

RAPPORT ANNUEL / ANNUAL REPORT 1971



COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

RAPPORT ANNUEL

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

EXERCICE FINANCIER DU 1^{er} JANVIER 1971

AU 31 DÉCEMBRE 1971

ANNUAL REPORT

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

FOR THE PERIOD FROM JANUARY 1, 1971

TO DECEMBER 31, 1971

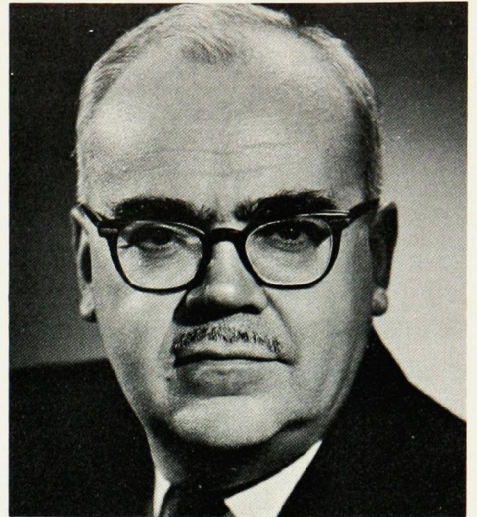
Page couverture

Hommes d'Etat, administrateurs, concepteurs, architectes, ingénieurs, techniciens, étudiants sont venus par centaines des quatre coins du monde étudier notre métro, confirmant ainsi son prestige international.

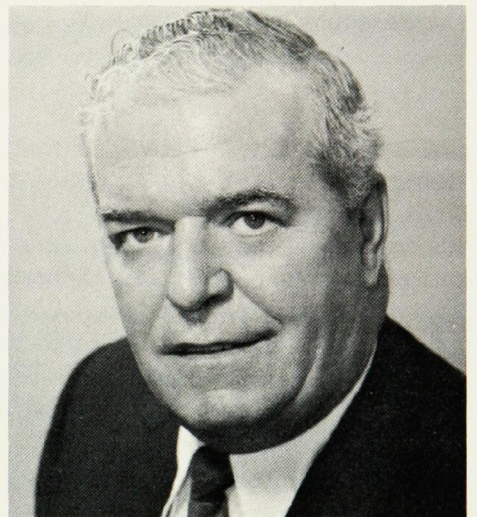
Cover Page

Statesmen, administrators, planners, architects, engineers, technicians and students from the four corners of the world have come to see our metro, confirming the fact that it has attained international renown.

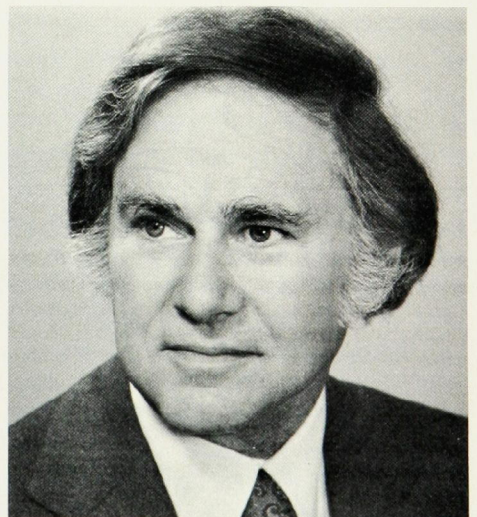
Lucien L'Allier, ing.
Président-directeur général
Chairman and General Manager



Robert Hainault, c.m.
Commissaire
Commissioner



Armand Lambert, c.a.
Commissaire
Commissioner



La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a l'honneur de soumettre le rapport de son administration pour l'exercice du 1er janvier au 31 décembre 1971.

The Montreal Urban Community Transit Commission has the honor to submit its annual report for the period of January 1 to December 31, 1971.

RAPPORT FINANCIER

État des revenus et dépenses

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1971 sont de \$76,802,710; ce montant est porté à \$77,029,525 lorsqu'on lui ajoute le surplus de \$226,815 de l'exercice précédent qui s'est terminé le 31 décembre 1970. Les dépenses s'élèvent à \$79,536,818; il en résulte donc un déficit d'exploitation de \$2,507,293, recouvrable des municipalités desservies en avril 1972.

Conformément à l'article 257 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, ce déficit doit être réparti en proportion de l'évaluation des biens-fonds indiqués au rôle d'évaluation de ces municipalités. L'excédent des dépenses sur les revenus, qu'on avait prévu à \$2,950,545 au budget, a baissé de \$443,252, ce qui représente une amélioration. Les revenus accusent une diminution de \$110,145 sur les prévisions de \$77,139,670. Quant aux dépenses, elles sont de \$553,397 inférieures aux prévisions de \$80,090,215.

Durant l'année 1971, nous avons transporté 264,212,787 voyageurs, ce qui représente une augmentation de 3,008,529 voyageurs par rapport aux 261,204,258 de la période correspondante en 1970. Depuis 1967, c'est la première fois que la Commission connaît une augmentation du nombre annuel de ses voyageurs. Plusieurs facteurs peuvent être invoqués pour expliquer le revirement de la tendance à la baisse du nombre de voyageurs des années précédentes; les principaux sont: 1° la construction de la route transcanadienne qui a éliminé plusieurs endroits de stationnement dans le centre-ville, 2° la rigueur de l'hiver 1970-1971 qui a fait connaître à la population les avantages du transport urbain, 3° la campagne de publicité de l'année 1971 qui aurait porté fruit.

FINANCIAL REPORT

Statement of income and expenses

The operating income of the fiscal year which terminated on December 31, 1971 is \$76,802,710; this amount becomes \$77,029,525 with the addition of the operating surplus of \$226,815 from the previous period which ended on December 31, 1970. Expenses being in the amount of \$79,536,818, there is an operating deficit of \$2,507,293 which will be reimbursed by the municipalities served in April 1972.

In conformity with article 257 of the Montreal Urban Community Act, this deficit is to be apportioned in proportion to the valuation roll of the taxable real estate in these municipalities. The excess of expenses over income which we had budgeted at \$2,950,545 has been reduced by \$443,252, which represents an improvement. Income indicates a drop of \$110,145 from the estimated \$77,139,670. As to expenses, they are \$553,397 less than the estimates of \$80,090,215.

During the year 1971, we carried 264,212,787 passengers, which represents an increase of 3,008,529 passengers in comparison to the 261,204,258 during the same period in 1970. Since 1967, this is the first time that the Commission has shown an increase in the annual number of passengers. There are numerous factors which can be called upon to explain the sudden change from the downward trend of passengers experienced in the preceding years. The main factors are: 1° the construction of the Trans-Canada Highway which eliminated several parking facilities downtown; 2° the severity of our 1970-1971 winter which made the population realize the advantages of urban transportation; 3° the 1971 advertising campaign which could have yielded advantageous results.

Bilan au 31 décembre 1971

Les actifs du fonds d'exploitation s'élèvent à \$7,405,210 à la date ci-dessus.

Durant l'exercice, le fonds de rachat supplémentaire de débetures a augmenté son prêt au fonds de la dette obligataire de \$4,117,782 pour le porter à \$16,699,926. On a remboursé \$7,418,500 de cette somme durant les cinq derniers exercices, et le solde de \$9,281,426 sera payé à temps pour permettre le rachat de toutes les débetures lorsqu'elles viendront à échéance.

État de la dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs au fonds d'amortissement des émissions de débetures, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé \$41,700,000 des \$79,000,000 de débetures émises. De plus, la Commission a acquitté par anticipation ses versements au fonds d'amortissement et a déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débetures rachetées et annulées pour une valeur de \$10,303,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$26,997,000 au 31 décembre 1971.

La Commission détenait aussi, à la même date, des débetures achetées en anticipation du fonds d'amortissement d'une valeur nominale de \$354,000 dont \$273,000 sont payables en dollars américains. Ces débetures, qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débetures, à leur coût de \$320,694.

Balance sheet as at December 31, 1971

Operating fund assets amounted to \$7,405,210 on the above date.

During the period, the fund for additional redemption of debentures increased its loan to the debenture debt fund by \$4,117,782, bringing it up to \$16,699,926. Of that sum, an amount of \$7,418,500 has been reimbursed in the last five periods and the balance of \$9,281,426 will be paid in time to permit reimbursement of all debentures as they fall due.

Statement of the debenture debt

In conformity with the commitments regarding the sinking fund for debenture issues, the Commission, since the beginning of its administration, has redeemed and cancelled an amount of \$41,700,000 of the \$79,000,000 debentures issued. Moreover, the Commission has acquitted ahead of time payments to the sinking fund and deposited with the Director of Finance of the City of Montreal, debentures redeemed and cancelled to the value of \$10,303,000. The balance of the debenture debt was therefore \$26,997,000 on December 31, 1971.

The Commission also held at that same date debentures purchased in anticipation of the sinking fund of a nominal value of \$354,000 of which \$273,000 are payable in U.S. dollars. These debentures, which are not cancelled, appear in the assets of the fund for additional redemption of debentures at their cost of \$320,694.

ÉTATS FINANCIERS
FINANCIAL STATEMENTS

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1971*

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION

Encaisse	\$ 1,480,667	
Subvention à recevoir des municipalités desservies pour combler le déficit d'exploitation de l'exercice 1971	2,507,293	
Comptes à recevoir	299,194	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	2,679,223	
Avances aux bureaux de vente et aux chauffeurs	438,833	\$ 7,405,210
		<hr/>

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Débetures achetées en anticipation au prix coûtant	\$ 320,694	
Prêt au fonds de la dette obligataire	9,281,426	
Avances au fonds d'exploitation	2,334,173	\$11,936,293
		<hr/>

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Immeubles, installation et matériel roulant	\$90,259,676	
Moins : amortissement accumulé	49,228,884	\$41,030,792
		<hr/>

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Montants pourvus pour rachat supplémentaire de débetures	\$11,936,293	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	24,342,133	\$36,278,426
		<hr/>

*Les biens de la Commission, y compris les actifs du Métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté urbaine de Montréal. Les livres de la Commission ne tiennent pas compte des actifs du Métro qui ont été payés avec le produit d'emprunts dont le service est la responsabilité des municipalités desservies.

NOTES :

- (1) Ces débetures sont garanties, sans bénéfice de discussion, par la Ville de Montréal. Les débetures payables en dollars américains sont montrées sur la base qu'un dollar des États-Unis équivaut à un dollar canadien.
- (2) Vu que la Commission s'administre sur une base de recettes et exigibilités, les comptes ne reflètent qu'au moment de leur paiement les réclamations résultant d'accidents ainsi que les bénéfices accumulés en maladie et vacances de ses employés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1971*

P A S S I F

FONDS D'EXPLOITATION

Comptes à payer et frais courus	\$ 4,884,154	
Intérêts courus sur débentures	186,883	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débentures	<u>2,334,173</u>	<u>\$ 7,405,210</u>

FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES

Provision pour rachat supplémentaire de débentures	22,239,293	
Moins: Débentures rachetées et annulées en anticipation	<u>10,303,000</u>	<u>\$11,936,293</u>

FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Placement à même le revenu	\$ 7,200,039	
Placement à même l'emprunt	<u>33,830,753</u>	<u>\$41,030,792</u>

FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débentures	\$ 9,281,426	
Dettes obligataires (Note 1)	<u>26,997,000</u>	<u>\$36,278,426</u>

Approuvé :

LUCIEN L'ALLIER, ing.
Président-directeur général

ROBERT HAINAULT, c.m.
Commissaire

ARMAND LAMBERT, c.a.
Commissaire

Montréal, le 25 février 1972

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT DECEMBER 31, 1971*

ASSETS

OPERATING FUND

Cash	\$ 1,480,667	
Subsidy receivable from the municipalities served to cover the operating deficit for the 1971 fiscal year	2,507,293	
Accounts receivable	299,194	
Supplies and spare parts at cost	2,679,223	
Advances to ticket offices and bus drivers	438,833	
	<u>7,405,210</u>	<u>\$ 7,405,210</u>

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Debentures purchased in advance at cost	\$ 320,694	
Loan to debenture debt Fund	9,281,426	
Advance to operating Fund	2,334,173	
	<u>11,936,293</u>	<u>\$11,936,293</u>

FIXED ASSETS FUND

Property, plant and equipment	\$90,259,676	
Less: Accumulated depreciation	49,228,884	
	<u>41,030,792</u>	<u>\$41,030,792</u>

DEBENTURE DEBT FUND

Amounts reserved for redemption of debentures	\$11,936,293	
Amounts to be provided for redemption of debentures	24,342,133	
	<u>36,278,426</u>	<u>\$36,278,426</u>

*The property of the Commission, including the assets of the Metro, belong to it and it holds it as a mandatory of the Montreal Urban Community. The books of the Commission do not take into account the assets of the Metro that were paid with the proceeds from borrowings, the debt service of which is the responsibility of the municipalities served.

NOTES:

- (1) These debentures are guaranteed, without any benefit of discussion, by the City of Montreal. The debentures payable in U.S. currency are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian.
- (2) As the Commission is administered on the basis of receipts and current expenses, the accounts do not reflect until the time of their payment accident claims and accumulated sickness and vacation benefits of its employees.

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT DECEMBER 31, 1971*

LIABILITIES

OPERATING FUND

Accounts payable and accrued liabilities	\$ 4,884,154	
Accrued interest on debentures	186,883	
Advance from Fund for additional redemption of debentures	2,334,173	<u>\$ 7,405,210</u>

FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES

Provision for additional redemption of debentures	22,239,293	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	10,303,000	<u>\$11,936,293</u>

FIXED ASSETS FUND

Financed from revenue	\$ 7,200,039	
Financed from borrowings	33,830,753	<u>\$41,030,792</u>

DEBENTURE DEBT FUND

Loan from Fund for additional redemption of debentures	\$ 9,281,426	
Funded debt (Note 1)	26,997,000	<u>\$36,278,426</u>

Approved:

LUCIEN L'ALLIER, Eng.
Chairman and General Manager

ROBERT HAINAULT, M.C.
Commissioner

ARMAND LAMBERT, C.A.
Commissioner

Montreal, February 25, 1972

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES
pour l'année terminée le 31 décembre 1971
STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES
for the year ended December 31, 1971

	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavourable) with budget
REVENUS			
REVENUE			
TRANSPORT			
TRANSPORTATION			
Voyageurs	\$73,711,471	\$73,736,221	\$(24,750)
Passengers			
Autobus loués	792,654	809,953	(17,299)
Bus rentals			
Contrats de service	270,167	270,067	100
Contract services			
Total — Revenus — Transport	<u>\$74,774,292</u>	<u>\$74,816,241</u>	<u>\$(41,949)</u>
Total — Revenue — Transportation			
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION			
OTHER OPERATING REVENUE			
Annonces	\$ 701,133	\$ 688,800	\$ 12,333
Advertising			
Loyers du siège social	74,095	73,874	221
Head office rentals			
Loyers — Stations de métro	283,545	270,635	12,910
Metro station rentals			
Loyers divers	87,704	89,226	(1,522)
Miscellaneous rentals			
Recouvrements sur réclamations	379,410	380,555	(1,145)
Recoveries from claims			
Escompte sur achats	34,047	35,059	(1,012)
Cash discounts			
Revenus divers	468,484	558,465	(89,981)
Miscellaneous revenue			
Total — Autres revenus d'exploitation	<u>\$ 2,028,418</u>	<u>\$ 2,096,614</u>	<u>\$(68,196)</u>
Total — Other operating revenue			
Total — Revenus d'exploitation	<u>\$76,802,710</u>	<u>\$76,912,855</u>	<u>\$(110,145)</u>
Total — Operating revenue			
Surplus de l'exercice terminé le 31 décembre 1970	226,815	226,815	—
Operating surplus from fiscal year ended December 31, 1970			
TOTAL — REVENUS DE L'EXERCICE			
TOTAL — REVENUE FOR THE FISCAL YEAR	<u>\$77,029,525</u>	<u>\$77,139,670</u>	<u>\$(110,145)</u>
Déficit de l'exercice à recouvrer des municipalités	2,507,293	2,950,545	(443,252)
Operating deficit recoverable from the municipalities			
TOTAL — REVENUS	<u>\$79,536,818</u>	<u>\$80,090,215</u>	<u>\$(553,397)</u>
TOTAL — REVENUE			

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES (suite)
pour l'année terminée le 31 décembre 1971

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES (cont'd.)
for the year ended December 31, 1971

DÉPENSES D'EXPLOITATION OPERATING EXPENSES	Résultats Actual	Budget Budget	Favorable (défavorable) sur budget Favourable (unfavorable) with budget
Service du transport Transportation Department	\$37,914,754	\$37,965,082	\$ 50,328
Service de l'entretien des véhicules Vehicle Maintenance Department	16,319,742	16,565,959	246,217
Service du génie et de l'entretien des propriétés Plant and Engineering Department	9,990,491	10,004,084	13,593
Bureau du trésorier Treasurer's Office	1,670,611	1,703,051	32,440
Autres services Other departments	4,793,879	4,944,756	150,877
Administration générale General administration	355,575	378,083	22,508
Taxes et permis Taxes and permits	3,063,271	3,070,200	6,929
Intérêt et amortissement Interest and amortization	5,162,923	5,184,000	21,077
Dépenses en immobilisations Capital expenditures	265,572	275,000	9,428
TOTAL — DÉPENSES DE L'EXERCICE TOTAL — EXPENSES FOR THE FISCAL YEAR	\$79,536,818	\$80,090,215	\$ 553,397

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 31 DÉCEMBRE 1971
STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT DECEMBER 31, 1971

Débentures à fonds d'amortissement* Sinking Fund Debentures*	Autorisées et émises — Authorized and issued	Rachetées et annulées — Redeemed and Cancelled	Solde — Balance
4 ¹ / ₄ % échéant le 1er janvier 1973 (remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des États-Unis)			
4 ¹ / ₄ % due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U.S. currency)	\$18,000,000	\$12,950,000	\$ 5,050,000
3 ³ / ₄ % échéant le 1er mai 1974 (remboursables en monnaie canadienne)			
3 ³ / ₄ % due May 1, 1974 (Payable in Canadian cur- rency)	27,000,000	16,600,000	10,400,000
4 ³ / ₈ % échéant le 1er juillet 1976 (remboursables en monnaie des États-Unis)			
4 ³ / ₈ % due July 1, 1976 (Payable in U.S. currency)	11,500,000	7,648,000	3,852,000
5 ¹ / ₄ % échéant le 15 mars 1977 (remboursables en monnaie des États-Unis)			
5 ¹ / ₄ % due March 15, 1977 (Payable in U.S. cur- rency)	9,000,000	6,300,000	2,700,000
4 ⁵ / ₈ % échéant le 15 février 1978 (remboursables en monnaie des États-Unis)			
4 ⁵ / ₈ % due February 15, 1978 (Payable in U.S. currency)	13,500,000	8,505,000	4,995,000
	<u>\$79,000,000</u>	<u>\$52,003,000</u>	<u>\$26,997,000</u>

*Voir note (1) au bilan.

*See note (1) on Balance Sheet.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au Président-directeur général
et aux Commissaires.

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1971, ainsi que l'état des revenus et dépenses pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables ainsi que les sondages des registres comptables et autres preuves à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1971, ainsi que les résultats de son exploitation pour l'exercice terminé à cette date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables agréés

Montréal, le 25 février 1972

AUDITORS' REPORT

To the Chairman and General Manager
and to the Commissioners

We have examined the balance sheet of The Montreal Urban Community Transit Commission as at December 31, 1971, and the statement of revenue and expenses for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Commission as at December 31, 1971, and the results of its operations for the year ended on that date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered accountants

Montreal, February 25, 1972

STATISTIQUES
STATISTICS

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

Exercice terminé le Period ending		Voyageurs payants Revenue Passengers	Recettes voyageurs Passenger Revenue
30 nov.	1951 ^(a)	165,554,244	\$13,154,986
" "	1952	368,394,827	30,093,012
" "	1953	342,893,777	32,187,264
" "	1954	327,515,022	30,660,691
" "	1955	316,442,441	29,635,901
" "	1956	295,442,624	34,301,695
" "	1957	292,908,434	33,969,778
" "	1958	285,818,614	34,882,830
" "	1959	280,495,114	38,761,340
" "	1960	284,522,820	38,973,789
" "	1961	281,859,091	38,221,042
" "	1962	282,566,340	38,020,514
" "	1963	279,085,950	37,654,601
" "	1964	285,023,167	38,474,505
30 avril / April	1965 ^(b)	124,734,432	17,727,039
" "	1966 ^(c)	258,738,425	43,824,157
" "	1967 ^(d)	284,803,721	54,175,958
" "	1968 ^(e)	308,059,527	72,476,738
" "	1969	287,254,176	67,547,992
" "	1970	266,700,610	73,274,509
31 déc. / Dec.	1970 ^(f)	171,158,191	48,122,692
" "	1971	264,212,787	73,711,471

(a) Exercice du 16 juin au 30 novembre 1951 seulement.
Period June 16 to November 30, 1951 only.

(b) Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.
Period December 1, 1964 to April 30, 1965 only.

(c) Grève du 8 au 21 juin 1965 et abolition du tarif de zones le 27 novembre 1965.
Work stoppage from June 8 to 21, 1965 and abolition of zone tariff on November 27, 1965.

(d) Mise en exploitation du métro le 14 octobre 1966.
Opening of subway October 14, 1966.

(e) Expo 67, du 1er mai au 30 octobre; et grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.
Expo 67, from May 1 to October 30; and work stoppage from September 20 to October 20, 1967.

(f) Exercice du 1er mai au 31 décembre 1970 seulement.
Period May 1 to December 31, 1970 only.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

		AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le Period ending		Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
30 nov.	1951 (a)	8,195,520	35%	—	—	1,276,139	5%	14,140,735	60%	23,612,394
" "	1952	19,462,565	37%	—	—	3,013,930	6%	30,265,378	57%	52,741,873
" "	1953	22,507,735	44%	—	—	3,474,139	7%	25,377,895	49%	51,359,769
" "	1954	24,988,379	50%	—	—	3,285,900	6%	21,910,406	44%	50,184,685
" "	1955	26,567,102	54%	—	—	3,123,356	6%	19,582,368	40%	49,272,826
" "	1956	30,069,637	61%	—	—	2,958,580	6%	16,208,684	33%	49,236,901
" "	1957	35,161,922	72%	—	—	2,726,113	6%	10,877,029	22%	48,765,064
" "	1958	38,773,279	82%	—	—	2,177,723	5%	6,243,176	13%	47,194,178
" "	1959	43,223,217	91%	—	—	2,186,971	5%	1,818,877	4%	47,229,065
" "	1960	45,469,692	96%	—	—	2,109,040	4%	—	—	47,578,732
" "	1961	45,274,129	96%	—	—	1,871,161	4%	—	—	47,145,290
" "	1962	45,527,334	96%	—	—	1,958,750	4%	—	—	47,486,084
" "	1963	45,221,756	96%	—	—	1,989,823	4%	—	—	47,211,579
" "	1964	46,414,831	96%	—	—	1,788,327	4%	—	—	48,203,158
30 avril/April	1965 (b)	19,969,085	96%	—	—	869,602	4%	—	—	20,838,687
" "	1966 (c)	45,959,464	96%	—	—	1,681,538	4%	—	—	47,641,002
" "	1967 (d)	52,295,673	81%	12,471,135	19%	92,100	—	—	—	64,858,908
" "	1968 (e)	48,440,095	67%	24,212,737	33%	—	—	—	—	72,652,832
" "	1969	47,978,143	70%	20,882,100	30%	—	—	—	—	68,860,243
" "	1970	46,778,604	71%	19,153,161	29%	—	—	—	—	65,931,765
31 déc./Dec.	1970 (f)	30,656,450	71%	12,299,358	29%	—	—	—	—	42,955,808
" "	1971	46,386,983	72%	18,111,819	28%	—	—	—	—	64,498,802

Voir notes explicatives (a), (b), (c), (d), (e), (f) en page précédente.
See explanatory notes (a), (b), (c), (d), (e), (f) on preceding page.

NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

		AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO — METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le Period ending		Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number	% du total % of Total	Nombre Number
16 juin/June	1951	522	34%	—	—	82	5%	939	61%	1,543
30 nov.	1951	555	35%	—	—	80	5%	939	60%	1,574
" "	1952	678	41%	—	—	105	6%	892	53%	1,675
" "	1953	766	45%	—	—	105	6%	819	49%	1,690
" "	1954	764	46%	—	—	105	6%	789	48%	1,658
" "	1955	931	54%	—	—	105	6%	690	40%	1,726
" "	1956	1,171	66%	—	—	105	6%	507	28%	1,783
" "	1957	1,457	78%	—	—	105	5%	314	17%	1,876
" "	1958	1,670	87%	—	—	105	5%	144	8%	1,919
" "	1959	1,830	95%	—	—	105	5%	—	—	1,935
" "	1960	1,847	95%	—	—	105	5%	—	—	1,952
" "	1961	1,904	95%	—	—	105	5%	—	—	2,009
" "	1962	1,897	95%	—	—	105	5%	—	—	2,002
" "	1963	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1964	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril/April	1965	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1966	1,996	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
" "	1967	1,971	84%	369	16%	—	—	—	—	2,340
" "	1968	1,957	84%	369	16%	—	—	—	—	2,326
" "	1969	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
" "	1970	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
31 déc./Dec.	1970	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
" "	1971	1,850	84%	345	16%	—	—	—	—	2,195

**LONGUEUR DES RUES UTILISÉES PAR LES
VÉHICULES DE LA COMMISSION**

Au 16 juin	1951	. . . . .	238.94 milles
Au 30 novembre	1951	. . . . .	241.24 "
Au 30 novembre	1952	. . . . .	243.51 "
Au 30 novembre	1953	. . . . .	253.35 "
Au 30 novembre	1954	. . . . .	265.99 "
Au 30 novembre	1955	. . . . .	283.74 "
Au 30 novembre	1956	. . . . .	295.72 "
Au 30 novembre	1957	. . . . .	306.84 "
Au 30 novembre	1958	. . . . .	309.30 "
Au 30 novembre	1959	. . . . .	342.20 "
Au 30 novembre	1960	. . . . .	355.30 "
Au 30 novembre	1961	. . . . .	379.74 "
Au 30 novembre	1962	. . . . .	388.14 "
Au 30 novembre	1963	. . . . .	402.63 "
Au 30 novembre	1964	. . . . .	414.47 "
Au 30 avril	1965	. . . . .	417.49 "
Au 30 avril	1966	. . . . .	464.61 "
Au 30 avril	1967	. . . . .	490.57 "
Au 30 avril	1968	. . . . .	492.08 "
Au 30 avril	1969	. . . . .	511.49 "
Au 30 avril	1970	. . . . .	513.35 "
Au 31 décembre	1970	. . . . .	514.14 "
Au 31 décembre	1971	. . . . .	519.17 "

**MILEAGE OF STREETS USED BY
THE COMMISSION'S VEHICLES**

As at	June 16, 1951	. . . . .	238.94 miles
As at	November 30, 1951	. . . . .	241.24 "
As at	November 30, 1952	. . . . .	243.51 "
As at	November 30, 1953	. . . . .	253.35 "
As at	November 30, 1954	. . . . .	265.99 "
As at	November 30, 1955	. . . . .	283.74 "
As at	November 30, 1956	. . . . .	295.72 "
As at	November 30, 1957	. . . . .	306.84 "
As at	November 30, 1958	. . . . .	309.30 "
As at	November 30, 1959	. . . . .	342.20 "
As at	November 30, 1960	. . . . .	355.30 "
As at	November 30, 1961	. . . . .	379.74 "
As at	November 30, 1962	. . . . .	388.14 "
As at	November 30, 1963	. . . . .	402.63 "
As at	November 30, 1964	. . . . .	414.47 "
As at	April 30, 1965	. . . . .	417.49 "
As at	April 30, 1966	. . . . .	464.61 "
As at	April 30, 1967	. . . . .	490.57 "
As at	April 30, 1968	. . . . .	492.08 "
As at	April 30, 1969	. . . . .	511.49 "
As at	April 30, 1970	. . . . .	513.35 "
As at	December 31, 1970	. . . . .	514.14 "
As at	December 31, 1971	. . . . .	519.17 "

CONSOMMATION

du 1er janvier 1971 au 31 décembre 1971

Electricité	150,435,306 kWh
Huile diesel	9,863,668 gallons
<hr/>	
Superficie desservie	144 milles carrés
Population des villes desservies	1,863,120 approx.

CONSUMPTION

from January 1, 1971 to December 31, 1971

Electricity	150,435,306 kwh
Diesel oil	9,863,668 gallons
<hr/>	
Area served	144 square miles
Population of municipalities served	1,863,120 approx.

FAITS SAILLANTS

Avant-propos

Au cours de l'exercice du premier janvier au 31 décembre 1971, de nombreux événements sont survenus à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Le métro a enregistré un accroissement de son achalandage. La Commission a participé à l'élaboration des plans de prolongement du métro et a connu sa première tragédie majeure depuis l'avènement du réseau souterrain.

Le réseau de surface s'est enrichi de nouveaux véhicules. A la suite de l'enquête origine-destination, des changements d'importance ont pu être faits. Enfin, les travaux de la route transcanadienne ont nécessité le détournement d'une vingtaine de lignes importantes.

Ces mêmes travaux de construction ont forcé la CTCUM à démolir plusieurs de ses édifices et à déménager de nombreux bureaux. De plus, au cours du dernier exercice financier, elle a inauguré le nouveau garage Saint-Denis et entrepris l'érection du garage Legendre.

Des innovations dignes de mention sont aussi à signaler au cours de 1971, comme on pourra le lire plus loin.

Les relations patronales-syndicales

Au début de l'année, des conventions collectives ont été négociées et conclues entre la CTCUM et les différents syndicats représentant ses employés :

Le syndicat du transport de Montréal (CSN)

Le syndicat des employés de bureau de la CTCUM (CSN)

Le syndicat des employés du Service de la sécurité de la CTCUM (CSN)

L'association des contremaîtres et des contremaîtres-adjoints

Le syndicat des surveillants, instructeurs, inspecteurs et répartiteurs de la CTCUM.

HIGHLIGHTS

Foreword

During the annual period from January 1st to December 31st, 1971, many events took place at the Montreal Urban Community Transit Commission.

The metro registered an increased popularity. The Commission participated in drawing up plans to extend the metro, and had the first major tragedy since the underground system came into being.

The surface system acquired many new vehicles. As a result of the Origin-Destination survey, some important changes were made. Finally, construction work for the Trans-Canada Highway necessitated the re-routing of about twenty important lines.

This same work required MUCTC to demolish a few of its buildings and move many offices. Also, during the past financial year, the new St. Denis garage was inaugurated and construction of the Legendre garage was undertaken.

There were some noteworthy innovations during 1971, as will be recorded below.

Management-Union Relations

At the outset of the year, collective agreements were negotiated and concluded between the MUCTC and the different unions representing the employees:

The Montreal Syndicate of Transportation Employees Inc.

MUCTC Office Employees Syndicate

MUCTC Security Service Employees

Foremen and Assistant Foremen Association

MUCTC Supervisors, Instructors and Inspectors Syndicate.

L'embauche des chauffeurs

Depuis mars 1971, la Commission a adopté de nouvelles normes de compétence pour les chauffeurs d'autobus.

Chaque aspirant doit subir une série de tests d'aptitude et de tests psychologiques avant d'entreprendre la période régulière de formation.

Le métro: Achalandage

Malgré une diminution générale de près de 15 pourcent du nombre de voyageurs dans les trois dernières semaines de décembre, le métro, en 1971, a enregistré à lui seul une augmentation de 2,334,000 usagers (3.54%).

Le 20 juillet, nous avons transporté 600 millions de voyageurs depuis l'inauguration, le 14 octobre 1966.

Les prolongements

Le 14 octobre 1971, cinq ans, jour pour jour, après l'inauguration du métro, les travaux de prolongement commencèrent. La ligne no 1 sera prolongée vers l'est jusqu'à la rue Beaugrand et vers l'ouest pour desservir Verdun et La Salle. La ligne no 2 s'étendra vers l'ouest et continuera vers le nord pour desservir le nord-ouest de l'île de Montréal.

Une autre ligne, transversale cette fois, et complètement nouvelle, la ligne no 5, reliera les deux branches de la ligne no 2 et se dirigera vers Montréal-Nord.

Un investissement de \$430 millions ajoutera 29 milles au réseau actuel et plus de 50 stations aux 26 existantes.

La Commission a contribué aux études et a approuvé le tracé des prolongements du métro et l'implantation des futures stations.

Les visiteurs

D'une vingtaine de pays sont venus, encore cette année en visite officielle, près de 1,200 personnes intéressées à voir notre métro.

The hiring of chauffeurs

Since March 1971, the Commission has applied new competence standards for bus drivers.

All applicants must undergo a series of aptitude and psychological tests before undertaking the regular training period.

Metro: Increased patronage

Notwithstanding a general decrease of nearly 15 percent in the number of passengers in the last three weeks of December, the metro in 1971 registered, on its own, an increase of 2,334,000 users (3.54 percent).

On July 20th, it had carried 600 million passengers since the inauguration on October 14th 1966.

Extensions

On October 14th 1971, five years to the day since metro's inauguration, extension work began. Line No. 1 will be extended eastward as far as Beaugrand Street and westward to serve Verdun and La Salle. Line No. 2 will be extended westward and then northward to serve the northwest of Montreal Island.

A new line, transversal this time, Line No. 5, will link the two branches of Line No. 2 and will run to Montreal North.

An investment of \$430 million will add 29 miles to the present system and more than 50 stations to the existing 26.

The Commission contributed to the study and approved the layout of the metro extensions and the location of the future stations.

Visitors

From some 20 countries there came, again this year, on official visits, nearly 1,200 persons interested in seeing the metro.

L'accident du 9 décembre

Une collision dans l'arrière-gare de la station Henri-Bourassa provoqua un incendie qui causa la mort d'un employé et détruisit 24 des 36 voitures qui s'y trouvaient garées. Les dommages matériels s'élèveraient à environ 5 millions de dollars.

Les stations Sauvé et Henri-Bourassa étant devenues temporairement inutilisables, des services provisoires de surface furent organisés pour amener les usagers à la station Crémazie.

Grâce au dévouement et à l'esprit d'équipe de nos employés, on put rouvrir beaucoup plus tôt qu'on ne l'avait prévu les stations Sauvé et Henri-Bourassa. Le service du métro fut rétabli sur toute la ligne no 2, dès le 31 décembre au soir.

Une nouvelle bouche

Une nouvelle bouche de métro a été inaugurée le 20 décembre dans le nouvel édifice Place du Cercle, rue Berri, angle Sherbrooke.

Un corridor souterrain, sous la rue Berri, au niveau de la mezzanine permet de passer de la station Sherbrooke au sous-sol de l'édifice. Nos usagers qui ont à correspondre avec l'autobus 24 Sherbrooke sont heureux de cette amélioration car ils n'ont plus à traverser une rue à double voie très achalandée, et ils peuvent attendre à l'abri.

La campagne de publicité

La campagne publicitaire menée en 1970 s'étant révélée prometteuse, a été poursuivie et intensifiée en 1971 avec le même thème : "Prenez la vie du bon côté . . . Prenez le métro et l'autobus." Les mêmes média furent utilisés : quotidiens montréalais, télévision et affiches sur les autobus.

Il semble qu'on puisse attribuer à cette campagne le renversement de la tendance à la baisse qui durait depuis quelques années, et en partie une hausse de l'achalandage de 3 millions d'usagers. Ainsi l'effort aurait porté fruit.

Le réseau de surface: Nouveaux autobus

Poursuivant sa politique de renouvellement de son parc-véhicules, la Commission a fait l'achat de 90

The accident of December 9th

A collision in the rear of the Henri-Bourassa Station started a fire which caused the death of an employee and destroyed 24 of the 36 vehicles stationed there. The damages would reach approximately 5 million dollars.

Sauvé and Henri-Bourassa stations were temporarily disabled and provisional surface services were organized to carry the passengers to the Crémazie Station.

Thanks to the devotion and team spirit of our employees, the Sauvé and Henri-Bourassa Stations were opened much sooner than had been anticipated. Metro service was resumed throughout Line No. 2 on the evening of December 31st.

Metro's new access

A new access for the metro was inaugurated on December 20th in the new building, Place du Cercle, Berri Street, corner of Sherbrooke.

An underground corridor beneath Berri Street at the mezzanine level allows passage from the Sherbrooke Station to the building's basement. Our passengers who are transferring to bus line 24 Sherbrooke are pleased with the improvement, since they need no longer cross a very busy two-lane road, and can wait under shelter.

Publicity campaign

The 1970 publicity campaign proved so promising, it was continued and intensified in 1971 with the same theme: "Take it easy, ride with us . . . take the metro and take the bus". The same media were used, Montreal daily newspapers, television, and posters on buses.

It would appear that this campaign may be credited with reversing a downward trend of a few years duration and, contributing to an increase of 3 million passengers. The effort evidently was fruitful.

The surface system: New buses

Continuing its policy of renewing its vehicle fleet, the Commission purchased 90 GM buses and 10



Les plus hautes autorités gouvernementales, municipales et du transport urbain ont pris part à l'inauguration officielle des travaux de prolongement du métro, le 14 octobre 1971.

Top ranking government authorities, as well as Urban Transit officials participated on October 14, 1971, in the formal inauguration of work to extend the metro.

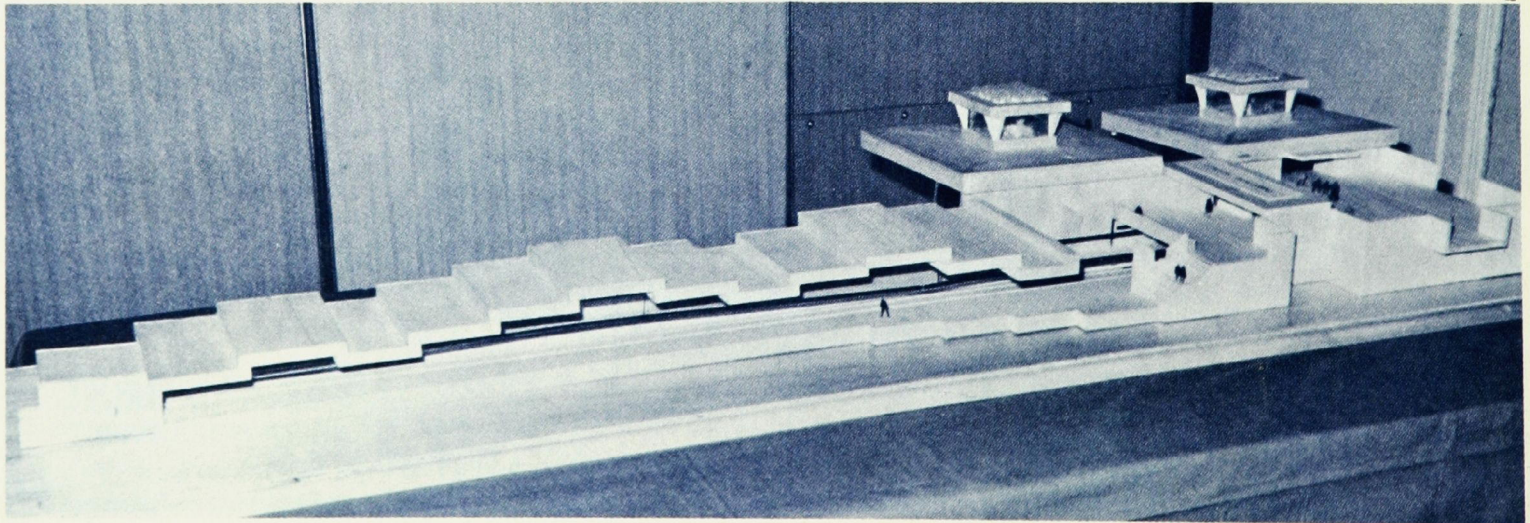
a) Montage réalisé à partir de séquences filmées tirées de messages télévisés qui appuyèrent notre campagne de publicité 1971.

b) Maquette de la station terminale Beaugrand.



a) A story board composed of film sequences taken from televised messages promoting our 1971 publicity campaign.

b) Beaugrand Terminal Station mock-up.



autobus GM et de 10 autobus Flyer de 50 voyageurs. Les véhicules ont tous été livrés au cours de l'année 1971.

À la fin de 1971, après mise au rancart de 102 autobus, la Commission avait en service 1,850 autobus dont l'âge moyen était de 10.7 ans. De plus, elle a décidé d'acheter 100 autobus au coût d'environ \$5.2 millions pour livraison en 1972.

Améliorations du service de surface

Au sujet de la vaste enquête origine-destination, entreprise l'an passé, nous n'en sommes encore qu'aux recherches et à l'analyse de la compilation des données. Cependant, on peut dire que l'enquête commence déjà à produire des résultats. Grâce aux connaissances acquises, des changements majeurs ont pu être faits dans le réseau de surface durant l'année 1971.

La CTCUM a procédé à la réorganisation du réseau dans les municipalités de Montréal-Est et de Pointe-aux-Trembles, ainsi qu'à l'inauguration de la nouvelle ligne 186 Dorchester.

La ligne 124 Victoria est prolongée vers l'est, depuis la rue Laperrière jusqu'à la rue Houde dans St-Laurent.

Le parcours de la ligne 121 Côte-Vertu, durant les heures d'affluence, du lundi au vendredi, est prolongé jusqu'au carrefour Courval/J.-B.-Deschamps, dans le parc industriel de Lachine.

Le parcours de la ligne 196 - 24e Avenue, durant les heures d'affluence, du lundi au vendredi, est prolongé jusqu'au carrefour Courval/J.-B.-Deschamps, dans le parc industriel de Lachine.

La ligne 12 Ile-des-Soeurs est prolongée via la rue University jusqu'à la rue Sherbrooke établissant ainsi la correspondance avec la ligne de métro no 1. Simultanément, la partie du parcours de la ligne 64 Peel dans le secteur de la Cité du Havre est retranchée.

La ligne 111 Lafleur est prolongée vers l'ouest, dans Lachine jusqu'à la 18e Avenue, via la rue Duff Court.

La municipalité de La Salle a vu son réseau réorganisé. La ligne 123 Dollard a été inaugurée.

Flyer 50-passenger buses. All vehicles were delivered during 1971.

At the end of 1971, after discarding 102 buses, the Commission had in service 1,850 buses of average age 10.7 years. It has also been decided to purchase 100 more buses at an approximate cost of \$5.2 million, to be delivered in 1972.

Surface system improvements

Regarding the far-reaching Origin-Destination survey, we are still studying and analyzing the compiled data. It can be said, however, that the survey is already beginning to yield results. Thanks to the information acquired, major changes were made possible in the surface system during 1971.

MUCTC undertook a reorganization of the system in the municipalities of Montreal East and Pointe-aux-Trembles, as well as inaugurating the new line 186 Dorchester.

Line 124 Victoria is extended eastward from Laperrière Street as far as Houde Street in St. Laurent.

The route of line 121 Côte-Vertu, in the rush hours, Monday to Friday, is extended as far as the Courval/J.-B.-Deschamps terminus in the Lachine Industrial Park.

The route of line 196 - 24th Avenue in the rush hours, Monday to Friday, is extended as far as the Courval/J.-B.-Deschamps terminus, in the Lachine Industrial Park.

Line 12 Ile-des-Soeurs is extended via University Street to Sherbrooke Street, thus establishing a transfer point with the metro Line No. 1. At the same time, that part of line 64 Peel in the Cité du Havre has been eliminated.

Line 111 Lafleur is extended westward in Lachine to 18th Avenue, via Duff Court Street.

The municipality of La Salle has had its system reorganized. Line 123 Dollard has been inaugurated.

L'élimination de la correspondance entre le circuit 110 Newman et 78 St-Rémi a contribué à améliorer le service dans le réseau de cette municipalité. La nouvelle liaison permet à une forte proportion de la population de La Salle d'atteindre la station de métro Atwater directement.

La ligne 121 Côte-Vertu est prolongée vers l'est, jusqu'à la station Sauvé, à la suite de l'ouverture du raccordement Côte-Vertu/Sauvé.

La ligne 120 Laurentien est prolongée jusqu'à la rue Ward, via la voie de service de la route transcanadienne.

La ligne 33 Langelier est prolongée vers le nord, jusqu'à la rue Louis-Dupire.

Toutes les modifications temporaires que la CTCUM a été forcée d'amener dans le parcours de ses autobus, ont été faites de façon à causer le moins d'ennuis possible aux usagers.

Les abris amovibles

Au cours de l'année, la Commission a poursuivi sa politique d'installer des abris amovibles aux arrêts d'autobus afin de satisfaire aux demandes les plus urgentes. Ces installations portent le nombre des abris à 227.

Le transport scolaire

Depuis quelques années, la Commission, sous contrat avec la Commission des écoles catholiques de Montréal, s'occupe du transport des écoliers à l'intérieur de son territoire, par exemple, dans le quartier Rivière-des-Prairies. Ce qui est nouveau toutefois, c'est le service que la Commission offre depuis septembre 1971 à la Régionale Le Royer à Pointe-aux-Trembles. Nous avons ajouté 8 autobus à notre service régulier afin de transporter à un coût minime environ 4,000 écoliers, sans les obliger à effectuer plus d'une correspondance. Les billets, 8,000 par jour, tarif écoliers, sont achetés et distribués par l'école.

L'intégration du transport scolaire à nos services réguliers a apporté une économie très appréciable aux commissions scolaires.

Elimination of the transfer point between circuit 110 Newman and 78 St. Rémi has helped to improve service in this municipality's system. The new link allows a good proportion of the La Salle population to reach the metro Atwater Station directly.

Line 121 Côte-Vertu is extended eastward as far as Sauvé Station, following the opening of the Côte-Vertu/Sauvé link.

Line 120 Laurentien is extended as far as Ward Street, via the service road of the Trans-Canada Highway.

Line 33 Langelier is extended northward as far as Louis-Dupire Street.

All the temporary changes which the MUCTC has been obliged to make in its bus routes have been made in such a manner as to cause the least possible inconvenience to the users.

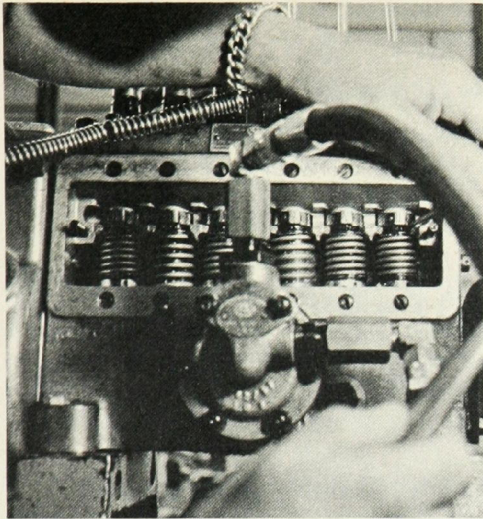
The bus shelters

During the year, the Commission continued its policy of installing mobile shelters at bus stops to satisfy the most urgent demands. The installations increase the number of shelters to 227.

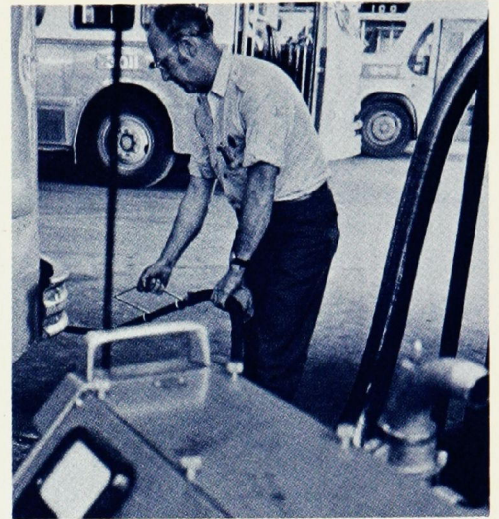
School transportation

For a number of years, the Commission, under a contract with the Catholic School Commission of Montreal, has been carrying school children within its territory; for example, in the Rivière-des-Prairies area. What is new, though, is the service the Commission has been providing since September 1971, to the Le Royer Regional School at Pointe-aux-Trembles. We have added 8 buses to our regular service to carry, at a reduced cost, some 4,000 students, without obliging them to make more than one transfer. The tickets, 8,000 per day, student rate, are purchased and distributed by the school.

Integrating student transportation with that of our regular services has resulted in a very appreciable saving for the school commissions.

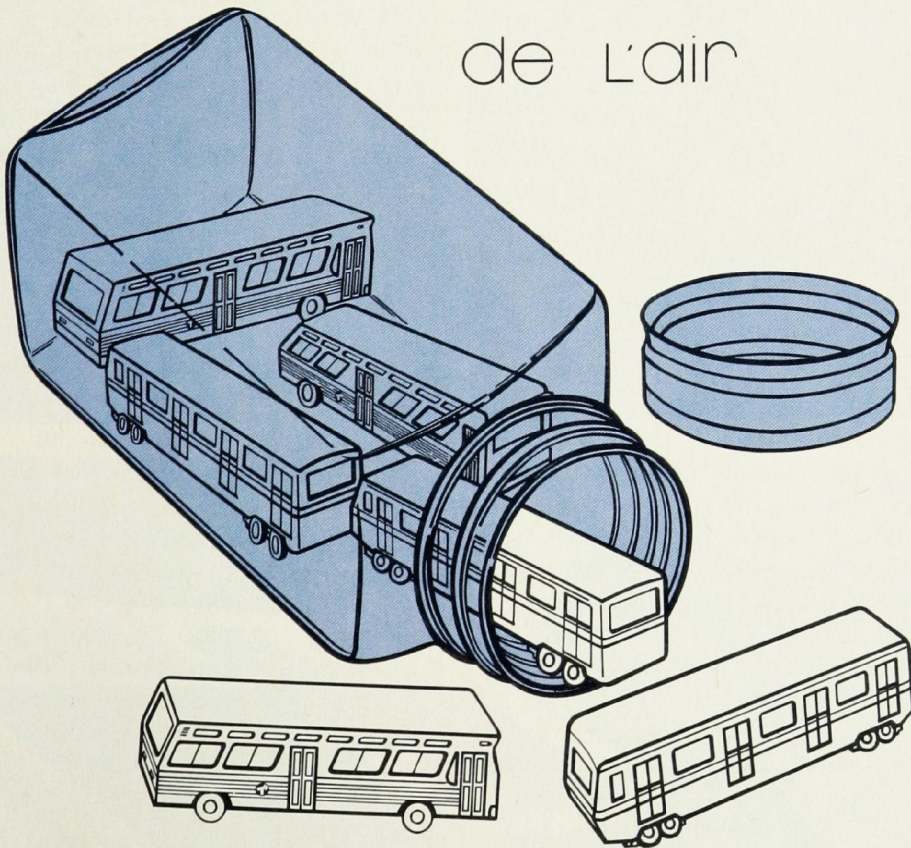


a



b

contre la pollution
de l'air



c

a) Nos moteurs d'autobus, tous de type diesel, sont vérifiés et ajustés régulièrement afin qu'ils ne produisent aucun gaz nocif.

b) Dernière vérification: un appareil mesure les émissions du tuyau d'échappement et prouve qu'elles ne contiennent pas d'agents de pollution.

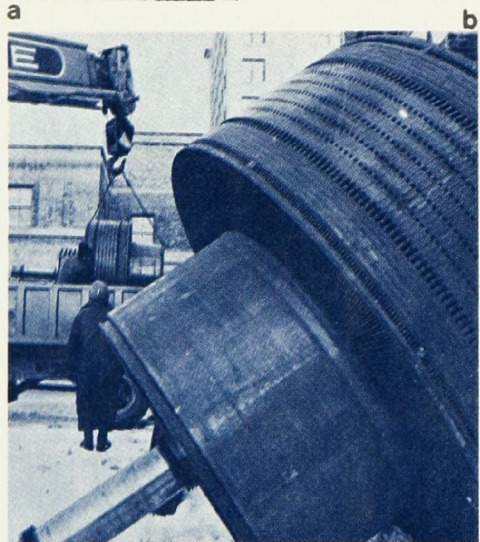
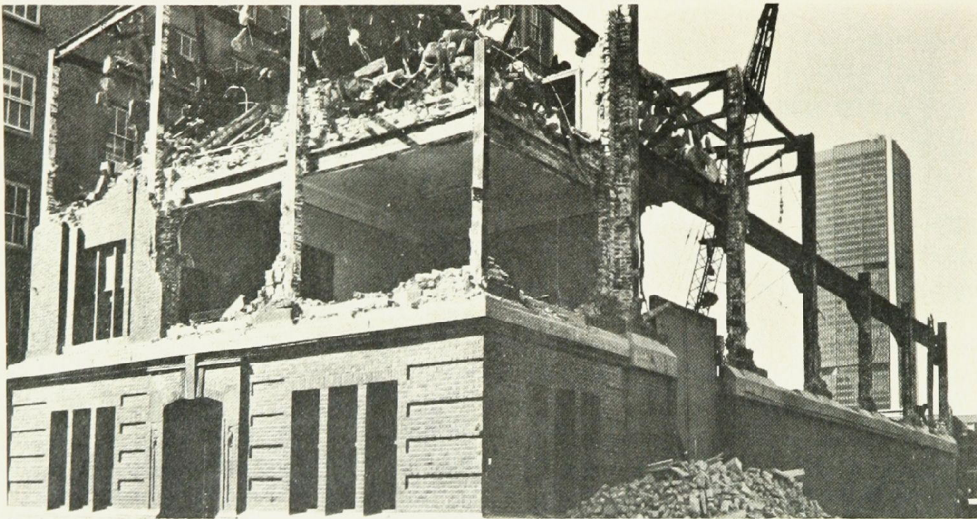
c) Le fait de prendre le métro et l'autobus dont les moteurs diesel ne produisent aucun gaz nocif contribue à l'assainissement de l'air en réduisant le nombre de voitures privées, surtout dans le centre-ville.

a) The diesel-type motors of our buses are checked and tuned-up regularly to prevent noxious gases from polluting the air.

b) Double check: an instrument measures substance emitted from the tail pipe to verify that there is no polluting agent.

c) When you use the metro and take the bus, whose diesel motors produce no noxious gases, you are taking part in the fight against pollution by reducing the number of cars on the road, particularly in the center of the city.

R prendre régulièrement matin et soir



a) Démantèlement de l'ancienne sous-station électrique de la rue Côté.

b) Transport des vieilles dynamos.

c) Les démolisseurs à l'oeuvre.

d) Toute la partie arrière du Terminus Craig cède la place à l'autoroute est-ouest.

e) L'une des pièces de béton précontraint qui entre dans la construction du garage Legendre dont la maquette apparaît ci-dessous. Ce garage de 702 pi. de longueur aura une superficie de près de 200,000 pieds carrés et pourra loger 249 autobus.



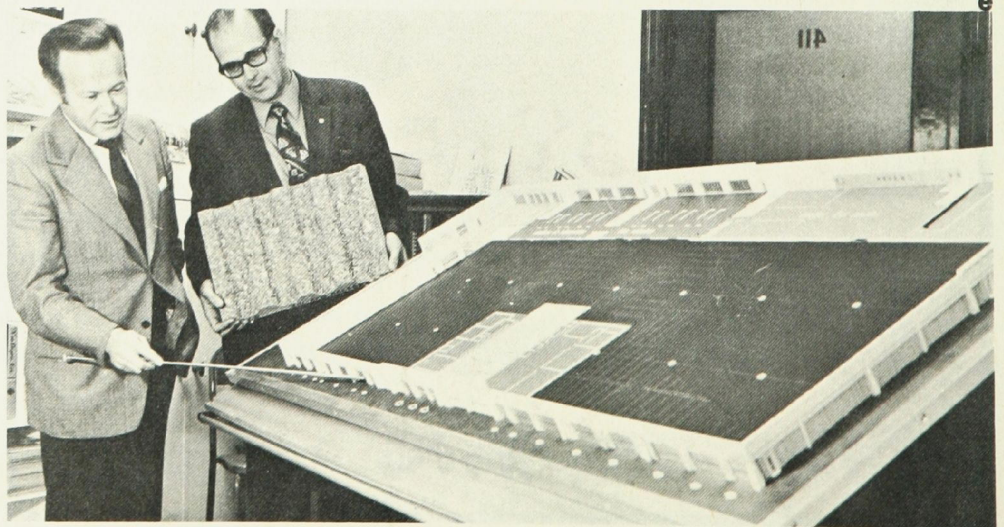
a) Demolition of the former Power House on Côté Street.

b) Carting away old dynamos.

c) The demolition crew at work.

d) The entire rear section of the Craig Terminus makes way for the east-west autoroute.

e) One of the prestressed concrete blocks used in the construction of the Legendre Garage, a sketch of which appears at right. This garage, 702 feet in length will cover an area of nearly 200,000 square feet with sufficient parking space for 249 buses.



Construction et réfection d'immeubles:

Le terminus Craig

Les travaux de construction d'une autoroute dans le centre-ville, et près du siège social ont occasionné la démolition d'une partie de l'ancien terminus Craig, et d'un édifice de quatre étages qui logeait une sous-station électrique au temps des tramways. Les bureaux qui occupaient le deuxième étage du garage Côté : personnel, service social, location d'autobus, ont dû déménager dans l'édifice du siège social ou dans les anciens locaux du Service du transport. Ce service occupe maintenant les sixième et septième étages du siège social.

Le nouveau garage Saint-Denis

A la mi-février, la division Saint-Denis inaugurerait ses nouveaux locaux situés à l'étage du garage Saint-Denis. L'édifice tout neuf, aux aménagements les plus modernes, remplace le vieux garage démolé pour permettre le raccordement par voie élevée de l'avenue Van Horne au boulevard Rosemont.

Le nouveau garage Legendre

On a commencé en décembre la construction du nouveau garage Legendre pour le remisage et l'entretien des autobus.

D'une superficie de 200,000 pieds carrés, il pourra loger 249 véhicules. Le garage Legendre sera le plus grand et le plus moderne de la CTCUM. Il est érigé, au coût de cinq millions de dollars, sur notre propriété au nord de la rue Legendre et à l'est du boulevard Saint-Laurent. Une fois terminé, il remplacera le garage Villeray qui sera transformé pour l'usage du Service du génie et de l'entretien des propriétés.

Le nouvel incinérateur

Le vieil incinérateur du siège social qui servait à brûler les titres de transport usagés, a été remplacé par un incinérateur moderne. Il est exclusivement au service de la Caisse et rencontre amplement les normes anti-pollution de la ville de Montréal et de la CUM puisqu'il ne produit aucune fumée ni gaz nocif.

Construction and renovation:

The Craig terminus

Construction work for the autoroute in the downtown area near our head office has required the demolition of a part of the old Craig terminus and of a four-storey Power House operating in the tramway days. The offices on the second floor of the Côté garage lodging different departments: personnel, social service, bus rental, had to move to the head office building or to the offices previously occupied by the Transportation Department. This department now occupies the sixth and seventh floors of the head office building.

The new St. Denis garage

In mid-February, the St. Denis division inaugurated its new offices situated on the upper floor of the St. Denis garage. The brand new building, highly modern in its appointments, replaces the old garage, which was torn down to permit the linking of Van Horne Avenue and Rosemont Boulevard by an overpass.

The new Legendre garage

Construction of the new Legendre garage began in December for the shelter and maintenance of buses.

Covering an area of 200,000 square feet, it will be able to accommodate 249 vehicles. The Legendre garage will be the most spacious and most modern of the MUCTC. It is built, at a cost of five million dollars on our property to the north of Legendre Street and to the east of St. Lawrence Boulevard. When completed it will replace the Villeray garage, which will be transformed for the use of the Engineering and Property Maintenance Department.

A new incinerator

The old head office incinerator which formerly was used to burn old transportation tickets and transfers, has been replaced by a modern incinerator. It is for the exclusive use of the Cashier's division, and amply meets all the anti-pollution standards of the City of Montreal and the Montreal Urban Community, since it produces no smoke nor noxious gas.

Un nouvel ordinateur

Pour satisfaire aux demandes accrues de divers services : trésorerie, transport, génie et entretien des propriétés, relations industrielles, etc., notre centre d'informatique dispose maintenant, depuis le 22 février 1971, du nouvel ordinateur IBM 360-40 qui fait plus que doubler la capacité de son prédécesseur (IBM 360-30) installé en juin 1968.

A l'honneur

Monsieur Lucien L'Allier, ingénieur, président-directeur général de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui avait été élu en 1970, vice-président de l' "American Transit Association", a occupé, en 1971, la présidence de cet important organisme.

Remerciements

La Commission remercie les autorités de la Communauté urbaine de Montréal et les municipalités qu'elle a l'honneur de desservir, pour leur coopération au cours des douze mois de l'exercice financier.

Elle désire également exprimer son appréciation à la presse, la radio et la télévision qui lui ont permis de bien informer le public, et en particulier les usagers du transport urbain.

La Commission veut aussi rendre hommage à tout le personnel dont la loyauté et le dévouement se sont manifestés de façon continue au cours du dernier exercice.

A new computer

To meet the increased demands of various departments: treasurer's, transportation, engineering and property maintenance, industrial relations, etc., our Data Processing Centre houses, since February 22nd 1971, a new computer IBM 360-40 which more than doubles the capacity of its predecessor (IBM 360-30) installed in June 1968.

Honours

Mr. Lucien L'Allier, Engineer, Chairman and General Manager of the Montreal Urban Community Transit Commission, who in 1970 was elected Vice-President of the American Transit Association, acceded in 1971, to the presidency of that important body.

Thanks

The Commission wishes to thank the authorities of the Montreal Urban Community and the municipalities, which it has the honour to serve, for their co-operation during the last twelve months of the financial year.

Appreciation is also conveyed to the press, radio and television for their support in informing the public and in particular, the patrons of public transit.

Tribute is also paid to all employees whose loyalty and devotion were constantly manifested during the course of the last fiscal year.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

POUR L'ANNÉE TERMINÉE

LE 31 DÉCEMBRE 1971

TOTAL: \$79,536,818

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES

FOR THE YEAR ENDED

DECEMBER 31, 1971

TOTAL: \$79,536,818

