



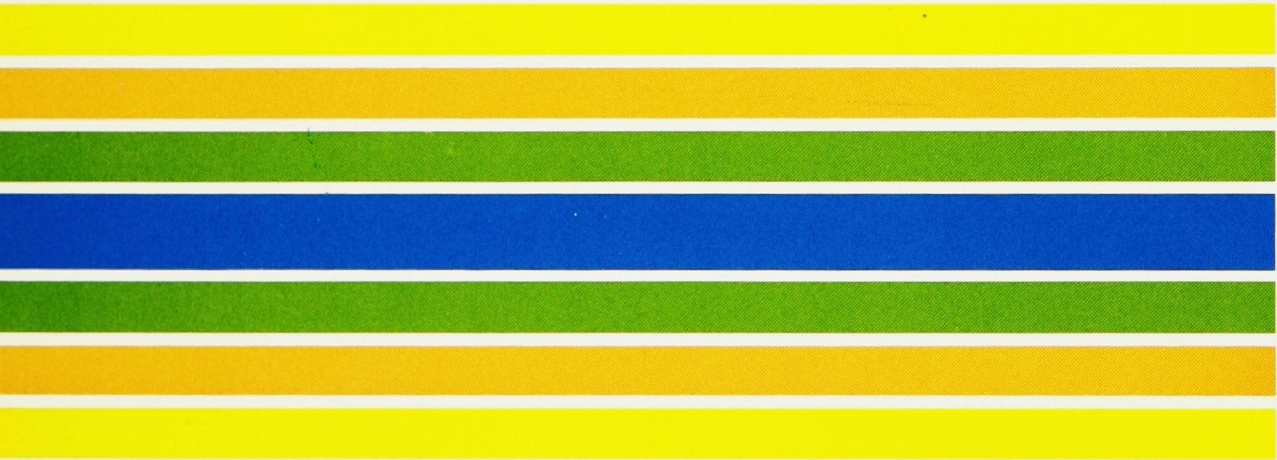
COMMISSION  
DE TRANSPORT  
DE LA  
COMMUNAUTÉ URBAINE  
DE MONTRÉAL

**RAPPORT ANNUEL 1977**

COMMISSION DE TRANSPORT  
DE LA C.U.M.

'78 JUL 3 AM 9:34

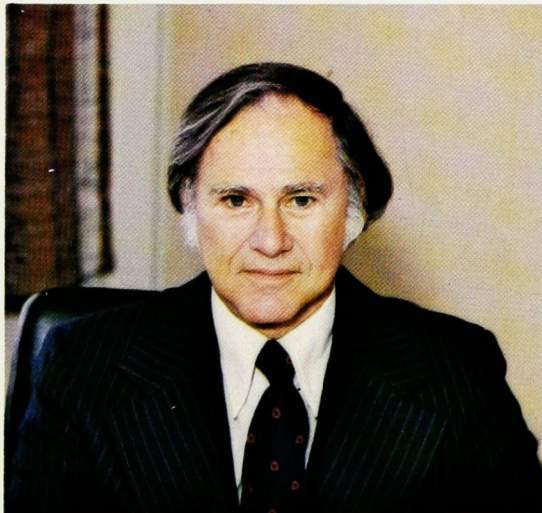
BUREAU DU DIRECTEUR  
SERVICE DU GÉNIE



EXERCICE FINANCIER  
DU 1er JANVIER 1977  
AU  
31 DÉCEMBRE 1977

ANNUAL REPORT  
FOR THE PERIOD  
FROM JANUARY 1, 1977  
TO  
DECEMBER 31, 1977

**Lawrence Hanigan**  
Président-directeur général / *Chairman and General Manager*



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



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



La station Radisson sur la ligne no 1  
*Radisson Métro Station on line No. 1*



Montréal 1977

## BILAN DES ACTIVITÉS

En dépit de l'arrêt des services du Métro et d'autobus, durant 17 jours consécutifs en novembre et en décembre, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a transporté 283 446 467 voyageurs en 1977.

Le nombre de voyageurs en 1977 accuse une diminution de 6,9 % en comparaison avec 1976, année de la tenue des jeux Olympiques et de l'ouverture du prolongement de la ligne no 1 du Métro vers l'est.

Mil neuf cent soixante-dix-sept aura néanmoins permis de faire la preuve que le prolongement du tronçon est de la ligne no 1 du Métro, de la station Frontenac à la station Honoré-Beaugrand, était non seulement justifié, mais essentiel à l'amélioration des conditions de déplacement des personnes dans le secteur est de Montréal.

Les nombreuses observations et enquêtes effectuées en 1977, démontrent que l'achalandage quotidien du Métro a augmenté de 60 000 voyageurs, grâce au prolongement du Métro et à la réorganisation de certaines lignes d'autobus, afin de desservir les nouvelles stations.

En conséquence, le nombre d'automobiles dans le centre des affaires, à l'heure de pointe du matin, a diminué de 4 000. La répartition modale des déplacements est ainsi modifiée: en 1972, aux heures de pointe, 65,3 % des déplacements se faisaient par transport en commun et 34,7 % par automobile; en 1977, on estime que la proportion de ces déplacements est passée à 70 % et 30 % respectivement.

L'achalandage total du Métro en 1977 a été de près de 143 000 000 d'usagers utilisant un titre de transport, ticket ou correspondance. L'achalandage /autobus (voyageurs avec ticket ou correspondance) totalise quelque 280 000 000 de voyageurs.

## SUMMARY OF ACTIVITIES

In 1977, the Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal has carried 283,446,467 passengers, despite 17 consecutive days of work stoppage at the end of November and the beginning of December.

Compared to 1976, year of the Olympic games, and also of the opening of the eastward Métro extension, the number of passengers indicates a decrease of 6.9 %.

1977 has nevertheless shown us that the extension of Métro line 1, from Frontenac to Honoré-Beaugrand stations, was not only justified but essential to improve mobility of people in the east district of Montréal.

Many observations and surveys made in 1977 show that everyday patronage in the Métro increased by 60,000 passengers. This increase is attributed to the extension of the Métro line 1 and to the reorganization of a certain number of bus lines, made in order to serve the new stations.

Consequently, the number of cars in the Central Business district has decreased by 4,000 in the morning rush hours. The modal split during this period has changed as follows: in 1972, 65.3 % of all movements were made by urban transit and 34.7 % by cars; in 1977, the respective percentage have changed to 70 % and 30 %.

In 1977 the total patronage of the Métro has almost reached 143,000,000 paying or transferring passengers. The bus patronage (paying and transferring passengers) totaled 280,000,000.

Since the surface network is a fully integrated system, feeding the Métro, the itinerary of many bus lines had to be modified and even new lines created, in order to reinforce the existing network.

Puisque le réseau de surface est conçu et fonctionne de façon à alimenter le Métro, l'itinéraire de plusieurs lignes d'autobus a dû être modifié et de nouvelles lignes sont même venues s'ajouter au réseau existant. Ainsi, le secteur Rivières-des-Prairies a pu être relié directement au Métro par les lignes 134 et 135 – BOULEVARD LÉGER.

Le succès remporté par le Métrobus 148 – LAURENTIEN a été tel, qu'il a nécessité un réaménagement du parcours 17 – SAINT-JACQUES/DÉCARIE et la création de la ligne 19 – SAINT-ANTOINE/SAINT-JACQUES, permettant ainsi une réduction sensible des dépenses d'exploitation. Les véhicules affectés aux six lignes Métrobus circulent selon des itinéraires à arrêts limités et se rabattent à des stations de Métro.

On a également inversé au Centre-ville les terminus des lignes 58 et 60 – WELLINGTON. Il en a résulté, aux heures de pointe, une économie substantielle de frais d'exploitation de ces parcours et une élimination de quelque 500 correspondances par jour. Le changement assure une meilleure desserte du Centre-ville aux heures creuses pour les citoyens de La Salle, Verdun, et des quartiers Sainte-Anne et Saint-Gabriel de Montréal.

Des autocars de grand luxe assurent la liaison aéroportuaire à partir du Centre-ville  
*Luxury buses maintain a regular connection between downtown and airports*



In so doing, the Rivières-des-Prairies district has been connected directly to the Métro, via lines number 134 and 135 – BOULEVARD LÉGER.

Métrobus 148–LAURENTIEN has proved so successful that route 17 SAINT-JACQUES/DÉCARIE has been reorganized and route 19 SAINT-ANTOINE/SAINT-JACQUES created, allowing for a significant reduction of operating expenses. The vehicles assigned to the six Métrobus lines operate on a special itinerary, with a limited number of stops and have their terminals at Métro stations.

The downtown terminals of lines 58 and 60 – WELLINGTON have been switched. This has resulted in substantial savings in the operating costs of these two lines at rush hours and has also eliminated some 500 transfers daily. This change allows for a better connection with the downtown district at peak hours for residents of the city of La Salle and Verdun and of the Sainte-Anne and Saint-Gabriel districts.

Among other modifications to the surface network, we must mention the improvement of route 196 – 24<sup>e</sup> AVENUE. This allows the CTCUM to better serve the industrial districts of Saint-Laurent and Lachine near autoroute 520.

Le point terminus d'une ligne Métrobus  
*End of the line for a Métrobus*



Au nombre des autres modifications qui ont été apportées aux lignes de surface, il importe de mentionner l'amélioration de la ligne 196 – 24<sup>e</sup> AVENUE. Elle permet maintenant une meilleure desserte des secteurs industriels de Saint-Laurent et de Lachine, situés à proximité de l'autoroute 520.

En 1977, la CTCUM a constaté une importante diminution du taux d'accidents de la circulation impliquant des véhicules de la Commission et du taux d'accidents aux voyageurs de la CTCUM en surface. Le taux d'accidents de la circulation pour chaque 100 000 milles/autobus est passé de 10,15 à 8,93, une diminution de 12 % par rapport à 1976. Le taux d'accidents aux voyageurs pour chaque million de voyageurs/autobus est passé de 2,75 à 2,01 soit une diminution de 15,5 % sur celui de 1976.

Contrairement aux accidents enregistrés au réseau de surface, les accidents aux voyageurs dans les rames de Métro et dans les stations ont augmenté par rapport à 1976. Le taux des accidents par million de voyageurs transportés dans le Métro est passé de 0,62 à 0,73, d'où une augmentation de 17,7 % sur 1976. Le taux des accidents en station par million de voyageurs est passé de 3,18 à 3,80 soit une augmentation de 19,5 % par rapport à 1976.

Au 31 décembre 1977, la CTCUM comptait 6 997 employés réguliers, 46 de plus qu'à la même date l'année précédente. On a enregistré 351 nouveaux employés réguliers. Les cessations d'emploi totalisent 305, dont près de la moitié sont des employés qui ont pris leur retraite.

Conformément aux objectifs, le service du Transport a poursuivi le développement opérationnel de son nouveau Centre de formation, à Place Crémazie. On y a formé 95 nouveaux opérateurs de Métro et recyclé quelque 213 autres. Dans le même Centre, on a aussi formé 138 opérateurs de voiture MR73, fabriquées par la firme Bombardier – MLW. Ils ont appris le maniement et le dépannage des nouvelles voitures. Chez les opérateurs et les cadres, 273 personnes ont eu recours au laboratoire des télécommunications.

1977 has brought an important decrease in the rate of road accidents involving CTCUM vehicles, and in the rate of accidents to passengers being transported on the surface by CTCUM vehicles. The road-accident rate per 100,000 bus-miles has been modified from 10.15 to 8.93, a decrease of 12 % compared to 1976. The passenger-accident rate per million bus-passenger has changed from 2.75 to 2.01, a decrease of 15.5 % compared with 1976.

Compared with the surface network, accidents to passengers occurring in Métro cars and in stations have increased in 1977. The passenger-accident rate in Métro cars per million passengers has reached 0.73 from 0.62, an increase of 17.7 % over 1976. The passenger-accident rate in stations per million passengers has increased by 19.5 % compared with 1976 (3.18 to 3.80).

On December 31, 1977, the CTCUM had 6,997 regular employees, 46 more than the previous year at the same date. In 1977, 351 employees have joined the CTCUM while 305 have left the Commission. Of this number, almost half were employees who left for their retirement.

In accordance with its objectives, the Transportation Department continued the operational development of its new Training Centre at Place Crémazie. 95 new Métro operators have been trained and some 213 others have taken a refresher course. In the same Training Centre, 138 other operators have also been trained as trouble shooters for the new trains, the MR73, manufactured by Bombardier-MLW. The telecommunication laboratory has helped 273 operators and officers.

For the surface network, the CTCUM has trained 479 candidates, and from this number, 162 have graduated as bus drivers. In 1977, specifically on October 31, the CTCUM welcomed its first woman driver. In conclusion, 191 bus drivers have qualified for the Aéroservice operation, the airport service connecting Mirabel with Downtown and with Dorval Airport.

Au réseau de surface, la CTCUM a fait subir des épreuves de conduite à 479 candidats, et de ce nombre, 162 ont suivi avec succès l'entraînement de chauffeur. C'est en 1977 également, plus précisément le 31 octobre, que la CTCUM a accueilli sa première femme chauffeur. En dernier lieu, 191 chauffeurs se sont qualifiés en vue de l'exploitation de l'Aéroservice, desserte aéroportuaire qui relie Mirabel au Centre-ville de Montréal et à l'aéroport de Dorval.

Les sept conventions collectives qui régissaient les employés syndiqués de la CTCUM expiraient le 11 juillet 1977. Après maintes séances de négociations et de conciliation, la Commission et les représentants de la Fraternité des chauffeurs d'autobus et opérateurs de Métro acceptaient en novembre, les hypothèses de règlement soumises par le conciliateur du ministère du Travail du Québec.

Par contre, faute d'une entente avec les représentants du Syndicat du Transport de Montréal (Employés des Services d'Entretien) de même qu'avec ceux du Syndicat des Employés de bureau de la CTCUM, les services de Métro et d'autobus ont été immobilisés, le 21 novembre, par une grève qui s'est terminée par un protocole de retour au travail signé le 7 décembre à la suite d'une intensive période de médiation.

Les négociations entreprises avec les représentants des quatre autres groupes d'employés syndiqués se poursuivaient encore de façon régulière à la fin de décembre.

Durant les douze mois de l'année 1977, la CTCUM a reçu 159 nouvelles voitures de métro de modèle MR73. Les nouvelles voitures, ajoutées aux 24 du même type, livrées en 1976, forment un parc métro de 471 voitures.

Les nouvelles voitures, qui sont munies d'un système de pilotage automatique, ne roulent présentement que sur la ligne no 1; les travaux de transformation qui permettront l'exploitation du système avec pilotage automatique se poursuivent sur les lignes nos 2 et 4.

The seven collective agreements governing the CTCUM unionized employees expired on July 11, 1977. In November, after many negotiating sessions and conciliation meetings, the CTCUM and the representatives of the "Fraternité des chauffeurs d'autobus et opérateurs de Métro", agreed upon the draft settlement, submitted by the conciliator of the Québec Ministry of Labor.

On the other hand, in the absence of an agreement with the union members of "le Syndicat du Transport de Montréal (Maintenance employees) along with the union members of "le Syndicat des employés de bureau de la CTCUM", the whole transit system was brought to a standstill, on November 21, 1977. After an intensive mediation period and following the signing of the return to work agreement, the strike ended on December 7.

Negotiations with members of the four other groups of unionized employees were still going on, on a regular basis, at the end of December.

During the twelve months of 1977, the CTCUM has received 159 new Métro cars, model MR73. These

La formation du personnel d'exploitation  
The training of operating personnel



La première femme chauffeur à la CTCUM  
The first woman bus driver at the CTCUM





Pour sa part, le parc autobus comptait au 31 décembre 1977, 2 045 véhicules, soit 41 de plus qu'au 31 décembre 1976. A ce nombre, il faut ajouter les 30 autobus de modèle Prestige qui sont affectés à l'Aéroservice. La livraison de 68 nouveaux autobus au cours de l'année, et les mises au rancart qui s'imposaient, ont réduit l'âge moyen du parc autobus de 10 ans qu'il était l'an dernier, à 9,25 ans.

Au cours de la même année, la CTCUM a accordé deux nouveaux contrats à la firme General Motors du Canada pour la fabrication de 665 autobus de type urbain. Afin de permettre à la CTCUM de poursuivre son programme de remplacement et de rajeunissement de son parc, un premier groupe de 65 autobus doit être livré avant la fin du premier semestre de 1978. La livraison des 600 autres véhicules doit s'échelonner du mois d'août 1978 au mois de juillet 1982.

Soucieuse de la qualité du service qu'elle offre à sa clientèle, la CTCUM a poursuivi en 1977 la réalisation de son programme relatif à la mécanisation du temps de parcours de ses véhicules, des caractéristiques propres à chacune de ses lignes d'autobus et de la compilation des statistiques voyageurs, particulièrement au Métro. Enfin, de manière à rendre le travail de son personnel plus efficace, elle a également procédé à la mécanisation des demandes de service.

Fidèle au programme entrepris il y a déjà quelque temps, la CTCUM a installé sur son territoire en 1977, 25 nouveaux abris; la réalisation de ce projet porte maintenant le nombre des abris à 329.

Aux nombreux efforts précités, déployés dans le but de faciliter les déplacements quotidiens d'environ 1 000 000 de voyageurs, les jours de semaine, venait s'ajouter en 1977, une importante campagne de communication. L'objectif de la campagne, sous le thème "Il fait beau dans l'Métro", était d'amener le non-usager, puis l'usager occasionnel, à utiliser le Métro et l'autobus sur une base régulière.

Des annonces à la radio et à la télévision et des panneaux-réclame extérieurs, de même que des cartes

new cars, added to the 24 others of the same type received in 1976, bring the fleet total to 471.

The new cars, equipped with an automatic pilot system, are now in operation on line 1. Modification is underway on lines 2 and 4.

As of December 31, 1977, the bus fleet reached 2,045 vehicles, 41 more than in 1976. To this number, thirty cruiser type Prestige buses for the Aéroservice must be added. During the year, the delivery of 68 new buses and the scrapping of some older buses have enabled us to bring down the average age of the bus fleet to 9.25 years compared to 10 years in 1976.

During the same year, the CTCUM has granted two new contracts to General Motors of Canada for the manufacture of 665 urban type buses. In order to enable the CTCUM to continue the replacement policy of its bus fleet, a first lot of 65 buses must be delivered at the end of the first six months of 1978. The remaining 600 are scheduled for delivery between August 1978 and July 1982.

Always concerned with the quality of service, the CTCUM has continued setting up its computerized program, covering the running time of its vehicles and the characteristics of each bus line. Métro passenger-statistics have also been computerized. Finally, to help supervisory personnel in the efficient performance of their duties, service needs have also been computerized.

Consistent with its past program, the CTCUM has installed 25 new bus shelters on its territory in 1977. The total number of bus shelters is now 329.

Besides the numerous above-mentioned efforts made in order to facilitate the daily movement of approximately 1,000,000 passengers on weekdays, an advertising campaign was also undertaken in 1977, under the slogan "Il fait beau dans l'Métro". The main purpose was to encourage the nonrider and the occasional rider to use Métro and buses on a regular basis.

Radio and television spots, billboards, and boards at the rear of buses and inside Métro cars, spread the image of quality and the concern of the CTCUM for

fixées à l'arrière des autobus et installées dans les voitures de métro, propageaient l'image de qualité, et le souci du mieux-être, propres à la CTCUM. La campagne visait à convaincre l'usager potentiel dont l'automobiliste, à voyager avec la CTCUM, et confirmait l'usager régulier dans la valeur de son choix.

Notre panneau-réclame extérieur a été reconnu comme la meilleure création canadienne au cours du premier trimestre de l'année. Il est à noter que c'est la première fois qu'un panneau-réclame unilingue français décroche un tel honneur.

Le service de la Planification de la CTCUM a été appelé à participer au Comité consultatif d'orientation du Comité des transports de la région de Montréal, conjointement avec une dizaine d'organismes que le développement du transport urbain dans la région de Montréal intéresse. Grâce à cet important travail d'équipe et aux 90 recommandations qui en ont résulté, le CTRM remettait au ministre des Transports du Québec, en septembre dernier, son rapport intitulé "Le transport des personnes". Le CTRM, fidèle au mandat qui lui avait été confié avait élaboré un document de travail afin de permettre au Gouvernement du Québec d'énoncer une politique en matière de transport des personnes dans la région de Montréal.

Du 22 au 27 mai 1977, la CTCUM accueillait environ 1 600 délégués d'une soixantaine de pays, à l'occasion du 42<sup>e</sup> Congrès biennal de l'Union internationale des Transports publics. Ces importantes assises internationales avaient lieu pour la première fois sur le continent américain, et pour la seconde fois seulement à l'extérieur de l'Europe. L'UITP, dont le siège social est à Bruxelles en Belgique, a pour but de favoriser le développement de l'industrie du transport en commun, au point de vue technique comme au point de vue économique, tout en veillant à l'intérêt public.

Parallèlement à ce congrès, l'UITP a tenu une exposition internationale à laquelle ont participé près de soixante fabricants et fournisseurs de matériel de transport, venant de onze pays différents.

Le congrès aidant, la CTCUM a accueilli un nombre

the comfort of its passengers. The purpose of the campaign was to convince the potential rider, namely: the car driver to travel with the CTCUM and also to confirm for the regular passenger that he had made the right choice.

Our exterior billboard was selected as the best Canadian creation for the first quarter of 1977. It is history making, for a French unilingual billboard to win such an honour.

The Planning Department was called upon to work with the "Comité consultatif d'orientation du Comité des transports de la région de Montréal", along with approximately ten other organizations interested in the development of urban transit, in the Montréal region. As a result of this important team work, 90 recommendations were made by the CTRM

Le panneau-réclame de la CTCUM proclamé le meilleur au Canada, pour le premier trimestre de l'année.  
CTCUM billboard won first prize throughout Canada, for the first three months of the year



whose report entitled "Le transport des personnes", was submitted to Québec's Minister of Transport, last September. The CTRM, in accordance with its mandate, has drawn up a working document, to help the Québec Government in elaborating a policy regarding urban transit in the Montréal region.

From May 22 to 27, 1977, the CTCUM greeted approximately 1,600 delegates from 60 different countries who came to Montréal to attend the 42<sup>nd</sup> biennial convention of International Union of



Livraison du nouveau matériel roulant du Métro  
Delivery of new Métro rolling stock

L'American Institute of Architects a décerné une médaille honorifique au Métro de Montréal pour l'ensemble architectural du système.  
The American Institute of Architects awarded to the Montréal Métro a medal for its overall architectural qualities



record de visiteurs en 1977, soit un total de 4 387 personnes.

En juin 1977, l'American Institute of Architects décernait au Métro de Montréal une médaille honorifique pour l'ensemble architectural du système.

Public Transportation. This important international meeting was held for the first time on the North American Continent, and for only the second time outside Europe.

The objective of this international body, whose head-office is in Bruxelles, Belgium, is the development of the public transit industry, from both the technical and the economic stand point, always bearing the public interest in mind.

In addition to this convention, the International Union of Public Transportation held an international exhibition where some 600 manufacturers and suppliers of transportation material from eleven different countries participated.

Including this convention, a grand total of 4,387 visitors have been received by the CTCUM this year.

In June 1977, the American Institute of Architects awarded to the Montréal Métro a medal for its overall architectural qualities.

The accompanying citation stated that the award was in recognition of outstanding achievement demonstrating the successful integration of several disciplines related to architecture.

The creative collaboration of engineers, architects, interior designers, graphic designers and transportation planners has produced in Montréal a public transportation system that is not only efficient and convenient but a positive contributing factor to the enrichment of the urban experience.

The selection of the Montréal Métro was made by the Boston Society of Architects in whose opinion: "A visit to the Montréal Métro is a refreshing experience. The atmosphere is pleasant, clear and welcoming. Trains are fast, efficient and noiseless. The air is clean and travelling by Métro is both pleasant and useful".

Lawrence Hanigan  
Chairman and General Manager



L'exposition d'autobus à la Place Ville-Marie durant le congrès de l'UITP  
Different types of buses were shown to the public at Place Ville-Marie, during the UITP convention

La citation qui accompagnait la médaille voulait que la remise ait été faite "...en reconnaissance d'une éminente réalisation démontrant l'heureuse intégration de plusieurs disciplines relatives à l'architecture. La collaboration d'ingénieurs, d'architectes, de décorateurs, de graphistes et de planificateurs en transport, a permis de doter Montréal d'un système de transport public qui est non seulement efficace mais pratique. Il est aussi un facteur positif qui contribue à l'enrichissement de l'expérience urbaine."

La candidature du Métro de Montréal avait été proposée par la Société des architectes de Boston, partant du principe qu' "une visite du Métro de Montréal est une expérience rafraîchissante. L'ambiance y est agréable, claire et accueillante. Les trains sont rapides, efficaces et très silencieux. L'air y est pur et se déplacer par le Métro est à la fois agréable et pratique."

Le président-directeur général  
Lawrence Hanigan



Les congressistes de l'UITP en assemblée générale  
A general meeting at the UITP Convention

# ÉTATS FINANCIERS

## Bilan au 31 décembre 1977 (note 1)

### ACTIF

#### Fonds d'exploitation

Encaisse	\$ 1 054 941	
Comptes à recevoir	953 698	
Subventions à recevoir pour combler le déficit de l'exercice 1977 (note 3)	81 439 365	
Subvention provinciale à recevoir à l'achat d'autobus	62 514	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	4 130 992	
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs	372 085	
	<u>                    </u>	<u>\$ 88 013 595</u>

#### Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Avances au fonds d'exploitation	\$ 4 183 800	
	<u>                    </u>	<u>\$ 4 183 800</u>

#### Fonds des actifs en immobilisation

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	\$132 102 405	
	<u>                    </u>	<u>\$132 102 405</u>

#### Fonds de la dette obligataire

Montants pourvus pour rachat de débentures	\$ 4 183 800	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	33 374 200	
	<u>                    </u>	<u>\$ 37 558 000</u>

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

## PASSIF

### Fonds d'exploitation

Emprunts de banque	\$ 56 000 000	
Comptes à payer et frais courus	18 780 834	
Produit d'emprunts non dépensé	9 048 961	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débentures	4 183 800	
	<u>                    </u>	<u>\$ 88 013 595</u>

### Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Provision pour rachat supplémentaire de débentures	\$ 4 473 300	
Moins: Débentures rachetées et annulées en anticipation	289 500	
	<u>                    </u>	<u>\$ 4 183 800</u>

### Fonds des actifs en immobilisation

Placement à même le revenu	\$103 593 367	
Placement à même l'emprunt	28 509 038	
	<u>                    </u>	<u>\$132 102 405</u>

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

Dette obligataire (note 4)	\$ 37 558 000	
	<u>                    </u>	<u>\$ 37 558 000</u>

Approuvé:

L. Hanigan  
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.  
Commissaire

Montréal, le 16 février 1978.

# FINANCIAL STATEMENTS

## Balance sheet as at December 31, 1977 (note 1)

### ASSETS

#### Operating Fund

Cash	\$ 1,054,941	
Accounts receivable	953,698	
Subsidies receivable to cover the deficit for the 1977 fiscal year (note 3)	81,439,365	
Provincial subsidy receivable on purchase of buses	62,514	
Supplies and spare parts at cost	4,130,992	
Advances to ticket offices and ticket sellers	372,085	
	<u>                    </u>	<u>\$ 88,013,595</u>

#### Fund for Additional Redemption of Debentures

Advances to Operating Fund	\$ 4,183,800	
	<u>                    </u>	<u>\$ 4,183,800</u>

#### Fixed Assets Fund

Property, plant and equipment at cost	\$132,102,405	
	<u>                    </u>	<u>\$132,102,405</u>

#### Debenture Debt Fund

Amounts provided for redemption of debentures	\$ 4,183,800	
Amounts to be provided for redemption of debt	33,374,200	
	<u>                    </u>	<u>\$ 37,558,000</u>

The notes form an integral part of the financial statements.

---

## LIABILITIES

### Operating Fund

Bank loans	\$ 56,000,000	
Accounts payable and accrued liabilities	18,780,834	
Debenture proceeds not expended	9,048,961	
Advances from Fund for Additional Redemption of Debentures	4,183,800	
		<u>\$ 88,013,595</u>

### Fund for Additional Redemption of Debentures

Provision for additional redemption of debentures	\$ 4,473,300	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	289,500	
		<u>\$ 4,183,800</u>

### Fixed Assets Fund

Investment from revenue	\$103,593,367	
Investment from borrowing	28,509,038	
		<u>\$132,102,405</u>

### Debenture Debt Fund (note 5)

Bonded debt (note 4)	\$ 37,558,000	
		<u>\$ 37,558,000</u>

Approved:

L. Hanigan  
Chairman and General Manager

R. Hainault, m.c.  
Commissioner

Montréal, February 16, 1978.

État des revenus et dépenses  
(en mille dollars) (note 2)

Statement of  
Revenue and Expenditures  
(in thousand dollars) (note 2)

REVENUS		Année terminée le 31 décembre Year ended December 31			Prévisions budgétaires (non vérifiées) Budget estimates (unaudited)		REVENUE
		1977	1976	1975	1974	1978	
<b>TRANSPORT</b>							<b>TRANSPORTATION</b>
Voyageurs	\$ 97 865	\$104 262	\$ 78 446	\$ 73 143	\$107 877		Passengers
Autobus loués	1 534	3 032	2 285	1 352	1 961		Bus rentals
Contrats de service	11	160	421	315	12		Contract services
Subvention provinciale:							Provincial subsidy:
Transport des écoliers	323	464	—	—	323		Transportation of scholars
Transport des personnes âgées	—	—	173	—	—		Transportation of senior citizens
	<u>\$ 99 733</u>	<u>\$107 918</u>	<u>\$ 81 325</u>	<u>\$ 74 810</u>	<u>\$110 173</u>		
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>							<b>OTHER OPERATING REVENUE</b>
Annonces	\$ 920	\$ 874	\$ 699	\$ 719	\$ 852		Advertising
Loyers	539	449	402	370	584		Rentals
Réclamations recouvrées	654	651	420	349	720		Recoveries from claims
Revenus divers	979	787	552	429	600		Sundry revenue
	<u>\$ 3 092</u>	<u>\$ 2 761</u>	<u>\$ 2 073</u>	<u>\$ 1 867</u>	<u>\$ 2 756</u>		
Total— Revenus d'exploitation	\$102 825	\$110 679	\$ 83 398	\$ 76 677	\$112 929		Total— Operating Revenue
DÉFICIT A RECOUVRER DE LA PROVINCE ET DES MUNICIPA- LITÉS DESSERVIES	81 439	62 295	47 035	36 779	106 118		DEFICIT RECOVERABLE FROM THE PROVINCE AND THE MUNICIPALITIES SERVED
TOTAL—REVENUS	<u>\$184 264</u>	<u>\$172 974</u>	<u>\$130 433</u>	<u>\$113 456</u>	<u>\$219 047</u>		TOTAL—REVENUE



	Année terminée le 31 décembre Year ended December 31			Prévisions budgétaires (non vérifiées) Budget estimates (unaudited)		
	1977	1976	1975	1974	1978	
<b>DÉPENSES</b>						<b>EXPENDITURES</b>
Service du Transport	\$ 83 182	\$ 75 380	\$ 56 952	\$ 54 285	\$ 94 475	Transportation Department
Service de l'Entretien des véhicules	35 004	33 040	26 489	21 846	42 241	Vehicle Maintenance Department
Service du Génie	27 504	24 559	16 805	13 635	34 117	Engineering Department
Bureau du Trésorier	4 509	4 280	3 333	2 041	5 369	Treasurer's Office
Autres services	9 547	9 264	7 284	6 679	11 943	Other Departments
Administration générale	771	682	651	564	872	General Administration
Taxes et permis	6 994	5 153	3 534	3 451	5 925	Taxes and Permits
Intérêt et amortissement (note 6)	14 361	17 434	13 870	10 497	21 519	Interest and Amortization (note 6)
Dépenses en immobilisation	1 827	2 919	1 443	458	2 000	Capital Expenditures
Excédent des dépenses directes d'exploitation sur les revenus Mirabel	565	263	72	—	586	Excess of direct operating expenditures over revenue Mirabel
<b>TOTAL—DÉPENSES</b>	<b>\$184 264</b>	<b>\$172 974</b>	<b>\$130 433</b>	<b>\$113 456</b>	<b>\$219 047</b>	<b>TOTAL—EXPENDITURES</b>

1. Les biens de la Commission, y compris les actifs du Métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté urbaine de Montréal. Les états financiers de la Commission ne tiennent pas compte des actifs du Métro et des emprunts y afférents dont le service est la responsabilité des municipalités desservies.

## 2. CONVENTION COMPTABLES

### REVENUS

Les revenus de transport-voyageurs sont enregistrés au moment de la vente de tickets aux usagers.

Les autres revenus sont enregistrés selon la comptabilité d'exercice, à l'exception des réclamations recouvrées, lesquelles ne sont reflétées qu'au moment de leur encaissement.

### DÉPENSES

Les réclamations résultant d'accidents, les bénéfiques de maladie et de vacances ne sont comptabilisés qu'au moment de leur paiement.

Les employés de la Commission bénéficient d'un régime de rentes dont le déficit actuariel qui a trait aux services courants et services passés est amorti conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes. Les contributions sont comptabilisées au moment du paiement.

Les autres dépenses sont reflétées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

## 3. SUBVENTION A RECEVOIR

Pour l'année 1977, le gouvernement du Québec absorbera 45 % du déficit et le solde sera réparti entre les municipalités desservies par la Commission.

## 4. DETTE OBLIGATAIRE

Obligations à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
4-5/8% échéant le 15 février 1978	\$13 500 000	\$ 9 267 000	\$ 4 233 000
8% échéant le 1er décembre 1992	2 500 000	—	2 500 000
Obligations sériées			
7-1/2% échéant \$1 245 000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décembre 1982 inclusivement	12 450 000	6 225 000	6 225 000
10%, 10-1/4%, 10-1/2% échéant \$1 200 000 par année du 17 novembre 1976 au 17 novembre 1985 inclusivement	12 000 000	2 400 000	9 600 000
9-1/4%, 9-1/2%, 9-3/4% échéant \$1 500 000 par année du 15 mars 1978 au 15 mars 1987 inclusivement	15 000 000	—	15 000 000
	<u>\$55 450 000</u>	<u>\$17 892 000</u>	<u>\$37 558 000</u>

Les obligations à fonds d'amortissement échéant le 15 février 1978 sont garanties, sans bénéfice de discussion, par la Ville de Montréal; ces obligations sont payables en monnaie américaine et elles sont montrées sur la base qu'un dollar américain équivaut à un dollar canadien. Les autres obligations sont des obligations directes et générales des municipalités sur l'île de Montréal et Longueuil et ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Commission du paiement du principal des obligations ainsi que des intérêts sur icelles.

## 5. AUTORISATIONS D'EMPRUNT

Au 31 décembre 1977, le montant des emprunts nécessaires en vertu des autorisations pour divers projets d'immobilisation n'excédera pas \$4.25 millions.

## 6. INTÉRÊT ET AMORTISSEMENT

Ce poste comprend l'achat d'autobus à même le revenu pour un montant de \$2 598 492 en 1977 (1976: \$7 551 256, 1975: \$6 087 423, 1974: \$2 629 167).

## 7. RÉGIME SUPPLÉMENTAIRE DE RENTES, BÉNÉFICES DE MALADIE ET RÉCLAMATIONS RÉSULTANT D'ACCIDENTS

Un certificat actuariel en date du 6 juin 1977 établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 31 décembre 1975, était de \$25 734 514 et que les contributions au taux actuel suffisent à amortir ce déficit conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1977, les bénéfiques de maladie accumulés sont estimés à \$18 millions, compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement comptant du solde des bénéfiques accumulés au moment de leur départ.

La Commission comptabilise les réclamations résultant d'accidents au moment de leur encaissement ou de leur paiement. Au 31 décembre 1977, l'obligation de la Commission relativement à l'ensemble des réclamations non réglées est évaluée approximativement à \$400 000.

1. The property of the Commission, including the Métro, belongs to it as mandatory of the Montreal Urban Community. The financial statements of the Commission do not include the assets of the Métro and the related borrowings, the service of which is an obligation of the served municipalities.

## 2. DISCLOSURE OF ACCOUNTING POLICIES

### REVENUE

The passenger transportation revenues are taken into income at the time the tickets are sold to the passengers.

All other revenues are recorded on the accrual basis, with the exception of the claims recovered which are accounted for on the cash basis.

### EXPENDITURES

Employees' sickness benefits, vacation pays and accident claims are reflected in the accounts at the time of their payment. The employees of the Commission are covered by a pension plan and the actuarial deficit related to current and past services is amortized in accordance with the Supplemental Pension Plans Act. Contributions are reflected in the accounts at the time of their payment.

All other expenditures are recorded on the accrual basis.

## 3. SUBSIDY RECEIVABLE

For the year 1977, the Government of Quebec will bear 45 % of the deficit and the balance will be apportioned amongst the municipalities served.

## 4. BONDED DEBT

Sinking Fund Debentures	Authorized and issued	Redeemed and cancelled	Balance
4-5/8% maturing February 15, 1978	\$13,500,000	\$ 9,267,000	\$ 4,233,000
8% maturing December 1, 1992	2,500,000	—	2,500,000
Serial Debentures			
7-1/2% maturing \$1,245,000 per annum from December 1, 1973 to December 1, 1982 inclusive	12,450,000	6,225,000	6,225,000
10%, 10-1/4%, 10-1/2% maturing \$1,200,000 per annum from November 17, 1976 to November 17, 1985 inclusive	12,000,000	2,400,000	9,600,000
9-1/4%, 9-1/2%, 9-3/4% maturing \$1,500,000 per annum from March 15, 1978 to March 15, 1987 inclusive	15,000,000	—	15,000,000
	<u>\$55,450,000</u>	<u>\$17,892,000</u>	<u>\$37,558,000</u>

The sinking fund debentures maturing February 15, 1978 are guaranteed, without any benefit of discussion, by the City of Montreal; these debentures are payable in U.S. currency. They are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian. The other debentures constitute direct and general obligations of the municipalities on the Island of Montreal and Longueuil which are jointly and severally liable with the Commission for the repayment of the principal of the debentures and interest thereon.

## 5. BORROWING AUTHORIZATIONS

As at December 31, 1977, necessary borrowings in connection with the outstanding borrowing authorizations for various capital expenditures will not exceed \$4.25 million.

## 6. INTEREST AND AMORTIZATION

This item includes purchase of buses from revenue for an amount of \$2,598,492 in 1977 (1976: \$7,551,256, 1975: \$6,087,423, 1974: \$2,629,167).

## 7. SUPPLEMENTAL PENSION PLAN, SICKNESS BENEFITS AND ACCIDENT CLAIMS

An actuarial certificate dated June 6, 1977 states that the actuarial deficit for the Supplemental pension plan, as at December 31, 1975, is \$25,734,514 and that the contributions at the present rate are sufficient to amortize this deficit in accordance with the requirements of the Supplemental Pension Plans Act.

As at December 31, 1977, the accumulated sickness benefits are estimated at \$18 million on the basis of salaries paid as of that date. Employees are entitled to receive in cash the value of the accumulated sickness benefits at the time they leave the Commission.

The Commission records accident claims at the time of cash receipts or disbursements. As at December 31, 1977, the obligation of the Commission in connection with the unsettled claims is estimated at approximately \$400,000.

## RAPPORT DES VÉRIFICATEURS/AUDITORS' REPORT

### **Au Président-directeur général et aux Commissaires**

Nous avons vérifié le bilan de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1977 ainsi que l'état des revenus et dépenses de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1977, ainsi que les résultats de son exploitation de l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

**COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,**  
Comptables agréés

Montréal, Québec, le 16 février 1978

---

### **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, 1977 and the statement of revenue and expenditures for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures 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, 1977, and the results of its operations for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

**COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,**  
Chartered Accountants

Montréal, Québec, February 16, 1978

## STATISTIQUES/STATISTICS

Exercice terminé le Period ending	Voyageurs payant Revenue Passengers	Recettes voyageurs Passenger Revenue
30 nov./Nov. 1958	285 818 614	34 882 830
30 nov./Nov. 1959	280 495 114	38 761 340
30 nov./Nov. 1960	284 522 820	38 973 789
30 nov./Nov. 1961	281 859 091	38 221 042
30 nov./Nov. 1962	282 566 340	38 020 514
30 nov./Nov. 1963	279 085 950	37 654 601
30 nov./Nov. 1964	285 023 167	38 474 505
30 avril/April 1965 (a)	124 734 432	17 727 039
30 avril/April 1966 (b)	258 738 425	43 824 157
30 avril/April 1967 (c)	284 803 721	54 175 958
30 avril/April 1968 (d)	308 059 527	72 476 738
30 avril/April 1969	287 254 176	67 547 992
30 avril/April 1970	266 700 610	73 274 509
31 déc./Dec. 1970 (e)	171 158 191	48 122 692
31 déc./Dec. 1971	264 212 787	73 711 471
31 déc./Dec. 1972	270 026 541	74 644 310
31 déc./Dec. 1973	274 650 113	76 480 167
31 déc./Dec. 1974	263 119 265	73 142 757
31 déc./Dec. 1975 (f)	264 305 817	78 445 524
31 déc./Dec. 1976	304 394 301	104 261 591
31 déc./Dec. 1977 (g)	283 446 467	97 864 855

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

(b) Grève du 8 au 21 juin 1965 et abolition du tarif de zone le 27 novembre 1965.

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

(d) Expo 67, du 1er mai au 30 octobre; et grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.

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

(f) Grève: 24 juillet, 5 août – 20 août au 31 août inclusivement – 18 septembre au 28 septembre inclusivement.

(g) Grève du 21 novembre au 7 décembre inclusivement.

(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 the Métro 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.

(f) Work stoppage: July 24, August 5 – August 20 to August 31 inclusively – September 18 to September 28 inclusively.

(g) Work stoppage from November 21 to December 7 inclusively.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS – NUMBER OF MILES OPERATED

Exercice terminé le Period ending	AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO METRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
	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./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
31 déc./Dec. 1974	46 477 289	77 %	14 180 313	23 %	—	—	—	—	60 657 602
31 déc./Dec. 1975 (f)	46 152 507	75 %	15 326 028	25 %	—	—	—	—	61 478 535
31 déc./Dec. 1976	51 082 555	70 %	21 673 680	30 %	—	—	—	—	72 756 235
31 déc./Dec. 1977 (g)	49 626 841	66 %	25 520 967	34 %	—	—	—	—	75 147 808

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

NOMBRE DE VÉHICULES – NUMBER OF VEHICLES

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 %	—	—	2 101
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
31 déc./Dec. 1974	1 904	85 %	336	15 %	—	—	—	—	2 240
31 déc./Dec. 1975	1 985	85 %	336	15 %	—	—	—	—	2 321
31 déc./Dec. 1976	2 004	85 %	357	15 %	—	—	—	—	2 361
31 déc./Dec. 1977	2 075	82 %	471	18 %	—	—	—	—	2 546

LONGUEUR DES PARCOURS FAITS PAR LES VÉHICULES DE LA COMMISSION  
STREET MILEAGE COVERED BY THE COMMISSION'S VEHICLES

	MILLES/MILES	
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
Au 31 décembre 1974	566.69	As at December 31, 1974
Au 31 décembre 1975	570.39	As at December 31, 1975
Au 31 décembre 1976	578.09	As at December 31, 1976
Au 31 décembre 1977	583.48	As at December 31, 1977

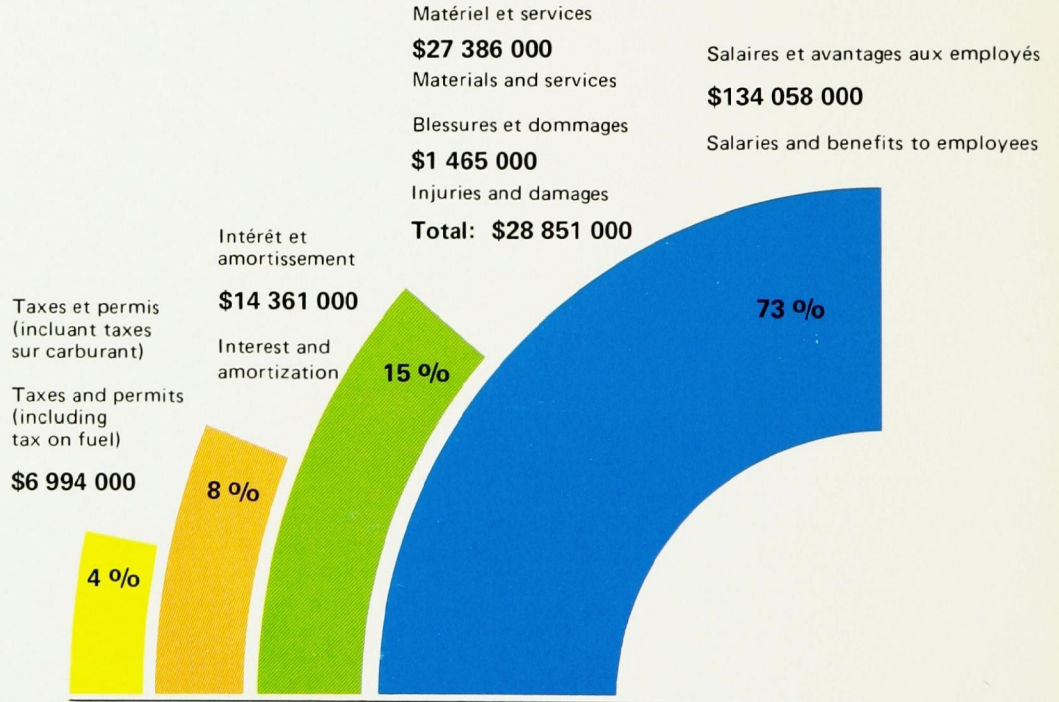
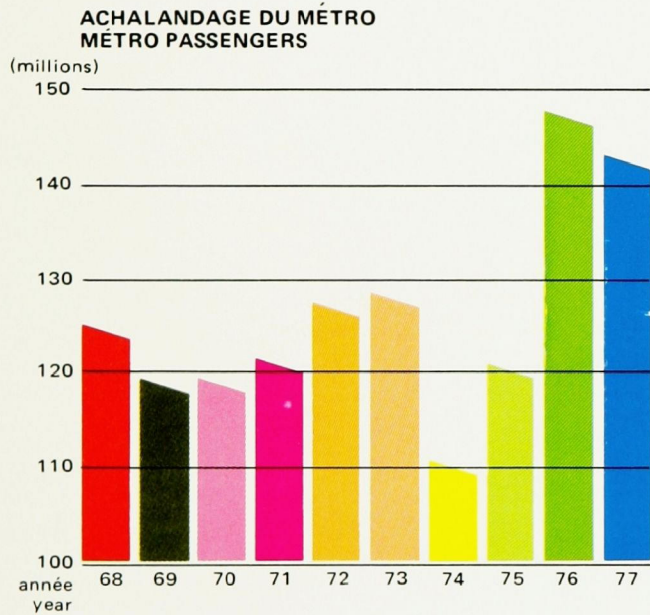
CONSOMMATION/CONSUMPTION

du 1er janvier 1977 au 31 décembre 1977  
from January 1, 1977 to December 31, 1977

Électricité	212 260 000 k Wh	Electricity
Huile diesel	11 268 518 gallons	Diesel oil
Superficie desservie	144 milles carrés	Area served
Population des villes desservies	1 900 000 approx.	Population of municipalities served

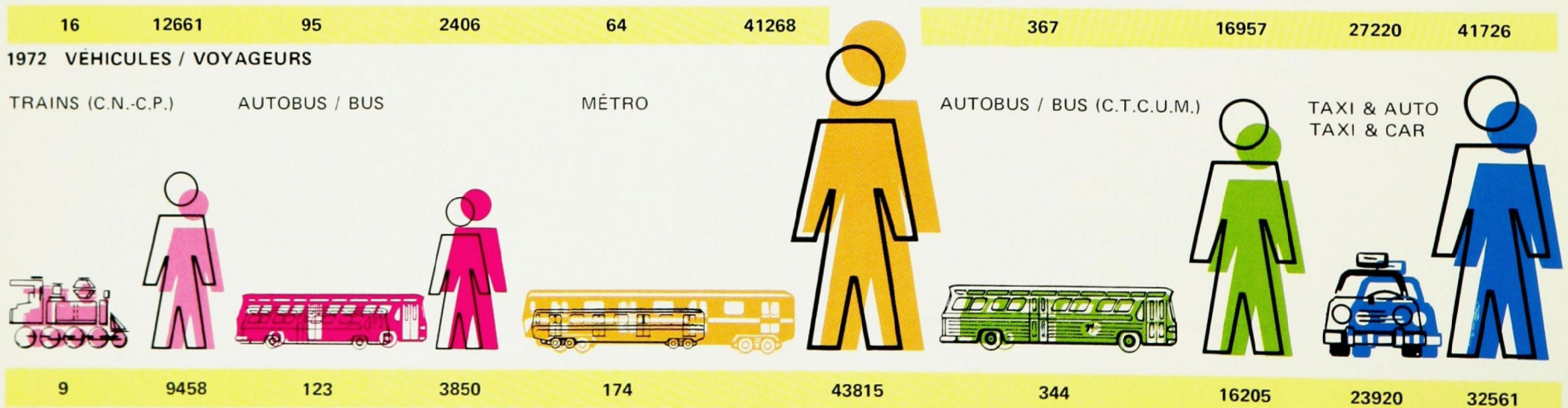
RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION  
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1977.  
TOTAL: \$184 264 000

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES  
FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 1977  
TOTAL: \$184 264 000



SORTIES DU CENTRE-VILLE ENTRE 16h45 ET 17h45  
RUE SHERBROOKE AU FLEUVE SAINT-LAURENT – RUES GUY À BERRI

EXITING FROM DOWNTOWN BETWEEN 4:45 P.M. AND 5:45 P.M.  
SHERBROOKE STREET TO ST. LAWRENCE RIVER – GUY STREET TO BERRI



1977 VÉHICULES / PASSENGERS



## ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1977 sont de \$102 825 129 et les dépenses s'élèvent à \$184 264 494; il en résulte un excédent des dépenses de \$81 439 365 sur les revenus d'exploitation. Cet excédent des dépenses est réparti entre la Province et les municipalités desservies. Pour l'année 1977, la Province absorbera 45 % du déficit soit \$36 647 714 et la contribution des municipalités sera de \$44 791 651. Conformément à l'article 308 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, la contribution des municipalités est répartie en proportion de l'évaluation des biens-fonds et elle est recouvrable dans les 45 jours du dépôt du rapport des vérificateurs de la Commission. Le déficit de l'exercice 1977 représente une augmentation de \$19 143 798 sur l'exercice 1976, les revenus d'exploitation étant \$7 853 257 de moins que les résultats de 1976, et les dépenses ayant augmenté de \$11 290 541.

Durant l'année 1977, nous avons transporté 283.4 millions de voyageurs pour des revenus de \$97.9 millions comparativement à 304.4 millions de voyageurs rapportant \$104.3 millions en 1976. La diminution de 21.0 millions de voyageurs entre 1976 et 1977 est attribuable aux facteurs suivants: 1<sup>o</sup> la suspension de service, du 21 novembre au 7 décembre 1977 inclusivement, à cause de la grève de 17 jours des employés d'entretien et de bureau qui a occasionné une perte de 16.0 millions de voyageurs; 2<sup>o</sup> durant l'été 1976, la tenue des Olympiques à Montréal avait augmenté de 6.4 millions le nombre habituel de voyageurs; 3<sup>o</sup> l'ouverture du prolongement de la ligne du secteur est du Métro en juin 1976 représente une augmentation de 3.1 millions du nombre de voyageurs transportés en 1976; 4<sup>o</sup> par contre, nous avons subi une perte de 1.7 millions de voyageurs à cause d'autres facteurs tels que le chômage, l'activité économique, etc.

Il en a coûté 65.0 cents par voyageur en 1977 comparativement à 56.8 cents l'année précédente alors que les revenus par voyageur ont été de 36.3 cents en 1977 comparativement à 36.4 cents en 1976.

## STATEMENT OF REVENUE AND EXPENDITURE



L'impact économique n'a pas tardé à se faire sentir autour de la station de Métro Longueuil  
Longueuil Metro Station has generated very important economic activities

The operating revenue for the financial year ending December 31, 1977, is \$102,825,129. the expenditures amount to \$184,264,494., resulting in an excess of expenditures over revenue of \$81,439,365. This excess must be shared between the Province and the municipalities served. For the year 1977, the Province will absorb 45 % of the deficit, namely \$36,647,714. leaving the municipalities with a contribution of \$44,791,651. In conformity with article 308 of the Montréal Urban Community Act, the contribution of the municipalities is shared in proportion to property evaluation and is recoverable within 45 days of the Commission's own audit. The deficit for 1977, represents an increase of \$19,143,798. over the financial year of 1976, the operating revenue being \$7,853,257. less than the results of 1976, and the expenditures having increased by \$11,290,541.

During the year 1977, we carried 283.4 million passengers for an income of \$97.9 million compared to 304.4 million passengers bringing in \$104.3 million in 1976. The decrease of 21 million passengers between 1976 and 1977 derives from the following factors: 1) the interruption of service, from November 21 through December 7, 1977, due to the 17-day strike of maintenance and office employees which led to a loss of 16 million passengers; 2) the holding of the Olympic Games in Montréal in the Summer of 1976, which increased the number of passengers by 6.4 million; 3) the opening of the Métro line 1 extension, eastward, in June 1976, which represents an increase of 3.1 million in the number of passengers for 1976; 4) the loss of 1.7 million passengers through other factors such as unemployment, economic situation, etc.

The cost per passenger in 1977 amounted to 65.0 cents, compared to 56.8 cents the previous year.

## **BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1977**

Durant l'exercice, la Commission a émis des obligations séries 9 1/4, 9 1/2 et 9 3/4 o/o au montant de \$15 000 000 échéant à raison de \$1 500 000 par année du 15 mars 1978 à 1987 inclusivement. Le produit de la vente des obligations doit servir à l'achat d'autobus de type urbain jusqu'à concurrence de \$3.6 millions, à l'organisation d'un service de transport public desservant les aéroports internationaux de Montréal jusqu'à concurrence de \$0.2 million, à l'installation d'un système de canalisation et points d'eau et la mise en place d'équipements destinés à améliorer la sécurité dans le Métro jusqu'à concurrence de \$4.2 millions et à l'acquisition et l'installation d'un système de freinage rhéostatique sur des voitures du Métro jusqu'à concurrence de \$7.0 millions ou au remboursement d'emprunts temporaires effectués à ces fins.

La Commission a rencontré les exigences de l'émission d'obligations à fonds d'amortissement 5 1/4 o/o qui prévoyaient le paiement à échéance de \$2 700 000 le 15 mars 1977 à même le "Fonds de rachat supplémentaire de débentures." La Commission a aussi continué à accumuler dans ce fonds les sommes nécessaires pour permettre le rachat des débentures qui viendront à échéance en 1978. Au 31 décembre 1977, les sommes ainsi accumulées s'élevaient à \$4 473 300 et le montant à rencontrer en 1978 est de \$4 050 000 en monnaie américaine.

### **DETTE OBLIGATAIRE**

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé \$83 102 500 des \$120 950 000 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 \$289 500. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$37 558 000 au 31 décembre 1977.

The income per passenger was 36.3 cents in 1977 compared to 36.4 cents in 1976.

## **BALANCE SHEET AS AT DECEMBER 31, 1977**

During the financial year the Commission issued serial bonds 9 1/4, 9 1/2 and 9 3/4 o/o, for an amount of \$15,000,000 maturing at the rate of \$1,500,000 per year, from March 15, 1978 to 1987 inclusive. The proceeds from the sale of the bonds must be applied against: the purchase of urban type buses, up to the amount of \$3.6 million; the setting up of a public transit service for Montréal International Airports up to the amount of \$0.2 million; the installation of conduits and water outlets and of equipment to improve safety in the Métro, up to the amount of \$4.2 million; the purchase and installation of a rheostatic braking system on the Métro vehicles, up to an amount of \$7.0 million; or the reimbursement of temporary borrowings effected for these purposes.

The Commission has fulfilled the requirements of the issue of 5 1/4 o/o Sinking Fund Debentures which stipulated payment at maturity of \$2,700,000 on March 15, 1977, directly from the "Fund for Additional Redemption of Debentures." The Commission also continued to accumulate in this fund the sums necessary to allow the redemption of debentures falling due in 1978. As at December 31, 1977, the sums thus accumulated amounted to \$4,473,300 and the amount to be met in 1978 is of \$4,050,000 U.S. currency.

### **BONDED DEBT**

In conformity with its commitments regarding bond issues, the Commission, from the outset of its administration, has redeemed and cancelled \$83,102,500 of the \$120,950,000 of bonds issued. In addition, the Commission has acquitted by anticipation certain payments to the sinking fund, and has deposited with the Director of Finance of the City of Montréal, bonds redeemed and cancelled in the amount of \$289,500. The balance of the bonded debt is thus established at \$37,558,000 at December 31, 1977.

**Yvon Clermont, c.r.**  
Secrétaire et conseiller  
juridique

Secretary and Legal  
Counsel

**J.-J. Bouvrette, c.a.**  
Trésorier et adjoint  
à l'exécutif

Treasurer and Executive  
Assistant

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

Vehicle Maintenance  
Department

**Nicholas Benedetto**  
Service de la Protection

Protection Department

**Henri Bessette, ing.**  
Service de la Planification

Service and System Planning  
Department

**Guy-L. Blain, ing.**  
Service du Transport

Transportation Department

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

Engineering Department

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

Budget Department

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

Industrial Relations Department

**Guy Hearson**  
Service des Achats et  
magasins

Purchasing and Stores  
Department

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

Advertising and Public  
Relations Department

