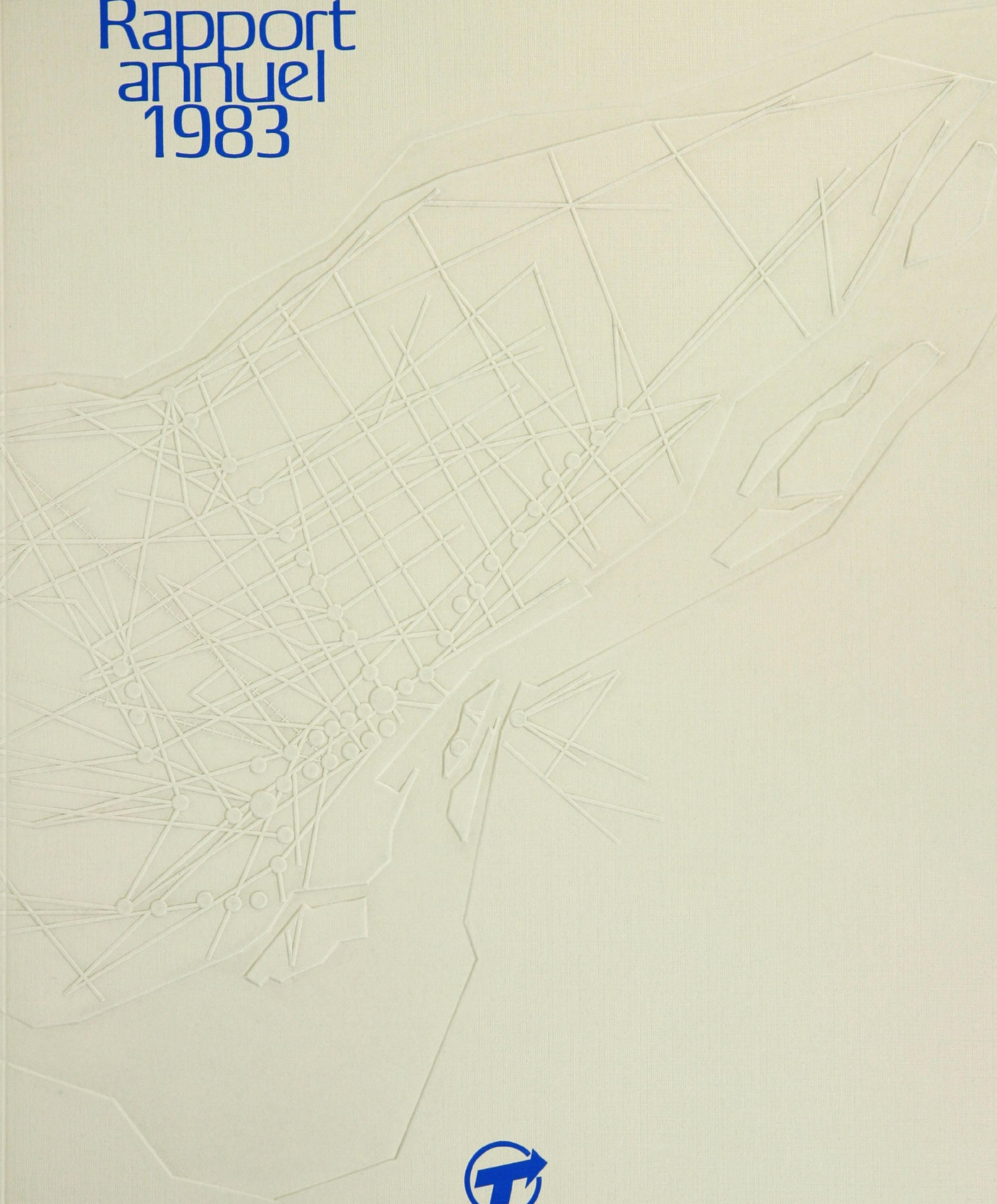


G. Ouellet

Rapport annuel 1983



Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Rapport
annuel
1983

Exercice financier
du 1er janvier 1983 au 31 décembre 1983
Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Message du Président-directeur général

L'exercice écoulé a marqué la fin de la récession économique, qui avait atteint son creux à l'automne de l'année précédente. On a pu ainsi noter, en 1983, une lente remontée de l'utilisation des transports en commun, mouvement qui devrait se poursuivre au cours de l'année 1984. Cette reprise économique, aussi difficile à prévoir que l'avait été la récession elle-même, a fait en sorte que les dépenses de la Commission ont été moins élevées que prévu. En effet, au moment où les prévisions des dépenses ont été faites, en 1982, l'indice des prix à la consommation affichait une croissance annuelle de 12% environ, alors qu'il n'a été que de 5,6% en moyenne, au cours de 1983, et les taux d'intérêt, qui étaient de 17%, ont baissé rapidement pour se situer aux environs de 11% en 1983. D'autre part, l'achalandage de la C.T.C.U.M. a repris de façon progressive au cours de l'année, mais si l'on tient compte des interruptions de service de l'année 1982, les 312 millions de voyageurs enregistrés en 1983, ne marquent qu'une légère amélioration par rapport à l'année précédente.

En général, les années 1982 et 1983 ont été marquées, pour la C.T.C.U.M., à la fois par une stabilisation de la demande de transport en commun et par un effort majeur de contrôle des dépenses. Si l'on excepte le service ferroviaire, pris en charge au cours de 1982, et les postes reliés aux taux d'intérêt, la croissance globale des dépenses de la C.T.C.U.M. pour les années 1982 et 1983, a été voisine du taux d'inflation, ce qui implique que les dépenses n'ont à peu près pas augmenté en termes réels. Une telle situation, à ma connaissance, ne s'était jamais produite au cours des dix années précédentes.

Cette stabilisation des ressources ne s'est pas réalisée sans difficultés, mais une période de consolidation était sans doute nécessaire, compte tenu de l'expansion continue enregistrée depuis le milieu des années 1970, avec les prolongements du Métro, la desserte de la partie ouest de l'île par les autobus et les trains de la C.T.C.U.M., la mise sur pied du service de transport adapté, les services d'autobus hors territoire et l'introduction de la carte mensuelle.

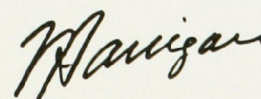
Au cours des deux dernières années, la Commission a aussi terminé la réforme de sa structure administrative et de ses modes de fonctionnement, entreprise en 1981. Cette réorganisation avait pour buts d'adapter l'entreprise

à ses tâches plus nombreuses et plus complexes et d'en faire un instrument plus dynamique au service des citoyens de la Communauté urbaine. L'un des derniers éléments importants de la réforme a été la mise en place, à la fin de 1983, d'une nouvelle Direction générale des Services à la clientèle, qui coordonnera les activités de la C.T.C.U.M. face à ses clients et à son public: mise en marché, information et communications, répartition des services et contrôle de la qualité.

Un autre élément majeur de la réforme complétée en 1983, a été la mise sur pied d'une démarche de planification d'entreprise. La préparation d'un premier plan directeur de la C.T.C.U.M. avait commencé à la fin de 1982. Les buts de cette première démarche étaient de préciser les orientations fondamentales de l'entreprise, d'analyser ses activités et sa situation et de fixer les objectifs à atteindre et les principaux programmes à mettre en oeuvre au cours des trois prochaines années, en vue de les communiquer aux employés et aux mandants de la Commission.

Tout au long de l'année, en même temps qu'étaient mis en oeuvre divers programmes d'amélioration de l'exploitation et des méthodes de gestion, la direction et le personnel de la C.T.C.U.M. ont travaillé à la préparation du plan, qui a été approuvé par la Commission en décembre. L'objectif global retenu pour les trois prochaines années n'est pas une expansion majeure de la quantité des services de la C.T.C.U.M., mais plutôt une amélioration de leur qualité, en visant à mieux desservir la clientèle sans augmentation importante des coûts. Pour atteindre cet objectif global, la Commission mettra sur pied au cours des trois prochaines années une stratégie commerciale dynamique, qui fera appel à tous les éléments de son activité. Elle visera aussi à augmenter la compétence, la motivation et la satisfaction de ses employés, par un ensemble de programmes qui toucheront tous les aspects de la gestion de ses ressources humaines.

Le plan est relié aux autres instruments de gestion de la C.T.C.U.M. Il permettra de mesurer le rendement en des termes plus facilement comparables d'une année à l'autre. À moyen terme, la Commission espère que ses efforts pour améliorer ses relations avec ses employés et sa clientèle seront de plus en plus perceptibles et qu'ils contribueront à attirer davantage de Montréalais au transport en commun.



Sommaire

Message du Président-directeur général	5
La Commission	8
La Direction	9
La structure administrative	10
Les nominations	11
Les services et la clientèle	13
Le réseau urbain (métro - autobus - trains) . .	14
Le transport adapté	16
Les services d'autobus hors territoire	17
Le service aéroportuaire	17
Les modifications à la grille tarifaire	17
L'exploitation	19
La modernisation des équipements	20
La sécurité dans le Métro	22
Les ressources humaines	25
L'évolution de l'effectif	26
La gestion des ressources humaines	26
Les relations de travail	27
L'organisation et la gestion	29
La publicité et les relations publiques	33
Les communications	34
L'information	35
États financiers	37
Bilan au 31 décembre 1983	38
États des revenus et dépenses	40
Notes aux états financiers	42
Rapport des vérificateurs	44
Sommaire des résultats financiers	45
Statistiques	47
Achalantage 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

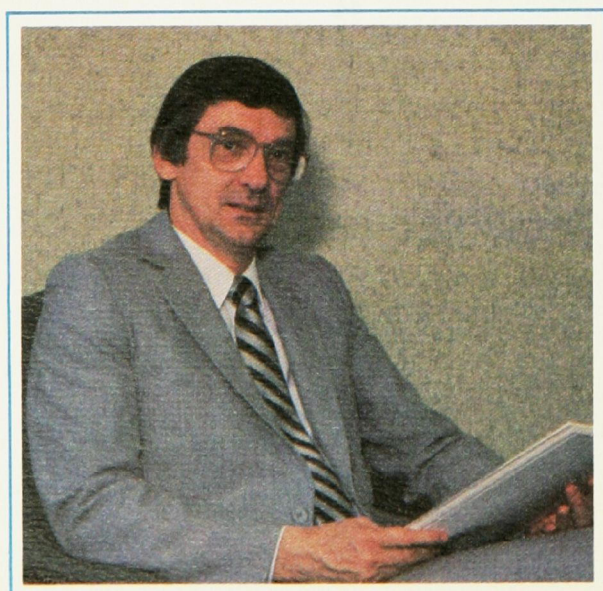
La Commission

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.



Lawrence Hanigan
Président-directeur général



Grégoire Tremblay
Commissaire



Gerry Snyder
Commissaire

La Direction

J.-Jacques Bouvrette
Directeur général de l'Exploitation

Jean-Paul Charland
Directeur général des Services à la clientèle

Henri Bessette
Service du Transport

Jean Bouchard
Service de Surveillance

Ronald F. David
Service de la Vérification interne

Robert Dion
Trésorier et contrôleur

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

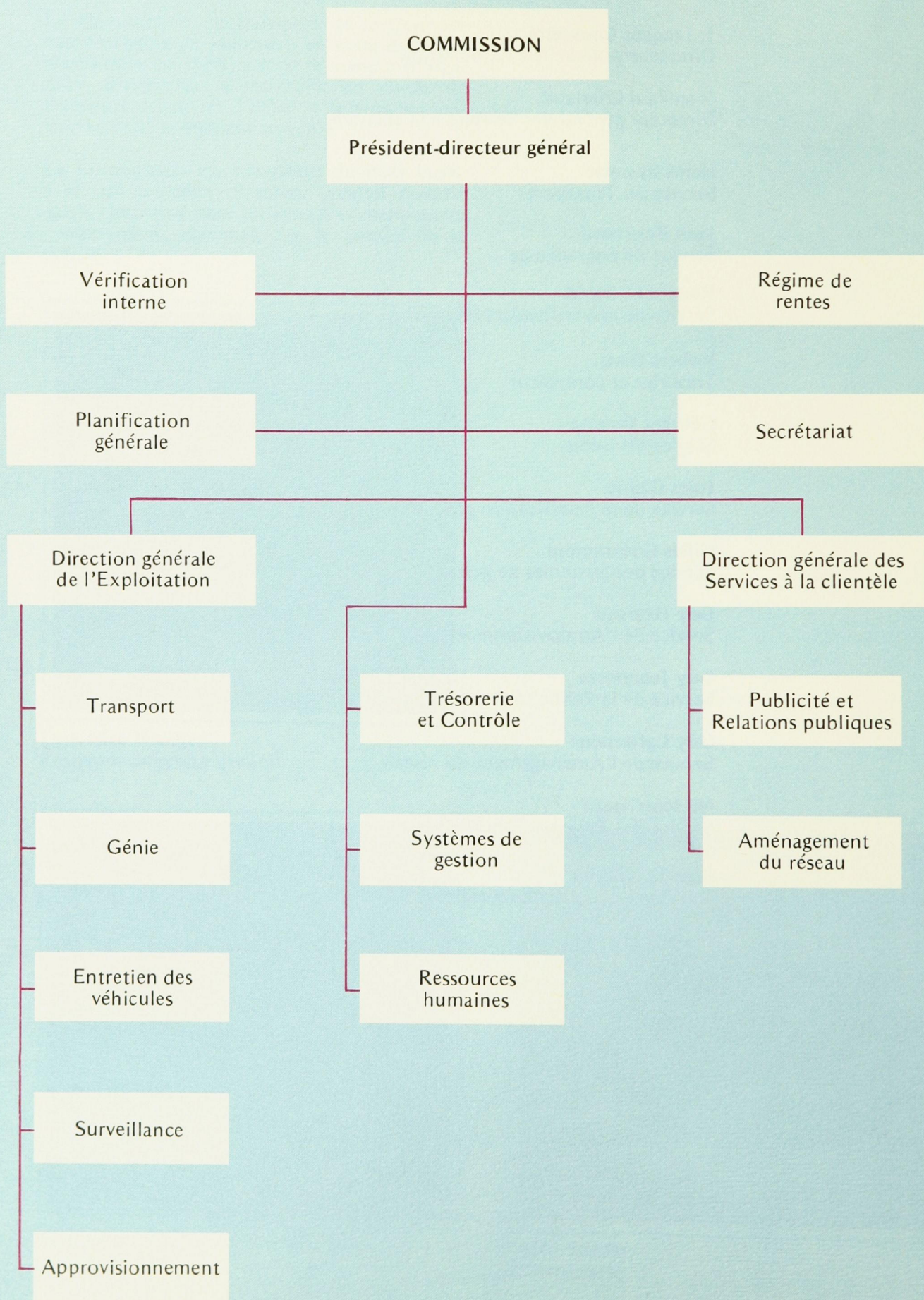
Guy Lafontaine
Service de l'Aménagement du réseau

Nil Morriseau
Service des Ressources humaines

Jean Y. Nadeau
Secrétaire et conseiller juridique

Francis Therrien
Service de l'Entretien des véhicules

La structure administrative



Les nominations

Nouveau Commissaire

Le 1er décembre 1982, le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal nommait monsieur Gerry Snyder au poste de Commissaire de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, en remplacement de monsieur Armand Lambert dont le mandat était expiré. La nomination de M. Snyder prenait effet le 1er janvier 1983.

Le nouveau Commissaire fut élu conseiller municipal en 1957, représentant le quartier Snowdon. Il fut réélu jusqu'en 1982. Pendant 10 ans, de 1960 à 1970, il fut le Vice-Président du Comité exécutif de la ville de Montréal. En 1978, il fut nommé membre du Comité exécutif de la ville de Montréal, membre du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal et membre du Conseil de sécurité publique.

Son prédécesseur, monsieur Armand Lambert, avait représenté la ville de Montréal au sein de la Commission de transport de Montréal, de 1961 à 1970. En 1970, il devenait l'un des trois Commissaires nommés à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui venait d'être formée. Il occupa le poste jusqu'à son départ le 31 décembre 1982.

Nouveau Secrétaire et Conseiller juridique

Depuis le 1er janvier 1983, la Commission compte un nouveau titulaire au poste de Secrétaire et Conseiller juridique. Il s'agit de Me Jean Y. Nadeau. Celui-ci avait travaillé au service des Relations industrielles de la Commission en tant que Conseiller juridique de 1975 à 1980, puis en 1981, il avait été nommé Chef de cabinet au bureau du Président-directeur général.

Me Nadeau succède à Me Yvon Clermont qui a pris sa retraite au mois de décembre 1982. Me Clermont avait été nommé Secrétaire de la Commission de transport de Montréal, lors de sa création en 1950, et avait occupé le poste jusqu'au moment de son départ, soit pendant trente-deux années.

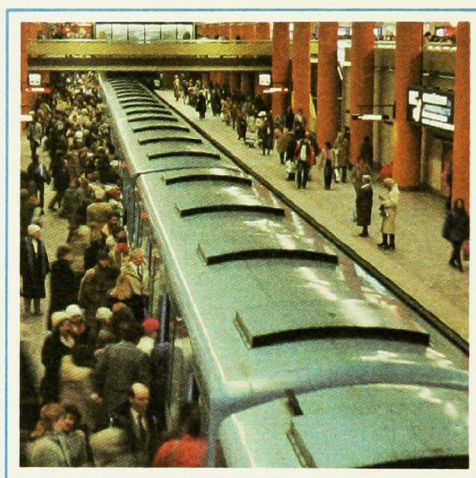
Nouveau Directeur général - Services à la clientèle

La Commission annonçait, le 22 août 1983, la création d'une Direction générale des Services à la clientèle, dernier jalon de la réforme administrative mise en oeuvre en 1981. Cette décision reflète la volonté de la Commission d'orienter davantage son activité en fonction des besoins et des attentes de ses divers clients et du public en général.

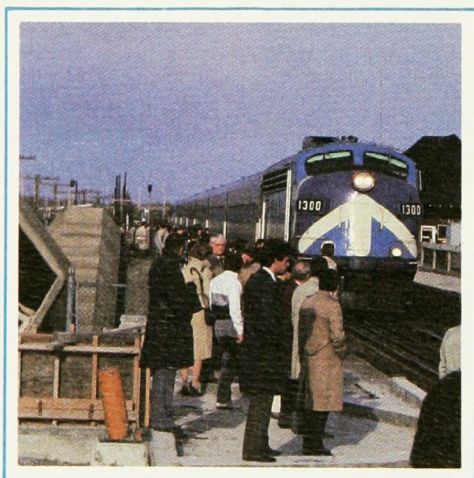
Le titulaire du poste nouvellement créé de Directeur général - Services à la clientèle, est monsieur Jean-Paul Charland qui est entré en fonction le 12 décembre 1983.



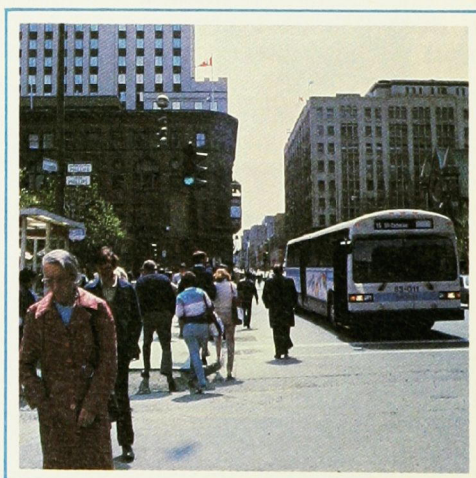
1



3



2

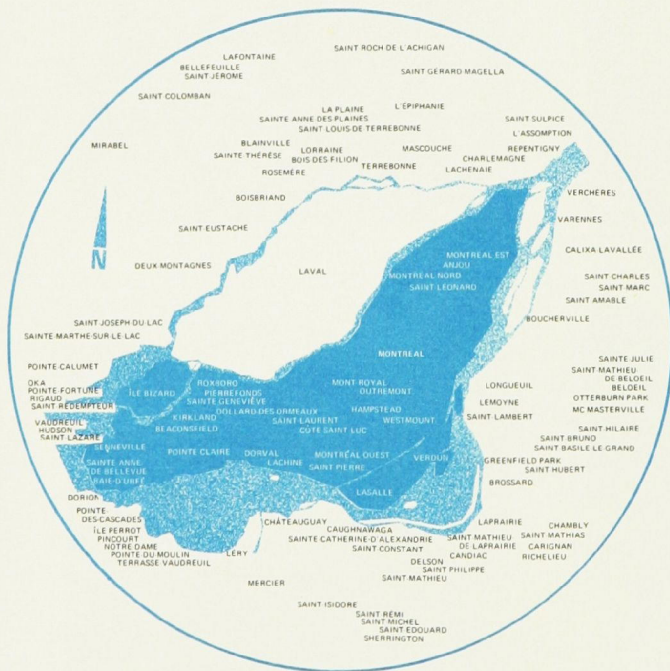


4

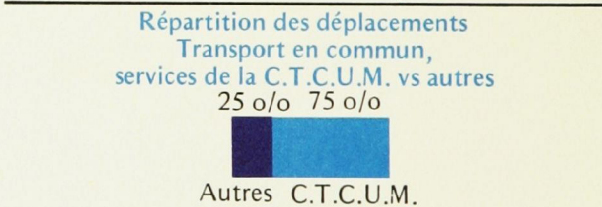
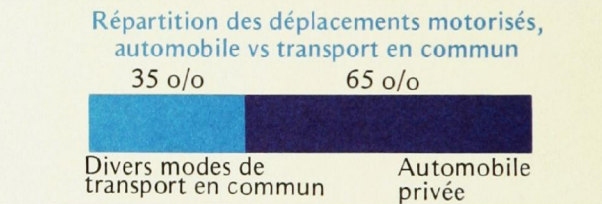
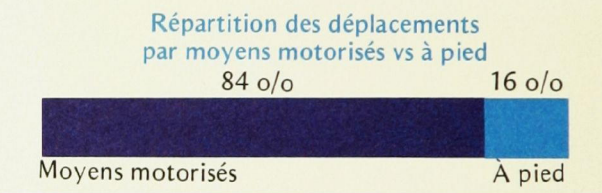
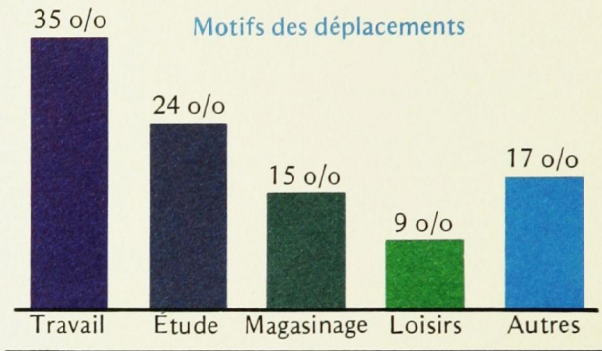
Les services et la clientèle

Le réseau urbain (métro - autobus - trains)

Il y a eu peu de changements au réseau urbain de la C.T.C.U.M. en 1983. Aucun prolongement des lignes du Métro n'est entré en service au cours de l'année. En ce qui concerne les services d'autobus, à quelques exceptions près, les lignes sont demeurées inchangées. L'année a surtout été consacrée à la compilation et à l'analyse des résultats de l'enquête Origine-Destination 1982. On a jugé bon d'attendre la validation des quelque 77 000 dossiers de l'enquête avant de modifier de façon importante les lignes et le niveau de service, afin de disposer de données plus récentes sur les déplacements. La dernière enquête O-D datait de 1978.



- Territoire de la C.T.C.U.M.
- Territoire de l'enquête



Quelques modifications ont toutefois dû être apportées à certaines lignes d'autobus situées dans le nord-est de l'île, afin d'ajuster le service autour du nouveau garage Anjou et de desservir l'usine d'épuration des eaux de la Communauté urbaine de Montréal. Ainsi, les lignes 192 (Robert) et 195 (Boulevard Les Galeries d'Anjou) ont été prolongées, permettant l'abolition de la ligne 194 (Parkway). Une nouvelle ligne a été mise à l'essai, sur les boulevards Guin et Léger, reliant l'usine d'épuration à la station Henri-Bourassa du Métro (ligne 41).

De nombreux changements mineurs ont aussi été faits aux lignes pour faciliter le mouvement des voyageurs et l'exploitation, tout en respectant le plan d'ensemble des municipalités desservies. Ainsi, on a dû réviser l'emplacement de nombreux arrêts d'autobus sur certaines artères commerciales, à cause de l'installation de parcomètres ou de la construction d'aménagements spéciaux.

Au Métro, quelques améliorations ont été apportées aux accès: le raccordement du Palais des Congrès à la station Place-d'Armes (août) et celui du complexe Bell Canada/Banque Nationale à la station Square-Victoria (décembre).



5

Au milieu de l'année, les trois commissions de transport de la région (C.T.C.U.M., C.T.L. et C.T.R.S.M.), ainsi que le ministère des Transports du Québec, ont pu commencer à utiliser les résultats de l'enquête Origine-Destination 1982, sur une base opérationnelle. À la C.T.C.U.M., le premier réaménagement majeur des lignes d'autobus analysé à l'aide des données de l'enquête a été celui du secteur voisin du prolongement de la ligne 2 ouest du Métro, de la station Plamondon à la station Du Collège. Ce réaménagement a été approuvé par la C.U.M. en 1983, en vue d'être appliqué au début de 1984, au moment de l'ouverture des stations Namur, De la Savane et Du Collège. Les données de l'enquête ont aussi été utilisées pour l'analyse des projets de la Communauté urbaine de Montréal, concernant les infrastructures du Métro dans l'est de son territoire.

La Commission a approuvé, en 1983, l'installation de 80 nouveaux abris pour la clientèle, aux arrêts d'autobus, portant ainsi leur nombre total à 690.

L'année 1983 a été la première année complète d'exploitation, sous contrat avec la C.T.C.U.M., des deux lignes ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique. En effet, c'est en juillet 1982 que s'est effectuée l'intégration au réseau de la C.T.C.U.M. de la ligne Gare Centrale/Deux-Montagnes (C.N.), et en octobre de la même année, celle de la ligne Gare Windsor/Rigaud (C.P.). Les municipalités du territoire de la Communauté situées en bordure de ces deux lignes sont Ville Mont-Royal, Saint-Laurent, Roxboro et Pierrefonds, dans le cas de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, et Westmount, Montréal-Ouest, Ville Saint-Pierre, Lachine, Dorval, Pointe-Claire, Beaconsfield, Baie d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville, dans le cas de la ligne Montréal/Rigaud.

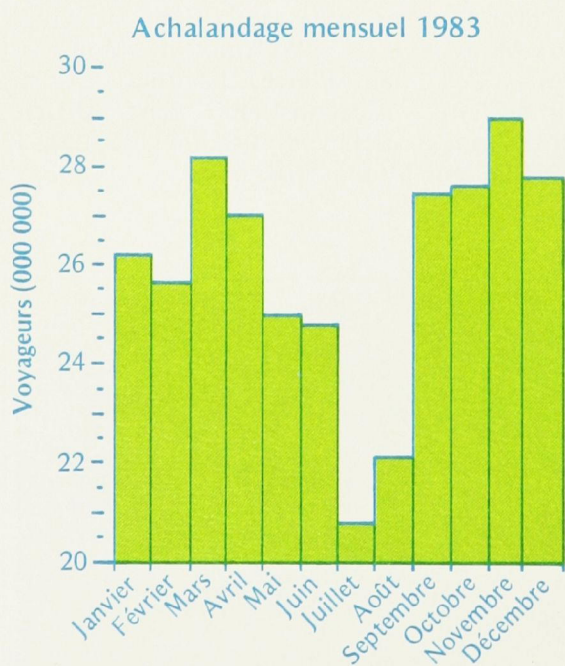


6

L'achalandage

Le nombre de voyageurs transportés sur le réseau urbain (autobus et Métro), en 1983, s'établit à 312 millions, comparativement à 300,5 millions en 1982. Signalons à ce propos que le nombre de journées sans service, à cause d'interruptions de travail, a été de 2 en 1983 comparativement à 17 en 1982.

Quant aux trains de banlieue, leur achalandage a augmenté de façon marquée au moment de l'intégration à la C.T.C.U.M., à la fin de 1982, mais il s'est ensuite stabilisé autour de 18 000 voyageurs par jour de semaine, en 1983.



Depuis 1980, l'établissement de l'achalandage à la Commission doit être fait d'une façon estimative pour une partie des clients, ceux qui détiennent une carte mensuelle. On a convenu en effet, il y a trois ans, d'utiliser le chiffre de 50 déplacements par mois pour chaque détenteur de ce titre de transport. Cette donnée semble toutefois sous-estimer le niveau véritable d'utilisation, qui serait plus près de 60 déplacements. Si tel est le cas, et la Commission entreprendra sous peu une enquête scientifique pour le vérifier, il faudra compter beaucoup plus de voyageurs transportés que ne le rapportent les données officielles depuis quatre ans.

Le nombre de cartes C-A-M vendues en 1983 a été de 3 453 467, dont 850 404 à tarif réduit. En 1982, le total des cartes C-A-M vendues était de 3 188 923, dont 812 404 à tarif réduit. Pour le service ferroviaire, le nombre de cartes mensuelles vendues a été de 96 314, dont 62 192 pour la ligne du C.N. et 34 122 pour la ligne du C.P.

Le transport adapté

Plus de 210 000 personnes ont utilisé, en 1983, le service de transport adapté aux personnes handicapées de la C.T.C.U.M., qui en était à sa troisième année complète d'exploitation. Il s'agit d'une augmentation de 17 % par rapport à l'année précédente.

La Commission estime que ce service pourrait être amélioré et, à cette fin, elle a examiné des méthodes différentes d'exploitation. La plus prometteuse est l'utilisation du taxi, qui a fait l'objet de discussions et d'études approfondies en 1983. Les résultats de ces travaux devraient être perçus en 1984.

Quant aux mécanismes de consultation avec cette clientèle, la mise sur pied d'un Comité d'admissibilité formé de représentants des personnes handicapées et de la C.T.C.U.M., mérite d'être soulignée comme une expérience très positive.

La C.T.C.U.M. a aussi commencé, en 1983, l'élaboration d'un système informatisé de gestion des réservations pour le transport adapté, à l'aide d'une subvention spécifique du ministère des Transports du Québec.

Les services d'autobus hors territoire

L'organisation du transport en commun dans les territoires périphériques a été l'objet, en 1983, de changements radicaux. À la suite de l'acquisition des permis de Métropolitain Provincial (1967) Inc. en 1980, la Commission s'était engagée à maintenir les services qui étaient offerts aux territoires desservis, jusqu'à ce que le cadre institutionnel d'organisation du transport en commun soit redéfini. Cela fut fait en 1983 et, subséquemment, plusieurs des municipalités desservies ont exprimé leur intention de ne plus profiter des services de la Commission. D'autres, par contre, ont exprimé un souhait contraire. Des ententes sont intervenues entre ces municipalités et la Commission quant au niveau et à la qualité du service que ces municipalités désirent offrir à leurs citoyens, à compter de 1984.

Le service aéroportuaire

Le nombre de voyageurs transportés sur les deux lignes de la C.T.C.U.M. qui desservent l'aéroport de Mirabel a été de 167 919 en 1983, une augmentation de 2% par rapport à l'année précédente. Toutefois, des contraintes d'exploitation importantes, conjuguées à des coûts unitaires trop élevés, ont forcé la Commission à remettre en question ce service qu'elle offrait depuis 1975. Après discussions avec Transports Canada, et en accord avec la Communauté urbaine de Montréal, la Commission a pris la décision de mettre fin à ce service d'autocar le 8 janvier 1984.

Les modifications à la grille tarifaire

Les tarifs ont été augmentés, pour certains titres de transport et certaines catégories d'usagers, le 1er janvier 1983. Le tarif régulier (adultes) pour le réseau d'autobus et de Métro est passé de 0,75 \$ à 0,80 \$ pour le passage payé en espèces. Le carnet de billets qui se vendait précédemment 9,00 \$ pour 15 a été offert à 9,00 \$ pour 14, soit une augmentation moyenne de 7% , ou 4 cents du billet. La carte mensuelle a été augmentée dans la même proportion, passant de 21,00 \$ à 22,50 \$. Pour les usagers profitant du tarif réduit, seule la carte mensuelle a été augmentée, de 8,00 \$ à 8,50 \$.

Étant donné la règle de la double tarification qui prévaut pour le service ferroviaire, les tarifs des trains ont aussi été augmentés dans les mêmes proportions que pour le service autobus-Métro, pour les mêmes catégories d'usagers.

La tarification, pour les lignes d'autobus de la C.T.C.U.M. en dehors de son territoire juridique, est distincte de celle du réseau urbain. Elle n'avait pas été révisée depuis l'expropriation de la compagnie Métropolitain Provincial Inc. en 1980. Une augmentation générale de 10% fut décrétée à compter du 1er février 1983.



L'exploitation

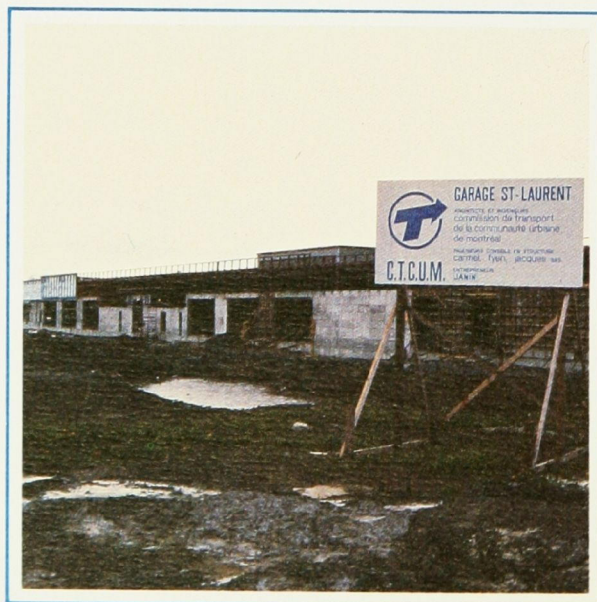
La modernisation des équipements

Garages de service Anjou et Saint-Laurent

Le nouveau garage Anjou, dont la Commission avait pris possession le 16 décembre 1982, a été mis en service au début de janvier 1983. D'une superficie de 18 720 mètres carrés, il peut loger quelque 275 autobus. L'ouverture de ce nouveau garage a entraîné la création d'une nouvelle division de surface, la neuvième, qui est la plus importante de la Commission quant au nombre d'employés; elle compte en effet 465 employés.

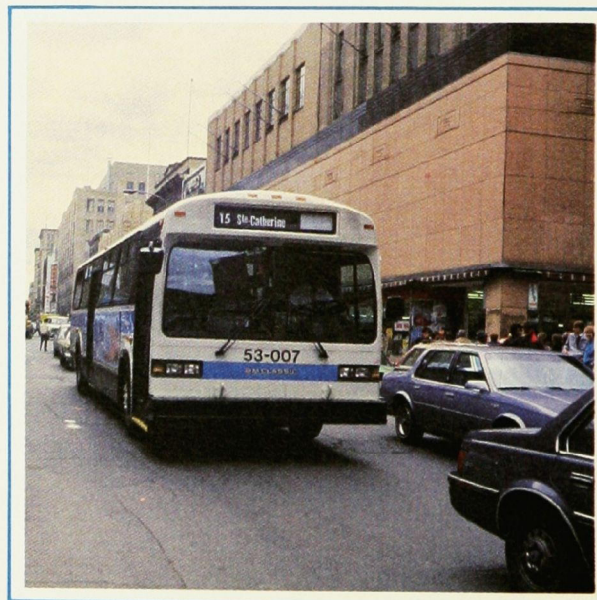
Par ailleurs, la construction d'un autre garage de service a été entreprise au début de l'automne. Situé à l'intérieur de la zone industrielle de Ville Saint-Laurent, aux intersections des rues Guénette, Coussens, chemin Bois-Franc et du futur prolongement du boulevard Thimens, ce 13^e garage de service de la Commission, dont la mise en service est prévue pour le mois de janvier 1985, aura les mêmes caractéristiques que celles du garage Anjou. Il permettra la fermeture des garages Charlevoix et Saint-Paul, qui sont parmi les plus petits et les plus anciens garages de la Commission.

Une meilleure répartition géographique des garages de service aura pour effet d'améliorer la productivité des véhicules, en les rapprochant davantage des circuits à parcourir.



Autobus

La Commission a commencé à recevoir, en 1983, les nouveaux autobus de type CLASSIC fabriqués par la compagnie General Motors du Canada Ltée, à Saint-Eustache. Une première livraison de 100 de ces autobus a débuté au cours de l'automne. Au nombre des principales caractéristiques de ces autobus, notons des portes plus larges et ouvrant différemment, un toit d'aération avec sortie d'urgence et la disparition de la vitre arrière. Des modifications importantes ont aussi été apportées à l'extérieur du véhicule; grâce à un usage plus généreux des couleurs contrastantes, l'allure du véhicule est nettement plus moderne.



9

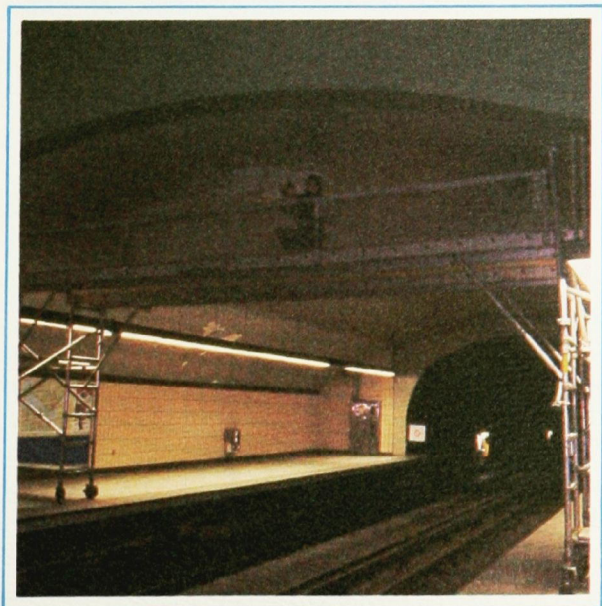
Autres programmes d'entretien et de modernisation

La Commission a poursuivi, en 1983, ses divers programmes d'entretien et de modernisation des installations et équipements.

Au Métro, la rénovation de quatre stations a été terminée, dans le cadre du programme général de rénovation périodique. Il s'agit des stations Bonaventure, Île-Sainte-Hélène, Frontenac et Place-d'Armes. Dans le cadre du programme, les infiltrations d'eau sont corrigées, les stations sont repeinturées, les équipements sont vérifiés et les revêtements endommagés ou usés sont remplacés. On a aussi commencé ou poursuivi, en 1983, la rénovation des stations Guy, Monk, Charlevoix, L'Assomption, Rosemont et De l'Église.

Dans les garages et ateliers, on a poursuivi le programme de modernisation des systèmes de ventilation. Les travaux ont été à peu près complétés au garage Frontenac (360 000 \$) et à l'usine Crémazie (800 000 \$). Les nouveaux systèmes installés dépassent les normes les plus strictes en matière de santé et de sécurité au travail.

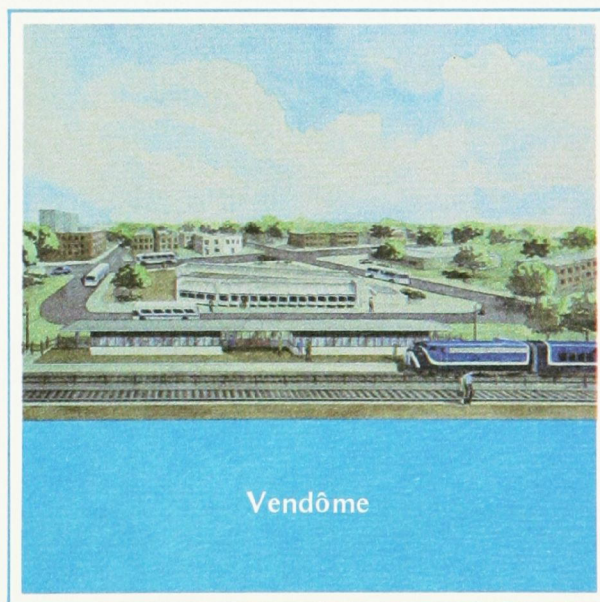
On a aussi consacré environ 2 millions de dollars à la réparation et au remplacement des toits, en particulier au garage Legendre et à l'usine Crémazie, ainsi qu'à la réfection et à l'aménagement des bâtiments. Vingt-six vanes de contrôle de la ventilation des tunnels du Métro ont été remplacées par des modèles plus efficaces, actionnés à partir du Centre Providence, au coût d'environ 600 000 \$.



Le service ferroviaire

En 1983, le gouvernement du Québec annonçait la mise en oeuvre d'un important programme de modernisation de la ligne Montréal/Rigaud, exploitée par la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, sous contrat de la C.T.C.U.M. On y prévoit la construction d'une nouvelle gare ferroviaire Westmount et d'un raccordement piétonnier entre cette gare et la station de Métro Vendôme, la rénovation des gares Montréal-Ouest, Beaconsfield et Valois, de même que l'aménagement, à proximité des gares, de vastes parcs de stationnement. L'installation de débarcadères d'autobus permettra aussi une meilleure correspondance et une plus grande intégration entre les deux modes de transport.

Sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, les travaux se sont limités pour l'instant à un rafraîchissement des équipements et à l'amélioration des abris et stationnements, en particulier à la gare de Roxboro.



La sécurité dans le Métro

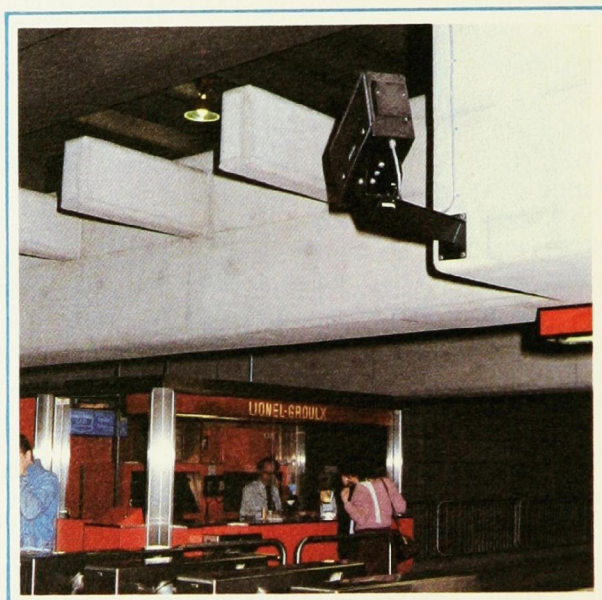
À la fin de 1982 et au début de l'année 1983, plusieurs stations du Métro ont été la scène de vols, soit à main armée, soit par effraction, de sommes d'argent plus ou moins considérables et de différents titres de transport appartenant à la Commission. Des employés et des usagers, témoins de ces actes criminels, furent grandement incommodés par cette série d'événements.

Devant l'état de la situation, la Commission a dû renforcer rapidement la qualité de la sécurité et de la surveillance dans le Métro en faisant d'abord appel à du personnel additionnel d'une agence de sécurité afin d'assurer une meilleure protection le soir et la nuit notamment. De plus, grâce à ces agents de sécurité, les changeurs ont reçu une protection additionnelle au début et à la fin de leur quart de travail.

Parmi les autres mesures prises, il faut compter l'installation de quelque 68 caméras pour la surveillance des loges des changeurs, lesquelles sont reliées à des boutons d'alarme; l'installation de verrous à glissière dans les loges des changeurs dans les prolongements du Métro; l'installation de casiers sécuritaires; l'installation d'équipement de surveillance électronique aux postes de garde du garage Henri-Bourassa et du Centre Providence.



12



13



14

À la même période environ, la Commission révisait les objectifs et les modes d'exploitation de son service de la Protection, dans le cadre général de la révision du règlement no 18, concernant le transport et la conduite des voyageurs.

On reconnut alors la nécessité d'une meilleure démarcation des responsabilités respectives du service de la Protection de la Commission et du service de Police de la Communauté urbaine. Au cours du mois de février, le service de Police de la C.U.M. reconnaissait que ses responsabilités dans le Métro étaient exactement les mêmes que celles que la loi lui imposait en surface sur tout le territoire sous sa juridiction. Le service de la Protection de la Commission, nommé à partir de ce moment service de Surveillance, a été remanié. Sa structure administrative modifiée devait correspondre plus fidèlement à ses nouvelles responsabilités définies comme étant le gardiennage des biens et propriétés de la Commission, le maintien d'une présence préventive et l'application des règlements adoptés par la Commission.

Le 28 avril 1983, la Commission de la sécurité publique de la Communauté urbaine de Montréal statuait que la sécurité publique dans le Métro serait assurée de la façon suivante:

- Prise en charge des activités policières dans le Métro par le service de Police de la Communauté urbaine de Montréal;



15

- Maintien du service de Surveillance de la C.T.C.U.M. qui assure une présence préventive, le gardiennage des biens et propriétés de la Commission et voit à l'application des règlements adoptés par la Commission.

Simulation d'incendie

Quelques semaines avant l'ouverture des trois plus récentes stations de la ligne 2 ouest du Métro, la Commission a tenu un important exercice de simulation d'incendie dans le Métro, entre les stations De la Savane et Du Collège. Les objectifs de cet exercice étaient la familiarisation avec les équipements et les façons de procéder, le test des communications entre les services d'incendie de Ville Saint-Laurent et de la Ville de Montréal et la vérification pratique des consignes établies. On a aussi pu observer les temps d'intervention des pompiers et les délais pour l'évacuation des voyageurs.



16



Les ressources humaines

L'évolution de l'effectif

L'effectif de la Commission, au 31 décembre 1983, était de 7796 employés réguliers. La composition de la main-d'oeuvre était la suivante: 3945 chauffeurs d'autobus, opérateurs et changeurs du métro, 2162 employés d'entretien, 657 employés de bureau, 665 employés de maîtrise (inspecteurs, contremaîtres, etc.), 228 gestionnaires et professionnels et 139 agents de surveillance.

Il y a eu au cours de l'année 247 embauchages contre 293 cessations d'emploi. Ce dernier chiffre comprend les cas suivants: 53 démissions, 191 retraites, 28 congédiements, 4 mises à pied et 17 décès. Le roulement de la main-d'oeuvre, ainsi expliqué, est moins élevé que celui qui a été observé à la Commission au cours des six dernières années; la stabilité d'emploi est donc un des facteurs qui caractérise le plus le personnel de la Commission à l'heure actuelle.

La gestion des ressources humaines

Le service des Ressources humaines de la Commission a été remanié, en 1983, autour des secteurs d'activité suivants: Dotation et Formation, Organisation, Relations du travail, Rémunération et Santé-Sécurité. De nouveaux titulaires ont été nommés dans chacune de ces fonctions. Un important programme d'activité a déjà été réalisé. Notons dans le secteur Dotation et Formation, le développement et l'implantation d'un programme d'évaluation du rendement des contremaîtres au service de l'Entretien des véhicules; l'administration de cours et la mise en place d'un Centre d'évaluation des contremaîtres; l'administration d'un programme de formation des contremaîtres touchant certains aspects de la loi 17; la poursuite des études sur la qualité du milieu de travail; l'établissement d'une politique et d'un registre sur les produits chimiques et, enfin, le développement d'un programme de formation et de recyclage des commis répartiteurs du service du Transport.



Les relations de travail

Dans le secteur d'activité Rémunération, on peut souligner l'implantation d'un régime d'assurance-salaire pour les employés membres de la Fraternité des chauffeurs et opérateurs de métro; la mise en place d'un nouveau régime d'assurance-salaire pour les gestionnaires, cadres et professionnels; la révision de la politique d'administration des salaires des gestionnaires; la mise en place d'une politique sur la rémunération des employés temporaires; et la mise à jour des descriptions de tâche des cadres conventionnés, des caissiers et des commis divisionnaires.

Deux conventions collectives ont été signées en 1983, l'une avec la Fraternité des constables et agents de la paix de la C.T.C.U.M. le 2 novembre, l'autre avec le Syndicat du transport de Montréal (C.S.N.) (Employés des services d'entretien) le 11 décembre. La première, d'une durée de 26 mois doit se terminer le 11 janvier 1985 alors que la seconde est d'une durée de 3 ans à compter du 12 janvier 1984. Fait important à signaler, dans ce dernier cas, le renouvellement de la convention s'est réalisé un mois avant la date d'échéance.

Le rapport de la Commission d'enquête sur l'opportunité d'établir un régime d'employés surnuméraires à la C.T.C.U.M. a été déposé au mois de novembre. Cette question, pour laquelle la C.T.C.U.M. était en demande lors de la dernière ronde de négociations avec la Fraternité des chauffeurs, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport, avait été confiée, par le Gouvernement, le 30 mars 1983, à une Commission d'enquête formée de messieurs Jean-Guy Clément, Gilles Ferland et Marcel Guilbert, tous trois arbitres en relations de travail.

Tout au long des travaux de cette Commission d'enquête, la C.T.C.U.M. a mis de l'avant un régime d'employés surnuméraires qui visait trois objectifs, soit une diminution des coûts d'exploitation, une amélioration sensible des conditions de travail des employés réguliers et une plus grande qualité des services de transport. La C.T.C.U.M. a constaté, à regret, que la Commission d'enquête n'a pas reconnu les avantages d'un tel régime.

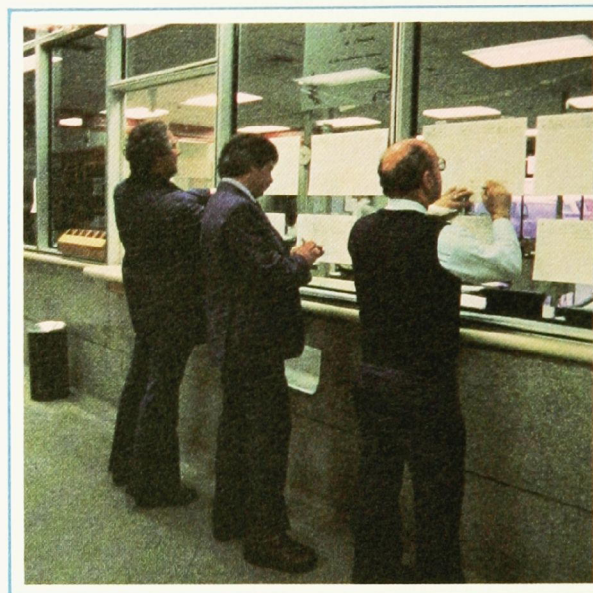


L'organisation et la gestion

En ce qui concerne le soutien administratif à l'exploitation de la C.T.C.U.M., l'année 1983 a d'abord été marquée par des progrès reliés à l'informatique. Au début de 1982, la Commission avait approuvé un plan informatique, prévoyant un effort majeur d'amélioration dans le domaine des systèmes de gestion assistés par ordinateur, en vue d'augmenter l'efficacité administrative. Après une période consacrée à l'organisation du nouveau service des Systèmes de gestion, premier responsable de la réalisation de ce plan, c'est au cours de 1983 que les premiers projets importants identifiés dans le plan ont été implantés et que la mise sur pied de plusieurs autres systèmes a débuté.

À l'automne 1983, on a commencé à constituer les dossiers des employés dans le système interactif de gestion du personnel (GIP). La souplesse de ce nouveau système devrait permettre au cours des prochaines années d'améliorer les bases de données sur le personnel et de mettre en place des logiciels qui serviront à tous les aspects de la gestion des ressources humaines: dotation, formation et perfectionnement, planification des ressources humaines, santé-sécurité au travail, etc.

C'est aussi au cours de 1983 que le système informatisé de préparation des horaires et assignations des chauffeurs d'autobus et opérateurs du métro (HASTUS), en cours d'implantation depuis 3 ans, a pleinement atteint les objectifs qui avaient été fixés au départ, soit la production des horaires et assignations les plus économiques et les plus efficaces pour l'ensemble des divisions de surface et du métro, au service du Transport. L'ensemble des programmes HASTUS, qui tiennent compte à la fois des normes et niveaux de service en vigueur et des conditions de travail des chauffeurs et opérateurs, a été développé en collaboration par la C.T.C.U.M., des chercheurs universitaires et une entreprise montréalaise spécialisée dans l'informatique appliquée au transport en commun.



20

En ce qui concerne la gestion financière, un nouveau système pour le ravitaillement des changeurs, le transport et le contrôle de l'argent perçu dans le métro, a été mis en place. Le système RAME (RAvitaillage dans le METro), qui fait appel à l'informatique, a permis de réduire les quantités d'argent et de titres en dépôt dans les loges de changeurs, d'augmenter la sécurité et de resserrer le contrôle sur cet aspect des activités.

On a aussi commencé en 1983 la mise au point d'un système informatisé pour les réservations et les affectations au service de transport adapté, dont il a été question plus haut, ainsi que du futur système GUIDE (Gestion Uniformisée et Informatisée De l'Entretien). Ce dernier système deviendra l'un des plus importants de la C.T.C.U.M., puisqu'il aidera les services de l'Entretien des véhicules et du Génie dans tous leurs travaux de réparation et d'entretien des véhicules, locaux et équipements. Il sera implanté par étapes, d'ici 1986.

La Commission a entériné en 1983 des orientations à moyen terme en ce qui concerne l'implantation de la bureautique, c'est-à-dire l'application de l'informatique aux tâches générales d'administration et de bureau. Ces orientations touchent à la fois les équipements de traitement de textes, les systèmes de communications et la gestion des documents. Il faut aussi souligner l'avancement du programme de décentralisation de l'accès aux ordinateurs centraux, par l'implantation d'un réseau de terminaux dans l'ensemble des services: de 82 terminaux en 1982, on est passé à 181 en 1983.



21



22

Plusieurs autres systèmes moins importants ont été implantés ou améliorés. Compte tenu des changements rapides dans ce domaine, le plan informatique, qui avait été préparé à l'hiver 1981-1982, a été révisé au cours de l'automne 1983, dans le cadre de la préparation du Plan directeur 1984-1986 de la C.T.C.U.M.

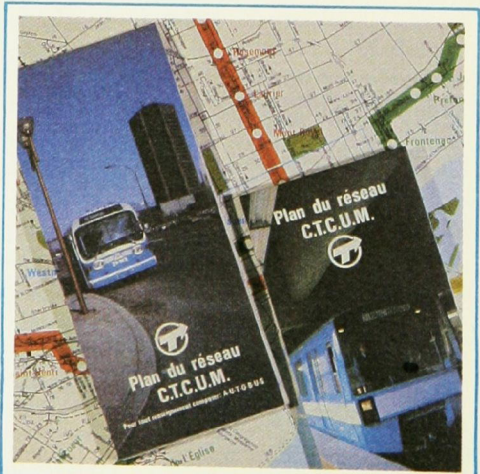
La préparation du plan directeur a été un autre élément important des activités de gestion, en 1983. Pour la première fois, tous les services de la Commission ont été appelés à présenter leurs objectifs, programmes et projets pour les trois prochaines années, sur une base systématique et comparable. Les orientations et les objectifs généraux ont été fixés par la direction, qui a aussi été appelée à discuter et à approuver les textes du plan, rédigés par le personnel du service de la Planification générale.



Direction sud → Deux Montagnes/Montréal

Stn	Sainte-Deschênes	Boisjoly	Rackeboom	Éste	Val-Royal	Monkland	Vers	Mont-Royal	Pointe-Haute	Arrivée Montréal
16:45	06:11	06:53	06:59	06:03	06:10	06:12	06:19	06:18	06:21	06:30
06:46	06:48	06:49	06:51	06:56	07:06	07:11	07:11	07:19	07:20	07:30
07:32	07:34	07:41	07:41	07:47	07:54	07:58	08:01	08:07	08:08	08:18
07:50	08:04	08:10	08:12	08:21	08:24	08:28	08:32	08:35	08:37	08:48
08:53	09:06	09:10	09:12	09:21	09:24	09:28	09:32	09:35	09:37	09:48
09:53	10:06	10:10	10:12	10:21	10:24	10:28	10:32	10:35	10:37	10:48
10:53	11:06	11:10	11:12	11:21	11:24	11:28	11:32	11:35	11:37	11:48
12:53	13:06	13:10	13:12	13:21	13:24	13:28	13:32	13:35	13:37	13:48
14:53	15:06	15:10	15:12	15:21	15:24	15:28	15:32	15:35	15:37	15:48
16:53	17:06	17:10	17:12	17:21	17:24	17:28	17:32	17:35	17:37	17:48
17:53	18:06	18:10	18:12	18:21	18:24	18:28	18:32	18:35	18:37	18:48

Service de banlieue
Ligne Montréal/Deux Montagnes



La publicité et les relations publiques

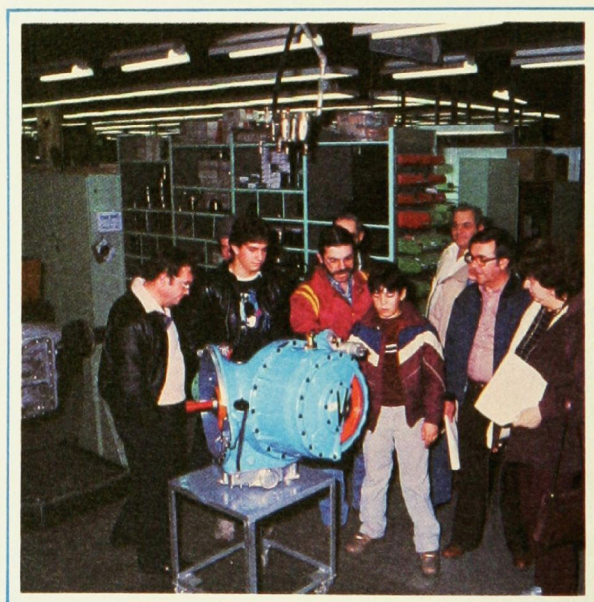
Les communications

Le service de la Publicité et des Relations publiques a participé, en 1983, à l'élaboration d'un plan de communication de la C.T.C.U.M. pour les années 1984-1986. Le plan a permis à la C.T.C.U.M. de dégager de nouvelles orientations organisationnelles tant au niveau des communications internes, qu'externes.

En plus de développer et de participer à la production de la campagne de publicité institutionnelle 1984, le service a aussi contribué à une campagne de publicité pour la division Commerciale du service du Transport, c'est-à-dire l'agence de voyages Gray Line.

Au mois d'août, la Commission octroyait un contrat pour la publication d'annonces au dos des correspondances du Métro. Ces correspondances ont été mises en circulation dans quelque 20 stations de métro dès le mois de décembre; le projet expérimental se poursuivra en 1984.

Tout au long de 1983, le service de la Publicité et des Relations publiques a agi à titre de service-conseil auprès des autres services de la Commission. Ainsi, il a préparé avec le service de l'Entretien des véhicules le programme de communication axé sur une nouvelle technique de sélection pour les aspirants aux postes de contremaîtres, et a aidé à la coordination d'une visite de l'usine Crémazie par les employés et leurs familles. Trois mille visiteurs ont pu ainsi se familiariser avec l'usine du service de l'Entretien des véhicules.



24

En juin, se tenait au Palais des Congrès, le "Festival Photo 83". La C.T.C.U.M. prenait part à l'événement en présentant une rétrospective historique du transport en commun. Au-delà de 10 000 visiteurs ont pu voir les photographies de la Commission.

La C.T.C.U.M. a accueilli 2 560 visiteurs en 1983, dont 588 cinéastes et photographes et des représentants de 38 pays.

L'information

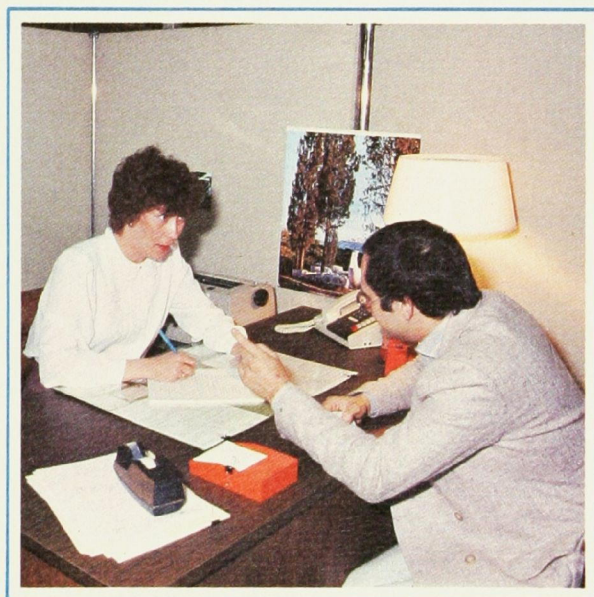
En 1983, la C.T.C.U.M. mettait à la disposition des Montréalais et des touristes un dépliant bilingue intitulé "TOURIGUIDE". Le service a aussi rédigé et produit une brochure intitulée "Le réseau de surface" décrivant principalement les services d'autobus et de trains de la C.T.C.U.M. La nouvelle plaquette porte à douze le nombre de documents français produits et diffusés par la C.T.C.U.M. Il a commencé la diffusion d'une série de dépliants informatifs mettant en valeur l'histoire et l'architecture des bâtiments qui bordent les rues empruntées par les autobus de certaines lignes. En cours d'année, plusieurs communiqués, touchant les divers aspects du transport en commun, furent envoyés aux grands quotidiens pour publication afin d'informer la clientèle.



25

Au début de l'année, la C.T.C.U.M. participait à un kiosque de renseignements, exploité conjointement avec le COTREM, dans plusieurs centres commerciaux de Montréal et de la banlieue. Le kiosque avait pour but d'informer la clientèle au sujet des trains de banlieue (horaires, tarifs, itinéraires, etc.).

La section Renseignements du service du Transport a répondu à plus de 1 800 000 appels téléphoniques, en 1983. Le service du Transport a reçu 523 plaintes écrites tandis que le personnel du service de la Publicité et des Relations publiques a répondu aux plaintes de 2 405 clients du transport collectif.



26

États financiers

Bilan au 31 décembre 1983

(note 1)

Actif

Fonds d'exploitation

\$

Encaisse	7 981 209
Débiteurs	3 186 829
Subventions et intérêts à recevoir de la Province de Québec	98 738 976
Déficits 1980, 1981 et 1982, à récupérer des municipalités du territoire extérieur	2 970 878
Avances aux bureaux de vente	826 743
Avance au fonds de la dette obligataire	11 809 355
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	8 518 962
Dépôt — Fonds d'assurance	201 250

134 234 202

Fonds d'amortissement

Placements au coût	2 022 723
Avance au fonds d'exploitation	655 642

2 678 365

Fonds des actifs en immobilisation

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	<u>283 080 149</u>
---	--------------------

Fonds de la dette obligataire

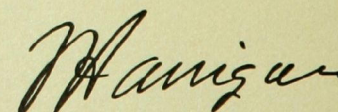
Montants à pourvoir au remboursement d'emprunts	100 280 990
Montants pourvus au fonds d'amortissement	2 678 365

102 959 355

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

Montréal, le 7 mars 1984

Approuvé



Président-directeur général

Passif

Fonds d'exploitation

\$

Emprunts à court terme	6 000 000
Billet promissoire à payer (note 3)	50 242 723
Créditeurs et frais courus	66 591 390
Dû au fonds d'amortissement	655 642
Trop-perçu des municipalités pour le déficit 1983	10 517 334
Produit d'emprunts non dépensé	227 113

134 234 202

Fonds d'amortissement

Montants pourvus pour le remboursement de la dette obligataire	2 678 365
--	-----------

Fonds des actifs en immobilisation

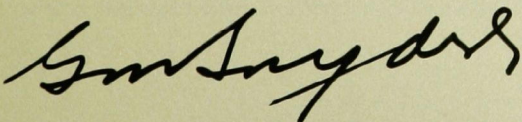
Placement à même le revenu	160 550 563
Placement à même les subventions	19 797 345
Placement à même l'emprunt	102 732 241

283 080 149

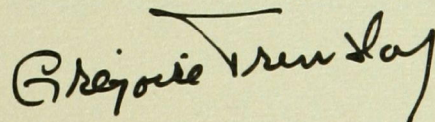
Fonds de la dette obligataire (note 5)

Dû au fonds d'exploitation (note 6)	11 809 355
Dette obligataire (note 4)	91 150 000

102 959 355



Commissaire



Commissaire

État des revenus et dépenses

Année terminée le 31 décembre

Revenus					Prévisions budgétaires
	1983	1982	1981	1980	1984 (non vérifiées)
	\$	\$	\$	\$	\$
Transport					
Voyageurs du territoire C.T.C.U.M.	156 203	145 235	139 459	117 040	171 286
Voyageurs du territoire extérieur	4 625	3 906	5 511	989	3 118
Service aéroportuaire	1 500	1 447	1 341	1 575	—
Service touristique et charte-partie	1 679	1 407	2 003	924	1 406
Service ferroviaire	3 957	1 660	—	—	4 375
	<u>167 964</u>	<u>153 655</u>	<u>148 314</u>	<u>120 528</u>	<u>180 185</u>
Autres revenus d'exploitation	4 605	3 743	3 846	5 791	3 975
	<u>172 569</u>	<u>157 398</u>	<u>152 160</u>	<u>126 319</u>	<u>184 160</u>
Subventions de la province					
Pour fins de fonctionnement:					
- territoire C.T.C.U.M.	83 645	77 136	76 524	58 604	91 911
- territoire extérieur	1 880	540	2 180	396	1 247
- service ferroviaire	2 048	859	—	—	2 264
Relatives aux laissez-passer C-A-M	31 110	25 531	27 565	13 941	29 592
Relatives aux laissez-passer C-T-A-M	1 639	601	—	—	1 554
Pour fins d'immobilisation	17 412	7 930	1 731	3 109	21 508
Au transport scolaire intégré	—	876	1 490	2 930	—
Au transport des personnes handicapées	4 606	4 022	2 466	891	5 200
À la réalisation d'études ou de projets expérimentaux	—	—	46	—	100
Au déficit résiduel du service ferroviaire	9 640	2 778	—	—	11 825
	<u>151 980</u>	<u>120 273</u>	<u>112 002</u>	<u>79 871</u>	<u>165 201</u>
Intérêt à récupérer de la province	5 943	10 049	6 390	5 755	5 121
Déficit résiduel du service ferroviaire à la charge de la C.U.M.	7 526	2 613	—	—	7 918
Déficit à la charge des municipalités desservies	77 742	77 118	62 042	59 604	92 578
Total des revenus	<u>415 760</u>	<u>367 451</u>	<u>332 594</u>	<u>271 549</u>	<u>454 978</u>

(en mille dollars) (note 2)

Année terminée le 31 décembre

Prévisions
budgétaires

Dépenses

	1983	1982	1981	1980	1984 (non vérifiées)	
	\$	\$	\$	\$	\$	
Exploitation						
Service du Transport	160 261	148 943	141 199	113 537	169 050	1.49
Service de l'Entretien des véhicules	84 445	77 714	72 421	59 990	93 653	1.56
Service du Génie	64 018	53 586	49 422	41 538	68 005	1.64
Service de Surveillance	6 359	5 052	4 670	3 654	7 058	1.93
Service de l'Approvisionnement	4 636	4 373	3 758	1 865	5 091	2.73
Direction générale de l'Exploitation	296	149	—	—	279	
	<u>320 015</u>	<u>289 817</u>	<u>271 470</u>	<u>220 584</u>	<u>343 136</u>	
Administration						
Trésorerie et Contrôle	6 413	5 673	6 748	6 213	7 204	
Autres services	10 835	10 992	7 687	7 299	15 094	
Administration générale	2 343	1 625	1 660	1 356	3 063	
	<u>19 591</u>	<u>18 290</u>	<u>16 095</u>	<u>14 868</u>	<u>25 361</u>	
Taxes, permis et contributions	12 015	15 005	9 993	7 831	9 049	
Intérêt, amortissement et achat d'autobus (note 7)	33 808	28 007	24 760	26 260	37 719	
Dépenses en immobilisation	4 500	3 484	3 479	2 006	5 000	
Service ferroviaire	24 810	12 848	6 797	—	27 936	
Dépenses imprévues	1 021	—	—	—	6 777	
	<u>76 154</u>	<u>59 344</u>	<u>45 029</u>	<u>36 097</u>	<u>86 481</u>	
Total des dépenses	<u>415 760</u>	<u>367 451</u>	<u>332 594</u>	<u>271 549</u>	<u>454 978</u>	

Notes aux états financiers (au 31 décembre 1983)

1. Conventions comptables

Les opérations de la Commission sont enregistrées selon la méthode de comptabilité d'exercice modifiée. Les revenus de transport, les bénéfices de maladie et de vacances et les contributions au régime supplémentaire de rentes sont comptabilisés selon la méthode de caisse.

Les engagements de la Commission, tels que les contrats extérieurs et les commandes d'achats substantielles, sont comptabilisés afin d'assurer un contrôle budgétaire. En fin d'exercice, les engagements du fonds d'exploitation et du fonds des actifs en immobilisation sont considérés respectivement comme dépenses et actifs acquis afin d'assurer le contrôle des crédits votés par la Commission.

2. Biens et dettes de la Commission

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.

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 1983, est de 50 242 723 \$.

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 sériées	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 inclusivement	\$ 12 000 000	\$ 9 600 000	\$ 2 400 000
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	9 000 000	6 000 000
Taux variable, échéant 4 500 000 \$ par année du 15 septembre 1983 au 15 septembre 1987 inclusivement	22 500 000	4 500 000	18 000 000
Obligations à fonds d'amortissement			
8 o/o, échéant le 1er décembre 1992	2 500 000	250 000	2 250 000
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
12-1/2 o/o, échéant le 7 avril 1990	20 000 000	—	20 000 000
	114 500 000	23 350 000	91 150 000

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

Le solde des autorisations d'emprunts non utilisées s'élevait à 66 860 308 \$, au 31 décembre 1983.

Le programme d'aide au transport en commun prévoit pour les fins d'immobilisation 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 du Québec.

6. Dû au fonds d'exploitation

La somme représente le financement temporaire d'acquisitions d'immobilisation qui seront remboursées par voie d'émission d'obligations.

7. Intérêt, amortissement et achat d'autobus

Le poste comprend l'achat d'autobus à même le revenu, pour un montant de 4 416 552 \$ en 1983 (1982: 3 143 374 \$, 1981: 6 994 242 \$, 1980: 5 508 917 \$).

8. Régime supplémentaire de rentes et bénéfices de maladie

Une évaluation actuarielle en date du 3 février 1984, établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 1er janvier 1983, était de 52 200 000 \$. Le déficit sera amorti d'ici 1996, conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1983, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 28 100 000 \$, 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 1983.

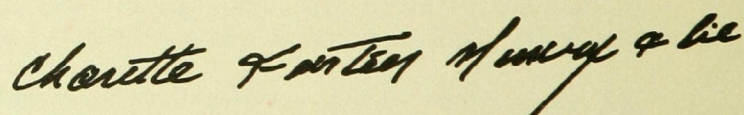
Rapport des vérificateurs

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 1983, 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 1983 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.

Montréal, Québec
Le 7 mars 1984



Charette, Fortier, Hawey & Cie
Chartered Accountants

Sommaire des résultats financiers

En 1983, le réseau régulier de la C.T.C.U.M. a transporté 312 millions de voyageurs, ce qui représente une augmentation de 3,8 % par rapport à l'année 1982. Le nombre d'heures de service fourni sur le réseau autobus et métro a été de 6,9 millions, soit une légère hausse par rapport à l'année précédente. Au cours de cet exercice, 210 mille voyageurs ambulatoires et en fauteuils roulants ont été transportés, comparativement à 179 mille en 1982, ce qui représente une augmentation de 17 pour cent. Également, en 1983, la Commission a fourni à l'extérieur de son territoire un service d'autobus où elle a transporté 2,5 millions de voyageurs soit une augmentation de 8 pour cent. Enfin, en 1983, selon les termes des ententes qui furent négociées entre la C.T.C.U.M. et les deux entreprises ferroviaires, la Commission a poursuivi son programme de desserte du secteur ouest de l'Île.

Les revenus

Les états financiers de la C.T.C.U.M. pour l'année dernière indiquent qu'elle a perçu de ses voyageurs des revenus de 156,2 millions de dollars. Ces derniers ont augmenté de 10,9 millions de dollars ou de 7,5 pour cent par rapport à 1982. La Commission avait fait approuver par le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal, à l'automne 1982, une hausse tarifaire de 5,4 % pour l'année 1983. Ces résultats demeurent tout de même en deçà des prévisions de 163,8 millions de dollars prévus. Le contexte économique difficile dans lequel nous vivons depuis 1981, explique en grande partie ce ralentissement de la croissance de la demande. En vertu de la politique d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec, la contribution gouvernementale pour fins de fonctionnement, établie à 40 % des revenus produits par le réseau régulier de transport en commun, a été de 83,6 millions de dollars comparativement à 77,1 millions de dollars en 1982. La subvention pour compenser le manque à gagner résultant de la vente de laissez-passer mensuels a été de 31,1 millions de dollars. D'autres subventions gouvernementales totalisant 31,6 millions de dollars, telles que les subventions pour dépenses en immobilisations, des subventions pour le service hors territoire, le service ferroviaire ainsi que des subventions au transport adapté aux personnes handicapées, furent comptabilisées durant l'exercice. Les revenus bruts de l'entreprise ont totalisé 331 millions de dollars en 1983.

Les dépenses

Les dépenses ont été de 415,7 millions de dollars en 1983 comparativement à 367,4 millions de dollars l'année précédente. Compte tenu du fléchissement anticipé de la demande, la Commission a dû, au cours de cet exercice, maintenir son équilibre financier en diminuant de façon marquée le rythme de croissance des dépenses d'exploitation prévues à 448 millions de dollars à son budget.

Le poste Exploitation s'établit à 320 millions de dollars tandis que Administration et autres a été de 95,7 millions de dollars. Le ralentissement de la croissance de ces dépenses est attribuable d'une part aux mesures de compression que l'entreprise a adoptées en 1983, et d'autre part aux bénéfices de la réforme administrative commencée en 1981. Le coût du transport a été de 1,25 \$ par voyageur en 1983, comparativement à 1,18 \$ l'année précédente alors que les revenus en provenance des voyageurs du réseau urbain ont été de 0,50 \$ en 1983, comparativement à 0,47 \$ en 1982.

Le déficit

Le déficit du réseau autobus et métro a atteint 77,7 millions de dollars en 1983 comparativement à 77,1 millions de dollars en 1982, soit une augmentation inférieure à 1 pour cent. Le déficit résiduel du service ferroviaire a été de 7,5 millions de dollars.

En 1983, la C.T.C.U.M. anticipait un déficit global de 96,6 millions de dollars dont 95,7 millions de dollars ont été encaissés des municipalités du territoire de la Commission au cours du dernier exercice. Le montant réel du déficit à la charge des municipalités étant inférieur au déficit prévu, la Commission a déjà retourné un montant provisoire de 10 millions de dollars à la Communauté urbaine de Montréal. Dès que la quote-part du déficit à la charge des municipalités à l'extérieur du territoire aura été établie, la Communauté recevra l'ajustement final pour l'exercice 1983 qu'on prévoit être de l'ordre de 2 millions de dollars.

Statistiques

Achalandage et recettes (réseau urbain)

Exercice terminé le	Achalandage	Recettes/ voyageurs \$
30 nov. 1964	285 023 167	38 474 505
30 avril 1965 (a)	124 734 432	17 727 039
30 avril 1966 *	258 738 425	43 824 157
30 avril 1967 (b)	284 803 721	54 175 958
30 avril 1968 (c)*	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 (d)	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 *	264 305 817	78 445 524
31 déc. 1976	304 394 301	104 261 591
31 déc. 1977 *	283 446 467	97 864 855
31 déc. 1978	298 600 396	102 249 834
31 déc. 1979 *	283 444 952	103 200 703
31 déc. 1980 (e)	314 122 696	117 040 081
31 déc. 1981	335 875 736	134 604 561
31 déc. 1982 *	300 564 800	142 137 869
31 déc. 1983 *	311 953 564	156 202 577

(a) Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.

(b) Mise en exploitation du Métro le 14 octobre 1966.

(c) Expo 67, du 1er mai au 30 octobre.

(d) Exercice du 1er mai au 31 décembre 1970 seulement.

(e) Extension du territoire et introduction de la C-A-M.

* Des arrêts de travail ont affecté les statistiques de ces années.

1964 2.36 passagers/km

1983 2.27

à partir 30/10

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. 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 *	73 962 565	96 %	—	—	2 706 099	4 %	76 668 664
30 avril 1967 (b)	84 159 426	81 %	20 069 797	19 %	148 217	1,4 %	104 377 440
30 avril 1968 (c)*	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 (d)	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 *	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 *	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 *	76 197 570	59 %	53 958 179	41 %	—	—	130 155 749
31 déc. 1980 (e)	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 *	78 495 387	56 %	61 138 686	44 %	—	—	139 634 073
31 déc. 1983 *	79 781 782	57 %	60 772 119	43 %	—	—	140 553 901

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

Nombre de véhicules

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
31 déc. 1983 *	2 048	73 %	759	27 %	—	—	2 807

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

Longueur des parcours faits par les véhicules de la Commission

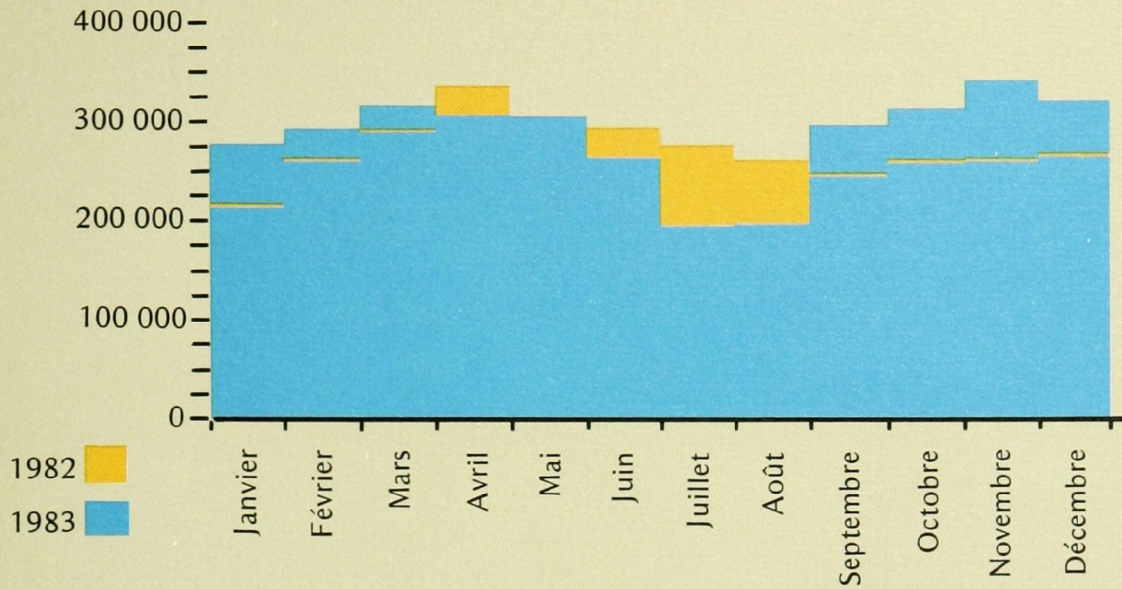
(réseau urbain)

	Kilomètres
Au 30 novembre 1964.....	666,88 ⁵¹
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
Au 31 décembre 1983.....	1 158,36 ^{1.73}

Superficie du territoire de la C.T.C.U.M. au 31 décembre 1983 523 km²

Population des villes desservies 1 907 987

Carte-Autobus-Métro (C-A-M)



Consommation du 1er janvier 1983 au 31 décembre 1983

Électricité (kWh)

251 940 883



1979

276 863 650



1980

288 488 500



1981

291 197 000



1982

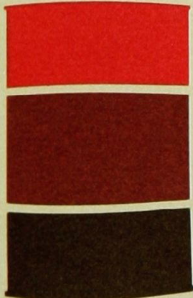
304 426 000



1983

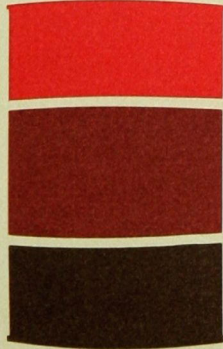
Huile diesel (litres)

51 080 323



1979

55 213 960



1980

60 398 781



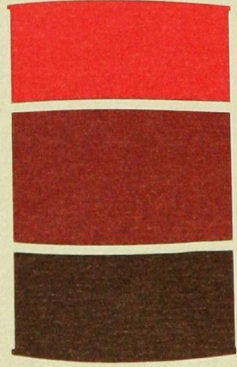
1981

55 669 889



1982

55 893 857

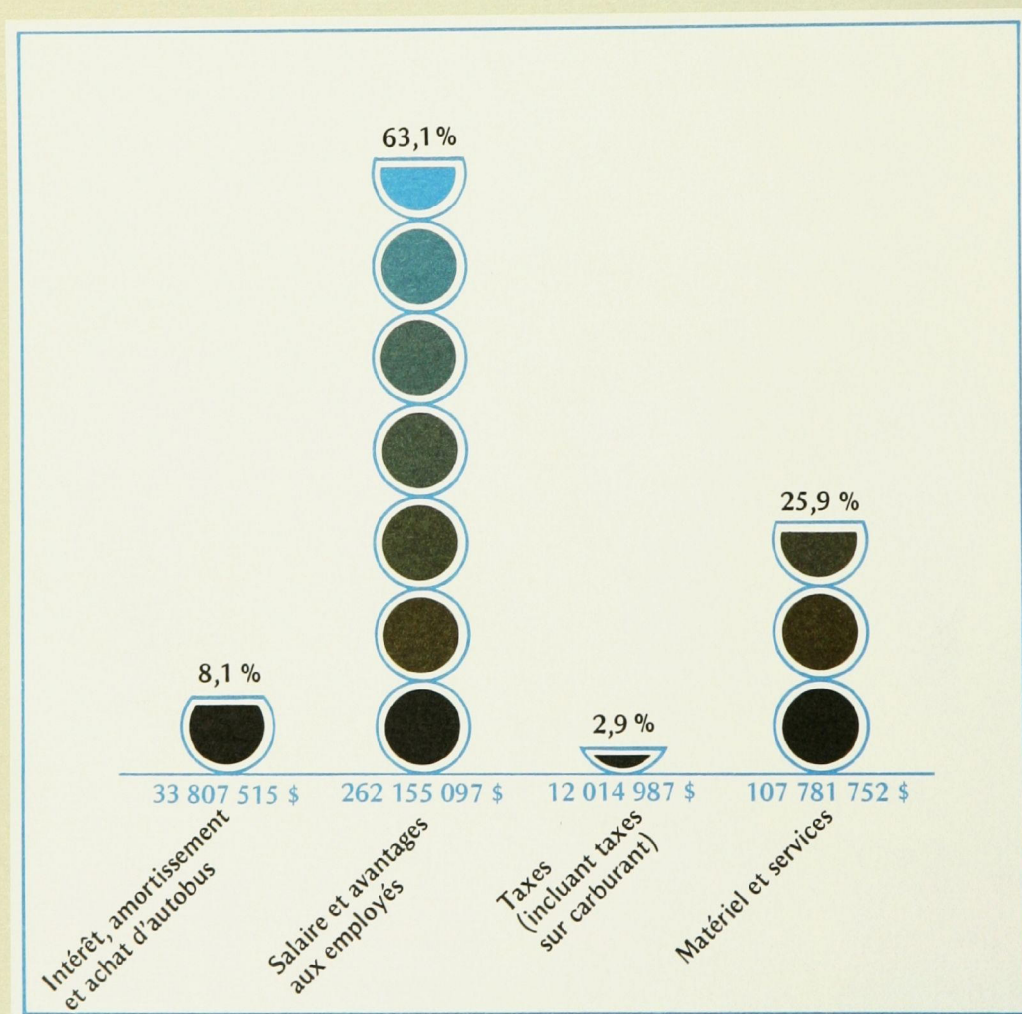


1983

10 %

Répartition des dépenses d'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1983

Total: 415 759 351 \$



Légende des photographies

1. Le transport adapté aux personnes handicapées
2. Le service ferroviaire exploité par la C.T.C.U.M.
3. Une rame de métro à la station McGill
4. Le service d'autobus au square Phillips
5. Le raccordement du Palais des Congrès à la station Place-d'Armes
6. Un train du Canadien National à la gare de Ville Mont-Royal
7. Un des tableaux de contrôle optique du Poste de commande et de contrôle centralisés
8. La construction du garage Saint-Laurent
9. Un autobus de type CLASSIC, rue Sainte-Catherine
10. La rénovation de la station Rosemont
11. Le projet d'un raccordement piétonnier entre la station de métro Vendôme et la gare ferroviaire Westmount
12. Des agents du service de Surveillance à la station Berri-De Montigny
13. L'installation de caméras "Frisco Bay" pour la surveillance des loges des changeurs
14. Les écrans de la loge des changeurs de la station Beaudry
15. Des policiers de la Communauté urbaine de Montréal devant l'édicule Saint-Mathieu de la station Guy
16. Une simulation d'incendie en tunnel
17. Une séance d'information au personnel du service de Surveillance
18. Le dépliant informatif "Gens d'entretien" destiné aux aspirants contremaîtres
19. La bibliothèque de bandes magnétiques de la Commission
20. L'affectation des chauffeurs d'autobus à la division Anjou
21. Un opérateur travaillant à l'ordinateur central de la C.T.C.U.M.
22. Un des terminaux de la Commission
23. Des documents produits et distribués par le service de la Publicité et des Relations publiques
24. Une visite industrielle à l'usine Crémazie
25. L'accueil d'un plaignant au service de la Publicité et des Relations publiques
26. La publication d'une brochure intitulée "Le réseau de surface"



Coordination:
Service de la Publicité et des Relations publiques

Graphisme et montage:
Jacques Lavoie

Typographie:
Liette Lachapelle

Photographie:
Jean-Guy Chamberland
François Hervieux



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

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
2e trimestre 1984

Imprimé au Canada

