sup>2</sup>**

**Population des villes desservies**

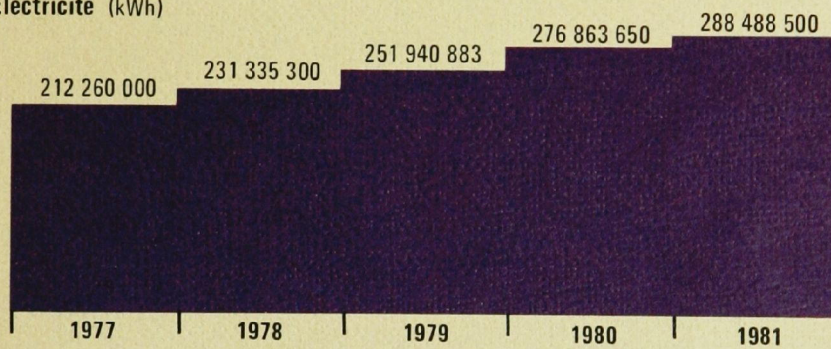
**1 973 000**



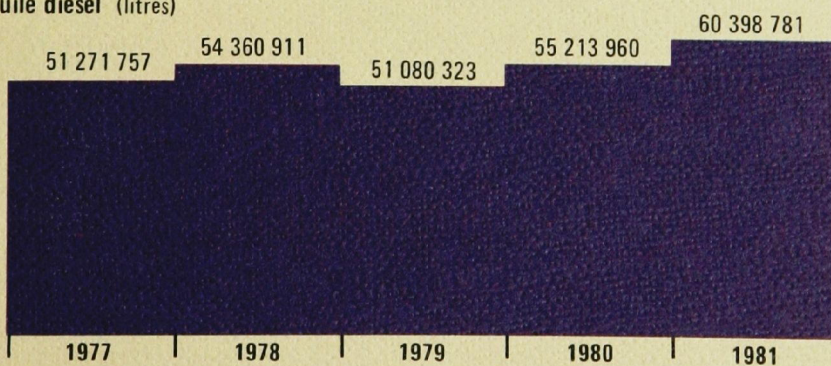


### Consommation

Electricité (kWh)



Huile diesel (litres)



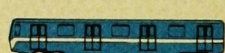
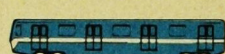
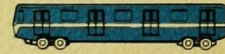


# Répartition des dépenses d'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1981

**Total: 332 593 451 \$**

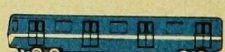
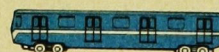
**Salaire et avantages  
aux employés**

**226 580 019 \$**



**Matériel et services**

**71 260 403 \$**



**Intérêt, amortissement  
et achat d'autobus**

**24 759 952 \$**



**Taxes  
(incluant taxes  
sur carburant)**

**9 993 077 \$**



**3 o/o**

**7,5 o/o**

**21,4 o/o**

**68,1 o/o**



Yvon Clermont, c.r.  
Secrétaire et conseiller juridique

Robert Dion, c.a.  
Trésorier

J.-J. Bouvrette, c.a.  
Directeur général de l'Exploitation

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

Nicholas Benedetto  
Service de la Protection

Henri Bessette, ing.  
Service du Transport

Georges Donato, ing.  
Service du Génie

Jules Gagné, M.B.A.  
Service de la Planification générale

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

Gilles Guévremont, L.Sc.Com.  
Service des Systèmes de gestion

Guy Hearson  
Service de l'Approvisionnement

Guy Jeannotte  
Service de la Publicité et  
des Relations publiques

Guy Lafontaine, ing.  
Service de la Planification

Service des Relations industrielles.



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



