

# RAPPORT ANNUEL 1973 ANNUAL REPORT



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



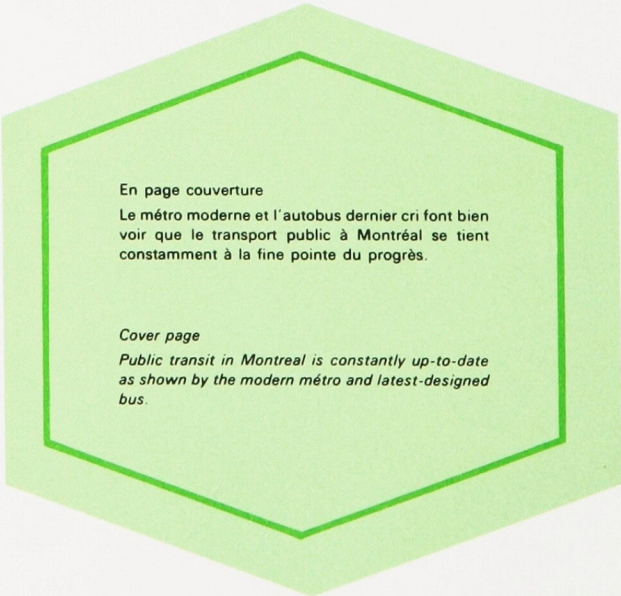
**COMMISSION DE TRANSPORT  
DE LA  
COMMUNAUTÉ URBAINE  
DE MONTRÉAL**

**EXERCICE FINANCIER  
DU 1<sup>er</sup> JANVIER 1973  
AU 31 DÉCEMBRE 1973**

***MONTREAL  
URBAN COMMUNITY  
TRANSIT COMMISSION***

***FOR THE PERIOD  
FROM JANUARY 1, 1973  
TO DECEMBER 31, 1973***

**RAPPORT ANNUEL  
ANNUAL REPORT**



En page couverture

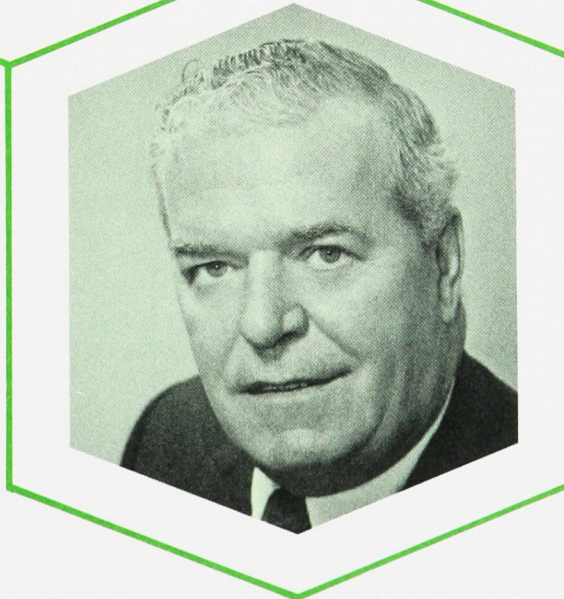
Le métro moderne et l'autobus dernier cri font bien voir que le transport public à Montréal se tient constamment à la fine pointe du progrès.

*Cover page*

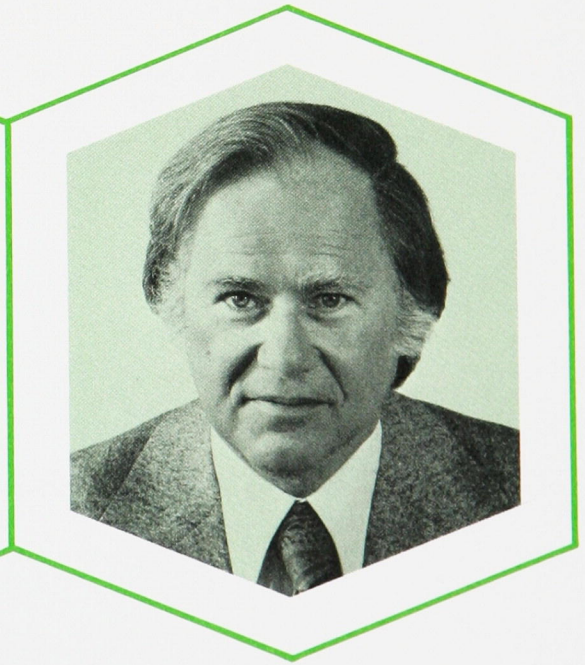
*Public transit in Montreal is constantly up-to-date as shown by the modern métro and latest-designed bus.*



**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 1973.

*The Montreal Urban Community Transit Commission has the honor to submit its annual report for the period of January 1 to December 31, 1973.*

RAPPORT  
FINANCIER  
FINANCIAL  
REPORT

### État des revenus et dépenses

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1973, sont de \$80,232,684 et les dépenses s'élèvent à \$96,947,892; il en résulte un déficit d'exploitation de \$16,715,208 qui, conformément à l'article 308 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, doit être réparti entre les municipalités desservies en proportion de l'évaluation des biens-fonds. Ce déficit est recouvrable dans les 45 jours du dépôt du rapport des vérificateurs de la Commission.

On avait prévu au budget un déficit de \$18,333,987. Grâce à l'encaissement d'une somme de \$654,394 durant l'année en compensation d'immeubles expropriés, les revenus d'exploitation dépassent de \$953,879 les prévisions budgétaires de \$79,278,805. Quant aux dépenses, elles sont de \$664,900 inférieures aux prévisions de \$97,612,792.

Durant l'année 1973, nous avons transporté 274,650,113 voyageurs, ce qui représente une augmentation de 1.7% par rapport aux 270,026,541 transportés en 1972. La baisse continue dans l'achalandage depuis 20 ans semble arrêtée. Les augmentations annuelles consécutives de voyageurs depuis 1970, font espérer un revirement soutenu de la tendance.

Il en a coûté 35.3 cents par voyageur en 1973 comparativement à 33.3 cents en 1972. Les revenus d'exploitation ont été de 29.2 cents par voyageur en 1973 par rapport à 29.4 cents en 1972.

### Bilan au 31 décembre 1973

Durant l'exercice, la Commission a remboursé les obligations à fonds d'amortissement 4¼% échues le 1er janvier 1973, à même le «Fonds de rachat

### Statement of income and expenses

*Income from operations for the year ending December 31, 1973 is \$80,232,684, and expenses amount to \$96,947,892; resulting in an operational deficit of \$16,715,208 which, under Article 308 of the Montreal Urban Community Act, must be shared among the municipalities served, in proportion to property evaluation. This deficit is recoverable within 45 days of completion of the Commission's own audit.*

*A budgetary deficit of \$18,333,987 had been foreseen. Thanks to the collection, during the year, of the sum of \$654,394 in compensation for expropriated buildings, operating income exceeds by \$953,879 the budgetary estimate of \$79,278,805. As to expenses, they are \$664,900 less than the estimated \$97,612,792.*

*During the year 1973, we carried 274,650,113 passengers, which represents an increase of 1.7% in comparison with 270,026,541 carried in 1972. This is the third consecutive year during which the number of passengers has increased. We are led to believe that patronage decrease, which we experienced for some twenty years has come to an end, and permits us even to hope that the trend is reversed. In 1973, the cost per passenger was 35.3 cents as compared with 33.3 cents in 1972. The operating revenues were 29.2 cents per passenger in 1973, compared with 29.4 cents in 1972.*

### Balance sheet as at December 31, 1973

*During the financial year, the Commission re-imbursed the 4¼% Sinking Fund Debentures maturing January 1, 1973, also, the "Fund for additional*

supplémentaire de débetures» pour un montant de \$5,715,000. La Commission a aussi continué à accumuler dans ce fonds les sommes nécessaires pour permettre le rachat des débetures qui viendront à échéance entre 1974 et 1978. Au 31 décembre 1973, les sommes ainsi accumulées s'élevaient à \$18,247,776 et les montants à rencontrer d'ici 1978 sont de \$21 millions.

#### État de la dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé \$53,605,000 des \$93,950,000 d'obligations émises. De plus, la Commission a acquitté par anticipation certains versements au fonds d'amortissement et a déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des obligations rachetées et annulées pour une valeur de \$9,968,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$30,377,000 au 31 décembre 1973.

La Commission détenait aussi, à la même date, des obligations achetées en anticipation du fonds d'amortissement d'une valeur nominale de \$324,000. Ces obligations qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débetures, à leur coût de \$284,895.

*redemption of debentures'' for an amount of \$5,715,000. The Commission also continued to accumulate, in this fund, the sums necessary to allow the redemption of debentures falling due between 1974 and 1978. At December 31, 1973, the sums thus accumulated amounted to \$18,247,776 and the amounts to be met until 1978 are \$21 million.*

#### *Statement of bonded debt*

*In conformity with its commitments regarding debenture issues, the Commission, since the beginning of its administration, has redeemed and cancelled \$53,605,000 of the \$93,950,000 of debentures issued. In addition, the Commission has acquitted by anticipation certain payments to the sinking fund and has deposited with the Director of Finance, City of Montréal, debentures redeemed and cancelled to the amount of \$9,968,000. The balance of the bonded debt is thus established at \$30,377,000 at December 31, 1973.*

*The Commission also held, at the same date, bonds purchased in anticipation of the sinking fund of a nominal value of \$324,000. These debentures which are not cancelled, appear in the assets of the fund for supplementary redemption of debentures, at their cost of \$284,895.*





ÉTATS  
FINANCIERS  
FINANCIAL  
STATEMENTS

# COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

## Bilan au 31 décembre 1973\*

### A C T I F

#### Fonds d'exploitation

Encaisse	\$ 736,683	
Subventions à recevoir des municipalités desservies pour combler le déficit d'exploitation de l'exercice 1973	16,715,208	
Comptes à recevoir	375,754	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	3,094,511	
Avances aux bureaux de vente et aux chauffeurs	489,795	
		<b>\$21,411,951</b>

#### Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Débentures achetées en anticipation au prix coûtant	\$ 284,895	
Prêt au fonds de la dette obligataire	1,249,218	
Avances au fonds d'exploitation	6,745,663	
		<b>\$ 8,279,776</b>

#### Fonds des actifs immobilisés

Immeubles, installation et matériel roulant	\$99,886,021	
Moins: Amortissement accumulé	65,415,853	
		<b>\$34,470,168</b>

#### Fonds de la dette obligataire

Montants pourvus pour rachat supplémentaire de débentures	\$ 8,279,776	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	23,346,442	
		<b>\$31,626,218</b>

\* 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.

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.

## PASSIF

### Fonds d'exploitation

Emprunts de banque	\$ 7,200,000	
Comptes à payer et frais courus	7,015,171	
Intérêts courus sur débetures	239,233	
Produit d'emprunt réservé pour immobilisations Non engagé	211,884	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débetures	6,745,663	<b>\$21,411,951</b>

### Fonds de rachat supplémentaire de débetures

Provision pour rachat supplémentaire de débetures	\$18,247,776	
Moins: Débetures rachetées et annulées en anticipation	9,968,000	<b>\$ 8,279,776</b>

### Fonds des actifs immobilisés

Placement à même le revenu	\$ 5,712,516	
Placement à même l'emprunt	28,757,652	<b>\$34,470,168</b>

### Fonds de la dette obligataire

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débetures	\$ 1,249,218	
Dette obligataire	30,377,000	<b>\$31,626,218</b>

Approuvé: L. L'Allier, ing.  
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.  
Commissaire

A. Lambert, c.a.  
Commissaire

Montréal, le 14 février 1974.

# MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

## Balance sheet as at December 31, 1973\*

### ASSETS

#### Operating fund

Cash	\$ 736,683	
Subsidy receivable from the municipalities served to cover the operating deficit for the 1973 fiscal year	16,715,208	
Accounts receivable	375,754	
Supplies and spare parts at cost	3,094,511	
Advances to ticket offices and bus drivers	489,795	\$21,411,951

#### Fund for additional redemption of debentures

Debentures purchased in advance at cost	\$ 284,895	
Loan to debenture debt Fund	1,249,218	
Advances to operating Fund	6,745,663	\$ 8,279,776

#### Fixed assets fund

Property, plant and equipment	\$99,886,021	
Less: Accumulated depreciation	65,415,853	\$34,470,168

#### Debenture debt fund

Amounts reserved for redemption of debentures	\$ 8,279,776	
Amounts to be provided for redemption of debentures	23,346,442	\$31,626,218

The property of the Commission, including the Métro, belongs to it as mandatory of the Montreal Urban Community. The books of the Commission do not account for the assets of the Métro paid for from borrowings, the service of which is an obligation of the municipalities served.

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 to its employees.

## LIABILITIES

### Operating fund

Bank loans	\$ 7,200,000	
Accounts payable and accrued liabilities	7,015,171	
Accrued interest on debentures	239,233	
Proceeds from debenture loan reserved for fixed assets Unencumbered	211,884	
Advance from Fund for additional redemption of debentures	6,745,663	<b>\$21,411,951</b>

### Fund for additional redemption of debentures

Provision for additional redemption of debentures	\$18,247,776	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	9,968,000	<b>\$8,279,776</b>

### Fixed assets fund

Investment from revenue	\$ 5,712,516	
Investment from borrowings	28,757,652	<b>\$34,470,168</b>

### Debenture debt fund

Loan from Fund for additional redemption of debentures	\$ 1,249,218	
Funded debt	30,377,000	<b>\$31,626,218</b>

Approved: L. L'Allier, Eng.  
Chairman and General Manager

R. Hainault, M.C.  
Commissioner

A. Lambert, C.A.  
Commissioner

Montreal, February 14, 1974.

**État des revenus et dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1973**  
**Statement of revenue and expenses for the year ended December 31, 1973**

<b>Revenus</b>	Résultats <i>Actual</i>	Budget <i>Budget</i>	Favorable (défavorable) sur budget  Favourable (unfavourable) with budget	<b>Revenue</b>
<b>TRANSPORT</b>				<b>TRANSPORTATION</b>
Voyageurs	<b>\$ 76,480,167</b>	\$ 76,095,000	\$ 385,167	Passengers
Autobus loués	<b>1,056,231</b>	873,750	182,481	Bus rentals
Contrats de service	<b>216,894</b>	209,300	7,594	Contract services
	<b>\$ 77,753,292</b>	<b>\$ 77,178,050</b>	<b>\$ 575,242</b>	
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>				<b>OTHER OPERATING REVENUE</b>
Annonces	<b>\$ 749,078</b>	\$ 720,000	\$ 29,078	Advertising
Loyers du siège social	<b>153,884</b>	133,523	20,361	Head office rentals
Loyers — Stations de métro	<b>255,546</b>	221,232	34,314	Métro stations rentals
Recouvrements sur réclamations	<b>342,569</b>	330,000	12,569	Recoveries from claims
Escompte sur achats	<b>44,323</b>	36,000	8,323	Cash discounts
Produit de la vente d'immeubles	<b>654,394</b> }	660,000	273,992	Proceeds from sale of property
Revenus divers	<b>279,598</b> }			Miscellaneous revenue
	<b>\$ 2,479,392</b>	<b>\$ 2,100,755</b>	<b>\$ 378,637</b>	
Total — Revenus d'exploitation	<b>\$ 80,232,684</b>	<b>\$ 79,278,805</b>	<b>\$ 953,879</b>	Total — Operating revenue
DÉFICIT DE L'EXERCICE À RECOURRER DES MUNICIPALITÉS	<b>16,715,208</b>	18,333,987	(1,618,779)	OPERATING DEFICIT RECOVERABLE FROM THE MUNICIPALITIES
<b>TOTAL — REVENUS</b>	<b>\$ 96,947,892</b>	<b>\$ 97,612,792</b>	<b>\$ (664,900)</b>	<b>TOTAL — REVENUE</b>

(suite) (cont'd.)

**DÉPENSES D'EXPLOITATION**

Résultats  
*Actual*

Budget  
*Budget*

Favorable  
(défavorable)  
sur budget  
Favourable  
(unfavourable)  
with budget

**OPERATING EXPENSES**

Service du transport	<b>\$46,413,738</b>	\$46,625,794	\$212,056	<i>Transportation department</i>
Service de l'entretien des véhicules	<b>19,327,210</b>	19,328,223	1,013	<i>Vehicle maintenance department</i>
Service du génie et de l'entretien des propriétés	<b>11,225,590</b>	11,357,153	131,563	<i>Plant and engineering department</i>
Bureau du trésorier	<b>1,838,823</b>	1,874,302	35,479	<i>Treasurer's office</i>
Autres services	<b>5,643,028</b>	5,829,971	186,943	<i>Other departments</i>
Administration générale	<b>419,029</b>	426,211	7,182	<i>General administration</i>
Taxes et permis	<b>3,542,813</b>	3,583,367	40,554	<i>Taxes and permits</i>
Intérêt et amortissement	<b>8,287,771</b>	8,287,771		<i>Interest and amortization</i>
Dépenses en immobilisations	<b>249,890</b>	300,000	50,110	<i>Capital expenditures</i>
<b>TOTAL — DÉPENSES DE L'EXERCICE</b>	<b>\$96,947,892</b>	\$97,612,792	\$664,900	<b>TOTAL — EXPENSES FOR THE FISCAL YEAR</b>

**État de la dette obligataire au 31 décembre 1973\***  
**Statement of funded debt as at December 31, 1973\***

	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde	
<b>Obligations à fonds d'amortissement</b>	<i>Authorized and issued</i>	<i>Redeemed and cancelled</i>	<i>Balance</i>	<b>Sinking Fund Debentures</b>
3¼% échéant le 1er mai 1974	\$ 27,000,000	\$ 20,223,000	<b>\$ 6,777,000</b>	3¼% due May 1, 1974
** 4⅜% échéant le 1er juillet 1976	11,500,000	8,500,000	<b>3,000,000</b>	** 4⅜% due July 1, 1976
** 5¼% échéant le 15 mars 1977	9,000,000	7,100,000	<b>1,900,000</b>	** 5¼% due March 15, 1977
** 4⅝% échéant le 15 février 1978	13,500,000	8,505,000	<b>4,995,000</b>	** 4⅝% due February 15, 1978
8% échéant le 1er décembre 1992	2,500,000	—	<b>2,500,000</b>	8% due December 1, 1992
<b>Obligations en série</b>				<b>Serial Debentures</b>
7½% échéant \$ 1,245,000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décembre 1982 inclusivement	12,450,000	1,245,000	<b>11,205,000</b>	7½% due \$ 1,245,000 per annum from December 1, 1973 to December 1, 1982 inclusive
	<b>\$ 75,950,000</b>	<b>\$ 45,573,000</b>	<b>\$ 30,377,000</b>	

\* Les obligations à fonds d'amortissement échéant entre le 1er mai 1974 et le 15 février 1978 sont garanties, sans bénéfices de discussion, par la Ville de Montréal. Les autres obligations constituent des obligations directes et générales des municipalités du territoire de la Commission et de la Communauté urbaine de Montréal, et ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Commission du paiement du principal des obligations ainsi que des intérêts sur icelles.

Les obligations payables en dollars américains sont montrées sur la base qu'un dollar des États-Unis équivaut à un dollar canadien.

\*\* Principal et intérêts payables en monnaie des États-Unis.

\* The sinking fund debentures maturing between May 1, 1974 and February 15, 1978 are guaranteed, without any benefit of discussion, by the City of Montreal. The other debentures constitute direct and general obligations of the municipalities within the territory of the Commission and of the Montreal Urban Community and said municipalities are jointly and severally liable with the Commission for the repayment of the principal of the debentures and interest thereon.

The debentures payable in U.S. currency are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian.

\*\* Principal and interests payable in U.S. currency.



# 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 1973, ainsi que l'état des revenus et dépenses de 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 1973, ainsi que les résultats de son exploitation de l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,  
Comptables agréés.

Montréal, le 14 février 1974.

# 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, 1973, 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, 1973, and the results of its operations for the year ended on that date, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.*

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,  
Chartered Accountants

*Montreal, February 14, 1974.*



STATISTIQUE

STATISTICS

Exercice terminé le <i>Period ending</i>	Voyageurs payants <i>Revenue Passengers</i>	Recettes voyageurs <i>Passenger Revenue</i>
30 nov. / <i>Nov.</i> 1954	327,515,022	\$ 30,660,691
30 nov. / <i>Nov.</i> 1955	316,442,441	29,635,901
30 nov. / <i>Nov.</i> 1956	295,442,624	34,301,695
30 nov. / <i>Nov.</i> 1957	292,908,434	33,969,778
30 nov. / <i>Nov.</i> 1958	285,818,614	34,882,830
30 nov. / <i>Nov.</i> 1959	280,495,114	38,761,340
30 nov. / <i>Nov.</i> 1960	284,522,820	38,973,789
30 nov. / <i>Nov.</i> 1961	281,859,091	38,221,042
30 nov. / <i>Nov.</i> 1962	282,566,340	38,020,514
30 nov. / <i>Nov.</i> 1963	279,085,950	37,654,601
30 nov. / <i>Nov.</i> 1964	285,023,167	38,474,505
30 avril / <i>April</i> 1965 <sup>(a)</sup>	124,734,432	17,727,039
30 avril / <i>April</i> 1966 <sup>(b)</sup>	258,738,425	43,824,157
30 avril / <i>April</i> 1967 <sup>(c)</sup>	284,803,721	54,175,958
30 avril / <i>April</i> 1968 <sup>(d)</sup>	308,059,527	72,476,738
30 avril / <i>April</i> 1969	287,254,176	67,547,992
30 avril / <i>April</i> 1970	266,700,610	73,274,509
31 déc. / <i>Dec.</i> 1970 <sup>(e)</sup>	171,158,191	48,122,692
31 déc. / <i>Dec.</i> 1971	264,212,787	73,711,471
31 déc. / <i>Dec.</i> 1972	270,026,541	74,644,310
31 déc. / <i>Dec.</i> 1973	274,650,113	76,480,167

- (a) Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.  
(b) Grève du 8 au 21 juin 1965 et abolition du tarif de zone le 27 novembre 1965.  
(c) Mise en exploitation du métro le 14 octobre 1966.  
(d) Expo 67, du 1er mai au 30 octobre; et grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.  
(e) Exercice du 1er mai au 31 décembre 1970 seulement.

- (a) *Period December 1, 1964 to April 30, 1965 only.*  
(b) *Work stoppage from June 8 to 21, 1965 and abolition of zone tariff on November 27, 1965.*  
(c) *Opening of subway October 14, 1966.*  
(d) *Expo 67, from May 1 to October 30; and work stoppage from September 20 to October 20, 1967.*  
(e) *Period May 1 to December 31, 1970 only.*

## NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

Exercice terminé le <i>Period ending</i>	AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO <i>MÉTRO CARS</i>		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
	Nombre <i>Number</i>	% du total <i>% of total</i>	Nombre <i>Number</i>	% du total <i>% of total</i>	Nombre <i>Number</i>	% du total <i>% of total</i>	Nombre <i>Number</i>	% du total <i>% of total</i>	Nombre <i>Number</i>
30 nov. / Nov. 1954	24,988,379	50%	—	—	3,285,900	6%	21,910,406	44%	50,184,685
30 nov. / Nov. 1955	26,567,102	54%	—	—	3,123,356	6%	19,582,368	40%	49,272,826
30 nov. / Nov. 1956	30,069,637	61%	—	—	2,958,580	6%	16,208,684	33%	49,236,901
30 nov. / Nov. 1957	35,161,922	72%	—	—	2,726,113	6%	10,877,029	22%	48,765,064
30 nov. / Nov. 1958	38,773,279	82%	—	—	2,177,723	5%	6,243,176	13%	47,194,178
30 nov. / Nov. 1959	43,223,217	91%	—	—	2,186,971	5%	1,818,877	4%	47,229,065
30 nov. / Nov. 1960	45,469,692	96%	—	—	2,109,040	4%	—	—	47,578,732
30 nov. / Nov. 1961	45,274,129	96%	—	—	1,871,161	4%	—	—	47,145,290
30 nov. / Nov. 1962	45,527,334	96%	—	—	1,958,750	4%	—	—	47,486,084
30 nov. / Nov. 1963	45,221,756	96%	—	—	1,989,823	4%	—	—	47,211,579
30 nov. / Nov. 1964	46,414,831	96%	—	—	1,788,327	4%	—	—	48,203,158
30 avril / April 1965(a)	19,969,085	96%	—	—	869,602	4%	—	—	20,838,687
30 avril / April 1966(b)	45,959,464	96%	—	—	1,681,538	4%	—	—	47,641,002
30 avril / April 1967(c)	52,295,673	81%	12,471,135	19%	92,100	—	—	—	64,858,908
30 avril / April 1968(d)	48,440,095	67%	24,212,737	33%	—	—	—	—	72,652,832
30 avril / April 1969	47,978,143	70%	20,882,100	30%	—	—	—	—	68,860,243
30 avril / April 1970	46,778,604	71%	19,153,161	29%	—	—	—	—	65,931,765
31 déc. / Dec. 1970(e)	30,656,450	71%	12,299,358	29%	—	—	—	—	42,955,808
31 déc. / Dec. 1971	46,386,983	72%	18,111,819	28%	—	—	—	—	64,498,802
31 déc. / Dec. 1972	47,701,810	72%	18,828,129	28%	—	—	—	—	66,529,939
31 déc. / Dec. 1973	48,003,528	74%	17,257,209	26%	—	—	—	—	65,260,737

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

## NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

30 nov. / Nov. 1954	764	46%	—	—	105	6%	789	48%	1,658
30 nov. / Nov. 1955	931	54%	—	—	105	6%	690	40%	1,726
30 nov. / Nov. 1956	1,171	66%	—	—	105	6%	507	28%	1,783
30 nov. / Nov. 1957	1,457	78%	—	—	105	5%	314	17%	1,876
30 nov. / Nov. 1958	1,670	87%	—	—	105	5%	144	8%	1,919
30 nov. / Nov. 1959	1,830	95%	—	—	105	5%	—	—	1,935
30 nov. / Nov. 1960	1,847	95%	—	—	105	5%	—	—	1,952
30 nov. / Nov. 1961	1,904	95%	—	—	105	5%	—	—	2,009
30 nov. / Nov. 1962	1,897	95%	—	—	105	5%	—	—	2,002
30 nov. / Nov. 1963	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 nov. / Nov. 1964	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril / April 1965	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril / April 1966	1,996	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril / April 1967	1,971	84%	369	16%	—	—	—	—	2,340
30 avril / April 1968	1,957	84%	369	16%	—	—	—	—	2,326
30 avril / April 1969	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
30 avril / April 1970	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
31 déc. / Dec. 1970	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
31 déc. / Dec. 1971	1,850	84%	345	16%	—	—	—	—	2,195
31 déc. / Dec. 1972	1,825	84%	345	16%	—	—	—	—	2,170
31 déc. / Dec. 1973	1,890	85%	345	15%	—	—	—	—	2,235

**LONGUEUR DES RUES UTILISÉES PAR LES VÉHICULES DE LA COMMISSION**  
**MILEAGE OF STREETS USED BY THE COMMISSION'S VEHICLES**

**MILLES / MILES**

Au 30 novembre 1954	265.99	As at November 30, 1954
Au 30 novembre 1955	283.74	As at November 30, 1955
Au 30 novembre 1956	295.72	As at November 30, 1956
Au 30 novembre 1957	306.84	As at November 30, 1957
Au 30 novembre 1958	309.30	As at November 30, 1958
Au 30 novembre 1959	342.20	As at November 30, 1959
Au 30 novembre 1960	355.30	As at November 30, 1960
Au 30 novembre 1961	379.74	As at November 30, 1961
Au 30 novembre 1962	388.14	As at November 30, 1962
Au 30 novembre 1963	402.63	As at November 30, 1963
Au 30 novembre 1964	414.47	As at November 30, 1964
Au 30 avril 1965	417.49	As at April 30, 1965
Au 30 avril 1966	464.61	As at April 30, 1966
Au 30 avril 1967	490.57	As at April 30, 1967
Au 30 avril 1968	492.08	As at April 30, 1968
Au 30 avril 1969	511.49	As at April 30, 1969
Au 30 avril 1970	513.35	As at April 30, 1970
Au 31 décembre 1970	514.14	As at December 31, 1970
Au 31 décembre 1971	519.17	As at December 31, 1971
Au 31 décembre 1972	536.72	As at December 31, 1972
Au 31 décembre 1973	541.88	As at December 31, 1973

**CONSOMMATION / CONSUMPTION**

du 1er janvier 1973 au 31 décembre 1973

from January 1, 1973 to December 31, 1973

Électricité	152,440,116 kWh	Electricity
Huile diesel	10,594,355 gallons	Diesel oil
Superficie desservie	144 milles carrés	Area served
Population des villes desservies	1,870,000 approx.	Population of municipalities served



RAPPORT  
DES ACTIVITÉS  
REPORT OF  
ACTIVITIES

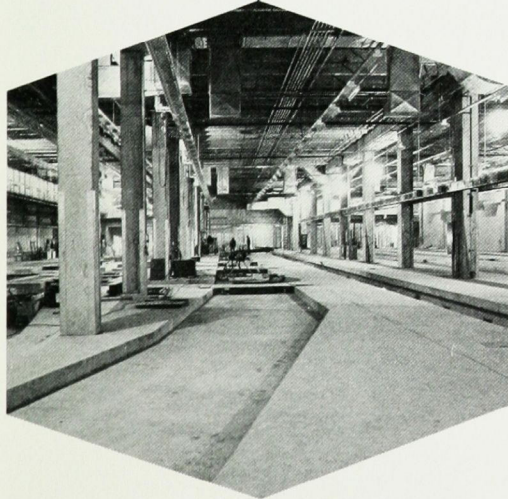


### L'achalandage

Le 30 novembre 1973, après sept ans d'exploitation, le métro accueillait à la station Square-Victoria son 900 000 000<sup>e</sup> usager.

Le 800 millionième avait franchi les tourniquets le 19 février de la même année. Selon les prévisions, le métro aura transporté un milliard de voyageurs vers le mois de septembre 1974.

Le réseau de surface et le métro ont transporté 274 650 113 voyageurs en 1973, soit une augmentation de 4 650 000 sur l'année précédente, environ 1,7 pour cent.



### L'extension du réseau souterrain

Le 15 août 1973, la CUM approuvait un règlement d'emprunt de \$235 millions et votait des crédits de \$190 millions pour des prolongements additionnels des lignes de métro et pour les améliorations qui seront apportées aux structures et à l'équipement actuel.

Au terme des prolongements, le métro de Montréal comptera au total 82 stations et s'étendra sur 46 milles de tunnel.

Les travaux se poursuivent activement selon l'échéancier prévu par la Communauté urbaine de Montréal et avec la collaboration de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, à qui sera confiée l'exploitation future.

### Les prolongements à la station Atwater

Pour permettre le raccordement avec les prolongements du métro vers l'ouest sur la ligne no 1, toutes les installations de voie dans l'arrière-gare de la station Atwater ont été enlevées.

### Popularity

*On November 30, 1973, after seven years of operation, the métro welcomed its 900,000,000th user at the Victoria Square Station.*

*The 800 millionth had passed through the turnstile on February 19th of the same year. It is anticipated that the métro will have carried a billion passengers about the month of September 1974.*

*The surface system and the métro carried 274,650,113 passengers in 1973, an increase of 4,650,000 over the previous year, some 1.7 percent.*

### Extension of the underground system

*On August 15, 1973, the MUC approved a loan by-law for \$235 million and voted credits of \$190 million for additional extension of the métro lines and for future improvements of the existing structures and equipment.*

*With the extensions, the Montréal métro will have a total of 82 stations and 46 miles of tunnel.*

*The work is being actively carried out in accordance with the target dates laid down by the Montréal Urban Community and with the assistance of the Montréal Urban Community Transit Commission, to which the future operation will be committed.*

### Extensions at Atwater Station

*To make possible the junction with the métro extensions westward on Line 1, all track installations in the rear tunnel of Atwater Station have been removed.*

### Le raccordement d'édifices publics au métro

Le métro a toujours une influence bénéfique sur la valeur des propriétés adjacentes.

Plusieurs projets d'accès directs d'édifices publics au métro ont été négociés au cours de l'année 1973, entre les représentants de la CTCUM et les promoteurs de nouveaux immeubles. Quelques-uns de ces accès directs sont en voie de construction.

A la station Sherbrooke: l'Institut du Tourisme et l'hôtellerie du Québec et l'édifice Place du Cercle, phase II.

A la station McGill: le 2020 University, le 2001 University, les Terraces et l'hôtel Marriott.

A la station Berri-de Montigny: l'édifice Place Dupuis et l'Université du Québec à Montréal.

Tous ces raccordements représentent pour notre public voyageur un nouvel élément de confort. Ils sont intéressants parce qu'en plus de mieux servir nos usagers, ils auront sûrement pour effet d'augmenter l'achalandage.

### Les échelles de sécurité en tunnel

De nouvelles échelles de sécurité, au nombre de 550, ont été posées en tunnel pour faciliter l'évacuation des trains en cas d'urgence.

### Les voitures de métro récupérées

Le premier octobre 1973, on a complété la réparation des douze voitures récupérées lors de l'incendie de décembre 1971 à la station Henri-Bourassa.

### Métro connections with public buildings

*The métro always has a beneficial influence on the value of adjacent properties.*

*A number of plans for direct access to the métro from public buildings were negotiated during the course of 1973 between the representatives of the MUCTC and the promoters of new buildings. Some of these direct accesses are under construction.*

*At the Sherbrooke station: The Quebec Institute of Tourism and Hostelry, and the Place du Cercle Building, Phase II.*

*At the McGill station: The 2020 University, the 2001 University, the Terraces and the Marriott Hotel.*

*At the Berri-de Montigny station: The Place Dupuis Building and the Université du Québec in Montréal.*

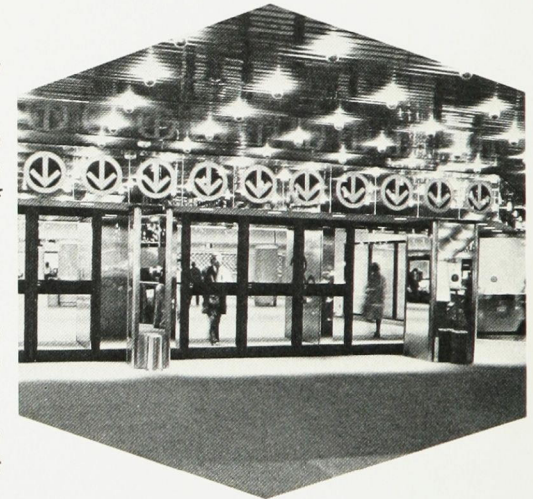
*All these connections provide our travelling public with a new element of comfort. They are interesting in that, besides serving our users, they will certainly have an effect of increasing patronage.*

### The safety tunnel ladders

*New safety ladders, 550 in number, have been set up in the tunnels to facilitate evacuation of trains, in case of emergency.*

### Métro cars salvaged

*On October 1, 1973, repairs were completed on the twelve vehicles salvaged at the time of the fire of December 1971, at the Henri-Bourassa station.*





Ces réparations au coût de \$387 000 ont permis la remise en service des douze voitures reconditionnées dont la valeur de remplacement aurait été de près de \$2 000 000.

### La formation des nettoyeurs du métro

En collaboration avec le Ministère de l'Éducation et la C.E.C.M., on a élaboré un programme de cours d'entretien industriel pour la formation de nos nettoyeurs, suivant une formule inédite. Selon les dires même du Gouvernement, un tel programme constitue une première au Québec.

Les descriptions de tâches furent préparées et un manuel d'instruction rédigé. Enfin, on a réalisé, avec la collaboration de l'Université de Montréal et de Télé-Métropole, des émissions sur magnétoscope.

Le programme est au service du personnel actuel. Il sera aussi d'une grande utilité pour les employés qui seront embauchés bientôt, et qui seront préposés à l'entretien des futures stations du métro.

### L'ordre public dans le métro

En 1973, un total de 616 personnes ont comparu en cour pour avoir commis des infractions, comparativement à 470 pour l'année 1972.

Cette augmentation des arrestations s'explique par une surveillance accrue et des patrouilles constantes surtout pendant la campagne anti-fumeurs qui a été menée avec succès, affiches et messages sonores à l'appui, dans toutes les stations.

Un total de 145 arrestations ont été effectuées pour ce seul délit, comparativement à 31 pour l'année précédente.

*These repairs at a cost of \$387,000 enabled the return to service of the twelve reconditioned vehicles, the replacement value of which would have been about \$2,000,000.*

### Training for métro cleaners

*In co-operation with the Department of Education and the C.E.C.M., a programme of industrial maintenance courses was drawn up for the training of cleaners, following an original plan. The Government itself has heralded the programme as a Quebec first.*

*Job descriptions were prepared and a handbook of instructions drafted. Finally, audio-visual recordings were made, with the assistance of the Université de Montréal and Télé-Métropole.*

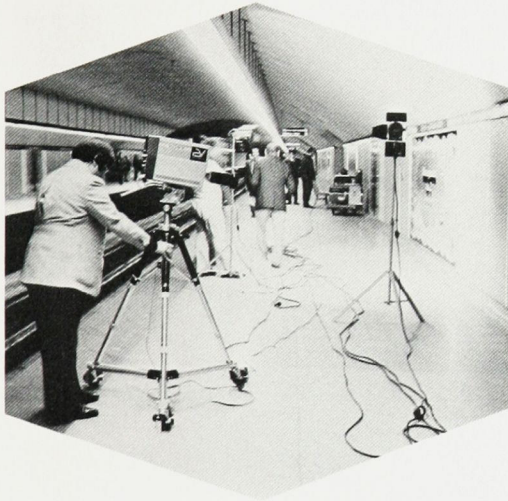
*The programme is to serve the present staff. It will also prove highly useful to employees, soon to be hired, who will be assigned to the maintenance of future métro stations.*

### Public order in the métro

*In 1973, a total of 616 persons appeared in court charged with violations, compared to 470 for the year 1972.*

*This increase in arrests is explained by a sharper surveillance and constant patrols, especially during the anti-smoking campaign, which was successfully conducted with posters and recorded messages supporting it, in all the stations.*

*A total of 145 arrests was made for this offence alone, compared to 31 the preceding year.*



### Les modifications au réseau de surface

A cause de l'évolution continue des parcs industriels, des centres commerciaux et de la construction domiciliaire à travers le territoire desservi par la Commission, plusieurs changements ont été effectués au réseau de surface. Notons les plus importants.

- La ligne 127 Lebeau fut inaugurée en vue de desservir le secteur industriel Lebeau dans Saint-Laurent.
- La ligne 147 Sauvé/Côte-Vertu fut prolongée dans le but de desservir le nouveau centre commercial «Le Bazar».
- La ligne 44 Armand-Bombardier, qui était une courte navette aux heures de pointe seulement, fut remplacée par le prolongement de la ligne 43 Monselet qui assure un service à journée longue et sans correspondance. Cette mesure se traduit par une qualité de service supérieure pour le nombre imposant de nouvelles résidences dans le secteur Armand-Bombardier.
- La boucle nord de la ligne 136 Centre/McGill fut modifiée via les rues Sainte-Catherine, Jeanne-Mance et Président-Kennedy afin d'établir une correspondance avec la ligne 129 Chemin Sainte-Catherine pour les voyageurs qui se dirigent vers le secteur McGill, au sud de la rue Craig. Simultanément, ce tronçon du parcours de la ligne 129 fut supprimé.
- La ligne 104 Notre-Dame-de-Grâce fut prolongée vers le nord via Cavendish et vers l'ouest jusqu'à Mackle et Caldwell fournissant ainsi une desserte pour le nouveau centre commercial «Mail Cavendish», le secteur résidentiel Centennial, les hôpitaux Maimonides et Julius Richardson, ainsi que l'école secondaire Wagar.

### Surface system changes

*Because of the continuous development of industrial parks, shopping centres and home building throughout the territory served by the Commission, a number of changes were made in the surface system. Here are the highlights:*

- *Line 127 Lebeau was inaugurated to serve the Lebeau industrial sector in Saint-Laurent.*
- *Line 147 Sauvé/Côte-Vertu was extended in order to serve the new shopping centre «Le Bazar».*
- *Line 44 Armand-Bombardier, which had been a short shuttle at rush hours only, was replaced by an extension of Line 43 Monselet, which insures all-day service, and without transferring. This step results in a higher quality of service for the considerable number of new dwellings in the Armand-Bombardier sector.*

*The loop north of line 136 Centre/McGill was changed via St. Catherine, Jeanne-Mance and President Kennedy streets, in order to establish a transfer with Line 129 Côte Saint Catherine Road for travellers to the McGill sector south of Craig Street. At the same time, this section of Line 129 was deleted.*

- *Line 104 Notre-Dame-de-Grace was extended northward via Cavendish and westward as far as Mackle and Caldwell, thus affording service for the new Cavendish Mall shopping centre, the Centennial Residential Sector, the Maimonides and Julius Richardson hospitals, and the Wagar High School.*

- La ligne 130 Aréna Saint-Laurent fut inaugurée, fournissant un accès à l'Aréna en soirée, sur semaine et toute la journée le samedi et le dimanche.
- La ligne 21 Des Ormeaux fut prolongée via Ray Lawson et Armand-Bombardier jusqu'au boulevard Gouin, fournissant un accès nord-sud pour le secteur est de l'île.
- La ligne 118 Hodge fut prolongée dans le secteur Montpellier/Stinson pour desservir de nouvelles industries.
- La ligne 88 — 8e Avenue fut modifiée afin de desservir le secteur résidentiel situé au nord du boulevard Métropolitain, à la hauteur des 40e et 42e avenues.

Plusieurs améliorations affectant les heures de service ont été établies au cours de l'année, dont les suivantes:

Ligne 195 Bd Les-Galeries-d'Anjou:  
service prolongé sur semaine  
service établi le dimanche

Ligne 141 Jean-Talon  
service établi le dimanche

Ligne 12 Ile-des-Sœurs:  
service prolongé le samedi soir.

### **L'enquête origine-destination**

La grande enquête origine-destination entreprise il y a trois ans en vue d'évaluer les besoins de la population métropolitaine en matière de transport public est terminée.

Le rapport, publié en quatre tranches dont trois ont paru, a soulevé un tel intérêt dans diverses entreprises nord-américaines que le Volume II, épuisé, a dû être réimprimé.

- *Line 130 Arena Saint-Laurent was inaugurated, providing an access to the Arena, evenings, through the week and all day Saturday and Sunday.*
- *Line 21 Des Ormeaux was extended via Ray Lawson and Armand-Bombardier as far as Gouin Boulevard, providing a north-south access for the Island's east sector.*
- *Line 118 Hodge was extended in the Montpellier/Stinson sector to serve the new industries.*
- *Line 88-8th Avenue was modified in order to serve the residential sector situated north of Metropolitan Boulevard as far as 40th and 42nd avenues.*

*A number of improvements in service hours were made during the year, including the following:*

*Line 195 Bd Les Galeries d'Anjou:  
service extended through the week  
service established on Sundays*

*Line 141 Jean-Talon:  
service established on Sundays*

*Line 12 Nuns' Island  
service extended Saturday evenings*

### **The origin-destination survey**

*The extensive origin-destination survey undertaken three years ago to evaluate the needs of the metropolitan population as regards to public transit, is terminated.*

*The report, published in four volumes, three of which have appeared, evoked so much interest in various North American enterprises that Volume II, exhausted, has had to be re-printed.*

Des résultats concrets se sont déjà fait sentir dans quelques secteurs du réseau, soit Montréal-Nord, Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles, La Salle et Lachine, par une augmentation de la clientèle de 20 à 30 pour cent.

### La location des autobus

Les tournées «Promenade» ont connu un vif succès pendant la saison touristique de 1973, du 24 juin au 3 septembre. Les cinq autobus, spécialement aménagés, ont transporté 9406 personnes comparativement à 8948 en 1972. Revenu brut: \$31 186 (\$29 781 en 1972).

Le produit de la location d'autobus, excluant les tournées touristiques, a rapporté des revenus bruts de \$1 056 364 à comparer à \$858 081 en 1972.

### La carte d'écolier

Le système d'émission sur-le-champ de la carte d'écolier s'est révélé efficace et il a été décidé de le conserver tout en y apportant les améliorations jugées nécessaires.

En septembre, octobre et novembre, dans les bureaux aménagés spécialement à cet effet à la station Berri-de Montigny, nous avons émis 119 274 cartes d'écolier et 4 818 laissez-passer pour la régionale Jérôme-Le Royer, ce qui est une augmentation de quelque 10 000 cartes sur l'année précédente.

Ce fut un succès de rapidité et d'efficacité en comparaison avec l'ancien système où les séances de photographies dans chacune des écoles retardaient forcément l'émission de la carte par le bureau.

*Concrete results have already been felt in some sectors of the system, notably Montreal North, Montreal East, Pointe-aux-Trembles, La Salle and Lachine, by a passenger increase of 20 to 30 percent.*

### Charter Service

*The "Promenade" tours were a great success during the 1973 tourist season, June 24 to September 3. The five specially prepared buses carried 9,406 persons, compared to 8,948 in 1972. Gross income: \$31,186 (\$29,781 in 1972).*

*Chartered buses, excluding the tourist tours, brought a gross income of \$1,056,364, as compared to \$858,081 in 1972.*

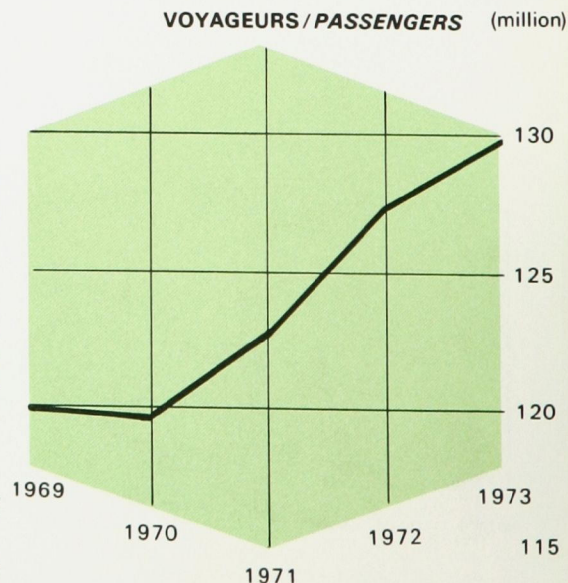
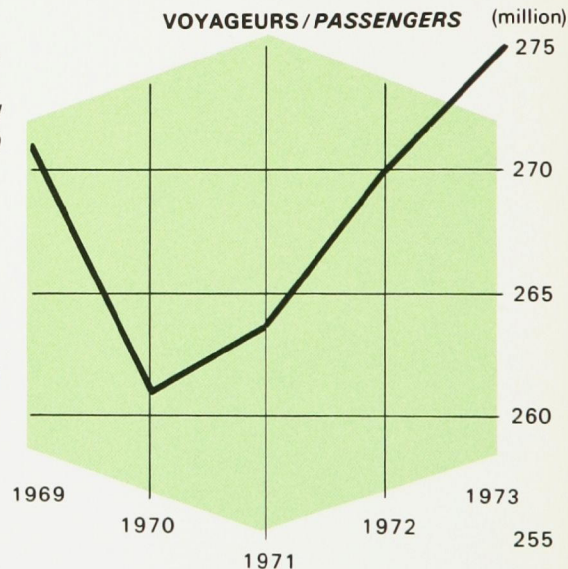
### The student card

*The system of on-the-spot issuance of student cards has proved effective and it has been decided to retain it, while effecting some changes that are deemed necessary.*

*In September, October and November, in offices specifically set up for the purpose, in Berri-de Montigny station, we issued 119,274 student cards and 4,818 passes for the Jérôme-Le Royer Regional School. This is an increase of some 10,000 cards over the previous year.*

*It was a success in speed and efficiency, compared to the old system in which photographic sessions, in each of the schools, inevitably slowed down the issuance of the card by the office.*

## ACHALANDAGE DU RÉSEAU NETWORK PASSENGERS



## ACHALANDAGE DANS LE MÉTRO MÉTRO PASSENGERS

### L'ancien garage Villeray

Des travaux d'importance ont été exécutés à l'ancien garage Villeray dans le but d'y aménager les ateliers de la division d'entretien des propriétés qui, jusqu'ici étaient situés rue du Havre, dans une vieille bâtisse datant de 1898 et vouée à la démolition.

### Un ordinateur plus puissant

En juin 1973, la CTCUM a fait l'acquisition d'un ordinateur plus puissant soit un IBM 360-50 avec 384 000 positions de mémoire en remplacement de l'ordinateur IBM 360-40 avec 128 000 positions de mémoire.

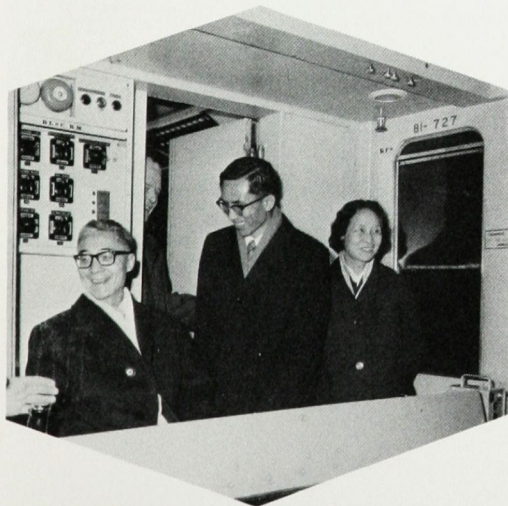
Cela afin de mieux répondre aux besoins de la Commission et pour pouvoir établir un programme plus complet de travaux.

### La prévention des incendies

Pendant l'année 1973, une organisation complète pour la prévention des incendies et pour l'évacuation de tous les occupants de l'édifice du siège social a été mise en vigueur. A chacun des dix étages, une brigade spéciale a reçu des instructions précises sur l'usage de l'équipement de protection contre les incendies. Cette formation vise à savoir combattre divers genres d'incendies et à contrôler l'évacuation en bon ordre des employés et des locataires de l'édifice.

### Les visiteurs étrangers

Le service d'accueil a reçu encore plus de visiteurs en 1973 qu'au cours de l'année précédente: au total, 1567 personnes et 186 visites.



### The old Villeray garage

*Some extensive work has been executed at the old Villeray garage in order to set up shops for the Building Maintenance Division, which heretofore were situated on du Havre Street, in an old building dating from 1898 and marked for demolition.*

### A more powerful computer

*In June 1973, the MUCTC acquired a more powerful computer, an IBM 360-50 with 384,000 memory positions, replacing the computer IBM 360-40 with 128,000 memory positions.*

*It was essential in order to meet the Commission's needs and to establish a more complete programme of works.*

### Fire prevention

*During the year 1973, a complete organization for fire prevention and the evacuation of all occupants of the head office building was put into operation. On each of the ten floors, a special team was precisely instructed in the use of fire-protection equipment. The aim of this training is to impart a preparedness to fight various kinds of fires, and to carry out the evacuation of the employees and tenants of the building, in an orderly manner.*

### Visitors from abroad

*Once again, the Commission welcomed more visitors in 1973 than during the previous year, a total of 1,567 persons and 186 visits.*

Les visiteurs sont venus de 18 pays différents: en plus du Canada et des États-Unis, sont représentés, par ordre d'importance, la France, la Belgique, l'Allemagne, l'Australie, l'Angleterre, le Brésil, etc.

On visite certaines propriétés de la CTCUM, le métro et ses installations électriques et les stations de métro actuellement en voie de construction.

### La campagne de publicité

Pour la quatrième année consécutive, la campagne de publicité a été menée avec vigueur dans les médias habituels.

Ces campagnes publicitaires ont été un facteur de l'augmentation de l'achalandage. La courbe qui baissait depuis 1950, exception faite de l'année de l'Expo 1967, s'est redressée et accuse chaque année maintenant une légère augmentation de quelque cinq millions de voyageurs, environ 1,7 pour cent.

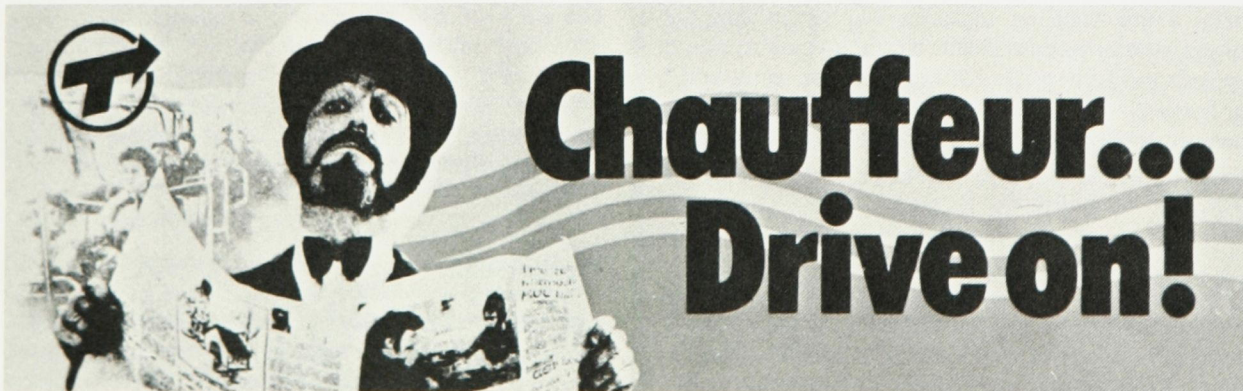
*The visitors came from 18 different countries. Represented, in order of numbers, in addition to Canada and the United States, were France, Belgium, Germany, Australia, Britain, Brazil, etc.*

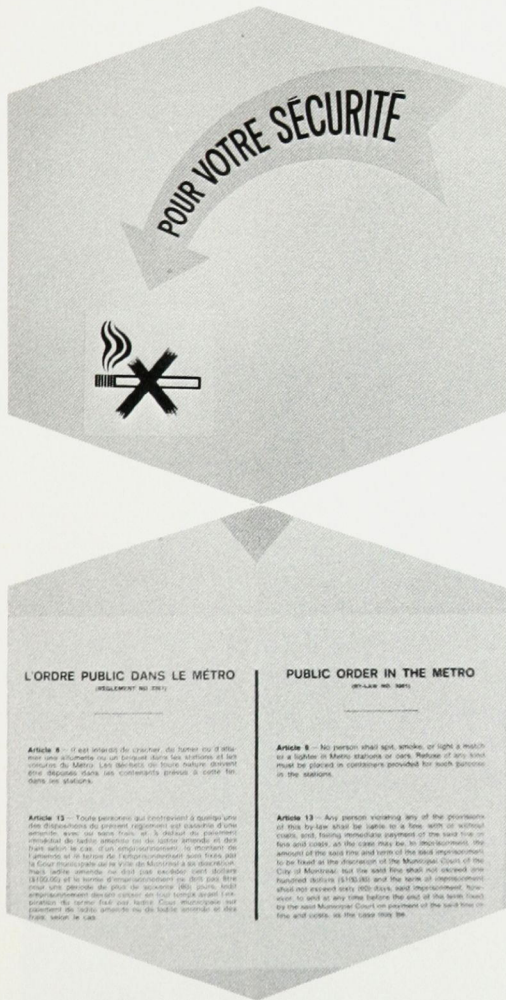
*Visited, were certain MUCTC properties, the métro, its power installations and the métro stations in construction.*

### The publicity campaign

*For the fourth consecutive year, the publicity campaign was vigorously pursued in the usual media.*

*These publicity campaigns have been a factor in the increase of ridership. The downward trend, which had been dropping since 1950, except for the year of Expo 1967, has reversed and each year shows a fair increase of some five million passengers, about 1.7 percent.*





## La campagne anti-fumeurs dans le métro

Au début de mars 1973, une campagne intensive d'éducation a été menée à l'intention des trop nombreux fumeurs dans le métro.

Des affiches et des agrandissements des articles 8 et 13 du règlement municipal ont été apposés bien à la vue dans toutes les stations.

Le système de sonorisation a diffusé des messages fréquents, à cette fin.

La campagne a été couronné de succès car le public s'est montré compréhensif, plein de bonne volonté et prêt à collaborer.

## Les relations industrielles

Au chapitre des relations industrielles, l'année 1973 a été particulièrement occupée:

- 1 — Négociation et signature des conventions collectives pour les employés de bureau, d'entretien et de la caisse; la convention fut signée le 11 septembre 1973;
- 2 — Négociation et signature, le 30 novembre 1973, de la convention collective régissant la CTCUM et la Fraternité des chauffeurs d'autobus, Opérateurs de métro et Employés des services connexes au transport de la CTCUM;
- 3 — Les autres syndicats sont présentement en négociation pour le renouvellement des conventions collectives.

## The no-smoking campaign

At the beginning of March 1973, an intensive campaign was launched. The reason was: too many smokers in the métro.

Posters and enlargements of articles 8 and 13 of the municipal by-law were prominently displayed in all stations.

The P.A. system sent out frequent messages to this end.

The campaign was highly successful, for the public proved understanding, full of good will and ready to co-operate.

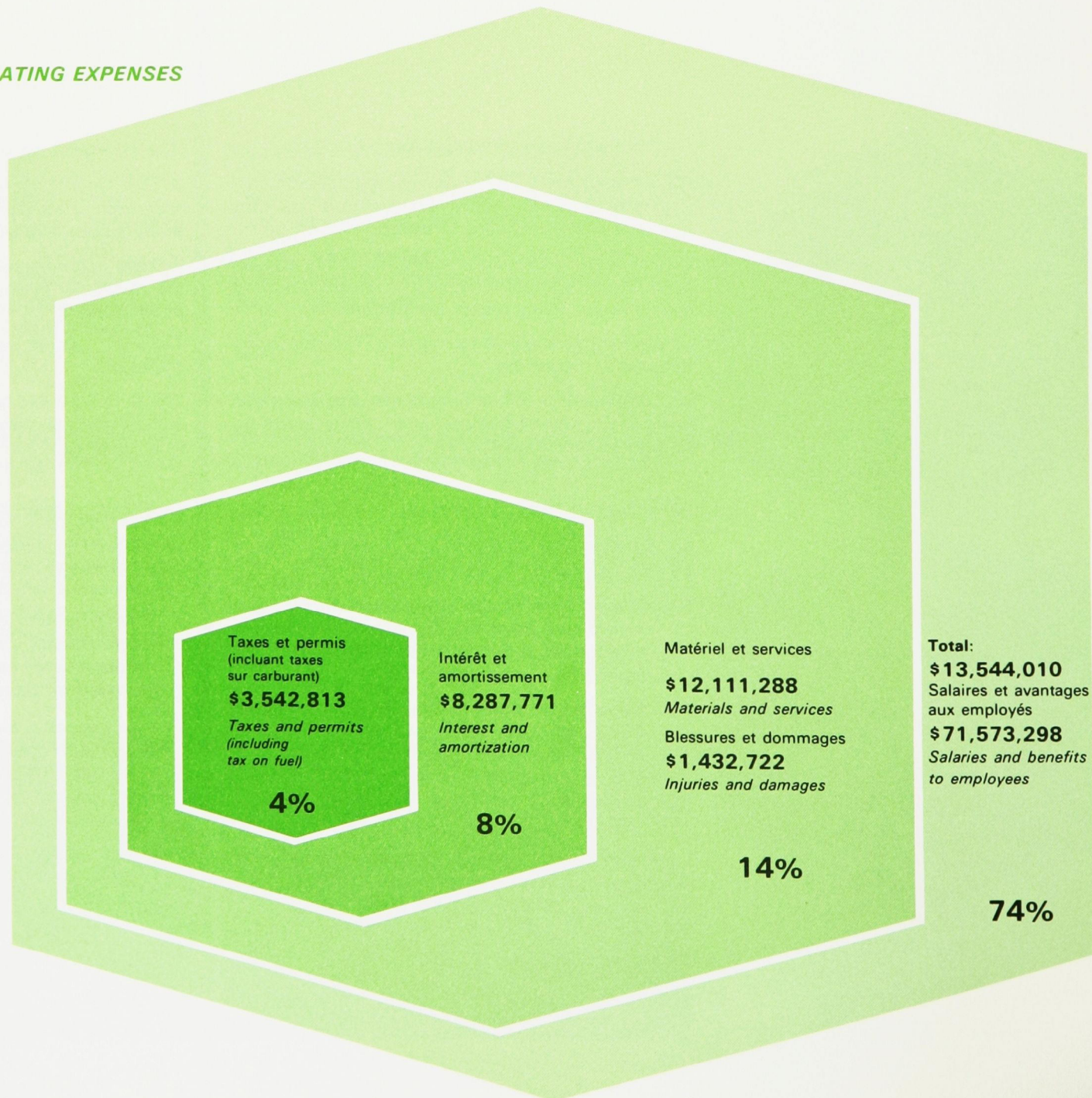
## Industrial relations

In the field of industrial relations, the year 1973 was particularly a busy one.

- 1 — Negotiation and signature of collective agreements for office employees, maintenance and cashiers; the agreement was signed on September 11, 1973.
- 2 — Negotiation and signature, November 30, 1973, of the collective agreement governing the MUCTC and the Bus Drivers' Fraternity, the métro operators and the related services' employees in MUCTC transit.
- 3 — The other unions are currently in negotiation for renewal of collective agreements.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION  
POUR L'ANNÉE TERMINÉE  
LE 31 DÉCEMBRE 1973  
TOTAL: \$96,947,892

*DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES  
FOR THE YEAR ENDED  
DECEMBER 31, 1973  
TOTAL: \$96,947,892*





# REMERCIEMENTS

En terminant ce rapport annuel, la CTCUM remercie les autorités de la CUM et des municipalités qu'elle dessert pour leur collaboration au cours de l'année écoulée.

La Commission remercie également les média d'information de leur empressement à informer le public et particulièrement les usagers du transport urbain des diverses modifications qu'elle a dû apporter à ses services.

Enfin, la CTCUM remercie ses employés pour leur dévouement et leur loyauté dans l'accomplissement de leur devoir.

# THANKS

*In concluding this annual report, the MUCTC wishes to thank the MUC authorities and those of the municipalities it serves for their co-operation during the past year.*

*The Commission also thanks the news media for their readiness to inform the public, and particularly the users of urban transit as to the various changes it has had to make in its services.*

*Finally, the MUCTC wishes to express its thanks to its employees for their devotion and loyalty in the accomplishment of their duty.*

