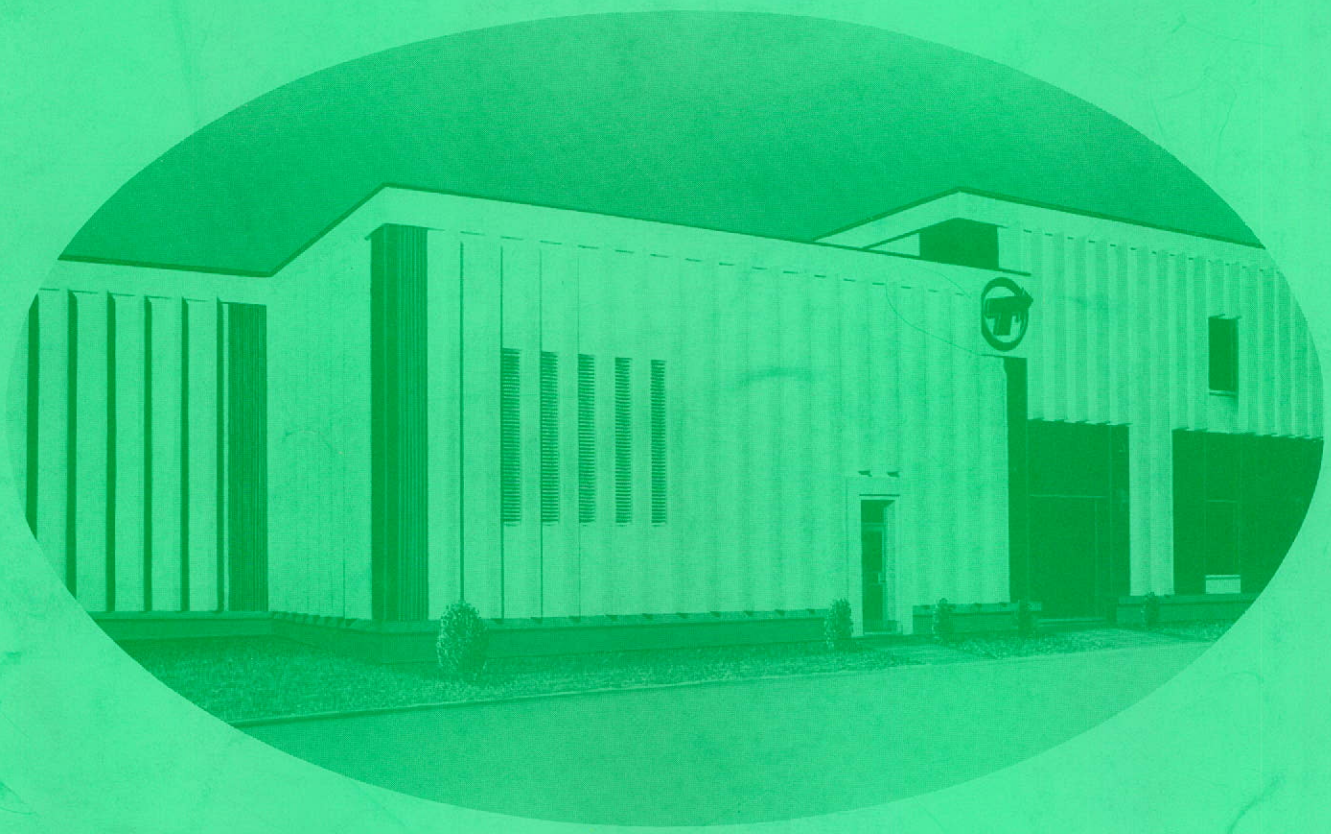
Montreal urban Community Transit Commission

RAPPORT ANNUEL / ANNUAL REPORT 1970



COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

MANAGEMENT
LIBRARY
MAY 10 1971
McGILL UNIVERSITY

RAPPORT ANNUEL

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

EXERCICE FINANCIER DU 1er MAI 1970

AU 31 DÉCEMBRE 1970

ANNUAL REPORT

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

FOR THE PERIOD FROM MAY 1, 1970

TO DECEMBER 31, 1970

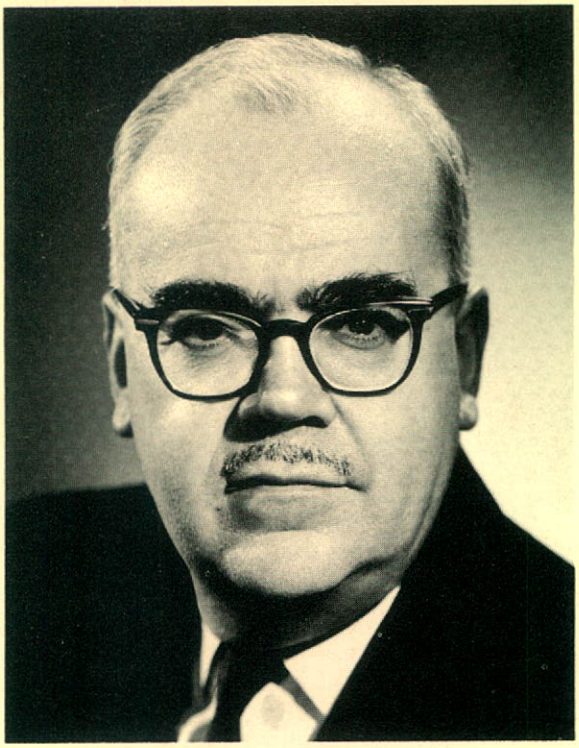
MANAGEMENT
LIBRARY
MAY 10 1971
McGILL UNIVERSITY

Page couverture

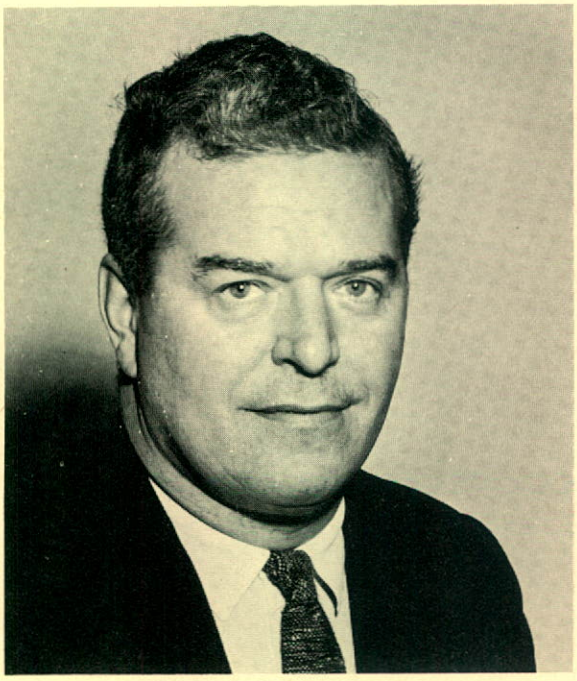
Les lignes architecturales simples et modernes du nouveau garage St-Denis.

Cover Page

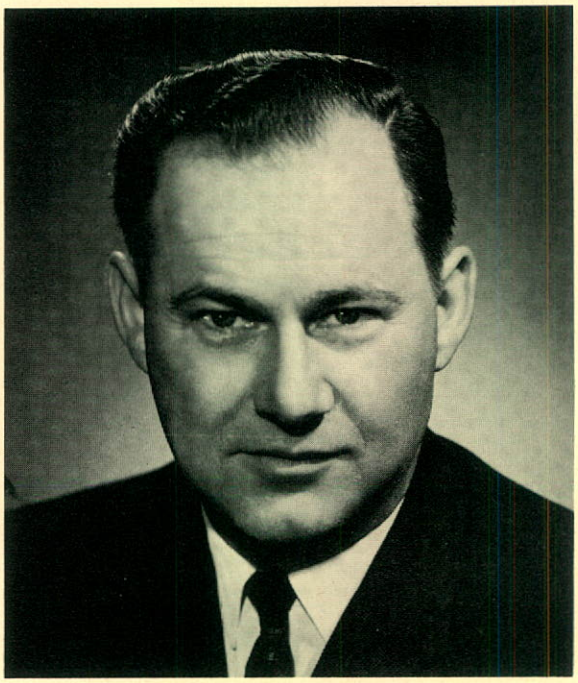
The clean and modern architectural lines of the new St-Denis Garage.



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 mai au 31 décembre 1970.

RAPPORT FINANCIER

Le nouvel exercice financier

En vertu de l'article 309 du recueil des lois de 1969, chapitre 84, l'exercice financier de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal se termine désormais le 31 décembre de chaque année. Il coïncide ainsi avec celui de la Communauté urbaine. Le présent rapport ne couvre, pour cette raison, que la période de huit mois du 1er mai au 31 décembre 1970.

État des recettes et dépenses

Les recettes de l'exercice terminé le 31 décembre 1970 sont de $50,428,453; ce montant devient $51,834,432 lorsqu'il est additionné au surplus d'exploitation de $1,405,979 de l'exercice précédent qui s'est terminé le 30 avril 1970.

Les dépenses s'élevant à $51,607,617, il en résulte un surplus d'exploitation de $226,815 qui est porté aux revenus du prochain exercice, conformément à l'article 304 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal. Ce surplus représente une amélioration de $1,149,271 sur le déficit de $922,456 des prévisions budgétaires même si les revenus ont été moindres que nous avions prévu. Les revenus accusent une diminution de $734,278 alors que les prévisions étaient de $52,568,710. Quant aux dépenses, elles sont de $1,883,549 inférieures aux prévisions de $53,491,166.

La baisse dans les revenus en provenance des voyageurs est de $977,308 alors que nous avons perçu $48,122,692 de cette source, comparativement au budget de $49,100,000. Nous avons transporté 171,158,191 voyageurs alors que le budget en prévoyait 177,200,000. La perte de voyageurs que nous attribuons aux conditions économiques et à la hausse de tarif du 29 mars 1969, s'est continuée mais les résultats des derniers mois ont été meilleurs.

The Montreal Urban Community Transit Commission has the honour to submit its Annual Report for the period of May 1 to December 31, 1970.

FINANCIAL REPORT

New financial period

In virtue of Section 309 of the Quebec Statutes 1969, Chapter 84, the financial period of the Montreal Urban Community Transit Commission terminates henceforward on December 31 of each year. Thus it coincides with that of the Urban Community. For this reason the present report covers only the eight month period from May 1 to December 31, 1970.

Statements of receipts and expenses

Receipts for the period ending December 31, 1970, were $50,428,453; this amount becomes $51,834,432 with the addition of the operating surplus of $1,405,979 for the previous period, which ended April 30, 1970.

Expenses being in the amount of $51,607,617, there is an operating surplus of $226,815 which is carried forward to the income of the next period in conformity with Section 304 of the Montreal Urban Community Act. This surplus represents an improvement of $1,149,271 over the $922,456 deficit of the budgetary estimates even though income was less than we had expected. Income shows a shortfall of $734,278 from the estimated $52,568,710. As to expenses, they were $1,883,549 less than the estimates of $53,491,166.

The drop in income from passengers is $977,308, the amount of $48,122,692 being collected from that source as against the budgeted $49,100,000. We carried 171,158,191 passengers as against the 177,200,000 estimated in the budget. The loss of passengers, which we attribute to economic conditions and the fare increase of March 29, 1969, continued, but, recent months have shown better results.

Bilan au 31 décembre 1970

Les actifs du fonds d'exploitation s'élèvent à $12,152,300 à la date ci-dessus.

Durant l'exercice, le fonds de rachat supplémentaire de débentures a augmenté son prêt au fonds de la dette obligataire de $3,394,962 pour le porter à $12,582,144. On a remboursé $6,707,300 de cette somme durant les quatre derniers exercices et le solde de $5,874,844 sera payé à temps pour permettre le rachat de toutes les débentures lorsqu'elles viendront à échéance.

État de la dette obligataire

Conformément à ses engagements relatifs au fonds d'amortissement des émissions de débentures, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé pour $39,070,500 des $79,000,000 de débentures émises. De plus, la Commission a acquitté par anticipation ses versements au fonds d'amortissement et déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des débentures rachetées et annulées pour une valeur de $9,330,500. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à $30,599,000 au 31 décembre 1970.

La Commission détenait aussi, à la même date, des débentures achetées en anticipation du fonds d'amortissement d'une valeur nominale de $945,000 dont $896,000 sont payables en dollars américains. Ces débentures, qui ne sont pas annulées, apparaissent à l'actif du fonds de rachat supplémentaire de débentures, à leur coût de $833,495, y compris $24,532 de change américain.

Le président-directeur général,

Lucien L'ALLIER, ing.

Les commissaires,

Robert HAINAULT, m.c.
Armand LAMBERT, c.a.

Balance sheet as of December 31, 1970

Operating fund assets amounted to $12,152,300 on the above date. During the period, the fund for additional redemption of debentures increased its loan to the debenture debt fund by $3,394,962, bringing it up to $12,582,144. There has been reimbursement of $6,707,300 of that sum in the past four periods and the balance of $5,874,844 will be paid in time to allow reimbursement of all debentures as they fall due.

Statement of the debenture debt

In conformity with its commitments regarding the sinking fund for debenture sales, the Commission, since the beginning of its administration, has redeemed and cancelled an amount of $39,070,500 of the $79,000,000 debentures issued. Moreover, the Commission has acquitted ahead of time payments to the sinking fund and deposited with the Director of Finance of the City of Montreal, debentures redeemed and cancelled, to the value of $9,330,500. The balance of the debenture debt was therefore $30,599,000 on December 31, 1970.

The Commission also held at that same date debentures purchased in anticipation of the sinking fund of a nominal value of $945,000 of which $896,000 is payable in U.S. dollars. These debentures, which are not cancelled, appear in the assets of the fund for additional redemption of debentures at their cost of $833,495, including $24,532 in U.S. exchange.

Lucien L'ALLIER, Eng.

Chairman and General Manager.

Robert HAINAULT, M.C.
ARMAND LAMBERT, C.A.

Commissioners.

ÉTATS FINANCIERS
FINANCIAL STATEMENTS

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1970*

ACTIF

FONDS D'EXPLOITATION		
Encaisse	$ 2,101,436	
Certificats de dépôt et intérêts courus	7,019,614	
Comptes à recevoir	288,407	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant	2,339,187	
Avances aux bureaux de vente et aux chauffeurs	403,656	$12,152,300
FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES		
Débentures achetées en anticipation au prix coûtant	$ 833,495	
Prêt au fonds de la dette obligataire	5,874,844	
Avances au fonds d'exploitation	5,004,207	$11,712,546
FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS		
Immeubles, installation et matériel roulant	$86,884,316	
Moins: amortissement accumulé	44,969,480	$41,914,836
FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE		
Montants pourvus pour rachat supplémentaire de débentures	$11,712,546	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts	24,761,298	$36,473,844

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

NOTES:

(1) Ces débentures sont garanties, sans bénéfice de discussion, par la Ville de Montréal. Les débentures payables en dollars américains sont montrées sur la base d'un dollar des Etats-Unis équivalent à un dollar canadien.

(2) Vu que la Commission s'administre sur une base de recettes et exigibilités, les comptes ne reflètent qu'au moment de leur paiement les réclamations résultant d'accidents ainsi que les bénéfices accumulés en maladie et vacances de ses employés.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1970

PASSIF

FONDS D'EXPLOITATION		
Comptes à payer et frais courus	$ 6,714,032	
Intérêts courus sur débentures	207,246	
Dû au fonds de rachat supplémentaire de débentures	5,004,207	
Surplus de l'exercice terminé le 31 décembre 1970 à porter aux revenus du prochain exercice	226,815	$12,152,300
FONDS DE RACHAT SUPPLÉMENTAIRE DE DÉBENTURES		
Provision pour rachat supplémentaire de débentures	$21,043,046	
Moins: Débentures rachetées et annulées en anticipation	9,330,500	$11,712,546
FONDS DES ACTIFS IMMOBILISÉS		
Placement à même le revenu	$ 7,885,155	
Placement à même l'emprunt	34,029,681	$41,914,836
FONDS DE LA DETTE OBLIGATAIRE		
Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débentures	$ 5,874,844	
Dette obligataire (Note 1)	30,599,000	$36,473,844

Approuvé:

L. L'ALLIER,
Président-directeur général

ROBERT HAINAULT,
Commissaire

ARMAND LAMBERT,
Commissaire

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT DECEMBER 31, 1970*

ASSETS

OPERATING FUND		
Cash	$ 2,101,436	
Certificates of deposit and accrued interest	7,019,614	
Accounts receivable	288,407	
Materials and supplies at cost	2,339,187	
Advances to ticket office and bus drivers	403,656	$12,152,300
FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES		
Marketable securities at cost and accrued interest	$ 833,495	
Debentures purchased in anticipation	5,874,844	
Advance to Operating Fund	5,004,207	$11,712,546
FIXED ASSETS FUND		
Property, plant and equipment	$86,884,316	
Less: Accumulated depreciation	44,969,480	$41,914,836
DEBENTURE DEBT FUND		
Amounts reserved for redemption of debentures	$11,712,546	
Amounts to be provided for redemption of debentures	24,761,298	$36,473,844

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

NOTES:

(1) These debentures are guaranteed without any benefit of discussion by the City of Montreal. The debentures payable in U.S. Currency are stated on the basis that $1.00 U.S. equals $1.00 Canadian.

(2) As the Commission is administered on the basis of receipts and current expenses, the accounts do not reflect until the time of their payment accident claims and accumulated sickness and vacation benefits of its employees.

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

BALANCE SHEET AS AT DECEMBER 31, 1970

LIABILITIES

OPERATING FUND		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 6,714,032	
Accrued interest on debentures	207,246	
Advance from Fund for additional redemption of debentures	5,004,207	
Surplus for fiscal year ended December 31, 1970 transferred to the revenue for the ensuing year	226,815	$12,152,300
FUND FOR ADDITIONAL REDEMPTION OF DEBENTURES		
Accumulated Provision for additional redemption of debentures	$21,043,046	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	9,330,500	$11,712,546
FIXED ASSETS FUND		
Investment in fixed assets financed from revenue	$ 7,885,155	
Investment in fixed assets financed from borrowings	34,029,681	$41,914,836
DEBENTURE DEBT FUND		
Loan from Fund for additional redemption of debentures	$ 5,874,844	
Funded debt (Note 1)	30,599,000	$36,473,844

Approved:

L. L'ALLIER,
Chairman and general manager

ROBERT HAINAULT,
Commissioner

ARMAND LAMBERT,
Commissioner

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

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES
pour l'exercice de huit mois terminé le 31 décembre 1970

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES
for the eight month period ended December 31, 1970

RECETTES **RECEIPTS**	Résultats — Actual	Budget — Budget	Favorable (défavorable) sur budget — Favourable (unfavourable) with budget
TRANSPORT TRANSPORTATION			
Voyageurs Passengers	$48,122,692	$49,100,000	$ (977,308)
Autobus loués Charter services	511,877	635,100	(123,223)
Contrats de service Contract services	332,533	344,000	(11,467)
Total recettes — Transport Total receipts — Transportation	$48,967,102	$50,079,100	$ (1,111,998)
AUTRES RECETTES OTHER RECEIPTS			
Annonces Advertising	$ 512,236	$ 415,000	$ 97,236
Loyers du siège social Head office rents	79,927	74,560	5,367
Loyers-Stations de Métro Metro stations rents	133,451	124,056	9,395
Loyers divers Sundry rents	63,808	51,994	11,814
Recouvrement sur réclamations Recoveries from claims	165,304	170,000	(4,696)
Escompte sur achats Cash discounts	21,274	24,000	(2,726)
Produits de la vente d'immeubles Proceeds from sale of property	220,439	—	220,439
Revenus divers Sundry revenue	264,912	430,000	(165,088)
Total — Autres recettes Total — Other receipts	$ 1,461,351	$ 1,289,610	$ 171,741
TOTAL — RECETTES TOTAL RECEIPTS	$50,428,453	$51,368,710	$ (940,257)
Surplus d'exploitation de l'exercice terminé le 30 avril 1970 Operating surplus from fiscal year ended April 30, 1970	1,405,979	1,200,000	205,979
	$51,834,432	$52,568,710	$ (734,278)

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

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES (suite)
pour l'exercice de huit mois terminé le 31 décembre 1970

STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENSES (cont'd)
for the eight month period ended December 31, 1970

DÉPENSES EXPENSES	Résultats — Actual	Budget — Budget	Favorable (défavorable) sur budget — Favourable (unfavourable) with budget
Service du transport Transportation department	$23,457,201	$23,682,146	$ 224,945
Service de l'entretien des véhicules Vehicle maintenance department	10,632,197	10,918,416	286,219
Service du génie et de l'entretien des propriétés Plant and engineering department	6,063,783	6,327,863	264,080
Bureau du trésorier Treasurer's office	875,723	1,074,416	198,693
Autres services Other departments	2,864,709	2,968,407	103,698
Administration générale General administration	181,608	436,456	254,848
Taxes et permis Taxes and permits	1,538,843	1,779,662	240,819
Intérêt et amortissement Interest and amortization	5,564,587	5,660,600	96,013
Provision pour convention collective Provision for collective agreement	350,000	350,000	—
Dépenses en immobilisations Capital expenditures	78,966	293,200	214,234
TOTAL — DÉPENSES TOTAL EXPENSES	$51,607,617	$53,491,166	$ 1,883,549
Surplus d'exploitation pour la période de huit mois à porter aux revenus du prochain exercice Operating surplus for the eight month period transferred to the revenue for the ensuing year	$ 226,815		
Déficit prévu au budget Deficit forecast in budget		$ 922,456	$ 1,149,271

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

ÉTAT DE LA DETTE OBLIGATAIRE AU 31 DÉCEMBRE 1970
STATEMENT OF FUNDED DEBT AS AT DECEMBER 31, 1970

*Débentures à fonds d'amortissement *Sinking Fund Debentures	Autorisées et émises — Authorized and issued	Rachetées et annulées — Redeemed and Cancelled	Solde — Balance
4¼% échéant le 1er janvier 1973 (Remboursables au gré du détenteur soit en monnaie canadienne ou en monnaie des Etats-Unis)			
4¼% due January 1, 1973 (Payable at Holder's option in Canadian or U.S. currency) . . .	$18,000,000	$12,285,000	$ 5,715,000
3¾% échéant le 1er mai 1974 (Remboursables en monnaie canadienne)			
3¾% due May 1, 1974 (Payable in Canadian currency)	27,000,000	16,200,000	10,800,000
4⅜% échéant le 1er juillet 1976 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)			
4⅜% due July 1, 1976 (Payable in U.S. currency)	11,500,000	6,843,000	4,657,000
5¼% échéant le 15 mars 1977 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)			
5¼% due March 15, 1977 (Payable in U.S. currency)	9,000,000	5,985,000	3,015,000
4⅝% échéant le 15 février 1978 (Remboursables en monnaie des Etats-Unis)			
4⅝% due February 15, 1978 (Payable in U.S. currency)	13,500,000	7,088,000	6,412,000
	$79,000,000	$48,401,000	$30,599,000

*Voir note (1) au bilan.

*See note (1) on Balance Sheet.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au Président-directeur général
et aux Commissaires

Nous avons examiné le bilan de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1970 ainsi que l'état des recettes et dépenses pour l'exercice de huit mois 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 1970, ainsi que les résultats de son exploitation pour l'exercice de huit mois terminé à cette date.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables agréés

Montréal, le 3 mars 1971

AUDITORS' REPORT

To the Chairman and General Manager
and to the Commissioners

We have examined the balance sheet of Montreal Urban Community Transit Commission as at December 31, 1970 and the statement of receipts and expenses for the period of eight months then ended. Our examinations included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidences 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, 1970 and the results of its operations for the period of eight months then ended.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered accountants

Montreal, March 3, 1971

STATISTIQUES

STATISTICS

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

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

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

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

***Mise en exploitation du métro le 14 octobre 1966.
***Opening of subway October 14, 1966.

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

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

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS — NUMBER OF MILES OPERATED

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

*Voir notes explicatives en page précédente.
*See explanatory notes on preceding page.

NOMBRE DE VÉHICULES — NUMBER OF VEHICLES

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

LONGUEUR DES RUES UTILISÉES PAR LES VÉHICULES DE LA COMMISSION

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

MILEAGE OF STREETS USED BY THE COMMISSION'S VEHICLES

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

CONSOMMATION

du 1er mai 1970 au 31 déc. 1970

Électricité	101,318,975 kWh
Huile diesel	6,286,308 gallons

Superficie desservie	144 milles carrés
Population des villes desservies	1,985,200 approx.

CONSUMPTION

from May 1, 1970 to Dec. 31, 1970

Electricity	101,318,975 kwh
Diesel Oil	6,286,308 Gallons

Area served	144 Square Miles
Population of municipalities served	1,985,200 approx.

FAITS SAILLANTS

Avant-propos

Au cours de l'exercice du 1er mai au 31 décembre 1970, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a pris de nombreuses mesures pour attirer les usagers en nombre toujours plus grand et améliorer constamment le service qui leur est offert.

Au tout premier rang de cette action, on note la plus vaste enquête origine-destination jamais entreprise dans l'histoire du transport urbain à Montréal. On distingue aussi une campagne de publicité intensive auprès du public métropolitain et l'inauguration d'un service touristique nouvelle formule. En outre, de nombreuses améliorations ont été apportées aux lignes existantes, aux propriétés et à l'outillage.

Enfin, les succès obtenus par la Commission surtout dans le domaine de la sécurité des voyageurs ont été reconnus par des prix et des trophées décernés par des organismes canadiens et internationaux.

L'enquête origine-destination

La Commission a entrepris au début du mois de septembre 1970 une enquête origine-destination pour déterminer les allées et venues de la population dans la région montréalaise. Il s'agit là d'un projet d'envergure qui s'échelonnera sur une période de plus d'un an et qui permettra à la CTCUM de connaître en profondeur les besoins du public voyageur dans son territoire ainsi que les répercussions des déplacements régionaux sur son réseau. Cette recherche scientifique de données précises sur l'ensemble des déplacements de personnes à l'intérieur d'un territoire donné se divise en quatre étapes:

délimitation de la région étudiée et détermination du nombre de personnes à interroger;

obtention des renseignements précis sur le nombre, l'âge et le sexe des personnes qui occupent le logis, sur la fréquence, le but, l'origine et la destination

HIGHLIGHTS

Foreword

During the period from May 1 to December 31, 1970, the Montreal Urban Community Transit Commission took many steps to attract passengers in even greater number and constantly to improve the service to them.

Foremost in this endeavour is to be noted the most extensive study of origin and destination ever undertaken in the history of Montreal urban transit. Outstanding also are an intensive publicity campaign to the metropolitan public, and the inauguration of a new kind of tourist service. In addition, there have been many improvements made in existing lines, properties and equipment.

Finally, the achievements of the Commission, particularly in the field of passenger safety, have been recognized by prizes and trophies awarded by Canadian and international bodies.

The origin-destination survey

The Commission undertook at the beginning of September 1970, an origin-destination survey to ascertain the comings and goings of the population of the Montreal region. This is a wide-spread survey to be conducted over a period of more than a year which will enable the MUCTC to know in depth the needs of the travelling public within its territory as well as the repercussions of regional changes upon its system. This scientific research of precise data on the comprehensive movements of people within its territory is divided into four stages:

definition of the region studied and determination of the number of persons to be interrogated;

the obtaining of precise information as to the number, age and sex of the persons dwelling there, as to the frequency, purpose and the origin and desti-

de leurs déplacements et sur le mode de transport qu'elles utilisent;

compilation par un ordinateur de centaines de milliers de données;

recommandations par des analystes des changements visant à améliorer le transport urbain.

La dernière enquête faite à l'échelle du territoire par la Commission fut effectuée en 1961. Depuis lors, Montréal a considérablement changé. On pourrait citer, entre autres choses, la restructuration du centre-ville et l'inauguration du métro. Sur le plan démographique, la population du territoire desservi est passée de 1,600,000 à 2,500,000 personnes. La naissance de la Communauté urbaine de Montréal a de plus agrandi le territoire de la CTCUM.

La région étudiée englobe tout d'abord l'ancien territoire desservi par la commission, les nouveaux territoires qui lui sont dévolus en vertu de la loi de la Communauté urbaine de Montréal et les zones d'influence, soit: la ville de Laval et les villes limitrophes de la Rive Sud.

nation of their movements, and as to the means of transportation they employ;

the processing by computer of these data in the hundreds of thousands;

analyst's recommendations of changes for the improvement of urban transit.

The Commission's last territory-wide study was made in 1961. Since then, Montreal has considerably changed. One may mention, among other things, the restructuring of the downtown area and the inauguration of the Metro. Demographically speaking, the population of the territory catered to, has increased from 1,600,000 to 2,500,000 persons. The birth of the Montreal Urban Community has also expanded the territory of the MUCTC.

The region under study takes in, first, the old territory served by the Commission, then the new territories brought in under the Montreal Urban Community Act, and also the zones of influence, namely: the City of Laval and the adjacent South Shore cities.

L'enquête origine-destination commence par une étude détaillée du territoire et sa répartition en zones identifiables; puis, on prépare des questionnaires qui permettront de recueillir les nombreux renseignements désirés.

A preliminary to the origin-destination study is the careful examination of the territory to be surveyed and its division in comprehensive zones. The next step is the preparation of the questionnaire which will make it possible to obtain all the desired information.

L'enquête pour l'ensemble du territoire desservi doit être considérée d'abord et avant tout comme un effort pour améliorer le service qui doit correspondre aux besoins de la population. Les changements amenés par l'enquête procureront un meilleur service à l'usager et augmenteront la rentabilité des opérations de la Commission en accroissant l'achalandage de son réseau.

Il va de soi que cette analyse du territoire de Montréal contribuera également à déterminer l'achalandage des futures stations situées sur les prolongements éventuels du métro et qu'elle sera très utile pour établir les lignes d'autobus qui desserviront ces nouvelles stations.

La campagne de publicité

La Commission a mené une campagne publicitaire qui s'est déroulée du 3 mai au 21 novembre 1970.

Les média utilisés furent les quotidiens montréalais et la télévision appuyés par des affiches à l'extérieur des autobus.

Le message publicitaire résumé par une phrase-clé, "Prenez la vie du bon côté . . . Prenez le métro et l'autobus!", voulait démontrer aux usagers occasionnels et aux non-usagers que les personnes avisées prennent le métro et l'autobus parce que c'est le moyen de transport urbain le plus pratique et le plus agréable.

Un service touristique

Cinq autobus, spécialement décorés pour mettre en évidence quelques-uns des faits et des événements qui ont donné à Montréal sa réputation internationale enviée, ont été utilisés au cours de l'été pour des tournées touristiques organisées par la CTCUM sous le nom de "Montréalités". Le service a été en vigueur du 28 juin au 7 septembre, à raison de six tournées par jour avec départs au square Dominion à toutes les heures à compter de 10 heures.

Les autobus, entièrement peints en blanc, sont décorés d'emblèmes qui évoquent:

The study of the territory served as a whole must be seen first and foremost as an effort to improve the service in the light of the population's need. The changes brought about by the study will provide better service to the passenger while increasing the profitability of the Commission's operations by bringing more passengers to its system.

Needless to say, this analysis of the Montreal territory will also help determine the passenger capacity of future stations to be situated on eventual extensions of the Metro, and will also be very useful in setting out bus routes to serve the new stations.

The publicity campaign

The Commission conducted a publicity drive which took place from May 3 to November 21, 1970.

The media adopted were the Montreal daily newspapers and the television, supported by posters on the outside of buses.

The publicity message as seen in its key-sentence "Take it easy, ride with us . . . take the Metro and take the bus", was aimed at persuading occasional passengers or non-passengers that well-advised persons take the Metro and the bus as the most practical and agreeable means of urban transit.

A tourist service

Five buses specially decorated to feature some of the facts and events that have given Montreal its enviable international reputation were used through the summer for tourist trips organized by the MUCTC under the name of "Montréalités". The service was in force from June 28 to September 7 at six trips a day with departures from Dominion Square each hour on the hour from 10 a.m.

The buses, painted all over white, were decorated with emblems remindful of:

«*le métro*», une réalisation qui n'a pas fini d'attirer des visiteurs,

«*Terre des Hommes*», une attraction touristique exceptionnelle,

«*les Expos*», premier club canadien dans la Ligue nationale de baseball,

«*les Jeux Olympiques*» de 1976, qui retiennent l'attention de tous, et

«*le Vieux Montréal*», qui, de plus en plus, s'inscrit obligatoirement à l'agenda des touristes.

On a fait tout ce que l'on a pu pour rendre les tournées attrayantes. Tout d'abord, la description de la ville était donnée par des hôtesses qui ont leur diplôme de guide touristique. De plus, les véhicules sont entièrement rénovés et munis de fauteuils confortables et de cendriers. La sonorisation est excellente et on a même recouvert le plancher de moquette. Dans les cadres appropriés, on a disposé des photos qui illustrent le thème de chaque véhicule. La musique d'atmosphère a aussi été choisie en fonction du thème.

"*The Metro*", an achievement that never stopped attracting visitors,

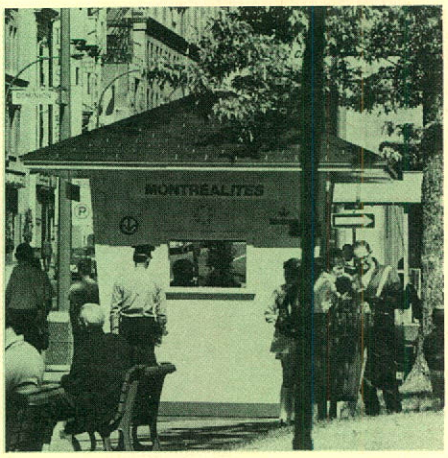
"*Man and His World*", an exceptional tourist attraction,

"*The Expos*", the first Canadian club in the National Baseball League,

"*The Olympic Games*" of 1976, which now hold everybody's attention, and

"*Old Montreal*", which, more and more, has become a "must" for tourists.

Everything was done to make the trips attractive. First of all, the sights were described by hostesses certified as tourist guides. Then again, the vehicles were completely renovated and equipped with comfortable seats and ashtrays. The sound equipment was excellent, and the floors were carpeted. Photographs illustrating each vehicle's theme were placed in appropriate frames. The background music also was chosen to fit the theme.



L'autobus blanc des Montréalités et le kiosque de la CTCUM au Carré Dominion attirent les touristes à qui ils rappellent symboliquement quelques événements importants de l'histoire récente de Montréal.

The white bus of Montréalités and the MUCTC stand at Dominion Square are the focal point of visitors for whom they recall by means of various symbols some highlights of the recent history of Montreal.

La Commission veut ainsi mousser l'ensemble de ses services spéciaux et augmenter les revenus provenant de cette source.

Les changements au réseau de surface

Le 31 août dernier, à la suite de l'ouverture de la rue Jarry entre le secteur Haut-Anjou et le parc industriel d'Anjou, la ligne 194 Métropolitain fut modifiée pour fonctionner via Jarry au lieu du boulevard Métropolitain et fut désignée comme 194 Parkway.

Le 19 octobre dernier, pour éliminer l'inconvénient d'une correspondance, la ligne 41 Gouin-Est fut prolongée, durant les heures de pointe seulement, jusqu'à la station Henri-Bourassa.

Le 19 novembre dernier, la ligne 141 Jean-Talon était modifiée afin de mieux desservir les Galeries d'Anjou, via la rue Jean-Talon donnant ainsi un débouché vers l'ouest et le métro tout en éliminant une correspondance.

Simultanément, la nouvelle ligne 192 Langelier était inaugurée reliant le carrefour Lacordaire/Bélanger au parc industriel St-Léonard, via Bélanger et Langelier pour desservir le centre commercial Langelier et remplacer, dans la partie nord, l'ancien circuit 141 Jean-Talon.

Les abris amovibles

Poursuivant sa politique d'amélioration du service aux voyageurs, la Commission a acheté et installé aux arrêts d'autobus qui en avaient le plus besoin, 25 nouveaux abris amovibles.

Leur nombre est maintenant de 202. Le service du génie et de l'entretien des propriétés a aménagé un nouveau camion autonome consacré exclusivement à leur entretien.

Le métro: achalandage

La popularité du métro va toujours en augmentant et l'achalandage de plus de 125 millions de voyageurs par année continue de dépasser les prévisions.

Thus the Commission is endeavouring to do a comprehensive promotion of its special services and to increase its income from this source.

Changes in the surface system

Last August 31, following the opening of Jarry Street between the Haut-Anjou sector and the Anjou industrial park, the line 191 Metropolitan was changed to go by way of Jarry instead of the Metropolitan Boulevard and was designated as 194 Parkway.

Last October 19, in order to obviate a transfer, the line 41 Gouin-Est was extended during rush hours only to the Henri-Bourassa Station.

Last November 19, the line 141 Jean-Talon was changed for better service to Les Galeries d'Anjou to run on Jean-Talon Street, thus affording an outlet toward the west and the Metro while doing away with a transfer.

At that same time the new line 192 Langelier was inaugurated, linking the Lacordaire-Bélanger crossing to the St. Leonard industrial park, going via Bélanger and Langelier to serve the Langelier commercial centre and, in the northern part, replace the old 141 Jean-Talon circuit.

The shelters

Continuing its policy of improving service to its passengers, the Commission purchased and installed at bus stops most needing them, 25 new mobile shelters.

The number of these is now 202. The department of engineering and property management has set up a new self-contained truck to be used exclusively to maintain them.

The Metro: ever popular

The popularity of the Metro goes on increasing and the volume of more than 125 million passengers a year continues to exceed expectations.

En effet, plus de quinze jours avant le quatrième anniversaire de son inauguration, le métro accueillait son 500 millionième usager. C'était le 28 septembre 1970.

La carte d'étudiant

La Commission a émis cette année plus de 125,000 cartes d'identité aux étudiants âgés de 13 à 18 ans exclusivement, qui suivent les cours réguliers de jour et dont les parents résident dans le territoire desservi par la CTCUM ou qui y sont contribuables.

Les examens médicaux obligatoires

La Commission a mis sur pied un service d'examens médicaux préventifs obligatoires et périodiques dont la fréquence est déterminée par l'âge et l'état de santé.

Il s'agit d'un examen très complet et gratuit destiné à tous nos employés qui sont en charge d'un véhicule public, donc tous les chauffeurs d'autobus et les conducteurs de métro.

Indeed, more than two weeks before the fourth anniversary of its inauguration, the Metro welcomed its 500 millionth passenger. It was September 28, 1970.

Student cards

The Commission this year issued more than 125,000 identity cards to students aged from 13 to 17 years inclusive, who follow regular day courses and whose parents live in the territory served by the MUCTC or are ratepayers therein.

Compulsory medical examinations

The Commission has set up a service for compulsory and periodical preventive medical examinations, the frequency of which is determined by the subject's age and state of health.

The very complete examination is given free of charge to all our employees who are in charge of a public vehicle, hence all bus drivers and Metro conductors.

La publicité de la Commission s'adresse parfois directement à l'automobiliste en lui suggérant d'utiliser les transports urbains.

Commission advertising messages are aimed at the automobile driver for one reminding him that it is easier when using transit.

On a dû aménager des locaux spéciaux et faire l'acquisition d'un équipement moderne et perfectionné, par exemple un électrocardiographe relié directement à l'ordinateur ad hoc de l'hôpital Notre-Dame qui fait la lecture instantanée de l'électrocardiogramme.

Un laboratoire est équipé pour faire les analyses biochimiques, hématologiques, etc. L'ouie, la vue, etc., sont soigneusement examinées en vue de dépister toute anomalie ou tout commencement de maladie. On s'attend d'examiner plus de 1500 employés chaque année. Les cas spéciaux sont référés aux médecins de famille et sujets à des rappels plus fréquents.

Special quarters have been arranged and the modern, advanced equipment provided includes, for example, an electrocardiograph connected directly to a special computer in the Notre Dame Hospital which instantly reads the electrocardiogram.

A laboratory is equipped to make biochemical, haematological and other analyses. Hearing, sight, etc., are carefully examined in order to track down any anomaly or early state of disorder. It is expected that more than 1500 employees will be examined each year. Special cases are referred to the family doctor and are subject to frequent re-examination.

Les relations patronales-syndicales

Les négociations avec les divers syndicats qui représentent les employés de la CTCUM ont été entamées au début de juin 1970 en vue de renouveler les conventions se terminant le 12 juillet.

Le Syndicat du Transport de Montréal Inc., qui représente les chauffeurs d'autobus, les employés de l'entretien, ainsi que ceux de la caisse, a accepté les offres patronales par référendum au scrutin secret, en fin de décembre 1970. Le contrat de travail doit être signé incessamment.

Les autres syndicats sont présentement en négociations, en vue de conclure une convention collective de travail.

Management-union relations

Negotiations with the various unions representing the MUCTC employees were opened at the beginning of June 1970, looking toward renewal of agreements expiring July 12.

The Montreal Syndicate of Transportation Employees, Inc., representing the bus drivers, maintenance employees and cashiers, accepted the management offers by a referendum with secret ballot, at the end of December 1970. The contract is now about to be signed.

The other unions are currently in negotiations as to the conclusion of a collective working agreement.

Le garage Saint-Denis

A la suite d'une expropriation par la ville de Montréal en vue de raccorder le boulevard Rosemont à l'avenue Van Horne, la démolition du vieux garage Saint-Denis centre et l'abandon du garage Saint-Denis sud où logeaient les bureaux de la division Saint-Denis étaient devenus nécessaires.

La construction d'une nouvelle bâtisse, agrandissement du garage Saint-Denis nord, a été décidée par la Commission. Le nouvel immeuble a une superficie d'environ 42,800 pieds carrés. Le rez-de-chaussée constitue un garage pouvant recevoir 75

The St. Denis garage

Following an expropriation by the City of Montreal for the purpose of joining Rosemont Boulevard to Van Horne Avenue, it became necessary to demolish the old St. Denis Centre garage and to abandon the St. Denis South garage containing the offices of the St. Denis Division.

The construction of a new building extending the St. Denis North garage was decided by the Commission. The new building has an area of some 42,800 square feet. The ground floor constitutes a garage able to accommodate 75 buses. It is

autobus. Il est équipé d'un appareil automatique très moderne pour laver les autobus. A l'étage, se trouve logée la division Saint-Denis qui jouit de locaux modernes et climatisés.

La CTCUM a autorisé un emprunt de $1,325,000 pour défrayer le coût de ces travaux.

L'entretien des propriétés

A la suite de l'abandon complet du service privé de distribution électrique, sauf pour le métro, et de la rénovation des sous-stations maintenant reliées directement à l'Hydro-Québec, la division électro-mécanique a été abolie et son personnel a été intégré aux divisions de l'électricité et de l'entretien des propriétés.

Ainsi, les équipements de la sous-station Saint-Denis ont été vendus ou mis au rancart. La sous-station du siège social a été entièrement rénovée; elle est composée de trois transformateurs de 150 kVA et de trois autres de 250 kVA.

L'édifice qui abritait la sous-station électrique de la rue Côté a été exproprié et sera démoli pour permettre la construction de l'autoroute est-ouest.

equipped with a highly modern automatic system for washing buses. The St. Denis Division occupies the floor above and has modern, airconditioned offices.

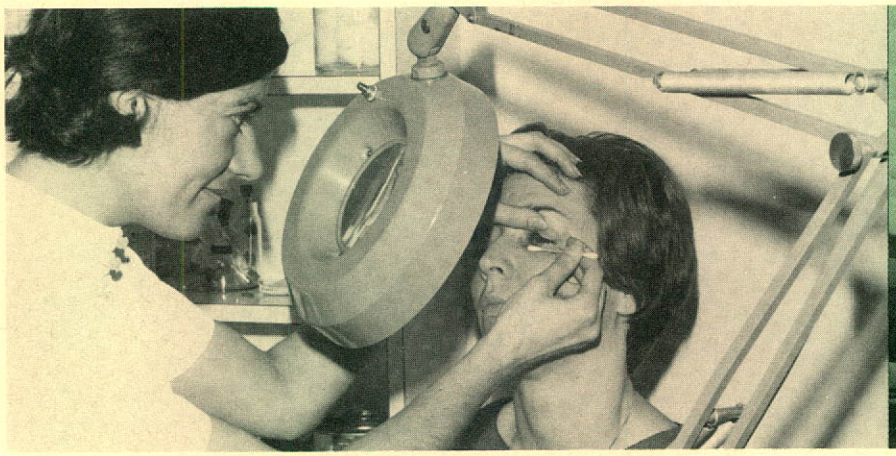
The MUCTC authorized a $1,325,000 loan to defray the cost of these works.

Property maintenance

After the complete abandonment of the private network of electrical distribution, except for the Metro, and the renovation of our substations now connected directly to Hydro-Québec, the Electro-Mechanical Division has been abolished and its staff assigned to the Electricity and Property Maintenance Division.

The equipment of the St. Denis substation has consequently been sold or scrapped. The Head Office substation has been completely renovated; it comprises six transformers, three with a rating of 150 kva and three of 250 kva.

The building of the Côté Street electrical substation has been expropriated and will be demolished to make way for the east-west autoroute.



Le service médical a amplifié son action et institué des examens de contrôle pour les employés.

The medical department has widened the scope of its action and has set up a programme of medical check-ups for the employees.

La Commission ne néglige rien pour rendre le transport urbain attrayant y compris la décoration des stations en temps approprié.

The Commission makes every effort to make urban transit attractive, including the decoration of stations on appropriate occasions.

On a terminé l'enlèvement des anciens câbles souterrains qui servaient aux tramways et aux trolleybus.

Pour se prémunir contre le cambriolage des loges de changeurs dans le métro, la Commission a procédé à l'installation d'un système d'alerte et de contrôle.

Pour se conformer aux nouveaux règlements antipollution, la Commission a fait installer un incinérateur moderne dans son édifice du siège social.

Les visiteurs étrangers

Même après quatre années, le métro attire toujours de nombreux visiteurs intéressés à la construction d'un métro dans leurs propres villes. Au total pour les huit mois, 919 visiteurs répartis en 68 groupes sont venus des pays suivants: Allemagne, Angleterre, Australie, Belgique, Brésil, Chine, Cuba, Etats-Unis, Finlande, France, Indes, Indonésie, Iran, Irlande, Italie, Japon, Kenya, Malaisie, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Ouganda, Pakistan, Philippines, Suède et Turquie.

À l'honneur

Monsieur Lucien L'Allier, ingénieur, président-directeur général de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, a été élu le lundi 21 septembre 1970, vice-président de l' "American Transit Association ", lors de l'assemblée annuelle de cet organisme, tenue à Boston. C'est le deuxième Canadien en quarante ans à accéder à cette haute fonction.

Hommage aux créateurs du métro

Le président-directeur général de la CTCUM a reçu le 14 novembre dernier à New York le prix de l'American Institute of Interior Designers, catégorie conception urbaine, accordé cette année au métro de Montréal.

Le président de l'Institut, M. Edward J. Perrault, affirma au cours de l'allocution qui a précédé la remise des plaques que les membres du jury avaient choisi à l'unanimité le métro de Montréal, et qu'ils

Removal of the old underground cables that served the tramcars and trolleybuses, has now been completed.

To forestall hold-ups at the changers' booths in the Metro, the Commission has installed an alarm and control system.

To conform to the new antipollution by-laws, the Commission has installed a modern incinerator in its Head Office building.

Visitors from abroad

Even after four years, the Metro still attracts many visitors who are interested in building a metro in their own cities. In the eight month period there were 919 visitors in 68 groups from the following countries: Australia, Belgium, Brazil, Britain, China, Cuba, Finland, France, Germany, India, Indonesia, Iran, Ireland, Italy, Japan, Kenya, Malaysia, Nigeria, New Zealand, Pakistan, Philippines, Sweden, Turkey, United States and Uganda.

Honoured

Mr. Lucien L'Allier, engineer, Chairman and General Manager of the Montreal Urban Community Transit Commission, was elected on Monday, September 21, 1970, Vice-President of the American Transit Association, at that body's annual meeting, held at Boston. He is the second Canadian in forty years to acceed to that high place.

Tributes to Metro's creators

The Chairman and General Manager of the MUCTC received in New York last November 14, the prize of the American Institute of Interior Designers, urban concept category, awarded this year to the Montreal Metro.

The Institute's president, Mr. Edward J. Perrault, stated in his address preceding the presentation of plaques that the jury members had chosen the Montreal Metro unanimously and wished him to

le priaient de bien vouloir transmettre leurs plus vives félicitations à son honneur le maire Jean Drapeau, qui fut l'initiateur de ce projet, à M. Lucien L'Allier, qui fut l'ingénieur en chef du métro, à MM. Aimé Desautels, directeur du service d'urbanisme, Gérard Masson, architecte de la ville de Montréal et Jacques Guillon, de Jacques Guillon et Associés, ainsi qu'aux concepteurs, architectes et ingénieurs qui ont collaboré à la réalisation du métro.

Le trophée de l'ATA

Pour la troisième année consécutive et pour la sixième fois depuis 1951, la Commission de transport a remporté le trophée de sécurité décerné par l'Association américaine du transport urbain (ATA).

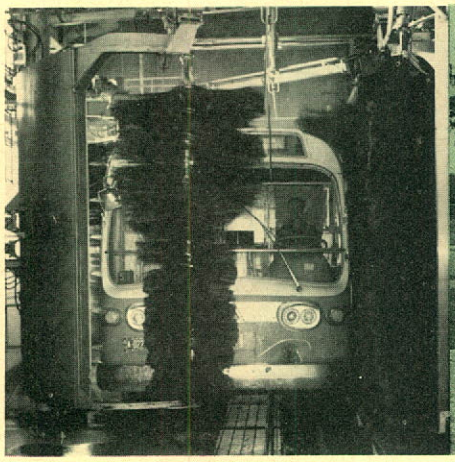
Ce certificat de mérite atteste que la Commission a réussi en 1969 la plus forte diminution du taux d'accidents. La CTCUM était classée dans la catégorie des entreprises de transport urbain desservant les grandes villes de plus d'un million d'habitants pour l'ensemble de l'Amérique du Nord. Elle avait réussi à améliorer sa fiche de sécurité pour les accidents de circulation dans une proportion de 10.5 pour cent.

transmit their warmest congratulations to His Worship Mayor Drapeau, who was the initiator of the project, to Mr. Lucien L'Allier, who was the engineer-in-chief of the Metro, to Messrs. Aimé Desautels, director of the City Planning Department, Gérard Masson, architect of the City of Montreal and Jacques Guillon of Jacques Guillon & Associates, as well as the planners, architects and engineers who collaborated to build the Metro.

ATA trophy

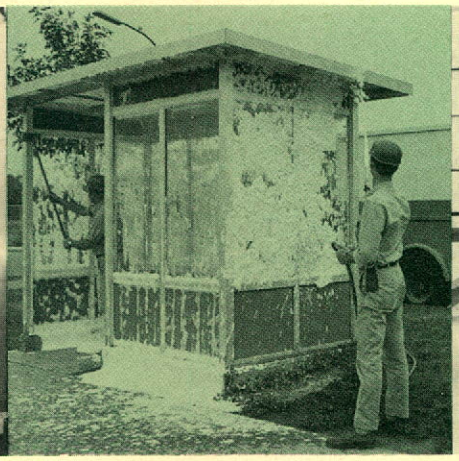
For the third consecutive year and the sixth time since 1951, the Transit Commission carried off the safety trophy awarded by the American Transit Association.

This certificate of merit shows the Commission as having achieved in 1969 the greatest decrease of accident rate. The MUCTC was placed in the category of transit enterprises serving cities having more than a million population in North America. The improvement in the safety index for traffic accidents was 10.5 percent.



Des autobus propres accueillent la clientèle; on y parvient grâce à des machines perfectionnées qui assurent leur toilette quotidienne.

Clean buses for the travelling public are possible thanks to the sophisticated machines used daily in the modern maintenance garages.



Les abris amovibles qui parsèment le territoire de la CTCUM sont aussi l'objet de visites des équipes de nettoyeurs.

The mobile shelters found throughout the territory served by the MUCTC also are cleaned regularly by employees using a specially equipped truck.

La salle divisionnaire du nouveau garage St-Denis témoigne du souci qu'a la Commission du confort de ses employés.

The new St. Denis garage depot room is an example of the Commission's concern for the well-being of its employees.

Trophée canadien

La Commission s'est classée en première place pour l'année 1969 dans le concours de sécurité voyageurs parmi tous les organismes de transport urbain desservant les villes de plus de 200,000 âmes au Canada. La diminution du taux d'accidents aux voyageurs a été de 18 pour cent.

Le trophée décerné par l'Association canadienne du transport urbain a été présenté à la Commission le 23 juin 1970 au cours de son assemblée annuelle qui se tenait à Halifax.

La Commission s'est de plus classée deuxième dans le concours de sécurité industrielle avec une amélioration de 9.2 pour cent et a reçu un certificat de mérite pour son succès.

Remerciements

La Commission est heureuse de reconnaître publiquement le mérite de tous ses employés et particulièrement des chefs de services pour leur dévouement, leur loyauté et la constance de leurs efforts dans l'accomplissement de leur devoir au cours des huit mois de l'exercice financier.

Elle rend aussi hommage aux journalistes et aux moyens de communication de masse qui ont coopéré avec empressement pour bien renseigner le public, particulièrement les usagers du transport en commun, et les remercie chaleureusement.

Elle désire marquer son appréciation de l'étroite collaboration qu'elle reçoit des autorités et des services de la CUM et des municipalités qu'elle a l'honneur de servir.

Le président-directeur général,
Lucien L'ALLIER, ing.

Les commissaires,
Robert HAINAULT, m.c.
Armand LAMBERT, c.a.

Canadian trophy

The Commission took first place for the year 1969 in the passenger safety competition among all transit bodies serving Canadian cities of more than 200,000 souls. The decrease of the accident rate for passengers was 18 percent.

The trophy awarded by the Canadian Transit Association was presented to the Commission on June 23, 1970, during its annual meeting held at Halifax.

The Commission took second place in the industrial safety competition with a 9.2 percent improvement and received a certificate of merit for its success.

Thanks

The Commission is happy to recognize the merits of all its employees and particularly the department heads for their devotion, their loyalty and the constancy of their efforts in carrying out their duties during the eight months of the financial period.

Tribute is also paid to journalists and the mass media of communications generally for their mindful co-operation in informing the public, especially the passengers in public transit. The Commission thanks them cordially.

The Commission also wishes to express its appreciation of the close collaboration it receives from the authorities and departments of the MUC and the municipalities it has the honour to serve.

Lucien L'ALLIER, Eng.
Chairman and General Manager.

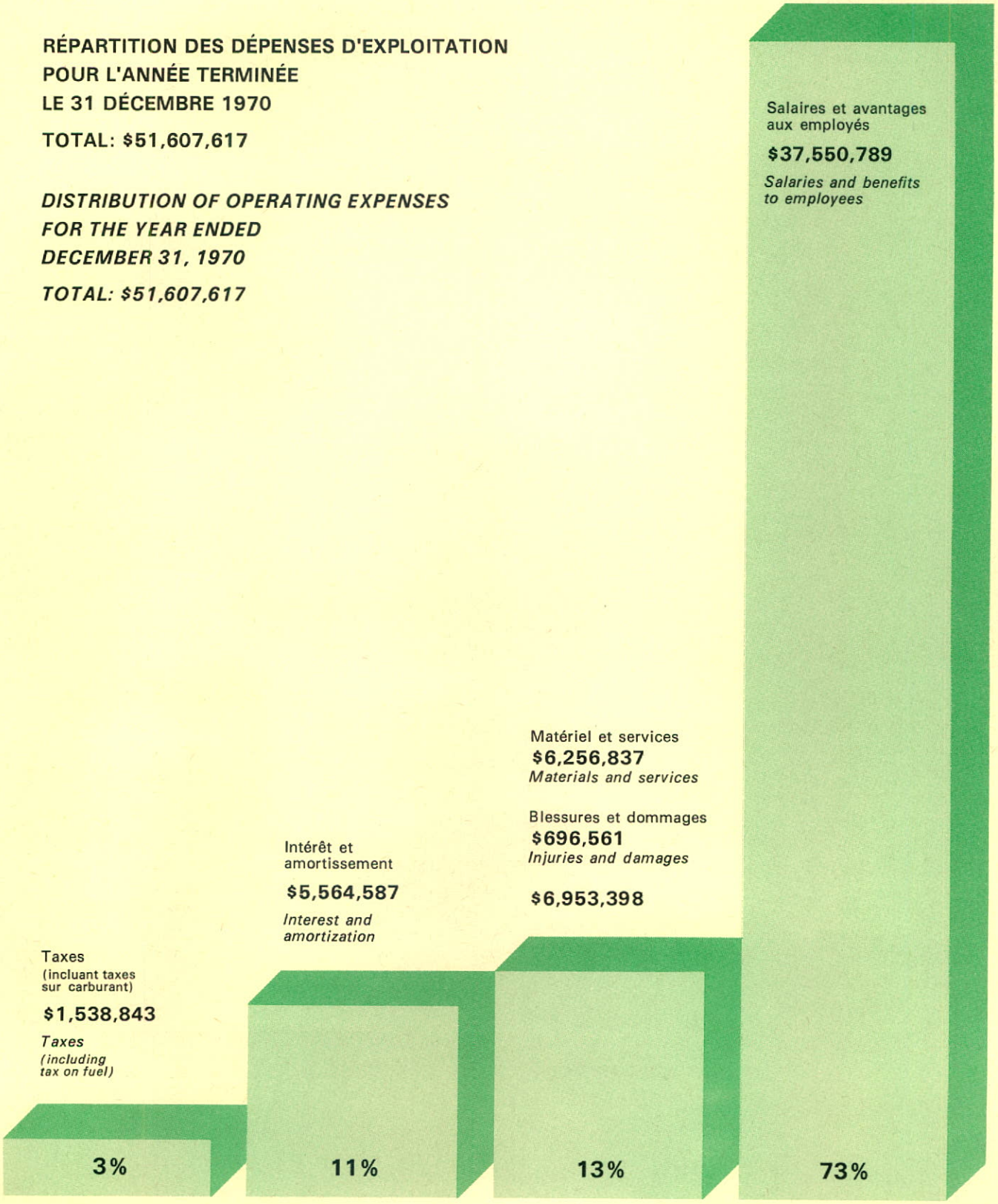
Robert HAINAULT, M.C.
ARMAND LAMBERT, C.A.
Commissioners.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1970

TOTAL: $51,607,617

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 1970

TOTAL: $51,607,617



PRINTED IN CANADA
PRINTED IN CANADA