

LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN AU QUÉBEC ET LA POLITIQUE D'AIDE GOUVERNEMENTALE



CANQ
TR
TTP
162P
167

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du
Transport terrestre des personnes

086607

LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN AU QUÉBEC ET LA POLITIQUE D'AIDE GOUVERNEMENTALE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

CANQ
TR
TTP
162

**Publication réalisée à la
Direction générale du transport
terrestre des personnes
ministère des Transports**

Cet ouvrage a été préparé par
le Service des études

Coordination de l'étude:

Robert Ménard, économiste

Analyse et rédaction:

Robert Ménard, économiste
Maryse Hamel, économiste
Michel Beaulé, m. urb.

Collaboration spéciale:

Yves Nadeau, économiste
Sylvie Gravel, économiste

Assistance technique:

Julie Blouin, traitement de texte
Agathe St-Pierre, traitement de texte
Claude Desloges, math.
Martin Healey, informaticien

AVANT-PROPOS

La Direction générale du transport terrestre des personnes a entrepris l'analyse de la politique d'aide gouvernementale au transport en commun. Le programme d'aide, basé sur les revenus des organismes de transport, est en vigueur depuis plus de 6 ans et il a été substantiellement modifié en 1984. Durant cette période, on a assisté à un certain nombre de phénomènes ayant un impact sur le financement du transport en commun comme la prise de contrôle des services par les élus locaux, l'arrivée des organismes municipaux et intermunicipaux de transport, la diversification des services offerts et la croissance rapide des revenus provenant des usagers.

Par ailleurs, le ministre des Transports a annoncé son intention de consulter les organismes publics de transport en commun en vue de dégager les meilleures perspectives de financement compte tenu des contraintes et des engagements de chacun des partenaires.

Objectifs

Les objectifs de la préparation d'un tel document sont multiples:

- procurer au Ministère et aux autorités locales un outil permettant de suivre l'évolution du transport en commun urbain au Québec et de son financement. Dans ce contexte, il se veut un document de référence qui sera mis à jour régulièrement;
- fournir aux organismes publics de transport en commun une vue d'ensemble de la situation du transport en commun et ainsi faciliter la comparaison avec les autres organismes;

- favoriser un échange de point de vue entre le Ministère et les organismes publics sur la situation actuelle, sur d'éventuelles modifications à la politique d'aide gouvernementale et, de façon plus générale, sur de nouvelles avenues dans le financement du transport en commun.

Contenu

La première partie du document décrit l'évolution du financement du transport en commun dans les 9 organismes publics de transport en commun du Québec depuis le début de l'aide gouvernementale en dégageant la participation de chacun des partenaires, les usagers, le gouvernement et les municipalités.

La seconde partie décrit l'évolution de certaines variables qui permettent d'évaluer la performance des organismes dans des domaines comme les tarifs, l'achalandage, le niveau de service, les coûts, la productivité, la qualité de service et le fardeau fiscal.

L'étude permet de poser un diagnostic sur la situation actuelle du financement des services de transport en commun, d'évaluer le programme d'aide gouvernementale et de soulever un certain nombre de questions sur l'avenir du transport en commun et le rôle de chaque partenaire dans son organisation et son financement.

TABLE DES MATIÈRES

1. <u>ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC ET DE LA CONTRIBUTION DE CHACUN DES PARTENAIRES</u>	1
1.1 Financement du transport en commun avant 1976	1
1.2 Aide financière de 1976 à 1979	13
1.2.1 Programme de subvention	14
1.2.2 Évolution de la contribution de chacun des partenaires	16
1.2.3 Synthèse	18
1.3 Aide financière de 1980 à 1983	31
1.3.1 Objectifs de la réforme	31
1.3.2 Programme d'aide de 1980	33
1.3.3 Modifications ultérieures	36
1.3.4 Évolution du cadre institutionnel.....	37
1.3.5 Évolution de la participation de chacun des partenaires de 1979 à 1983	46
1.3.6 Synthèse	52
1.4 Aide financière depuis 1984	71
1.4.1 Modifications au programme d'aide	71
1.4.2 Évolution de la contribution de chacun des partenaires de 1983 à 1986	78
1.4.3 Synthèse	84
2. <u>ANALYSE DE DIVERS INDICATEURS CONCERNANT LES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN</u>	131
2.1 Évolution des tarifs, de l'achalandage et des revenus provenant des usagers	131
2.1.1 Évolution des tarifs	132
2.1.2 Évolution de l'achalandage	135
2.1.3 Évolution des revenus provenant des usagers	141
2.1.4 Synthèse	144
2.2 Évolution de l'offre de service	167

2.3	Évolution du coût des services réguliers de transport en commun	173
2.4	Évolution de la productivité	197
2.4.1	Efficienc e dans l'utilisation de la main-d'oeuvre	198
2.4.2	Efficienc e dans l'utilisation des véhicules	199
2.4.3	Synthèse	200
2.5	Évolution de la qualité des services	205
2.6	Évolution de l'importance du financement du transport en commun dans les finances muni- cipales	209
2.6.1	Part du financement du transport en commun dans les dépenses municipales	209
2.6.2	Fardeau fiscal	211
2.6.3	Synthèse	213
3.	<u>SYNTHÈSE ET CONCLUSION</u>	217
3.1	Évolution du financement du transport en commun	217
3.2	Programme d'aide gouvernementale au transport en commun	223
3.3	Perspectives sur les orientations futures	227
3.3.1	Influence des subventions sur les décisions locales	227
3.3.2	Utilisation optimale des ressources	229
3.3.3	Contribution des usagers	230
3.3.4	Partage du coût entre les municipalités..	233
3.3.5	Autres sources de financement	234

LISTE DES TABLEAUX

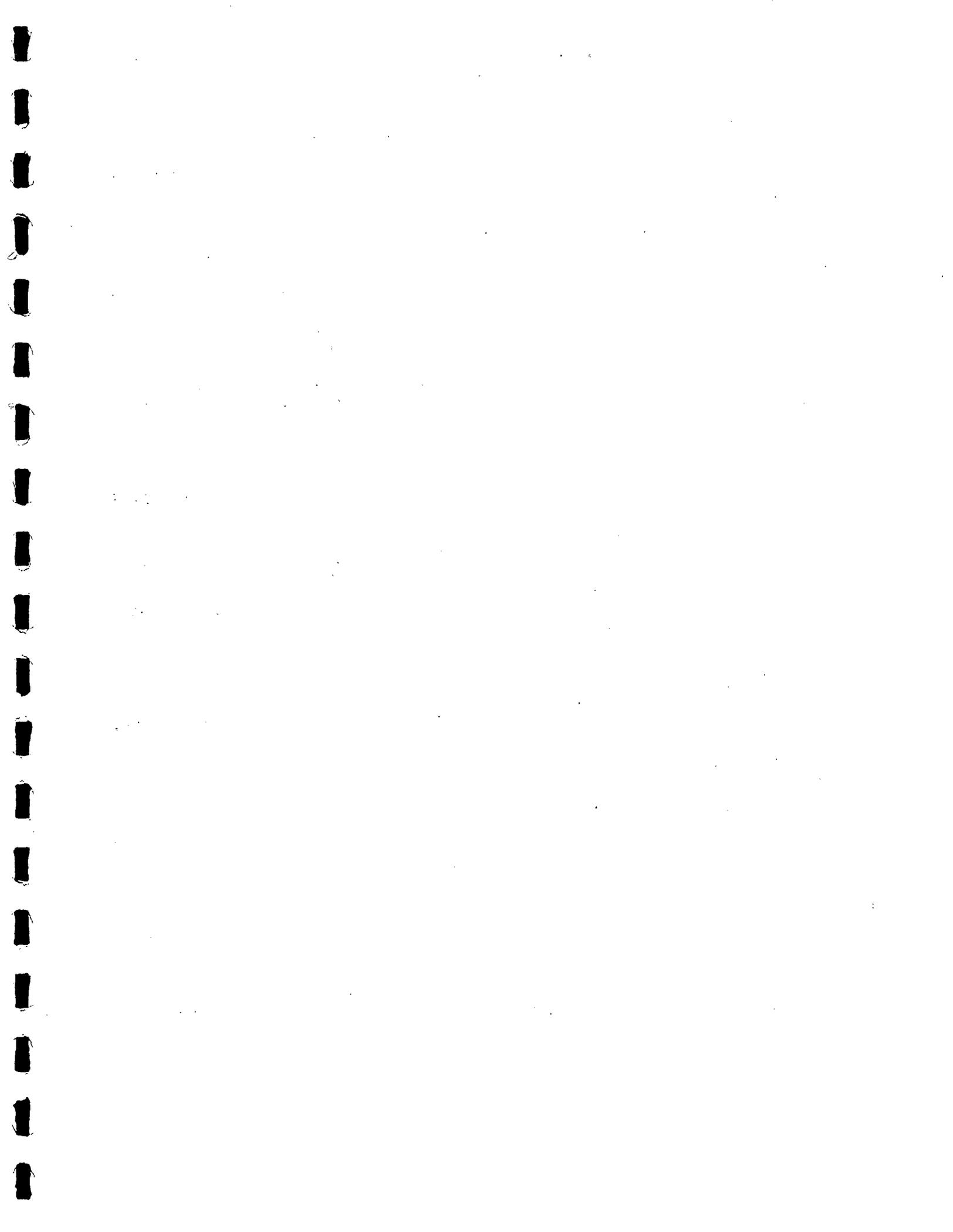
TABLEAU 1	:	Année de création des organismes publics de transport en commun du Québec	10
TABLEAU 2	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1971 à 1975 (SOMMAIRE, incluant la dette du métro)	11
TABLEAU 3.1.1	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (SOMMAIRE, incluant la dette du métro)	21
TABLEAU 3.1.2	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (SOMMAIRE, excluant la dette du métro)	22
TABLEAU 3.1.3	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (COMMISSIONS, SAUF STCUM)	23
TABLEAU 3.2.1	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (STCUM, incluant la dette du métro)	24
TABLEAU 3.2.2	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (STCUM, excluant la dette du métro)	25
TABLEAU 3.3	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (CTCUQ)	26
TABLEAU 3.4	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (STL)	27
TABLEAU 3.5	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (CTCRO)	28
TABLEAU 3.6	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1976 à 1979 (STRSM)	29

TABLEAU 4.1.1	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (SOMMAIRE, incluant la dette du métro)	54
TABLEAU 4.1.2	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (SOMMAIRE, excluant la dette du métro)	55
TABLEAU 4.1.3	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (COMMISSIONS, SAUF STCUM)	56
TABLEAU 4.1.4	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (CORPORATIONS)	57
TABLEAU 4.2.1	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (STCUM, incluant la dette du métro)	58
TABLEAU 4.2.2	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (STCUM, excluant la dette du métro)	59
TABLEAU 4.3	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (CTCUQ)	60
TABLEAU 4.4	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (STL)	61
TABLEAU 4.5	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (CTCRO)	62
TABLEAU 4.6	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (STRSM)	63
TABLEAU 4.7	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1980 à 1983 (CITS)	64

TABLEAU 4.8	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (CITF)	65
TABLEAU 4.9	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (CMTS)	66
TABLEAU 4.10	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1979 à 1983 (CITRSQ)	67
TABLEAU 5	:	Évolution des subventions autres que la subvention de fonctionnement et la subvention spécifique au laissez-passer ou au déficit de 1976 à 1983	68
TABLEAU 6	:	Évolution des dépenses du gouvernement et du ministère des Transports et des dépenses en transport en commun et en construction routière de 1973-74 à 1985-86	69
TABLEAU 7.1.1	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (SOMMAIRE, incluant la dette du métro)	85
TABLEAU 7.1.2	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (SOMMAIRE, excluant la dette du métro)	86
TABLEAU 7.1.3	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (COMMISSIONS, SAUF STCUM)	87
TABLEAU 7.1.4	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (CORPORATIONS)	88
TABLEAU 7.2.1	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (STCUM, incluant la dette du métro)	89
TABLEAU 7.2.2	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (STCUM, excluant la dette du métro)	90

TABLEAU 7.3	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (CTCUQ)	91
TABLEAU 7.4	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (STL)	92
TABLEAU 7.5	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (CTCRO)	93
TABLEAU 7.6	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (STRSM)	94
TABLEAU 7.7	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (CITS)	95
TABLEAU 7.8	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (CITF)	96
TABLEAU 7.9	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (CMTS)	97
TABLEAU 7.10	:	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun de 1983 à 1986 (CITRSQ)	98
TABLEAU 8	:	Remboursement du manque à gagner pour les laissez-passer et mesure de proportionnalité des subventions par rapport à la contribution des municipalités dans les 5 commissions de transport	99
TABLEAU 9	:	Tarif unitaire le plus avantageux en dollars courants et en dollars constants pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	148
TABLEAU 10	:	Tarif moyen en dollars courants et en dollars constants pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	149

TABLEAU 11	:	Achalandage, population, achalandage per capita et par véhicule-kilomètre pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	150
TABLEAU 12	:	Achalandage adulte et étudiant pour chaque catégorie de titre pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec, en 1983	152
TABLEAU 13	:	Revenu du service régulier en dollars courants et en dollars constants et tarif moyen en dollars constants pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	153
TABLEAU 14	:	Véhicule-kilomètre, véhicule-kilomètre per capita et par kilomètre carré de territoire urbanisé pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	170
TABLEAU 15	:	Coût des services réguliers en dollars courants et en dollars constants et coût par véhicule-kilomètre en dollars constants pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	179
TABLEAU 16	:	Coût des services réguliers par passager en dollars courants et en dollars constants pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	181
TABLEAU 17	:	Véhicule-kilomètre par employé et par véhicule, achalandage par employé et par véhicule pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1983	202
TABLEAU 18	:	Part du financement du transport en commun dans les dépenses municipales de 1976 à 1986 pour les municipalités composant les 9 organismes publics de transport en commun du Québec	214
TABLEAU 19	:	Fardeau fiscal pour les municipalités composant les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1986	215



LISTE DES GRAPHIQUES

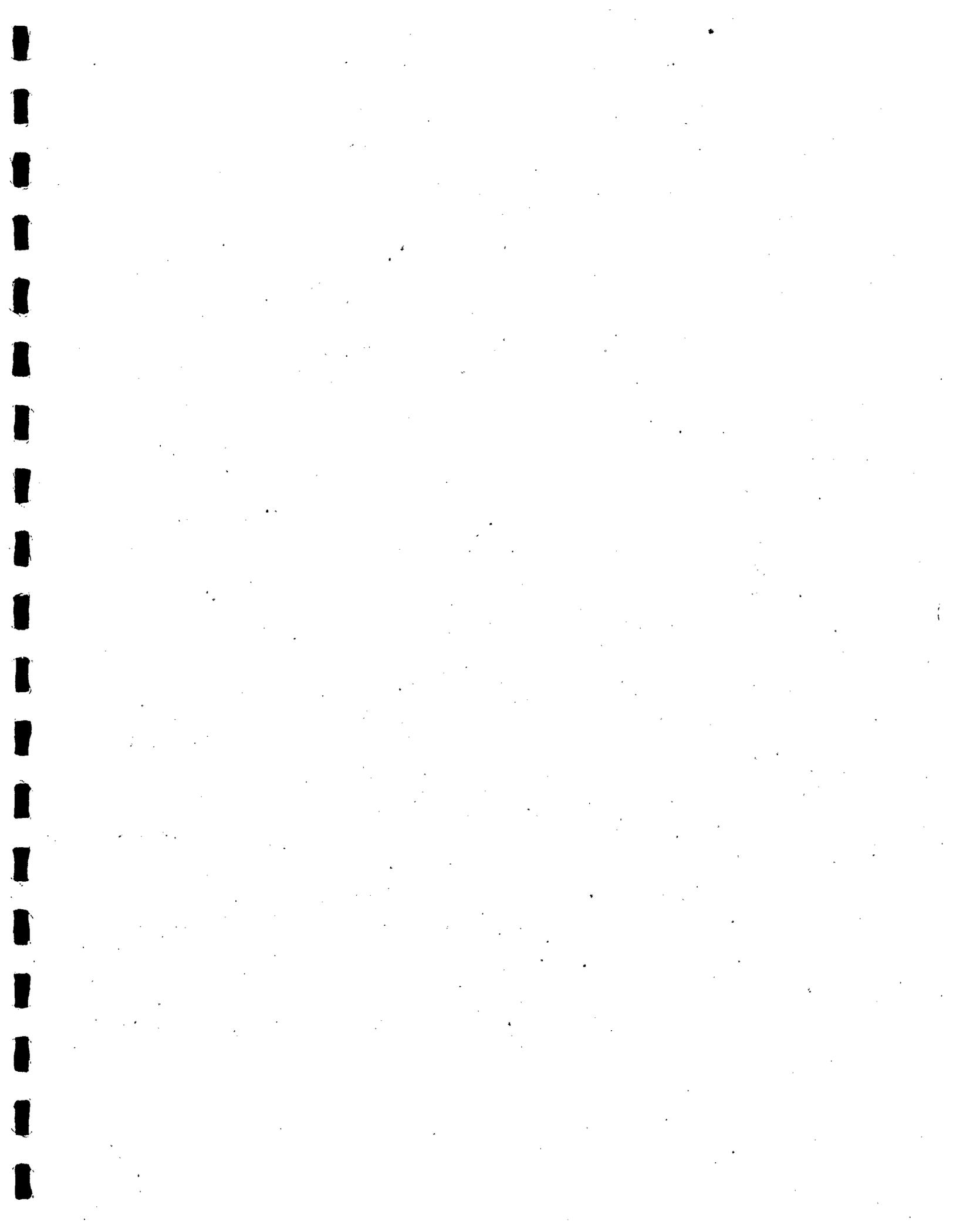
GRAPHIQUE 1	:	Évolution de l'achalandage annuel per capita de 1945 à 1984 (Canada, Toronto, Montréal)	3
GRAPHIQUE 2	:	Financement du transport en commun dans les organismes publics de transport en commun - Évolution du coût de la contribution des partenaires de 1971 à 1986 ...	101
GRAPHIQUE 3.1.1	:	Financement du transport en commun dans les organismes publics de transport en commun - Évolution de la contribution des partenaires de 1971 à 1986 (incluant la dette du métro)	103
GRAPHIQUE 3.1.2	:	Financement du transport en commun dans les organismes publics de transport en commun - Évolution de la contribution des partenaires de 1971 à 1986 (excluant la dette du métro)	105
GRAPHIQUE 3.1.3	:	Financement du transport en commun dans les commissions sauf STCUM - Évolution de la contribution des partenaires de 1976 à 1986	107
GRAPHIQUE 3.1.4	:	Financement du transport en commun dans les corporations - Évolution de la contribution des partenaires de 1979 à 1986	109
GRAPHIQUE 3.2.1	:	Financement du transport en commun à la STCUM - Évolution de la contribution des partenaires de 1976 à 1986 (incluant la dette du métro)	111
GRAPHIQUE 3.2.2	:	Financement du transport en commun à la STCUM - Évolution de la contribution des partenaires de 1976 à 1986 (excluant la dette du métro)	113
GRAPHIQUE 3.3	:	Financement du transport en commun à la CTCUQ - Évolution de la contribution des partenaires de 1976 à 1986	115

GRAPHIQUE 3.4	:	Financement du transport en commun à la STL - Évolution de la contribution des partenaires de 1976 à 1986	117
GRAPHIQUE 3.5	:	Financement du transport en commun à la CTCRO - Évolution de la contribution des partenaires de 1976 à 1986	119
GRAPHIQUE 3.6	:	Financement du transport en commun à la STRSM - Évolution de la contribution des partenaires de 1976 à 1986	121
GRAPHIQUE 3.7	:	Financement du transport en commun à la CITS - Évolution de la contribution des partenaires de 1979 à 1986	123
GRAPHIQUE 3.8	:	Financement du transport en commun à la CITF - Évolution de la contribution des partenaires de 1979 à 1986	125
GRAPHIQUE 3.9	:	Financement du transport en commun à la CMTS - Évolution de la contribution des partenaires de 1979 à 1986	127
GRAPHIQUE 3.10	:	Financement du transport en commun à la CITRSQ - Évolution de la contribution des partenaires de 1979 à 1986	129
GRAPHIQUE 4.1.1	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage dans les organismes publics de transport en commun - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	155
GRAPHIQUE 4.1.2	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage dans les commissions sauf STCUM - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	155
GRAPHIQUE 4.1.3	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage dans les corporations - Croissance annuelle de 1980 à 1983	157
GRAPHIQUE 4.2	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la STCUM - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	157

GRAPHIQUE 4.3	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la CTCUQ - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	159
GRAPHIQUE 4.4	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la STL - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	159
GRAPHIQUE 4.5	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la CTCRO - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	161
GRAPHIQUE 4.6	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la STRSM - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	161
GRAPHIQUE 4.7	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la CITS - Croissance annuelle de 1980 à 1983	163
GRAPHIQUE 4.8	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la CITF - Croissance annuelle de 1979 à 1983	163
GRAPHIQUE 4.9	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la CMTS - croissance annuelle de 1979 à 1983	165
GRAPHIQUE 4.10	:	Revenu du service régulier, tarif moyen et achalandage à la CITRSQ - Croissance annuelle de 1979 à 1983	165
GRAPHIQUE 5.1.1	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres dans les organismes publics de transport en commun - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983 (incluant la dette du métro)	183
GRAPHIQUE 5.1.2	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres dans les organismes publics de transport en commun - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983 (excluant la dette du métro)	183

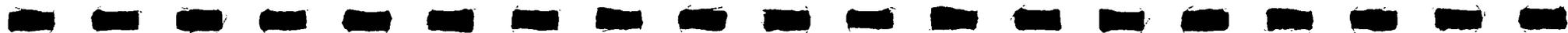
GRAPHIQUE 5.1.3	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres dans les commissions sauf STCUM - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	185
GRAPHIQUE 5.1.4	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres dans les corporations - Croissance annuelle de 1980 à 1983	185
GRAPHIQUE 5.2.1	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres à la STCUM - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983 (incluant la dette du métro)	187
GRAPHIQUE 5.2.2	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres à la STCUM - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983 (excluant la dette du métro)	187
GRAPHIQUE 5.3	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres à la CTCUQ - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	189
GRAPHIQUE 5.4	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres à la STL - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	189
GRAPHIQUE 5.5	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres à la CTCRO - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	191
GRAPHIQUE 5.6	:	Coût du service régulier, coût par véhicule-kilomètre et véhicules-kilomètres à la STRSM - Croissance annuelle de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983	191

- GRAPHIQUE 5.7 : Coût du service régulier, coût par
véhicule-kilomètre et véhicules-
kilomètres à la CITS - Croissance
annuelle de 1980 à 1983 193
- GRAPHIQUE 5.8 : Coût du service régulier, coût par
véhicule-kilomètre et véhicules-
kilomètres à la CITF - Croissance
annuelle de 1979 à 1983 193
- GRAPHIQUE 5.9 : Coût du service régulier, coût par
véhicule-kilomètre et véhicules-
kilomètres à la CMTS - croissance
annuelle de 1979 à 1983 195
- GRAPHIQUE 5.10 : Coût du service régulier, coût par
véhicule-kilomètre et véhicules-
kilomètres à la CITRSQ - Croissance
annuelle de 1979 à 1983 195



LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 : Décret sur la politique d'aide gouvernementale au transport en commun
- ANNEXE 2 : Formule de calcul de la subvention spécifique au laissez-passer introduite en 1980
- ANNEXE 3 : Nombre de jours d'arrêt de service dans les 9 organismes publics de transport en commun du Québec de 1976 à 1985



Analyse de la situation
financière du transport
en commun au Québec
et de la contribution de
chacun des partenaires

1. ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC ET DE LA CONTRIBUTION DE CHACUN DES PARTENAIRES

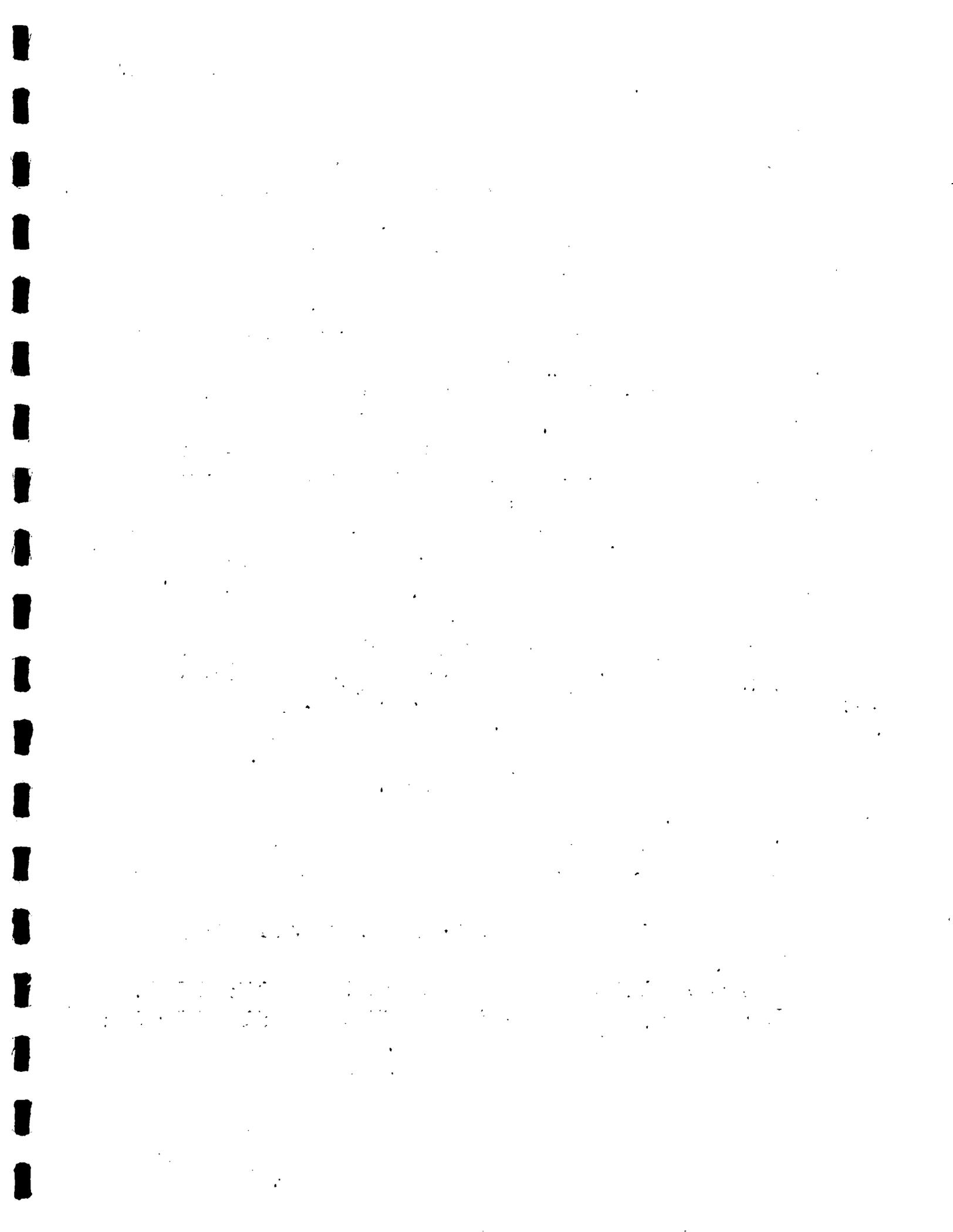
1.1 Financement du transport en commun avant 1976

Un regard sur l'évolution des déplacements en transport en commun permet de mieux saisir l'origine des décisions qui ont favorisé le passage de ce secteur d'activité au domaine public et de justifier l'aide gouvernementale qui y est rattachée.

D'abord florissant pendant et au lendemain de la deuxième Guerre mondiale, le transport en commun a vu entre 1945 et 1965 sa situation se détériorer graduellement (Graphique 1). Ainsi, même si le volume total des déplacements urbains augmente beaucoup, la clientèle du transport en commun dans les villes diminue de façon importante jusqu'en 1960 et ensuite moins rapidement entre 1960 et 1965.

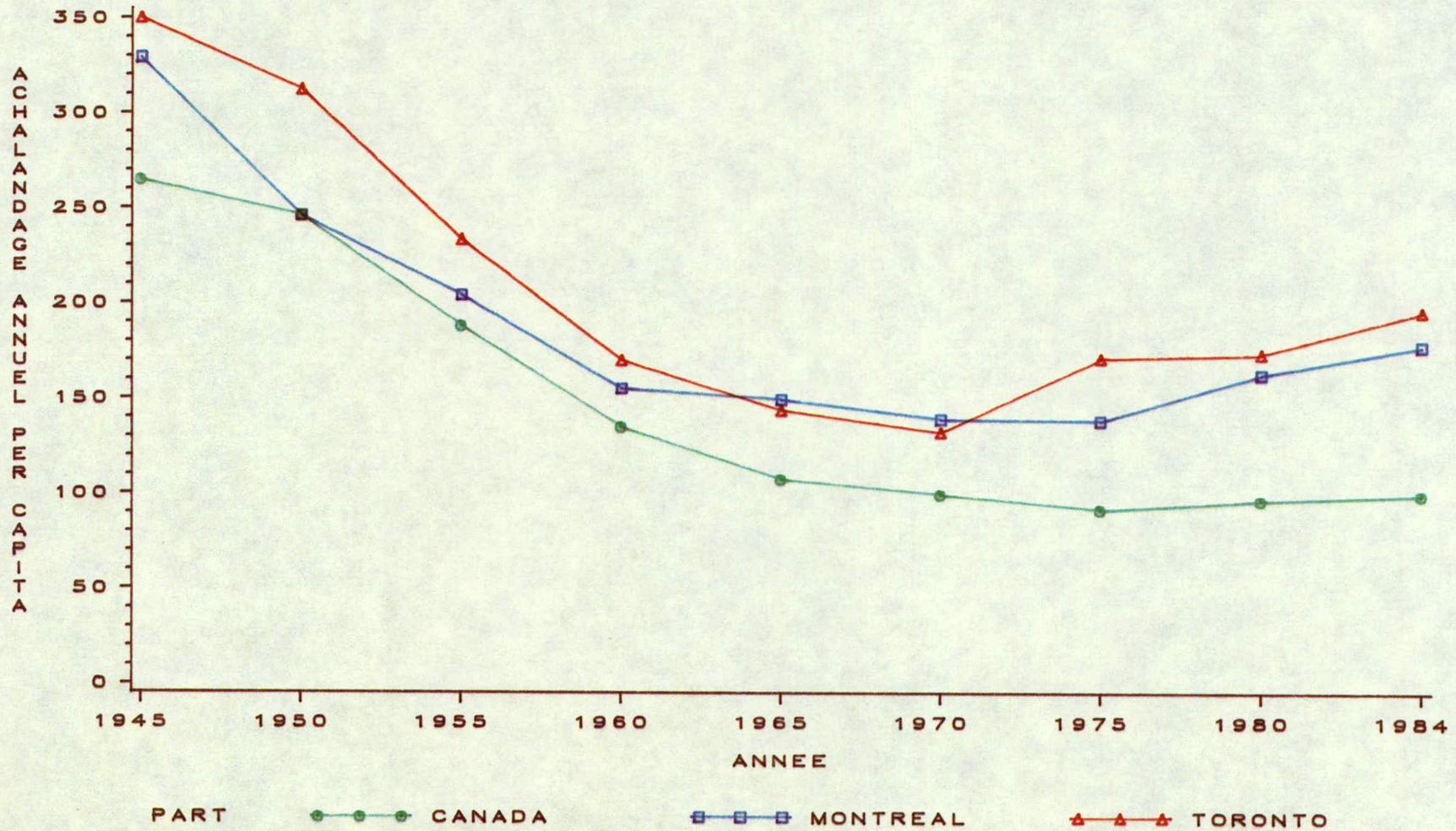
Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette diminution de l'achalandage et en même temps l'accroissement des difficultés d'exploitation sur une base d'entreprise privée entre 1945 et 1965. Ces facteurs sont principalement:

- l'accroissement du nombre d'automobiles suscité par l'amélioration du niveau de vie;
- le développement du réseau autoroutier urbain;
- la dispersion des lieux de résidence qui provoque l'augmentation de la superficie du territoire urbanisé et rend la



GRAPHIQUE 1

EVOLUTION DE L'ACHALANDAGE ANNUEL PER CAPITA DE 1945 A 1984 (CANADA, TORONTO, MONTREAL)



SOURCES: ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN, 'TRANSIT FACT BOOK 1984'
 SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL,
 'RAPPORTS ANNUELS 1973 A 1984'

MINISTERE DES TRANSPORTS
 D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
 30 AVRIL 1986



desserte par transport en commun plus difficile et moins rentable;

- l'augmentation du nombre d'emplois au centre-ville qui entraîne des phénomènes de congestion routière;
- le faible accroissement de la productivité du transport en commun par rapport aux autres secteurs d'activité économique (agriculture, secteur manufacturier).

Tous ces facteurs historiques apparaissent lourds de conséquences pour l'avenir des transports collectifs. Les municipalités sont les premières à dénoncer par la voie de mémoires les contre-coups de l'étalement urbain sur l'accessibilité et sur les frais d'exploitation du transport en commun. Elles considèrent les transports publics comme ayant des effets d'entraînement sur la fonction commerciale et le développement urbain en général. La ville de Montréal est d'ailleurs la première à privilégier le transport en commun par la municipalisation de son réseau avec la création de la Commission de transport de Montréal (CTM) en 1952 (tableau 1).

Au début des années 1970, le gouvernement commence progressivement à s'interroger sur la place que devrait prendre le transport en commun dans ses politiques. En plus de l'ampleur des sommes nécessaires à l'extension du réseau routier, d'autres facteurs comme le prix de l'énergie et les problèmes de qualité de l'environnement ont amené le ministère des Affaires municipales à donner un mandat à un comité pour élaborer une politique de transport en commun dans la région de Québec. En mars 1969, ce comité dépose le Rapport Lacasse

intitulé: "Le transport en commun dans l'agglomération québécoise". Ce rapport conclut à la nécessité de la municipalisation ou régionalisation des services et de l'accroissement de l'accessibilité et du financement sous forme de subventions. Même si elles ne concernent alors que l'agglomération de Québec, ces conclusions seront généralisées ultérieurement à l'ensemble du Québec par des études portant sur le transport en commun de la Rive-Sud de Montréal (février 1970), de la région de l'Outaouais (mai 1971) et de la Ville de Laval (juin 1971).

Suite au Rapport Lacasse et à l'instar d'autres agglomérations nord américaines, le transport en commun au Québec passe du domaine privé au domaine public et quatre commissions de transport sont alors créées et viennent rejoindre la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM), créée en 1969 pour remplacer la CTM. Ce sont la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (CTCUQ), la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (CTCRO), la Commission de transport de la Ville de Laval (CTL) et la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal (CTRSM) (tableau 1). La volonté commune du gouvernement et des municipalités de réaliser des économies d'échelle et d'unifier les services de transport dans ces agglomérations, favorise ces regroupements.

A cette époque, les lois des commissions de transport prévoyaient que les déficits d'exploitation étaient assumés par les municipalités. L'application de ces règles amène les municipalités des commissions de transport de Montréal et de Québec à défrayer des déficits respectifs de 2,7 M\$ et 0,3 M\$ dès 1971 pour un total de 3,0 M\$ (tableau 2).

Suite aux premiers déficits, les municipalités se tournent vers le gouvernement pour obtenir des fonds. En réponse aux demandes des municipalités, le gouvernement adoptait, en juillet 1972, la "Loi sur les transports", autorisant le Ministère à accorder des subventions aux commissions de transport. La CTCUQ est la première à recevoir en 1973 une subvention ad hoc de 500 000 \$ de ce programme pour absorber son déficit d'exploitation. La CTCRO reçoit, dans la même année, 1 525 000 \$ comme aide à l'acquisition des réseaux.

Ces subventions marquent le début de l'aide financière aux commissions de transport. En effet, le 7 décembre 1973, le gouvernement fixe par un décret les règles de distribution des subventions au transport en commun.(1)

Conformément au mandat du ministère des Transports qui était d'améliorer les moyens et systèmes de transport en commun, le programme visait à rajeunir les flottes et à alléger les fardeaux financiers des commissions tout en attirant une plus grande clientèle. De plus, il voulait aussi favoriser l'industrie québécoise en subventionnant les véhicules achetés au Québec. Ainsi, durant la période de 1973 à 1975, les subventions statutaires du ministère des Transports s'appliquèrent uniquement à l'achat d'autobus.

(1) Gouvernement du Québec, Conseil exécutif, Arrêté en conseil no. 4579-73 concernant l'aide gouvernementale aux commissions de transport urbaines et régionale, 7 décembre 1973.

Il s'agissait:

- d'une subvention de 10% du prix d'achat de tout autobus de type urbain;
- d'une subvention supplémentaire de 20% pour l'achat d'autobus fabriqués au Québec.

En vertu de ce programme, le ministère des Transports du Québec a versé 75 000 \$ en 1973, 2,6 M\$ en 1974 et 14,0 M\$ en 1975 (tableau 2).

Les objectifs du programme d'aide s'appuyaient sur un lien de cause à effet entre le rajeunissement des flottes et la possibilité d'attirer une plus grande clientèle. On voulait corriger les déficits croissants des commissions par le renouvellement du parc d'autobus. Cette mesure ne s'avéra pas une réponse suffisante aux problèmes à solutionner, tant au point de vue de l'achalandage que de celui des revenus nécessaires pour absorber le déficit. Les dépenses crurent à un rythme beaucoup plus rapide que les revenus provenant des usagers. Cette situation alourdissait le fardeau des municipalités et commandait une participation plus grande du gouvernement aux frais d'exploitation.

Dans ce contexte d'augmentation constante des déficits, les commissions de transport, par le biais des communautés urbaines et régionale, se tournent vers le ministère des Affaires municipales pour obtenir des subventions leur permettant de diminuer leur propre participation. Sur une base discrétionnaire et sans aucun contrôle sur les dépenses, le ministère

des Affaires municipales ajouta à la subvention du ministère des Transports pour l'achat d'autobus une subvention de 54,2 M\$(1) entre 1973 et 1975 dont 45,4 M\$ à la CUM pour le service de la dette du métro (tableau 2). La CUM avait aussi reçu à ce chapitre, 7,5 M\$ en 1971 et 9,5 M\$ en 1972.

L'action conjuguée de plusieurs facteurs conduisit les commissions de transport à faire face à des déficits grandissants d'année en année. Les réticences politiques à augmenter les tarifs, les protestations des usagers à chacune de ces hausses, l'augmentation du prix de l'énergie, l'acquisition des compagnies existantes, l'achat de véhicules, le règlement des conventions collectives de travail sont autant d'éléments qui ont provoqué cette croissance des déficits d'exploitation. La période 1971 à 1975 est donc marquée par un accroissement rapide du déficit des organismes et par l'introduction des subventions gouvernementales.

(1) Incluant 1,525 M\$ pour l'acquisition de réseaux à la CTCRO en 1973.

TABLEAU 1

**ANNÉE DE CRÉATION DES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT
EN COMMUN DU QUÉBEC**

<u>Organisme</u>	<u>Année</u>
CTM	1952
CTCUM (succède à la CTM)	décembre 1969
STCUM (succède à la CTCUM)	juin 1985
CTCUQ	décembre 1969
CTCRO	décembre 1969
CTL	juin 1971
STL (succède à la CTL)	janvier 1985
CTRSM	décembre 1971(1)
STRSM (succède à la CTRSM)	juin 1985
CMTS	août 1978
CITRSQ	décembre 1978
CITS	mars 1979
CITF	octobre 1979

(1) Même si la CTRSM a été créée en 1971, la mise en service s'est effectuée en juillet 1974 seulement.

TABLEAU 2
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1971 A 1975.
 (INCLUANT LA DETTE DU METRO)
 SOMMAIRE
 (000)

	1971		1972		1973		1974 (1)		1975	
REVENUS AUTONOMES										
Usagers	79 650	73,0%	88 976	69,0%	90 773	64,3%	86 167	46,0%	97 817	45,4%
Autres	4 009	3,7%	6 734	5,2%	10 448	7,4%	11 392	6,1%	15 258	7,1%
Total	83 659		95 710		101 221		97 559		113 075	
GOUVERNEMENT										
MAM (déficit)	0		0		500 (2)		2 900		3 845	
MTQ	0		0		75		2 601		13 976	
Sous-total	0		0		575		5 501		17 821	
Dette du métro	7 500		9 500		5 400		20 000		20 000	
Total	7 500	6,9%	9 500	7,4%	5 975	4,2%	25 501	13,6%	37 821	17,6%
MUNICIPALITES										
Autobus-métro	3 072		9 603		19 852		43 110		41 036	
Dette du métro	14 887		14 202		14 072		21 073		23 306	
Total	17 959	16,5%	23 805	18,5%	33 924	24,0%	64 183	34,3%	64 342	29,9%
DEPENSES	109 118	100,0%	129 015	100,0%	141 120	100,0%	187 243	100,0%	215 238	100,0%

SOURCES: Rapports annuels de 1971 à 1975. Données pour la STL et la CTCRO à partir de 1972 et pour la STRSM à partir de 1975
 Rapports annuels 1971 à 1975 de la CUM.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

(1): 51 jours d'arrêt de service à la CTCUQ et 25 jours d'arrêt de service à la STCUM.
 (2): Excluant 1 525 000\$ de subvention du MTQ, comme aide à l'acquisition de réseaux.



1.2 Aide financière de 1976 à 1979

Durant la période de 1971 à 1975, la rentabilité des commissions de transport se détériore. Devant cette situation, le gouvernement avait deux options: laisser les commissions de transport s'en tirer par leurs propres moyens ou encore les supporter par une aide financière. Considérant le transport en commun comme un service essentiel et compte tenu aussi que les coûts sociaux qui lui sont associés sont moins élevés que ceux reliés à l'automobile, il décide de subventionner ce type de transport.

Sa position à l'automne 1976 est sans équivoque: les déficits des commissions sont justifiés, puisqu'on ne peut exiger des usagers qu'ils supportent à eux seuls le coût d'un service dont les bénéfices s'étendent à l'ensemble de la société. Le gouvernement accroît son aide financière au transport en commun et réduit substantiellement les ressources consacrées antérieurement aux autoroutes urbaines, dont le rendement économique est plus que douteux. Cette prise de position amorce une réorientation fondamentale du budget du ministère des Transports qui entraînera une réduction des fonds alloués à la construction d'autoroutes et même à l'entretien des infrastructures routières pour les consacrer au transport en commun. Le Ministère considère alors que des investissements appropriés dans ce domaine pourraient faire augmenter l'achalandage et ainsi augmenter les revenus et réduire les déficits.

Une autre façon de combler les déficits est également envisagée à cette époque. On cherche un moyen de faire payer une

part plus grande à l'usager sans provoquer des réductions importantes d'achalandage. Le Ministère considère alors que l'augmentation des tarifs aux usagers peut avoir des effets négatifs sur l'achalandage. Il ne favorise donc pas l'augmentation de la tarification. Il croit par contre que les municipalités doivent faire leur part et combler une partie du déficit d'exploitation des organismes de transport.

Le choix du gouvernement en faveur du transport en commun s'est concrétisé par la mise en place d'un programme d'aide financière structuré et ouvert à tous les organismes publics de transport en commun du Québec.(1) Contrairement à ce qui s'est fait avant 1976, où les commissions avaient droit à des subventions statutaires octroyées par le ministère des Transports pour l'achat d'autobus et à des subventions "ad hoc" octroyées par le ministère des Affaires municipales, la refonte de 1976 de la politique d'aide prévoit un seul et même gestionnaire, soit le ministère des Transports.

1.2.1 Programme de subvention

. **Subvention au déficit d'exploitation**

Le premier volet du programme d'aide consiste en une subvention au déficit d'exploitation. Cette subvention couvre un minimum de 45% du déficit et peut atteindre jusqu'à 55%, selon l'augmentation de l'achalandage de l'année en cours par rapport à celui

(1) Gouvernement du Québec. Arrêté en conseil 3162-76, 15 sept. 1976.

de l'année précédente. La formule de répartition s'énonce comme suit:

$$\% \text{ de subvention} = 45\% + \left[\frac{A1/A2 - 1}{P1/P2} \right] \times 100$$

où $A_i = R_i/T_i$
 P_i = Population desservie
 R = Revenus du service régulier
 T = Tarif sur la base du billet ou du comptant
 $i = 1$: année en cours
 $i = 2$: année précédente

ainsi, Subvention versée = % subvention X déficit de l'année

. Subvention à l'achat d'autobus

Le Ministère assure aux commissions de transport une subvention égale à 10% du prix d'achat de tout autobus de type urbain ou suburbain et une subvention de 20% supplémentaire pour l'achat d'autobus fabriqués au Québec sous certaines conditions concernant la valeur ajoutée.

. Subvention au service de la dette du métro

Le Ministère verse à la CUM une subvention équivalente à 60% du service de la dette du métro applicable aux travaux déjà exécutés et à venir avec l'approbation du gouvernement.

. Subvention aux coûts d'acquisition de réseaux

Le gouvernement verse aussi à un organisme une subvention pouvant atteindre 33% du coût d'acquisition de la totalité ou d'une partie des actifs ou du capital-action d'une entreprise de transport en commun située sur son territoire.

. Subvention aux études

Le Ministère assume jusqu'à 100% du coût des études d'amélioration des services de transport en commun après avoir approuvé lesdits projets.

1.2.2 Évolution de la contribution de chacun des partenaires

De 1976 à 1983, le coût du transport en commun dans les neuf organismes publics est passé de 260,6 M\$ à 400,5 M\$ pour une augmentation annuelle de 15,4% (tableau 3.1.1).

Usagers

Au début des années 1970, l'utilisateur défrayait la presque totalité du coût des services de transport en commun mais sa participation déclinait rapidement. De 1976 à 1979, la baisse de la part de l'utilisateur se poursuit, celle-ci passant de 48,8% à 31,3%.

On retrouve cette tendance dans les 5 commissions de transport. A la STCUM, l'arrêt de service de 1979 peut

sembler amplifier le phénomène mais déjà, en 1978, la part de l'utilisateur était descendue à 34,5% par rapport à 49,9% en 1976 (tableau 3.2.1).

La CTCUQ avait réussi, jusqu'en 1978, à contenir la baisse de la contribution relative des usagers. Toutefois, un long conflit de travail en 1979 devait entraîner le même résultat de sorte que la contribution des usagers devait passer de 45,7% en 1976 à 31,9% en 1980 (tableaux 3.3 et 4.3).

Gouvernement

La diminution du taux de couverture des dépenses par les revenus provenant des usagers a déterminé l'importance relative des ressources financières allouées par le gouvernement dans le cadre de sa politique d'aide au transport en commun en vigueur en 1976.

Durant la période de 1976 à 1979, les subventions gouvernementales passent de 26,4% à 32,9% des coûts (tableau 3.1.1). Notons qu'en 1979 la part du gouvernement aurait été plus élevée sans les arrêts de service à la STCUM et à la CTCUQ; elle atteignait déjà 33,2% en 1978.

Le montant des subventions a crû de 24,1% durant la période, passant de 68,9 M\$ à 131,6 M\$. Enfin, cette croissance de la part du gouvernement touche toutes les commissions.

Municipalités

Les municipalités, qui partagent le déficit avec le gouvernement, voient également leur part augmenter. Celle-ci passe de 18,6% à 30,6% des coûts entre 1976 et 1979.

1.2.3 Synthèse

La période de 1976 à 1979 est marquée par un transfert du fardeau des usagers vers le gouvernement et les municipalités (graphique 3.1.1). En effet, la baisse de la part des usagers a fait passer le déficit de 117,5 M\$ en 1976 à 254,1 M\$ en 1979 (tableau 3.1.1).

Les principales causes de la croissance du déficit sont l'augmentation drastique des dépenses et la stagnation des revenus provenant des usagers.

Pour ce qui est des coûts, les entreprises de transport sont confrontées non seulement à une expansion des services, mais également à l'augmentation des coûts de l'énergie, de la main-d'oeuvre et des véhicules. En même temps, les technologies disponibles se développent, la concurrence entre les modes de transport de voyageurs s'accroît et l'opinion publique quant aux effets du transport sur l'environnement se précise.

A ces facteurs il faut ajouter le fait qu'à l'exception de la STCUM, les commissions de transport prennent, à cette époque, la relève de compagnies en difficulté

financière. Elles durent donc faire du rattrapage en matière d'investissements et de développement des réseaux.

Le choix du gouvernement d'accorder des subventions basées sur le déficit a probablement accentué la tendance des dépenses à s'accroître en n'incitant pas les organismes à améliorer leur productivité.

En comblant une part plus grande du déficit du transport en commun, le programme d'aide de 1976 visait à favoriser l'augmentation de l'achalandage et, par le fait même, à augmenter les revenus provenant des usagers. Son application n'a pas entraîné les résultats escomptés. Contrairement à ce qui avait été prévu, l'achalandage a diminué de 3,1% en 3 ans dans l'ensemble des 5 commissions de transport. Même si on redresse(1) les données de 1976 et 1979 pour tenir compte des arrêts de service à la CTCUQ et à la STCUM, l'achalandage est stable (+0,1% par année). Au-delà de l'achalandage perdu lors des jours de conflits de travail, il faut également tenir compte de l'influence à moyen terme de ces nombreux arrêts et menaces d'arrêts de service pour comprendre cette stagnation dans l'utilisation du transport en commun.

(1) Pour la STCUM, l'achalandage est augmenté par le facteur (365/348) pour tenir compte d'un conflit de travail de 17 jours. Pour la CTCUQ, l'achalandage de 1976 est augmenté par le facteur (815/803) en fonction des heures de service perdues tel qu'établi par la Commission (Rapport annuel 1978, p. 19). De plus, la moyenne entre l'achalandage de 1978 (30,7 M) et de 1980 (28,1 M) est utilisée pour tenir compte d'un arrêt du service de 250 jours en 1979.

Les arrêts de service, la stagnation de l'achalandage et la croissance lente des tarifs ont fait en sorte que les revenus provenant des usagers des 5 commissions n'ont pratiquement pas augmenté en 3 ans. Puisque les dépenses ont augmenté de 15,4% par année durant la même période, le déficit des commissions a crû considérablement (tableau 3.1.1).

Face à ce bilan négatif, les autorités gouvernementales ont choisi de réviser la formule d'aide au transport en commun dans le but de réaliser les objectifs visés. A la fin de 1979, le gouvernement décide donc de modifier la formule de subvention au transport en commun.

TABLEAU 3.1.1
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
(INCLUANT LA DETTE DU METRO)
SOMMAIRE
(000\$)

	1976		1977		1978		1979 (1)		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	127 166	48,8%	121 677	40,9%	130 338	35,1%	125 330	31,3%	-0,5%
			-4,3%		7,1%		-3,8%		
Autres	15 987	6,1%	15 474	5,2%	16 404	4,4%	21 023	5,2%	9,6%
Total	143 153		137 151		146 742		146 353		0,7%
			-4,2%		7,0%		-0,3%		
GOUVERNEMENT									
Déficit	43 440		49 751		72 250		77 260		21,2%
			14,5%		45,2%		6,9%		
Autres (OPT)(2)	464		1 974		3 767		4 587		114,6%
Dettes du métro	25 000		29 975		47 302		49 734		25,8%
Total	68 904	26,4%	81 700	27,5%	123 319	33,2%	131 581	32,9%	24,1%
			18,6%		50,9%		6,7%		
MUNICIPALITES									
Autobus-métro	37 753		58 708		70 142		89 294		33,2%
Dettes du métro	10 800		20 044		31 608		33 236		45,5%
Total	48 553	18,6%	78 752	26,5%	101 750	27,4%	122 530	30,6%	36,1%
			62,2%		29,2%		20,4%		
DEPENSES									
	260 610	100,0%	297 603	100,0%	371 811	100,0%	400 464	100,0%	15,4%
			14,2%		24,9%		7,7%		

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1979.

(1): Excluant les corporations de transport en 1979.

(2): Organismes publics de transport en commun.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 3.1.2
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
 (EXCLUANT LA DETTE DU METRO)
 SOMMAIRE
 (000\$)

	1976		1977		1978		1979 (1)		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	127 166	56,6%	121 677	49,1%	130 338	44,5%	125 330	39,5%	-0,5%
			-4,3%		7,1%		-3,8%		
Autres	15 987	7,1%	15 474	6,3%	16 404	5,6%	21 023	6,6%	9,6%
Total	143 153		137 151		146 742		146 353		0,7%
			-4,2%		7,0%		-0,3%		
GOUVERNEMENT									
Déficit	43 440		49 751		72 250		77 260		21,2%
			14,5%		45,2%		6,9%		
Autres	464		1 974		3 767		4 587		114,6%
Total	43 904	19,5%	51 725	20,9%	76 017	26,0%	81 847	25,8%	23,1%
			17,8%		47,0%		7,7%		
MUNICIPALITES									
Contribution	37 753	16,8%	58 708	23,7%	70 142	23,9%	89 294	28,1%	33,2%
			55,5%		19,5%		27,3%		
DEPENSES	224 810	100,0%	247 584	100,0%	292 901	100,0%	317 494	100,0%	12,2%
			10,1%		18,3%		8,4%		

SOURCES: Rapports annuels 1976 à 1979.

(1): Excluant les corporations de transport en 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 3.1.3
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
COMMISSIONS SAUF STCUM
(000\$)

	1976		1977		1978		1979		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	22 905	44,2%	23 812	38,6%	28 088	37,1%	22 129	27,4%	-1,1%
			4,0%		18,0%		-21,2%		
Autres	10 034	19,4%	10 837	17,6%	10 055	13,3%	10 911	13,5%	2,8%
Total	32 939		34 649		38 143		33 040		0,1%
			5,2%		10,1%		-13,4%		
GOUVERNEMENT									
Déficit	9 177		13 103		19 973		23 540		36,9%
			42,8%		52,4%		17,9%		
Autres	0		0		436		509		8,0% (1)
Total	9 177	17,7%	13 103	21,2%	20 409	26,9%	24 049	29,9%	37,9%
			42,8%		55,8%		17,8%		
MUNICIPALITES									
Contribution	9 720	18,8%	13 917	22,6%	17 255	22,8%	23 636	29,3%	34,5%
			43,2%		24,0%		37,0%		
DEPENSES	51 836	100,0%	61 669	100,0%	75 807	100,0%	80 725	100,0%	15,9%
			19,0%		22,9%		6,6%		

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1979.

(1): Taux de croissance de 1978 à 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 3.2.1
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
 (INCLUANT LA DETTE DU METRO)
 S.T.C.U.M.
 (000\$)

	1976		1977 (1)		1978		1979 (2)		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers (3)	104 261	49,9%	97 865	41,5%	102 250	34,5%	103 201	32,3%	-0,3%
			-6,1%		4,5%		0,9%		
Autres	5 953	2,9%	4 637	2,0%	6 349	2,1%	10 112	3,2%	19,3%
Total	110 214		102 502		108 599		113 313		0,9%
			-7,0%		5,9%		4,3%		
GOUVERNEMENT									
Déficit	34 263		36 648		52 277		53 720		16,2%
			7,0%		42,6%		2,8%		
Autres (Stcum)	464		1 974		3 331		4 078		106,4%
Dettes du métro	25 000		29 975		47 302		49 734		25,8%
Total	59 727	28,6%	68 597	29,1%	102 910	34,8%	107 532	33,6%	21,7%
			14,9%		50,0%		4,5%		
MUNICIPALITES									
Autobus-métro	28 033		44 791		52 887		65 658		32,8%
Dettes du métro	10 800		20 044		31 608		33 236		45,5%
Total	38 833	18,6%	64 835	27,5%	84 495	28,5%	98 894	30,9%	36,6%
			67,0%		30,3%		17,0%		
DEPENSES									
	208 774	100,0%	235 934	100,0%	296 004	100,0%	319 739	100,0%	15,3%
			13,0%		25,5%		8,0%		

SOURCES: Rapports annuels 1976 à 1979.
 Rapports annuels 1977 à 1979 de la CUM.

(1): Arrêt de service de 17 jours (21/11-8/12).
 (2): Arrêt de service de 17 jours (12/10-1/11).
 (3): Comprend les revenus du service régulier urbain et le hors territoire.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 3.2.2
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRE AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
(EXCLUANT LA DETTE DU METRO)
S.T.C.U.M.
(000\$)

	1976		1977 (1)		1978		1979 (2)		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers (3)	104 261	60,3%	97 865	52,6%	102 250	47,1%	103 201	43,6%	-0,3%
			-6,1%		4,5%		0,9%		
Autres	5 953	3,4%	4 637	2,5%	6 349	2,9%	10 112	4,3%	19,3%
Total	110 214		102 502		108 599		113 313		0,9%
			-7,0%		5,9%		4,3%		
GOVERNEMENT									
Déficit	34 263		36 648		52 277		53 720		16,2%
			7,0%		42,6%		2,8%		
Autres	464		1 974		3 331		4 078		106,4%
Total	34 727	20,1%	38 622	20,8%	55 608	25,6%	57 798	24,4%	18,5%
			11,2%		44,0%		3,9%		
MUNICIPALITES									
Contribution	28 033	16,2%	44 791	24,1%	52 887	24,4%	65 658	27,7%	32,8%
			59,8%		18,1%		24,1%		
DEPENSES	172 974	100,0%	185 915	100,0%	217 094	100,0%	236 769	100,0%	11,0%
			7,5%		16,8%		9,1%		

SOURCES: Rapports annuels 1976 à 1979.

(1): Arrêt de service de 17 jours (21/11-8/12).

(2): Arrêt de service de 17 jours (12/10-1/11).

(3): Comprend les revenus du service régulier urbain et le hors-territoire.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 3.3
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRE AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
C.T.C.U.Q.
(000\$)

	1976 (1)		1977		1978		1979 (2)		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	8 401	45,7%	9 690	44,9%	11 149	46,4%	3 008	15,8%	-29,0%
			15,3%		15,1%		-73,0%		
Autres	1 916	10,4%	1 872	8,7%	1 324	5,5%	708	3,7%	-28,2%
Total	10 317		11 562		12 473		3 716		-28,9%
			12,1%		7,9%		-70,2%		
GOUVERNEMENT									
Déficit	3 970		4 976		5 844		7 795		25,2%
			25,3%		17,4%		33,4%		
Autres	0		0		436		438		0,5% (3)
Total	3 970	21,6%	4 976	23,1%	6 280	26,1%	8 233	43,1%	27,5%
			25,3%		26,2%		31,1%		
MUNICIPALITES									
Contribution	4 101	22,3%	5 036	23,3%	5 292	22,0%	7 144	37,4%	20,3%
			22,8%		5,1%		35,0%		
DEPENSES	18 388	100,0%	21 574	100,0%	24 045	100,0%	19 093	100,0%	1,3%
			17,3%		11,5%		-20,6%		

SOURCES: Rapports annuels 1976 à 1979.

- (1): Arrêt de service de 36 jours (8/7-13/8).
(2): Arrêt de service de 250 jours (29/1-5/10).
(3): Taux de croissance de 1978 à 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 3.4
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
S.T.L.
(000\$)

	1976		1977		1978		1979		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers (1)	7 649	38,0%	7 449 -2,6%	33,6%	7 909 6,2%	31,1%	8 432 6,6%	29,7%	3,3%
Autres	5 744	28,5%	6 189	27,9%	6 829	26,9%	7 320	25,8%	8,4%
Total	13 393		13 638 1,8%		14 738 8,1%		15 752 6,9%		5,6%
GOUVERNEMENT									
Déficit	3 085		3 835 24,3%		5 878 53,3%		5 685 -3,3%		22,6%
Autres	0		0		0		0		
Total	3 085	15,3%	3 835 24,3%	17,3%	5 878 53,3%	23,1%	5 685 -3,3%	20,0%	22,6%
MUNICIPALITES									
Contribution	3 660	18,2%	4 687 28,1%	21,2%	4 809 2,6%	18,9%	6 949 44,5%	24,5%	23,8%
DEPENSES	20 138	100,0%	22 160 10,0%	100,0%	25 425 14,7%	100,0%	28 386 11,6%	100,0%	12,1%

SOURCES: Rapports annuels 1976 à 1979.

(1): Comprend les revenus du service régulier urbain et le hors-territoire.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 3.5
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
C.T.C.R.O.
(000\$)

	1976	1977	1978	1979	Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES					
Usagers (1)	3 814 48,5%	3 046 32,6% -20,1%	3 737 31,8% 22,7%	4 018 29,8% 7,5%	1,8%
Autres	2 102 26,7%	2 541 27,2%	1 607 13,7%	2 363 17,5%	4,0%
Total	5 916	5 587 -5,6%	5 344 (2)(3) -4,3%	6 381 19,4%	2,6%
GOUVERNEMENT					
Déficit	947	1 688 78,2%	3 302 95,6%	3 204 -3,0%	50,1%
Autres	0	0	0	0	
Total	947 12,0%	1 688 18,1% 78,2%	3 302 28,1% 95,6%	3 204 23,7% -3,0%	50,1%
MUNICIPALITES					
Contribution	997 12,7%	2 063 22,1% 106,9%	3 105 26,4% 50,5%	3 916 29,0% 26,1%	57,8%
DEPENSES	7 860 100,0%	9 338 100,0% 18,8%	11 751 100,0% 25,8%	13 501 100,0% 14,9%	19,8%

SOURCES: Rapports annuels 1976 à 1979.

- (1): Comprend les revenus du service régulier urbain et la contribution de la Commission de la capitale nationale.
 (2): Un montant de 659 000\$ a été ajouté aux revenus provenant des usagers pour tenir compte de la contribution de la Commission de la capitale nationale.
 (3): Un arrêt de service de 3 mois du transport scolaire a affecté à la baisse les autres revenus.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 3.6
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1976 A 1979.
 S.T.R.S.M.
 (000\$)

	1976		1977 (1)		1978		1979		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	3 041	55,8%	3 627	42,2%	5 293	36,3%	6 671	33,8%	29,9%
			19,3%		45,9%		26,0%		
Autres	272	5,0%	235	2,7%	295	2,0%	520	2,6%	24,1%
Total	3 313		3 862		5 588		7 191		29,5%
			16,6%		44,7%		28,7%		
GOUVERNEMENT									
Déficit	1 175		2 604		4 949		6 856		80,0%
			121,6%		90,1%		38,5%		
Autres	0		0		0		71		
Total	1 175	21,6%	2 604	30,3%	4 949	33,9%	6 927	35,1%	80,6%
			121,6%		90,1%		40,0%		
MUNICIPALITES									
Contribution	962	17,7%	2 131	24,8%	4 049	27,8%	5 627	28,5%	80,2%
			121,5%		90,0%		39,0%		
DEPENSES	5 450	100,0%	8 597	100,0%	14 586	100,0%	19 745	100,0%	53,6%
			57,7%		69,7%		35,4%		

SOURCES: Rapports annuels 1976 à 1979.

(1): Arrêt de service de 18 jours (27/9-15/10).

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986



1.3 Aide financière de 1980 à 1983

L'année 1980 marque un point tournant dans l'organisation et le financement du transport en commun au Québec. Dans le cadre d'une réforme en profondeur de la fiscalité municipale et représentant un volet important de cette réforme, une nouvelle politique d'aide au transport en commun entrait en vigueur en janvier 1980.(1)

Parallèlement aux changements apportés au financement du transport en commun, une transformation tout aussi déterminante survenait au cadre institutionnel. En effet, le contrôle du transport en commun passait progressivement aux élus municipaux suivant l'accroissement de la participation des pouvoirs publics au financement du transport en commun.

Cette section traite donc du programme d'aide au transport en commun de 1980, de l'évolution du cadre institutionnel et de l'évolution de la participation de chacun des partenaires au financement pour la période de 1980 à 1983.

1.3.1 Objectifs de la réforme

La section précédente montre que les déficits croissants des organismes de transport ont forcé le gouvernement à augmenter sa contribution au financement de leurs dépenses. De façon à contrer l'augmentation de

(1) Gouvernement du Québec, Ministères des Finances, des Affaires municipales et des Transports. Réforme de la fiscalité municipale et du financement des communautés urbaines et régionales et du transport en commun. Québec, novembre 1979, page 11.

l'implication gouvernementale et à favoriser un meilleur contrôle des coûts, la réforme de la fiscalité municipale et du financement du transport en commun visait à mieux définir les responsabilités et le cadre financier des organismes de transport. Dans cette optique, le nouveau programme d'aide visait les objectifs suivants:

- . réaménager la structure de l'aide gouvernementale en vue de favoriser une plus grande efficacité et un meilleur contrôle des coûts;
- . privilégier les subventions aux dépenses d'immobilisation comme forme d'aide gouvernementale au maintien et au développement de réseaux de services efficaces;
- . assurer, surtout au coeur des grandes agglomérations urbaines, des conditions privilégiant le transport en commun comme principal mode de déplacement de façon à contribuer à la conservation de l'énergie et à la qualité de la vie en milieu urbain;
- . respecter davantage le principe de la responsabilité locale concernant les services de transport en commun, sous réserve toutefois des impératifs résultant de la poursuite des objectifs régionaux ou nationaux.

Les objectifs de cette nouvelle politique se traduisent par des modifications au programme de financement du

transport en commun. La subvention du gouvernement est basée sur les revenus plutôt que sur le déficit d'exploitation des organismes de transport et favorise les utilisateurs réguliers du transport en commun en introduisant une subvention spécifique au laissez-passer. De plus, les subventions aux immobilisations augmentent considérablement et se diversifient.

1.3.2 Programme d'aide de 1980

. **Subvention de fonctionnement** (Annexe 1)

Depuis la réforme, la subvention de fonctionnement n'est plus versée selon le déficit; elle s'établit plutôt à 40% des revenus générés par les services réguliers de transport en commun. Les revenus du service régulier comprennent:

- les revenus provenant des usagers, excluant ceux d'activités autres que le transport en commun tels les voyages nolisés et les services aéroportuaires;
- les revenus résultant des contrats de service reliés au service régulier de transport en commun, tels ceux découlant de contrats pour le transport des postiers ou policiers;
- les manques à gagner résultant de la réduction accordée dans le prix du laissez-passer;

- le manque à gagner résultant des tarifs réduits accordés aux étudiants et aux personnes âgées ou découlant d'une entente contractuelle concernant le transport inter-réseaux, à l'exception du manque à gagner relatif au transport scolaire intégré.

. Subvention au laissez-passer

Afin de favoriser les utilisateurs réguliers et d'accroître l'achalandage, le gouvernement a introduit dans son nouveau programme d'aide une mesure favorisant la généralisation des laissez-passer. Cette mesure offre une subvention qui compense la réduction accordée dans le prix du laissez-passer par rapport au tarif régulier. Cette subvention est égale à 110% de cette réduction jusqu'à une différence maximale de 30% entre une somme égale à 50 fois le tarif régulier et le prix du laissez-passer. (Annexe 2)

. Subvention aux immobilisations

Les subventions aux immobilisations sont plus substantielles et couvrent un plus grand nombre de catégorie de dépenses. La subvention à l'achat d'autobus fabriqués au Québec et à l'acquisition d'entreprises de transport en commun ainsi qu'à la construction de garages, terminus, édifices administratifs et abribus représente 75% du coût. Ces subventions sont versées en service de dette sauf pour les abribus.

Le métro bénéficie, comme depuis 1976, d'une subvention de 60% pour les travaux réalisés avant le 1er janvier 1980. Par contre, la subvention au service de la dette du métro et autres infrastructures de transport urbain rapide, pour les travaux entrepris depuis le 1er janvier 1980, est fixée à 100%. Le plan triennal d'immobilisation de la CUM, pour le métro, doit préalablement être approuvé par le gouvernement.

Cette nouvelle formule élargie de la subvention aux immobilisations est établie dans le but de privilégier le maintien et le développement de réseaux efficaces.

Le gouvernement subventionne aussi l'implantation ou l'amélioration des services de transport en commun en finançant la réalisation d'études ou de projets expérimentaux. Cette subvention peut atteindre 100% du coût de réalisation selon la portée et la nature de l'étude et les crédits disponibles.

Mesures transitoires

Pour la première année d'application du nouveau programme d'aide au transport en commun, le ministère des Transports a prévu une mesure transitoire qui assurait à l'organisme de transport le même montant de subvention que celui qui aurait été obtenu sous l'ancien régime.

1.3.3 Modifications ultérieures

. **Subvention au transport scolaire intégré**

En 1980, les organismes publics de transport en commun reçoivent une subvention du ministère des Transports pour combler la différence entre le prix déterminé par contrat entre une commission scolaire et un organisme de transport public et le prix établi par le gouvernement selon certaines modalités.

A partir de 1981, les revenus provenant du transport scolaire intégré sont considérés comme des revenus du service régulier de transport en commun.

. **Subventions pour les trains de banlieue**

A partir de 1982, le gouvernement verse à la STCUM une subvention de fonctionnement, une subvention spécifique au laissez-passer ainsi qu'une subvention au déficit résiduel pour les deux lignes de train de banlieue CN-Deux-Montagnes et CP-Dorion.(1) Le déficit résultant de l'écart entre, d'une part, le coût du service et, d'autre part, la somme des revenus provenant des usagers, de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer est réparti de la façon suivante:

- La CUM assume le déficit jusqu'à concurrence de 6 millions de dollars (en dollars de 1981);

(1) Gouvernement du Québec. Décret 676-81, 4 mars 1981

- le gouvernement défraie le déficit additionnel.

Par ailleurs, le gouvernement a versé, de 1980 à 1982, au CN et au CP, via la STCUM, une subvention de fonctionnement basée sur les revenus générés par ces 2 lignes de trains de banlieue. Enfin, il continue de verser depuis 1980, au CN, via la STRSM, une subvention de fonctionnement pour la ligne CN-St-Hilaire.

1.3.4 Évolution du cadre institutionnel

L'organisation du transport en commun a évolué vers une prise de contrôle progressive par les élus municipaux.

Le premier geste de municipalisation d'un service de transport en commun fut la création de la Commission de transport de Montréal en 1952. A ce moment, la notion de monopole naturel s'appliquait aux entreprises de transport en commun de la même manière qu'aux entreprises fournissant des services d'électricité ou de téléphone. Dans ces cas en effet, compte tenu de l'importance des investissements nécessaires à l'établissement d'un réseau, le principe de l'utilisation optimale des ressources fait en sorte qu'il est préférable d'accorder à une entreprise l'exclusivité du marché. Toutefois, comme le service revêt un caractère essentiel, les décisions de l'entreprise qui détient un tel monopole sont sujettes à révision par une instance de contrôle de manière à assurer la protection du public, notamment en matière de tarification et de qualité des services (parcours, horaires).

Municipalisation du transport en commun

Dans le contexte du début des années cinquante, la municipalisation du transport en commun signifiait que la ville de Montréal devenait propriétaire de la C.T.M. et qu'elle en nommait les dirigeants (commissaires). Le transport en commun était toujours administré comme une entreprise, les recettes provenant des usagers couvrant l'ensemble des coûts. Il devait d'ailleurs en être ainsi jusqu'à la fin des années soixante, au moment où furent conçues les lois des trois communautés urbaines (Montréal, Québec et Outaouais) et des commissions de transport qui leur sont rattachées.

A cet égard, le Rapport Lacasse (mars 1969), concernant le transport en commun dans l'agglomération de Québec, démontre que le même principe continuait de prévaloir et que s'y ajoutait une certaine méfiance à l'égard du milieu municipal. En effet, les auteurs du rapport affirment notamment:

"Afin de la mettre à l'abri de toute ingérence ou pression indue, la Commission devra avoir un caractère autonome, tout en demeurant soumise à la juridiction de la Commission municipale, en ce qui concerne ses emprunts obligataires, ainsi que de la Régie des transports.

Dans le cas, par exemple, où la Commission refuserait d'accorder un nouveau service ou de prolonger un service déjà existant, les municipalités qui se croiraient lésées auraient un droit d'appel à la Régie des transports, qui réglerait le différent.

(.....)

Pour sa part, le président devra posséder des qualités d'administrateur et une connaissance valable du transport en commun et de la chose municipale, puisqu'il devrait cumuler la fonction de directeur général de la Commission.

Cependant, le comité soumet que, dans le but de conserver à la Commission un caractère autonome, ni le président ni les autres membres ne devraient faire partie d'un conseil municipal au moment de leur nomination, ni en avoir été membres depuis au moins trois ans."(1)

Cette attitude explique pourquoi le gouvernement n'a pas confié la direction des commissions de transport aux élus au moment de leur création. Il n'en demeure pas moins que ces derniers exerçaient des pouvoirs réels bien que limités:

1. la nomination de commissaires et la possibilité d'influer sur les choix des commissaires nommés par le gouvernement;
2. l'adoption du budget; la portée réelle de ce pouvoir était limitée, d'une part, par l'entrée en vigueur automatique du budget proposé en cas de désaccord et, d'autre part, parce qu'il était virtuellement impossible d'exercer des sanctions si les commissaires ne s'en tenaient pas au budget voté;

(1) Le transport en commun dans l'agglomération québécoise. Ministère des Affaires municipales, Québec, mars 1969, pages 88, 89, 90 [passim].

3. l'approbation des emprunts nécessaires à la réalisation de travaux et à l'achat d'équipement.

De plus, dans le cas de la CUM, les élus (comité exécutif) approuvaient les changements de parcours de la STCUM et décidaient des travaux de construction du métro. En somme, les élus locaux et, en particulier, ceux de la CUM ne partaient pas de zéro dans la démarche qui les a amenés à assumer un contrôle plus étendu sur le transport en commun.

Le contrôle des commissaires sur le transport en commun (parcours, tarifs, budgets, investissements) devait en effet être contesté par beaucoup d'élus municipaux à compter du moment où le transport en commun cessait de faire ses frais à même les revenus provenant des usagers et que les municipalités étaient appelées à combler des déficits d'exploitation. Cette contestation s'est d'ailleurs élargie à mesure que les déficits d'exploitation à la charge des municipalités augmentaient.

Réforme de la démocratie et de la fiscalité municipales

L'évolution de la conception du rôle de l' élu municipal fut également un facteur déterminant. En effet, le gouvernement a réalisé en 1978 et 1979 une réforme en profondeur de la démocratie et de la fiscalité municipales. Cette réforme visait essentiellement à renforcer la vitalité démocratique de notre système municipal. Les principaux axes de cette double réforme étaient:

- l'autonomie financière, qui signifie que les municipalités doivent posséder des ressources fiscales propres suffisantes pour faire face à leurs obligations;
- la revalorisation du rôle de l'élus local, en accordant à cette fonction plus de visibilité ainsi qu'un véritable pouvoir décisionnel qui est le moins possible assujetti à des conditions imposées par un autre gouvernement;
- l'information-participation du citoyen de manière à ce qu'il surveille efficacement l'administration de ses élus et participe aux décisions concernant les services qu'il reçoit.

Au plan de l'établissement des services, ces réformes devaient fournir à une communauté locale les moyens de décider des services qu'elle veut se donner et de leur mode de financement.

La revalorisation du rôle des élus locaux suppose évidemment qu'ils exercent un contrôle réel sur les services dont ils ont à répondre devant la population. Or, le contrôle, formel tout au moins, du transport en commun leur échappait et ce malgré le fait que ce service faisait partie du budget des municipalités desservies et en dépit également de son rôle crucial dans la vie de nos grandes agglomérations.

Contrôle sur les organismes publics

Ces facteurs ont amené le gouvernement à retenir, au moment de ces réformes, le principe du contrôle des élus locaux sur le transport en commun. Il suffisait donc aux élus d'une agglomération ou dont le territoire était desservi par une commission de transport de se mettre d'accord pour obtenir du gouvernement les modifications législatives nécessaires afin d'exercer effectivement ce contrôle complet sur le transport en commun. C'est ainsi que la Loi sur la Communauté urbaine de Québec fut modifiée dès juin 1978 afin de placer les élus de la Communauté à la tête de la CTCUQ. De même, la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, adoptée en décembre 1977, plaçait dès le départ ces corporations sous le contrôle des élus locaux (tableau 1, page 8).

Les lois régissant les autres organismes furent progressivement modifiées par la suite:

- juin 1982: le conseil de la CUM acquiert un pouvoir indiscutable sur le budget de la CTCUM ainsi que le pouvoir d'approuver les tarifs;
- juin 1983: modification de la loi régissant la CTCRO;
- décembre 1984: adoption de la Loi sur la Société de transport de la ville de Laval;
- juin 1985: adoption de la Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal et modification

de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal pour créer la STCUM; dans les deux cas, les élus acquièrent le plein contrôle sur leur société de transport.

Contrôle sur les services de transport, en dehors des organismes publics

La situation qui vient d'être décrite s'applique aux neuf organismes publics de transport, lesquels desservent les plus importants bassins d'usagers du transport en commun. Cette description ne s'applique donc pas aux banlieues des agglomérations de Québec et de Montréal ni aux agglomérations de 20 000 habitants et plus où existent également des services de transport urbain. Dans leur cas, l'évolution des pouvoirs municipaux comporte néanmoins une certaine similitude. En effet, les villes ont d'abord reçu en 1968 le pouvoir d'accorder une subvention au transporteur opérant sur leur territoire(1); ce pouvoir permettait aux villes d'assurer la survie d'un service mais sans intervenir dans sa gestion. En 1982, les municipalités recevaient le pouvoir d'organiser elles-mêmes un service de transport en commun(2).

Intervention gouvernementale

Tout en réclamant un contrôle plus étendu sur le transport en commun, les élus municipaux demandaient égale-

-
- (1) L.C.V., art 474a, édicté par L.Q. 1968, ch. 55, a.128. Les municipalités régies par le Code municipal ont reçu un pouvoir identique en 1975.
- (2) L.C.V. 467 et suivants; C.M., art. 535 et suivants, édictés par L.Q. 1981, ch. 26, a.38 et 39.

ment au gouvernement d'augmenter sa part du financement. Les motifs à l'appui de cette demande étaient l'importance du fardeau financier et les effets de débordement inhérents à un tel service. En accédant à ces demandes, le gouvernement absorbait une part croissante du coût ce qui l'amena à poser des gestes dont les effets ont démontré que le transport en commun était devenu à certains égards un domaine de juridiction partagée entre les deux niveaux de gouvernement.

L'imposition du moratoire sur les prolongements du métro en juin 1976 en est le premier signe. Même si elle demeurait le maître d'oeuvre, la CUM devait suspendre la réalisation des travaux, le principal bailleur de fonds voulant examiner les différentes hypothèses et revoir l'ordre de priorité des investissements avant d'aller plus loin. Cette réflexion devait amener, en novembre 1979, le gouvernement à lever le moratoire sur une partie du réseau projeté dans la mesure où il correspondait à son "plan de transport" pour la région de Montréal.

Ce plan établissait les orientations gouvernementales en matière d'investissements dans les domaines de la voirie et du transport en commun. Les propositions relatives au transport en commun situaient les futures décisions d'investissement dans une perspective d'ensemble de l'agglomération métropolitaine. Elles visaient notamment à intégrer les besoins de toutes les parties de l'agglomération, en tenant compte du fait que les grandes infrastructures desservent plus d'une partie de l'agglomération ou encore génèrent des effets

qui débordent le cadre de la partie de l'agglomération où elles sont situées. Le gouvernement y énonçait aussi certaines stratégies de gestion des services (tarification zonale, intégration modale, intégration tarifaire) ayant pour objectifs d'améliorer le service aux usagers et de tirer un meilleur parti des investissements.

Cette intervention constituait un précédent, puisque ces matières avaient été jusque là des responsabilités strictement locales; ce geste signifiait donc la volonté du gouvernement de s'affirmer comme un acteur majeur dans le transport en commun dans la région de Montréal. Pour qu'il en soit ainsi, il faut toutefois que les collectivités locales acceptent de céder une partie de leur autonomie décisionnelle, qu'il y ait ou non modification du cadre institutionnel.

Bilan de l'évolution du cadre institutionnel

Le résultat de cette évolution de 1970 à 1985 consiste en un pouvoir direct et complet des élus locaux sur les services de transport en commun. Ainsi, les élus ne sont plus seulement en position de réaction à des décisions prises par des administrateurs. Ils possèdent aujourd'hui le véritable pouvoir d'initiative et sont seuls aptes à décider des services à offrir et des ressources à employer pour produire ces services. En somme, le processus politique a complètement remplacé le marché comme mode d'allocation des ressources dans le domaine du transport en commun.

Par ailleurs, le transport en commun est devenu un service différent des autres dans l'ensemble de l'activité municipale. En effet, la poursuite d'objectifs nationaux (économies d'énergie, équilibre voirie/transport en commun, amélioration générale de la qualité de vie) a amené le gouvernement à augmenter sa participation au financement de ce service en particulier pour les grandes infrastructures. L'importance de cette participation financière fait en sorte que le gouvernement est intéressé par les décisions prises localement, particulièrement dans la région de Montréal, et qu'il cherche à les influencer afin de s'assurer que ses subventions sont employées de façon rationnelle.

1.3.5 Évolution de la participation de chacun des partenaires de 1979 à 1983

De 1979 à 1983, le coût du transport en commun dans les neuf organismes publics est passé de 406,9 M\$ à 713,6 M\$, pour une augmentation annuelle de 15,1% (tableau 4.1.1).

Voyons maintenant comment les usagers, le gouvernement et les municipalités se sont partagés cette facture.

Usagers

La période de 1980 à 1983 a été marquée par une stabilisation de la contribution des usagers par rapport au coût. Ainsi, entre 1979 et 1983, leur participation est passée de 31,4% à 31,6% (tableau 4.1.1).

La STCUM, quant à elle, a connu une diminution de la part relative des revenus provenant des usagers, celle-ci passant de 32,3% en 1979 à 30,0% en 1983 (tableau 4.2.1). Les nombreux conflits de travail ont sûrement nuï à la croissance de l'achalandage. L'extension des services dans l'ouest de l'île et l'intégration des trains de banlieue ont également eu un impact négatif sur la part des usagers.

Par contre, dans les autres commissions, la contribution des usagers augmente durant cette période. En effet, entre 1979 et 1983, les revenus provenant des usagers sont passés de 27,4% des coûts à 36,8%, pour une augmentation annuelle de 24,4% des revenus (tableau 4.1.3). Cependant, il faut tenir compte du fait que l'arrêt de travail de 250 jours à la CTCUQ surestime l'augmentation des revenus. Si, pour limiter cette distorsion, on prend comme base pour 1979 la moyenne des données de 1978 et de 1980, les revenus équivalent à 33,2% des coûts en 1979 et l'augmentation annuelle entre 1979 et 1983 serait alors de 15,1%.

Les augmentations de la part de l'utilisateur sont de l'ordre de 5,4 unités de pourcentage à la STRSM, 6,9 à la CTCRO et 6,7 à la STL(1) (tableaux 4.4 à 4.6).

(1) Dans le cas de la CTCRO et de la STL, ces augmentations de la participation sont gonflées par l'abandon durant cette période des services non-réguliers (transport scolaire à contrat, transport aéroportuaire, etc). Si on élimine ce facteur, on peut parler d'une participation relativement stable des usagers aux coûts.

La CTCUQ a connu une baisse de la participation des usagers de 1978 à 1981. Par contre, de 1981 à 1983, la part relative de l'usager a augmenté de 5,3 unités de pourcentage. Cette situation peut sans doute s'expliquer par l'influence négative sur l'achalandage du conflit de travail en 1979 et par le gel des tarifs de la CTCUQ jusqu'en janvier 1982.

Dans les corporations, la part relative des usagers semble augmenter entre 1979 et 1983, passant de 35,3% à 37,7% (tableau 4.1.4). Cependant, si on tient compte de la chute des autres revenus, il s'agit plutôt d'une diminution. En fait, les revenus provenant des usagers ont augmenté rapidement entre 1979 et 1983 mais les coûts en ont fait au moins tout autant.

Gouvernement

Suite aux mesures adoptées en 1976, les subventions au transport en commun ont augmenté considérablement. La nouvelle politique d'aide de 1980 accentue ce phénomène. En effet, l'analyse des quatre premières années d'application du programme montre une augmentation encore très rapide des contributions du gouvernement autant en termes absolus qu'en comparaison avec les autres partenaires.

Ainsi, de 1979 à 1983, les subventions gouvernementales sont passées de 32,6% des coûts à 42,8%, pour une augmentation annuelle de 23,2% du montant de la subvention (tableau 4.1.1).

On retrouve une augmentation de cet ordre pour chacune des commissions de transport. Cette augmentation a toutefois été plus importante dans le cas des corporations qui ont vu leurs subventions augmenter de 63,0% par année entre 1979 et 1983 (tableau 4.1.4). Celles-ci ont été créées durant la période de 1978 à 1980 de sorte qu'elles étaient dans une position où elles pouvaient augmenter rapidement leurs revenus autonomes en accroissant leur achalandage et ainsi profiter davantage des nouvelles formules de subvention. En effet, comme le montrent les tableaux 4.7 à 4.10, les subventions gouvernementales, qui représentaient pour la majorité des corporations environ 25% des revenus en 1980, ont atteint, en 1983, près de 45%.

Pour les commissions de transport, la mesure arrivait à une période où l'achalandage avait déjà atteint un niveau respectable et par le fait même permettait une moins grande augmentation des revenus provenant des usagers et de la subvention gouvernementale.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la croissance rapide des contributions gouvernementales entre 1979 et 1983. D'abord, compte tenu de la nouvelle formule de subvention aux revenus, les organismes de transport étaient incités à augmenter les tarifs et l'achalandage pour profiter au maximum des subventions. Durant la période de 1980 à 1983, la subvention au fonctionnement a augmenté considérablement passant de 81,4 M\$ à 121,6 M\$. De plus, la subvention au laissez-passer a été très bien acceptée par les organismes et a obligé

le Ministère à verser 32,7 M\$ en 1981 (première année complète d'application) et 41,8 M\$ en 1983. Finalement, une participation importante au financement des immobilisations a aussi fait augmenter la contribution gouvernementale. De 1980 à 1983, ces subventions, excluant le métro, sont passées de 11,5 M\$ à 31,9 M\$ (tableau 5).

Cette croissance rapide peut s'expliquer par le programme d'achat d'autobus, les décisions des organismes de construire des garages et centres administratifs et par le financement des immobilisations sur 10 ans à partir de 1980 alors qu'elles étaient entièrement payées au moment de l'acquisition jusqu'en 1979. Il faut aussi considérer le fait que la subvention à l'achat des autobus acquis en 1980 et 1981 par la STCUM n'a été versée qu'à la fin de 1982, soit au moment de leur financement à long terme, soit alors que les taux d'intérêt élevés ont atteint un sommet.

L'augmentation de la subvention gouvernementale au service de la dette du métro a aussi été très importante entre 1979 et 1983. La subvention qui était de 49,7 M\$ en 1979 a atteint 91,4 M\$ en 1983, soit une augmentation annuelle de 16,4% durant la période (tableau 4.2.1).

Depuis 1982, s'ajoute à toutes ces subventions, la contribution gouvernementale au train de banlieue qui fut de 2,8 M\$ pour une partie de l'année 1982 et de 9,6 M\$ pour 1983.

Le nouveau programme d'aide au transport en commun a modifié considérablement le budget du ministère des Transports. En observant l'évolution des sommes consacrées à deux de ses principaux programmes, l'aide au transport en commun et la construction du réseau routier, on constate facilement la croissance extrêmement rapide du budget consacré au transport en commun, de même que la part croissante du budget total du ministère des Transports absorbée par ce programme. En effet, le pourcentage du budget du ministère des Transports alloué à la construction routière a diminué pour la période de 1979-80 à 1983-84. Il est passé de 35,8% du budget total à 24,3%. Par contre, le pourcentage du budget du Ministère alloué au transport en commun a augmenté passant de 12,5% en 1979-80 à 22,5% en 1983-84. Notons que la tendance se poursuit pour les années subséquentes (tableau 6).

Municipalités

Le pourcentage de contribution des municipalités a augmenté considérablement entre 1976 et 1979 pour toutes les commissions de transport du Québec. Cette tendance s'est renversée depuis la réforme et les quotes-parts relatives ont diminué, passant de 30,4% en 1979 à 23,5% en 1983, bien que les montants versés par les municipalités aient augmenté passant de 123,6 M\$ à 167,7 M\$ (Tableau 4.1.1).

Il existe une différence entre les commissions et les corporations quant à la proportion des coûts financée

par les municipalités. En effet, à l'exception de la CITS qui obtient un pourcentage de contribution municipale qui s'apparente à celui des commissions (près de 25% en 1983), les municipalités défrayaient seulement entre 3% et 10% des dépenses dans les autres corporations en 1983 (tableaux 4.7 à 4.10).

Les municipalités sont appelées à combler le déficit résiduel pour les réseaux de leur territoire. L'importance croissante des subventions gouvernementales a contribué à freiner l'augmentation des quotes-parts municipales entre 1979 et 1983.

1.3.6 Synthèse

La participation des usagers a diminué dans tous les organismes de transport entre 1976 et 1979.

Cependant, depuis la réforme, on assiste à une stabilisation et même à une légère augmentation de cette contribution. La réforme a entraîné une modification du comportement des organismes de transport favorisant l'augmentation de ce type de revenu. En basant les subventions sur les revenus provenant des usagers, plutôt que sur le déficit d'exploitation, le gouvernement a incité les organismes de transport à hausser leurs tarifs et à favoriser l'amélioration du service de façon à augmenter l'achalandage. Les augmentations régulières de tarifs liées à des accroissements d'achalandage découlant de facteurs comme l'introduction du laissez-passer et l'augmentation du prix de l'essence, ont permis de stabiliser les revenus d'exploitation.

Les organismes de transport en commun se sont de plus en plus spécialisés dans les services réguliers. En effet, entre 1979 et 1983, les autres revenus ont diminué pour la majorité des organismes publics de transport.

Les organismes de transport ont très bien répondu au programme d'aide les incitant à augmenter leurs revenus. Ils ont également profité de la subvention au laissez-passer. Par conséquent, la contribution gouvernementale a augmenté très rapidement entre 1979 et 1983.

Le pourcentage de contribution des municipalités a augmenté continuellement entre 1976 et 1979 pour toutes les commissions de transport du Québec. Cette tendance a été renversée et la part relative des municipalités a diminué depuis 1980.

En conclusion, l'analyse de l'évolution de la contribution des partenaires de 1979 à 1983 montre que la formule de financement de 1980 a favorisé une stabilisation des revenus provenant des usagers, une accélération du phénomène de croissance des subventions et une diminution des contributions municipales.

TABLEAU 4.1.1
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
 (INCLUANT LA DETTE DU METRO)
 SOMMAIRE
 (000\$)

	1979 (1)		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers	127 597	31,4%	153 001 19,9%	30,1%	187 234 22,4%	31,0%	204 022 9,0%	31,7%	225 363 10,5%	31,6%	15,3%
Autres	22 856	5,6%	23 093	4,6%	21 328	3,5%	17 461	2,7%	14 907	2,1%	-10,1%
Total	150 453		176 094 17,0%		208 562 18,4%		221 483 6,2%		240 270 8,5%		12,4%
GOUVERNEMENT											
Fonctionnement			81 368		104 109		110 776		123 677		15,0% (2)
Laissez-passer			15 933		32 655		34 276		43 460		39,7% (2)
Sous-total (3)	78 473		97 301 24,0%		136 764 40,6%		145 052 6,1%		167 137 15,2%		20,8%
Autres (OPT)	4 587		13 813		13 931		28 216		47 077		79,0%
Dettes du métro	49 734		76 664		86 564		85 199		91 416		16,4%
Total	132 794	32,6%	187 778 41,4%	37,0%	237 259 26,4%	39,3%	258 467 8,9%	40,2%	305 630 18,2%	42,8%	23,2%
MUNICIPALITES											
Autobus-métro	90 404		92 407		99 678		113 746		111 796		5,5%
Ferroviaire							2 613		7 526		
Dettes du métro	33 236		51 207		57 692		47 164		48 349		9,8%
Total	123 640	30,4%	143 614 16,2%	28,3%	157 370 9,6%	26,1%	163 523 3,9%	25,4%	167 671 2,5%	23,5%	7,9%
DEPENSES	406 887	100,0%	507 486 24,7%	100,0%	603 191 18,9%	100,0%	643 473 6,7%	100,0%	713 571 10,9%	100,0%	15,1%

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.
 Rapports annuels 1979 à 1983 de la CUM.

- (1): Includant les corporations de transport en 1979.
 (2): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
 (3): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 4.1.2
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
 (EXCLUANT LA DETTE DU METRO)
 SOMMAIRE
 (000\$)

	1979 (1)		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers	127 597	39,4%	153 001	40,3%	187 234	40,8%	204 022	39,9%	225 363	39,3%	15,3%
			19,9%		22,4%		9,0%		10,5%		
Autres	22 856	7,1%	23 093	6,1%	21 328	4,6%	17 461	3,4%	14 907	2,6%	-10,1%
Total	150 453		176 094		208 562		221 483		240 270		12,4%
			17,0%		18,4%		6,2%		8,5%		
GOVERNEMENT											
Fonctionnement			81 368		104 109		110 776		123 677		15,0% (2)
Laissez-passer			15 933		32 655		34 276		43 460		39,7% (2)
Sous-total (3)	78 473		97 301		136 764		145 052		167 137		20,8%
			24,0%		40,6%		6,1%		15,2%		
Autres	4 587		13 813		13 931		28 216		47 077		79,0%
Total	83 060	25,6%	111 114	29,3%	150 695	32,8%	173 268	33,9%	214 214	37,3%	26,7%
			33,8%		35,6%		15,0%		23,6%		
MUNICIPALITES											
Contribution	90 404	27,9%	92 407	24,3%	99 678	21,7%	116 359	22,8%	119 322	20,8%	7,2%
			2,2%		7,9%		16,7%		2,5%		
DEPENSES	323 917	100,0%	379 615	100,0%	458 935	100,0%	511 110	100,0%	573 806	100,0%	15,4%
			17,2%		20,9%		11,4%		12,3%		

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

(1): Incluant les corporations de transport à partir de 1979.

(2): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.

(3): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1983

TABLEAU 4.1.3
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
COMMISSIONS SAUF STCUM
(000\$)

	1979		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers	22 129	27,4%	31 732	30,2%	37 939	31,6%	47 107	34,6%	52 957	36,8%	24,4%
			43,4%		19,6%		24,2%		12,4%		
Autres	10 911	13,5%	12 662	12,1%	11 636	9,7%	8 649	6,3%	5 192	3,6%	-16,9%
Total	33 040		44 394		49 575		55 756		58 149		15,2%
			34,4%		11,7%		12,5%		4,3%		
GOUVERNEMENT											
Fonctionnement			17 950		21 481		27 917		31 790		20,8% (1)
Laissez-passer			1 934		4 687		7 270		9 415		68,6% (1)
Sous-total (2)	23 540		19 884		26 168		35 187		41 205		15,0%
			-15,5%		31,6%		34,5%		17,1%		
Autres	509		9 351		8 742		11 031		12 462		9,9%
Total	24 049	29,8%	29 235	27,9%	34 910	29,1%	46 218	33,9%	53 667	37,3%	22,2%
			21,6%		19,4%		32,4%		16,1%		
MUNICIPALITES											
Contribution	23 636	29,3%	31 297	29,8%	35 520	29,6%	34 323	25,2%	31 978	22,2%	7,8%
			32,4%		13,5%		-3,4%		-6,8%		
DEPENSES	80 725	100,0%	104 926	100,0%	120 005	100,0%	136 297	100,0%	143 794	100,0%	15,5%
			30,0%		14,4%		13,6%		5,5%		

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

(1): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.

(2): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 4.1.4
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
CORPORATIONS
(000\$)

	1979		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers	2 267	35,3%	3 240 42,9%	36,4%	4 325 33,5%	34,0%	6 114 41,4%	35,1%	7 621 24,6%	37,7%	35,4%
Autres	1 833	28,5%	2 141	24,1%	2 502	19,7%	2 215	12,7%	1 931	9,6%	1,3%
Total	4 100		5 381 31,2%		6 827 26,9%		8 329 22,0%		9 552 14,7%		23,5%
GOUVERNEMENT											
Fonctionnement			1 488		2 434		3 448		4 314		42,1% (1)
Laissez-passer			58		403		874		1 296		178,8% (1)
Sous-total (2)	1 213		1 546 27,5%		2 837 83,5%		4 322 52,3%		5 610 29,8%		46,6%
Autres	0		462		946		2 455		2 956		84,5%
Total	1 213	18,9%	2 008 65,5%	22,6%	3 783 88,4%	29,7%	6 777 79,1%	38,9%	8 566 26,4%	42,4%	63,0%
MUNICIPALITES											
Contribution	1 110	17,3%	1 506 35,7%	16,9%	2 116 40,5%	16,6%	2 305 8,9%	13,2%	2 076 -9,9%	10,3%	16,9%
DEPENSES	6 423	100,0%	8 895 38,5%	100,0%	12 726 43,1%	100,0%	17 411 36,8%	100,0%	20 194 16,0%	100,0%	33,2%

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

(1): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
(2): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 4.2.1
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
 (INCLUANT LA DETTE DU METRO)
 S.T.C.U.M.
 (000\$)

	1979 (1)		1980 (2)		1981		1982 (3)		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers (4)	103 201	32,3%	118 029	30,0%	144 970	30,8%	150 801	30,8%	164 785	30,0%	12,4%
			14,4%		22,8%		4,0%		9,3%		
Autres	10 112	3,2%	8 290	2,1%	7 190	1,5%	6 597	1,3%	7 784	1,4%	-6,3%
Total	113 313		126 319		152 160		157 398		172 569		11,1%
			11,5%		20,5%		3,4%		9,6%		
GOUVERNEMENT											
Fonctionnement			61 930		80 194		79 411		87 573		12,2% (5)
Laissez-passer			13 941		27 565		26 132		32 749		32,9% (5)
Sous-total (6)	53 720		75 871		107 759		105 543		120 322		22,3%
			41,2%		42,0%		-2,1%		14,0%		
Autres (Stcum)	4 078		4 000		4 243		14 730		31 659		66,9%
Dette du métro	49 734		76 664		86 564		85 199		91 416		16,4%
Total	107 532	33,6%	156 535	39,8%	198 566	42,2%	205 472	42,0%	243 397	44,3%	22,7%
			45,6%		26,9%		3,5%		18,5%		
MUNICIPALITES											
Autobus-métro	65 658		59 604		62 042		77 118		77 742		4,3%
Ferroviaire							2 613		7 526		
Dette du métro	33 236		51 207		57 692		47 164		48 349		9,8%
Total	98 894	30,9%	110 811	28,1%	119 734	25,5%	126 895	25,9%	133 617	24,3%	7,8%
			12,1%		8,1%		6,0%		5,3%		
DEPENSES (7)	319 739	100,0%	393 665	100,0%	470 460	100,0%	489 765	100,0%	549 583	100,0%	14,5%
			23,1%		19,5%		4,1%		12,1%		

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.
 Rapports annuels 1979 à 1983 de la CUM.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

- (1): Arrêt de service de 17 jours (21/11-8/12).
 (2): Extension du territoire par l'achat par la S.T.C.U.M. du réseau Métropolitain provincial.
 (3): Arrêt de service de 17 jours.
 (4): Comprend les revenus du service régulier urbain et le hors-territoire.
 (5): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
 (6): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.
 (7): Excluant, des subventions et des dépenses, les intérêts versés par le gouvernement suite au déficit de 1979.

TABLEAU 4.2.2
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
(EXCLUANT LA DETTE DU METRO)
S.T.C.U.M.
(000\$)

	1979 (1)		1980 (2)		1981		1982 (3)		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers (4)	103 201	43,6%	118 029	44,4%	144 970	44,4%	150 801	42,2%	164 785	40,2%	12,4%
			14,4%		22,8%		4,0%		9,3%		
Autres	10 112	4,3%	8 290	3,1%	7 190	2,2%	6 597	1,8%	7 784	1,9%	-6,3%
Total	113 313		126 319		152 160		157 398		172 569		11,1%
			11,5%		20,5%		3,4%		9,6%		
GOUVERNEMENT											
Fonctionnement			61 930		80 194		79 411		87 573		12,2% (5)
Laissez-passer			13 941		27 565		26 132		32 749		32,9% (5)
Sous-total (6)	53 720		75 871		107 759		105 543		120 322		22,3%
			41,2%		42,0%		-2,1%		14,0%		
Autres (7)	4 078		4 000		4 243		14 730		31 659		66,9%
Total	57 798	24,4%	79 871	30,0%	112 002	34,3%	120 273	33,7%	151 981	37,1%	27,3%
			38,2%		40,2%		7,4%		26,4%		
MUNICIPALITES											
Autobus-métro	65 658		59 604		62 042		77 118		77 742		4,3%
Ferroviaire							2 613		7 526		
Total	65 658	27,7%	59 604	22,4%	62 042	19,0%	79 731	22,3%	85 268	20,8%	6,8%
			-9,2%		4,1%		28,5%		6,9%		
DEPENSES (7)	236 769	100,0%	265 794	100,0%	326 204	100,0%	357 402	100,0%	409 818	100,0%	14,7%
			12,3%		22,7%		9,6%		14,7%		

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

- (1): Arrêt de service de 17 jours (21/11-8/12).
 (2): Extension du territoire par l'achat par la S.T.C.U.M. du réseau Métropolitain provincial.
 (3): Arrêt de service de 17 jours.
 (4): Comprend les revenus du service régulier urbain et le hors-territoire.
 (5): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
 (6): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.
 (7): Excluant, des subventions et des dépenses, les intérêts versés par le gouvernement suite au déficit de 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 4.3
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
C.T.C.U.Q.
(000\$)

	1979 (1)		1980		1981		1982 (2)		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers	3 008	15,8%	10 881	31,9%	12 433	30,4%	16 353	34,1%	18 896	35,7%	58,3%
			261,7%		14,3%		31,5%		15,6%		
Autres	708	3,7%	1 415	4,1%	1 763	4,3%	1 465	3,1%	2 103	4,0%	31,3%
Total	3 716		12 296		14 196		17 818		20 999		54,2%
			230,9%		15,5%		25,5%		17,9%		
GOVERNEMENT											
Fonctionnement			6 473		7 933		10 702		12 386		23,9% (3)
Laissez-passer			1 454		2 337		3 304		3 804		37,4% (3)
Sous-total (4)	7 795		7 927		10 270		14 006		16 190		20,0%
			1,7%		29,6%		36,4%		15,6%		
Autres	438		2 845		3 546		4 392		4 626		80,3%
Total	8 233	43,1%	10 772	31,6%	13 816	33,7%	18 398	38,3%	20 816	39,4%	26,1%
			30,8%		28,3%		33,2%		13,1%		
MUNICIPALITES											
Contribution	7 144	37,4%	11 068	32,4%	12 943	31,6%	11 810	24,6%	11 077	20,9%	11,6%
			54,9%		16,9%		-8,8%		-6,2%		
DEPENSES	19 093	100,0%	34 136	100,0%	40 955	100,0%	48 026	100,0%	52 892	100,0%	29,0%
			78,8%		20,0%		17,3%		10,1%		

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

- (1): Arrêt de service de 250 jours (29/1-5/10).
 (2): Arrêt de service de 15 jours (23/10-6/11).
 (3): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
 (4): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 4.4
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
 S.T.L.
 (000\$)

	1979		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers (1)	8 432	29,7%	9 742	28,9%	11 074	29,4%	12 765	31,3%	14 169	36,4%	13,9%
			15,5%		13,7%		15,3%		11,0%		
Autres	7 320	25,8%	8 071	23,9%	8 534	22,6%	5 844	14,3%	1 588	4,1%	-31,8%
Total	15 752		17 813		19 608		18 609		15 757		0,0%
			13,1%		10,1%		-5,1%		-15,3%		
GOUVERNEMENT											
Fonctionnement			5 499		5 526		7 311		8 084		13,6% (2)
Laissez-passer			157		784		1 324		2 444		147,4% (2)
Sous-total (3)	5 685		5 656		6 310		8 635		10 528		16,7%
			-0,5%		11,6%		36,8%		21,9%		
Autres	0		2 360		1 708		2 666		3 374		12,5%
Total	5 685	20,0%	8 016	23,8%	8 018	21,3%	11 301	27,7%	13 902	35,7%	25,1%
			41,0%		0,0%		40,9%		23,0%		
MUNICIPALITES											
Contribution	6 949	24,5%	7 913	23,5%	10 088	26,7%	10 875	26,7%	9 267	23,8%	7,5%
			13,9%		27,5%		7,8%		-14,8%		
DEPENSES	28 386	100,0%	33 742	100,0%	37 714	100,0%	40 785	100,0%	38 926	100,0%	8,2%
			18,9%		11,8%		8,1%		-4,6%		

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

(1): Comprend les revenus du service régulier urbain et le hors-territoire.

(2): Taux de croissance annuel 1980 à 1983.

(3): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 4.5
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
C.T.C.R.O.
(000\$)

	1979		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers (1)	4 018	29,8%	4 534	28,9%	5 807	34,5%	6 587	37,5%	7 170	36,7%	15,6%
				12,8%		28,1%		13,4%		8,9%	
Autres	2 363	17,5%	2 425	15,5%	379	2,3%	258	1,5%	376	1,9%	-36,8%
Total	6 381		6 959		6 186		6 845		7 546		4,3%
				9,1%		-11,1%		10,7%		10,2%	
GOVERNEMENT											
Fonctionnement			2 691		3 447		3 766		4 430		17,9% (2)
Laissez-passer			323		704		904		1 019		46,1% (2)
Sous-total (3)	3 204		3 014		4 151		4 670		5 449		14,2%
				-5,9%		37,7%		12,5%		16,7%	
Autres	0		1 069		1 595		1 186		1 372		8,6%
Total	3 204	23,7%	4 083	26,1%	5 746	34,2%	5 856	33,4%	6 821	34,9%	20,8%
				27,4%		40,7%		1,9%		16,5%	
MUNICIPALITES											
Contribution	3 916	29,0%	4 621	29,5%	4 882	29,0%	4 851	27,6%	5 150	26,4%	7,1%
				18,0%		5,6%		-0,6%		6,2%	
DEPENSES	13 501	100,0%	15 663	100,0%	16 814	100,0%	17 552	100,0%	19 517	100,0%	9,7%
				16,0%		7,3%		4,4%		11,2%	

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

(1): Comprend les revenus du service régulier urbain et la contribution de la Commission de la capitale nationale.

(2): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.

(3): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 4.6
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
S.T.R.S.M.
(000\$)

	1979	1980 (1)	1981	1982	1983	Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES						
Usagers (2)	6 671 33,8%	6 575 30,7% -1,4%	8 625 35,2% 31,2%	11 402 38,1% 32,2%	12 722 39,2% 11,6%	17,5%
Autres	520 2,6%	751 3,5%	960 3,9%	1 082 3,6%	1 125 3,5%	21,3%
Total	7 191	7 326 1,9%	9 585 30,8%	12 484 30,2%	13 847 10,9%	17,8%
GOUVERNEMENT						
Fonctionnement		3 287	4 575	6 138	6 890	27,7% (3)
Laissez-passer		0	862	1 738	2 148	35,2% (4)
Sous-total (5)	6 856	3 287 -52,1%	5 437 65,4%	7 876 44,9%	9 038 14,8%	7,2%
Autres	71	3 077	1 893	2 787	3 090	0,1% (3)
Total	6 927 35,1%	6 364 29,8% -8,1%	7 330 29,9% 15,2%	10 663 35,6% 45,5%	12 128 37,4% 13,7%	15,0%
MUNICIPALITES						
Contribution	5 627 28,5%	7 695 36,0% 36,8%	7 607 31,0% -1,1%	6 787 22,7% -10,8%	6 484 20,0% -4,5%	3,6%
DEPENSES	19 745 100,0%	21 385 100,0% 8,3%	24 522 100,0% 14,7%	29 934 100,0% 22,1%	32 459 100,0% 8,4%	13,2%

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

(1): Arrêt de service de 30 jours (11/1-21/3).

(2): Comprend les revenus du service régulier urbain. Excluant les revenus du service offert à Ste-Julie.

(3): Taux de croissance annuel 1980 à 1983.

(4): Taux de croissance annuel de 1981 à 1983.

(5): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 4.7
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1980 A 1983.
C.I.T.S.
(0000\$)

	1979 (1)		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle (2)
REVENUS AUTONOMES											
Usagers	129	13,6%	642	27,7%	976	26,0%	1 161	28,3%	1 790	35,3%	40,7%
			397,7%		52,0%		19,0%		54,2%		
Autres	81	8,5%	500	21,6%	590	15,7%	440	10,7%	190	3,7%	-27,6%
Total	210		1 142		1 566		1 601		1 980		20,1%
			443,8%		37,1%		2,2%		23,7%		
GOUVERNEMENT											
Fonctionnement			257		550		633		1 000		57,3% (3)
Laissez-passer			0		85		164		332		97,6% (3)
Sous-total (4)	333		257		635		797		1 332		73,1%
			-22,8%		147,1%		25,5%		67,1%		
Autres	0		203		365		460		482		33,4%
Total	333	35,1%	460	19,8%	1 000	26,6%	1 257	30,7%	1 814	35,8%	58,0%
			38,1%		117,4%		25,7%		44,3%		
MUNICIPALITES											
Contribution	407	42,8%	718	30,9%	1 187	31,6%	1 240	30,3%	1 274	25,1%	21,1%
			76,4%		65,3%		4,5%		2,7%		
DEPENSES	950	100,0%	2 320	100,0%	3 753	100,0%	4 098	100,0%	5 068	100,0%	29,8%
			144,2%		61,8%		9,2%		23,7%		

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

- (1): Arrêt de service de 307 jours (14/2-17/12).
 (2): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
 (3): Taux de croissance annuel de 1981 à 1983.
 (4): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 4.8
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
 C.I.T.F.
 (000\$)

	1979 (1)	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES						
Usagers	563 63,3%	570 53,4% 1,2%	1 278 49,8% 124,2%	1 639 48,6% 28,2%	1 764 47,6% 7,6%	33,0%
Autres	26 2,9%	14 1,3%	104 4,1%	53 1,6%	49 1,3%	17,2%
Total	589	584 -0,8%	1 382 136,6%	1 692 22,4%	1 813 7,2%	32,5%
GOUVERNEMENT						
Fonctionnement		228	565	830	902	57,4% (2)
Laissez-passer		0	90	210	284	46,1% (3)
Sous-total (4)	150	228 52,0%	655 187,3%	1 040 58,8%	1 186 14,0%	67,7%
Autres	0	47	114	398	464	112,9% (2)
Total	150 16,9%	275 25,7% 83,3%	769 30,0% 179,6%	1 438 42,6% 87,0%	1 650 44,6% 14,7%	82,1%
MUNICIPALITES						
Contribution	150 16,9%	209 19,6% 39,3%	413 16,1% 97,6%	244 7,2% -40,9%	240 6,5% -1,6%	12,5%
DEPENSES	889 100,0%	1 068 100,0% 20,1%	2 564 100,0% 140,1%	3 374 100,0% 31,6%	3 703 100,0% 9,8%	42,9%

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

(1): Ville de Trois-Rivières.

(2): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.

(3): Taux de croissance annuel 1981 à 1983.

(4): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 4.9
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
C.M.T.S.
(000\$)

	1979		1980		1981		1982		1983		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES											
Usagers	970	29,6%	1 462	35,1%	1 854	33,9%	2 548	32,8%	3 075	34,2%	33,4%
				50,7%		26,8%		37,4%		20,7%	
Autres	1 589	48,5%	1 495	35,9%	1 651	30,2%	1 632	21,0%	1 636	18,2%	0,7%
Total	2 559		2 957		3 505		4 180		4 711		16,5%
				15,6%		18,5%		19,3%		12,7%	
GOVERNEMENT											
Fonctionnement			725		1 067		1 587		1 890		37,2% (1)
Laissez-passer			44		211		414		548		37,0% (2)
Sous-total (3)	395		769		1 278		2 001		2 438		57,6%
				94,7%		66,2%		56,6%		21,8%	
Autres	0		109		442		1 203		1 537		139,5% (1)
Total	395	12,1%	878	21,1%	1 720	31,4%	3 204	41,3%	3 975	44,2%	78,1%
				122,3%		95,9%		86,3%		24,1%	
MUNICIPALITES											
Contribution	324	9,9%	326	7,8%	248	4,5%	378	4,9%	309	3,4%	-1,2%
				0,6%		-23,9%		52,4%		-18,3%	
DEPENSES	3 278	100,0%	4 161	100,0%	5 473	100,0%	7 762	100,0%	8 995	100,0%	28,7%
				26,9%		31,5%		41,8%		15,9%	

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

- (1): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
(2): Taux de croissance annuel de 1981 à 1983.
(3): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 4.10
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1979 A 1983.
C.I.T.R.S.Q.
(000\$)

	1979 (1)	1980 (2)	1981 (3)	1982	1983	Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES						
Usagers	605 46,3%	566 42,1% -6,4%	217 23,2% -61,7%	766 35,2% 253,0%	992 40,9% 29,5%	13,2%
Autres	137 10,5%	132 9,8%	157 16,8%	90 4,1%	56 2,3%	-20,0%
Total	742	698 -5,9%	374 -46,4%	856 128,9%	1 048 22,4%	9,0%
GOUVERNEMENT						
Fonctionnement		278	252	398	522	23,1% (4)
Laissez-passer		14	17	86	132	96,7% (5)
Sous-total (6)	335	292 -12,8%	269 -7,9%	484 79,9%	654 35,1%	18,2%
Autres	0	103	25	394	473	65,4% (4)
Total	335 25,7%	395 29,3% 17,9%	294 31,4% -25,6%	878 40,3% 198,6%	1 127 46,4% 28,4%	35,4%
MUNICIPALITES						
Contribution	229 17,5%	253 18,8% 10,5%	268 28,6% 5,9%	443 20,3% 65,3%	253 10,4% -42,9%	2,5%
DEPENSES	1 306 100,0%	1 346 100,0% 3,1%	936 100,0% -30,5%	2 177 100,0% 132,6%	2 428 100,0% 11,5%	16,8%

SOURCES: Rapports annuels 1979 à 1983.

- (1): Autobus Lévis Inc.
(2): Arrêt de service de 15 jours.
(3): Arrêt de service de 182 jours.
(4): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
(5): Taux de croissance annuel de 1981 à 1983.
(6): Subvention au déficit d'exploitation en 1979.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
5 décembre 1985

TABLEAU 5
EVOLUTION DES SUBVENTIONS AUTRES QUE LA SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT ET LA SUBVENTION SPECIFIQUE
AU LAISSEZ-PASSER OU AU DEFICIT, DE 1976 A 1983.

Année	Subvention aux immobilisations	subvention au déficit ferroviaire	Autres subventions	Total
1976	0		464	464
1977	1 651		324	1 975
1978	3 008		759	3 767
1979	4 078		509	4 587
1980	11 510		2 303	13 813
1981	9 258		4 673	13 931
1982	20 106	2 778	5 332	28 216
1983	31 853	9 640	5 584	47 077

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 6
 EVOLUTION DES DEPENSES DU GOUVERNEMENT ET DU MINISTERE DES TRANSPORTS ET DES DEPENSES
 EN TRANSPORT EN COMMUN ET EN CONSTRUCTION ROUTIERE DE 1973-74 A 1985-86.
 (000\$)

Année	Gouvernement	Ministère des Transports	MTQ/ Gouvernement	Construction routière	Transport en commun	Const. rout./ MTQ	T. en C./ MTQ
1973-74	5 834 755	713 237	12,2%	431 941	2 106	60,6%	0,3%
1974-75	7 286 600 24,9% (1)	848 692 19,0%	11,6%	505 009 16,9%	6 052 187,4%	59,5%	0,7%
1975-76	8 791 122 20,6%	992 537 16,9%	11,3%	584 923 15,8%	10 244 69,3%	58,9%	1,0%
1976-77	10 208 430 16,1%	1 037 734 4,6%	10,2%	495 516 -15,3%	69 997 583,3%	47,7%	6,7%
1977-78	11 503 008 12,7%	1 060 480 2,2%	9,2%	442 348 -10,7%	93 873 34,1%	41,7%	8,9%
1978-79	13 402 830 16,5%	1 137 380 7,3%	8,5%	438 055 -1,0%	123 926 32,0%	38,5%	10,9%
1979-80	15 123 200 12,8%	1 261 331 10,9%	8,3%	451 861 3,2%	157 238 26,9%	35,8%	12,5%
1980-81	17 596 659 16,4%	1 307 158 3,6%	7,4%	432 277 -4,3%	189 300 20,4%	33,1%	14,5%
1981-82	20 359 807 15,7%	1 360 945 4,1%	6,7%	430 275 -0,5%	248 754 31,4%	31,6%	18,3%
1982-83	22 259 296 9,3%	1 488 645 9,4%	6,7%	365 237 -15,1%	350 079 40,7%	24,5%	23,5%
1983-84	24 523 514 10,2%	1 585 430 6,5%	6,5%	384 831 5,4%	356 470 1,8%	24,3%	22,5%
1984-85	26 113 000 6,5%	1 648 152 4,0%	6,3%	407 597 5,9%	378 068 6,1%	24,7%	22,9%
1985-86	27 400 000 4,9%	1 674 174 1,6%	6,1%	392 730 -3,6%	407 662 7,8%	23,5%	24,4%

SOURCES: Gouvernement du Québec, comptes publics 1973-74 à 1983-84.
 Gouvernement du Québec, budgets 1984-85 et 1985-86.

(1): Taux de croissance par rapport à l'année précédente.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986



1.4 Aide financière depuis 1984

A partir de 1981, le gouvernement cherche à diminuer ses dépenses dans tous les domaines et le transport en commun ne fait pas exception. Les changements envisagés pour résoudre les problèmes financiers supposaient des modifications aux pouvoirs des municipalités, l'établissement d'un organisme régional de concertation et une nouvelle structure tarifaire. Le gouvernement, ayant conclu des accords avec les municipalités dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale, ne pouvait modifier unilatéralement son programme. C'est pourquoi il dépose en juin 1982 une proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal(1) dans le but d'amorcer la consultation avec les municipalités.

1.4.1 Modifications au programme d'aide

Le gouvernement propose d'abord de partager le pouvoir décisionnel en matière de transport en commun entre un organisme régional et les administrations locales. L'organisme régional s'occuperait de la planification, du développement et du financement des systèmes à caractère régional (métro, trains de banlieue et autobus régionaux). Il coordonnerait les réseaux locaux et régionaux et fixerait les tarifs pour tous les réseaux afin d'établir une structure tarifaire régionale.

(1) Gouvernement du Québec, Le transport en commun: un choix régional. Proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, juin 1982, 92 pages.

Les administrations locales assumeront la planification, le développement, l'établissement du niveau de service, l'exploitation et le financement des réseaux à caractère local (circuits d'autobus locaux).

De plus, le gouvernement propose un partage des coûts différent entre les catégories de bénéficiaires (les usagers, les municipalités, le gouvernement et les bénéficiaires non usagers tels les automobilistes et les entreprises).

Cette proposition de réforme a fait l'objet d'une consultation auprès des élus locaux, des commissions de transport et de la population en général. En commission parlementaire en octobre 1982, 58 mémoires étaient déposés et un certain nombre de propositions étaient retenues.

Les élus acceptent le contrôle du transport en commun sur leur territoire. Ils reconnaissent la nécessité de coordonner les services sur le plan régional mais s'objectent à la création d'un organisme régional en raison du risque d'empiétement sur les prérogatives locales et des incertitudes liées à la cohabitation de la ville de Montréal et de la CUM avec les municipalités de banlieue. Plusieurs participants reconnaissent aussi la nécessité de redistribuer les coûts du transport en commun de la région montréalaise entre les partenaires traditionnels notamment en augmentant graduellement le taux de participation aux coûts des usagers. Bien qu'une intégration tarifaire entre les

réseaux semble une priorité, une forte réticence se fait sentir à la tarification selon la distance, particulièrement sur le territoire de la CUM.

Réforme de la politique d'aide au transport en commun

En raison des contraintes budgétaires, les premiers gestes de réforme touchent le cadre financier. Le gouvernement ajuste toutefois son projet de réforme pour répondre aux revendications des municipalités exprimées lors de la commission parlementaire.

La première modification apportée au programme consiste à ramener la subvention au laissez-passer de 110% à 100% du manque à gagner. Cette mesure touche les neuf organismes publics de transport en commun du Québec.

La seconde permet d'appliquer progressivement de 1984 à 1988 la mesure de proportionnalité des subventions par rapport à la contribution municipale dans la région de Montréal. La troisième modification adopte la subvention spécifique au laissez-passer de manière à réduire le remboursement du manque à gagner de 30% à 28% en 1984, 26% en 1985 et 24% à partir de 1986 (tableau 7).

Le gouvernement ne modifie pas la subvention au service de dette du métro. Les enjeux sont importants et les intéressés ne s'entendent pas sur la position à prendre.

Élargissement de la mesure de proportionnalité

Dans le but de réduire ses dépenses tout en respectant le principe de l'autonomie locale qui était un des objectifs de la réforme de la fiscalité en 1980, le gouvernement décide de s'assurer de la proportionnalité de ses subventions par rapport à la contribution municipale. En effet, les subventions gouvernementales augmentent plus rapidement que la contribution municipale, c'est pourquoi, à compter de 1985, le gouvernement:

- . Applique à la CTCUQ et à la CTCRO la modification à la subvention spécifique au laissez-passer et la mesure de proportionnalité qui s'appliquaient déjà depuis un an aux trois commissions de transport de la région de Montréal.
- . Fixe à 75% du déficit le montant maximum de la somme de la subvention au fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer dans les corporations de transport.

Extension du programme d'aide aux municipalités

- Règles applicables

En 1984, le gouvernement ajoute un volet à son programme d'aide pour appuyer financièrement, les municipalités, situées hors des organismes publics de transport en commun, qui organisent un service de

transport en commun sur leur territoire. Deux types de municipalités sont éligibles aux subventions: les municipalités de banlieue qui entretiennent des liens étroits avec le noyau d'une agglomération urbaine et les municipalités faisant partie d'une agglomération comptant au moins 20 000 habitants.(1)

L'extension du programme d'aide à ces municipalités s'est faite en deux étapes. Le 1er janvier 1984, les municipalités de la région de Montréal sont devenues admissibles au programme d'aide. Un an plus tard, le programme s'appliquait à toutes les municipalités faisant partie d'une agglomération d'au moins 20 000 habitants.

Le programme d'aide aux municipalités comporte trois volets:

- . une subvention de fonctionnement;
- . une subvention spécifique au laissez-passer égale à 100% de la réduction consentie aux usagers du laissez-passer jusqu'à une différence maximale de 30% entre une somme égale à 42 fois le tarif régulier et le prix du laissez-passer;
- . une subvention égale à 75% des dépenses relatives à l'achat et l'installation d'abribus pourvu que ces dépenses aient été préalablement approuvées par le ministre des Transports.

(1) Gouvernement du Québec, "Décret sur la politique d'aide au transport en commun", 31 mai 1985, article 8.

La somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique aux laissez-passer ne peut excéder 75% du déficit à la charge des municipalités qui organisent le transport.

Le gouvernement a aussi prévu des subventions spéciales (non-incluses dans le programme d'aide) afin d'inciter les municipalités et les regroupements de municipalités à établir un plan d'organisation du service. Ces subventions sont limitées à 50% du coût des études et ne doivent pas représenter plus de 1\$ par citoyen des municipalités desservies.

- **Etat de la situation**

Dans la région de Montréal, en 1986, 134 municipalités sont regroupées en 18 conseils intermunicipaux de transport (CIT) pour organiser un service sur leur territoire et vers le centre de l'agglomération.

A l'extérieur de Montréal, 5 municipalités organisent seules le service et une régie intermunicipale de transport, regroupant 5 municipalités, a été créée au Centre-Mauricie.

Dans l'ensemble, les municipalités et regroupements de municipalités bénéficiant du programme d'aide comptent dépenser 18,2 M\$ en 1986 pour les services de transport en commun. Les revenus provenant des usagers devraient s'élever à près de 11,4 M\$. Le gouvernement prévoit verser à ces organismes un

montant de 4,4 M\$ et les municipalités devraient défrayer 2,4 M\$.

Les ratios de couverture des dépenses par les usagers varient entre 38,3% pour le CIT Roussillon et 89,4% pour la ville de Saint-Bruno. La majorité des services affichent des taux de couverture supérieurs à 50,0%.

Compensation tarifaire

Depuis le printemps 1985, le gouvernement verse une subvention à la réduction des tarifs consentie aux usagers empruntant plus d'un réseau. Cette subvention est accordée à l'autorité responsable de l'organisation du transport qui consent cette réduction et qui a signé une entente à cet effet avec le ministre des Transports.

La subvention est égale à 50% de la réduction accordée aux usagers détenteurs de laissez-passer, jusqu'à concurrence de 25% du prix du laissez-passer de l'autorité responsable de l'organisation.

Des modalités particulières s'appliquent dans le cas des usagers de Longueuil utilisant deux réseaux.

Jusqu'à maintenant la STRSM et la STL se sont prévaluées de cette mesure.

1.4.2 Évolution de la contribution de chacun des partenaires de 1983 à 1986

La proportionnalité établie entre la subvention gouvernementale et la contribution municipale visait à ralentir la croissance de la participation du gouvernement, et à refléter le contrôle des municipalités sur le transport en commun.

La modification du remboursement de la réduction consentie aux détenteurs de laissez-passer, de 30% en 1983 à 24% à compter de 1986, visait aussi à limiter la contribution du gouvernement. Cette mesure s'applique aux trois sociétés de transport de la région de Montréal dès 1984 et aux 2 autres commissions à partir de 1985.

En 1984, la mesure de proportionnalité est en vigueur pour les 3 commissions de transport de la région de Montréal seulement. Compte tenu des montants impliqués, la mesure n'affecte, la première année, que la STCUM et la STRSM. En 1986, la STCUM demeure le seul organisme de la région de Montréal touché par la mesure de proportionnalité.

A partir de 1985, les subventions de la CTCUQ sont plafonnées alors que la mesure n'affecte la CTCRO qu'à partir de 1986.

Parmi les corporations de transport, la CMTS est la seule à connaître un plafonnement des subventions pour

1985 bien que ce ne soit plus le cas dans le budget de 1986.

Les données de 1986 provenant du budget, il faut tenir compte de la marge d'erreur possible.

Usagers

Seulement deux organismes ont connu un accroissement de la part relative des usagers entre 1983 et 1986.

Dans le cas de la STCUM, celle-ci passe de 30,0% à 33,8% (tableau 7.2.1). Si des augmentations importantes des tarifs ont permis une légère augmentation de la part relative des usagers, le retrait de la STCUM de Longueuil explique également une partie de l'accroissement connu en 1986. Ce retrait a entraîné une diminution de coût qui n'a pas été accompagnée d'une diminution proportionnelle des revenus. En effet, une partie importante des usagers du Vieux Longueuil continuent à emprunter le réseau de la STCUM et à générer des revenus pour cet organisme même si celui-ci n'a plus à financer la desserte du Vieux Longueuil.

La CTCRO est le seul autre organisme à avoir connu une augmentation de la part des usagers, celle-ci passant de 36,7% en 1983 à 39,7% en 1986 (tableau 7.5).

A la CTCUQ, la part des usagers est stable, passant de 35,7% à 34,9% (tableau 7.3).

A la STL, la baisse semble importante mais elle s'explique, en bonne partie, par le changement dans l'organisation des services hors-territoire. Jusqu'en 1985, la STL offrait elle-même ces services et en récoltait les revenus. A partir de 1986, ces services sont organisés par les municipalités desservies de sorte que la STL jouit maintenant de revenus de contrats qui font partie de ses autres revenus. En tenant compte de ce facteur, la part des usagers n'a diminué que légèrement.

A la STRSM, la part relative des usagers passe de 39,2% en 1983 à 26,2% en 1986 (tableau 7.6). Cette chute provient de deux phénomènes: la signature de contrats avec les CIT pour les services hors-territoire en 1984 et le retrait de la STCUM de Longueuil en 1986.

Dans le premier cas, l'effort relatif des usagers ne baisse pas réellement. En effet, les contrats de service avec les CIT procurent des revenus équivalents aux dépenses ce qui fait que la part relative n'a pratiquement pas bougé de 1983 à 1985.

Dans le deuxième cas, la baisse de la part relative des usagers est réelle et s'explique de la façon suivante. En desservant le Vieux Longueuil, la STRSM augmente ses dépenses de façon importante. De fait, les dépenses de la Société croissent de 27,1% par rapport à 1985. Les revenus provenant des usagers ne suivent toutefois pas la même évolution en raison de l'intégration tarifaire avec la STCUM qui a accompagné la prise en charge du Vieux Longueuil par la STRSM.

D'une part, les usagers du Vieux Longueuil qui se rendent sur l'île de Montréal empruntent dorénavant deux réseaux. En vertu de l'intégration tarifaire, ces usagers n'ont pas à payer un double tarif. La part la plus importante des revenus provenant de ces usagers va à la STCUM, de sorte que la STRSM n'en reçoit qu'une petite partie. La différence est défrayée par le gouvernement et les municipalités en vertu d'une entente sur la compensation tarifaire.

D'autre part, les usagers du reste du territoire de la STRSM qui se rendent sur l'île de Montréal bénéficient également de réductions de tarif depuis le 1er juin 1985.

Ces deux facteurs font que les revenus provenant des usagers de la STRSM sont légèrement plus bas en 1986 qu'en 1985. Comme les coûts de l'organisme sont beaucoup plus élevés en 1986, la part relative des usagers a chuté de 34,9% en 1985 à 26,2% en 1986.

Enfin, chaque corporation de transport connaît une réduction de la contribution relative des usagers même si les revenus provenant des usagers progressent rapidement, soit de 11,5% par année entre 1983 et 1986, en raison de l'augmentation importante des services de dette (tableau 7.1.4)

Gouvernement

L'introduction de la mesure de proportionnalité ainsi que la modification à la subvention spécifique au

laissez-passer ont influencé l'évolution de la contribution du gouvernement.

De 1979 à 1983, les subventions gouvernementales à l'exploitation passaient de 78,5 M\$ à 167,1 M\$ pour une croissance annuelle de 20,8% (tableau 4.1.1). En 1986, ces mêmes subventions devraient atteindre 172,6 M\$ pour une croissance de seulement 1,1% par année entre 1983 et 1986 (tableau 7.1.1).

Les subventions aux immobilisations, dont notamment la subvention au service de dette du métro, continuent toutefois de croître de sorte que la contribution globale du gouvernement passe de 305,6 M\$ à 356,5 M\$ pour une croissance annuelle de 5,3%.

Par rapport aux coûts, la part du gouvernement diminue légèrement passant de 42,8% à 41,2% en 3 ans.

Parmi les neuf organismes publics, la STCUM et la STL sont les seuls à connaître une baisse de la contribution relative du gouvernement entre 1983 et 1986. A la STCUM, elle passe de 44,3% à 42,5% des coûts incluant le coût du service de dette du métro (tableau 7.2.1). Evidemment, si on s'en tient aux seules subventions de fonctionnement et spécifique au laissez-passer, l'impact est plus important. Le montant total de ces deux subventions a diminué de 1,3% par année de 1983 à 1986, passant de 120,3 M\$ à 115,8 M\$.

On constate également une baisse de la part du gouvernement à la STL de 35,7% en 1983 à 30,9% en 1986

(tableau 7.4). Bien que cette baisse soit réelle, elle est accentuée par la disparition des subventions pour les services hors-territoire. En principe, ce montant devrait être récupéré par l'organisme dans les revenus provenant des contrats de service.

Dans les trois autres commissions, la part relative du gouvernement demeure stable.

Pour les corporations de transport, qui ne sont pas affectées par la mesure de proportionnalité en 1986, la contribution relative du gouvernement s'accroît pour atteindre 46,4% des coûts en 1986 (tableau 7.1.4).

En conclusion, la part relative des subventions gouvernementales qui augmentaient rapidement tant en dollars qu'en proportion des coûts, a été stabilisée depuis 1984.

Municipalités

La baisse de la contribution relative des municipalités, observée entre 1979 et 1983, est maintenant arrêtée sauf dans trois organismes où la part des municipalités a baissé entre 1983 et 1986: à la STCUM en raison du service de dette du métro, à la CTCRO grâce au redressement des revenus provenant des usagers et donc des subventions gouvernementales et enfin, à la CITS qui avait, en 1983, une contribution relative des municipalités beaucoup plus élevée que dans les autres corporations.

Dans les autres commissions, la hausse est relativement faible. Par contre, dans les corporations de transport l'accroissement de la part des municipalités est plus grand, notamment à cause du financement de nouvelles immobilisations.

1.4.3 Synthèse

Dans l'ensemble, la période 1983-1986 est marquée par une certaine stabilité dans la répartition du fardeau entre les trois partenaires par rapport aux périodes précédentes, sauf à la STRSM et à la STL qui ont effectué des changements importants dans l'organisation des services hors-territoire.

TABLEAU 7.1.1
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
 (INCLUANT LA DETTE DU METRO)
 SOMMAIRE
 (000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	225 363	31,6%	231 792	31,2%	252 965	31,1%	287 675	33,2%	8,5%
			2,9%		9,1%		13,7%		
Autres	14 907	2,1%	20 792	2,8%	18 706	2,3%	26 831	3,1%	21,6%
Total	240 270		252 584		271 671		314 506		9,4%
			5,1%		7,6%		15,8%		
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	123 677		125 063		135 901		126 479		0,7%
Laissez-passer	43 460		39 829		41 620		46 090		2,0%
Sous-total	167 137		164 892		177 521		172 569		1,1%
			-1,3%		7,7%		-2,8%		
Autres (OPT)	47 077		58 399		62 899		71 417		14,9%
Dettes du métro	91 416		93 725		105 845		112 465		7,2%
Total	305 630	42,8%	317 016	42,6%	346 265	42,6%	356 451	41,2%	5,3%
			3,7%		9,2%		2,9%		
MUNICIPALITES									
Autobus-métro	111 796		123 716		140 633		141 488		8,2%
Ferroviaire	7 526		6 894		7 686		8 260		3,2%
Dettes du métro	48 349		43 115		46 614		44 525		-2,7%
Total	167 671	23,5%	173 725	23,4%	194 933	24,0%	194 273	22,5%	5,0%
			3,6%		12,2%		-0,3%		
DEPENSES	713 571	100,0%	743 325	100,0%	812 869	100,0%	865 230	100,0%	6,6%
			4,2%		9,4%		6,4%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986 de la STCUM.
 Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986 de la CUM.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 7.1.2
 ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
 (EXCLUANT LA DETTE DU METRO)
 SOMMAIRE
 (000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	225 363	39,3%	231 792	38,2%	252 965	38,3%	287 675	40,6%	8,5%
			2,9%		9,1%		13,7%		
Autres	14 907	2,6%	20 792	3,4%	18 706	2,8%	26 831	3,8%	21,6%
Total	240 270		252 584		271 671		314 506		9,4%
			5,1%		7,6%		15,8%		
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	123 677		125 063		135 901		126 479		0,7%
Laissez-passer	43 460		39 829		41 620		46 090		2,0%
Sous-total	167 137		164 892		177 521		172 569		1,1%
			-1,3%		7,7%		-2,8%		
Autres	47 077		58 399		62 899		71 417		14,9%
Total	214 214	37,3%	223 291	36,8%	240 420	36,4%	243 986	34,4%	4,4%
			4,2%		7,7%		1,5%		
MUNICIPALITES									
Contribution	119 322	20,8%	130 610	21,5%	148 319	22,5%	149 748	21,1%	7,9%
			9,5%		13,6%		1,0%		
DEPENSES	573 806	100,0%	606 485	100,0%	660 410	100,0%	708 240	100,0%	7,3%
			5,7%		8,9%		7,2%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 7.1.3
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
 COMMISSIONS SAUF S.T.C.U.M
 (000\$)

	1983	1984	1985	1986	Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES					
Usagers	52 957 36,8%	56 837 35,2% 7,3%	61 694 35,3% 8,5%	62 985 31,4% 2,1%	6,0%
Autres	5 192 3,6%	9 605 6,0%	10 106 5,8%	16 390 8,2%	46,7%
Total	58 149	66 442 14,3%	71 800 8,1%	79 375 10,6%	10,9%
GOUVERNEMENT					
Fonctionnement	31 790	33 947	36 029	37 218	5,4%
Laissez-passer	9 415	9 226	9 166	11 335	6,4%
Sous-total	41 205	43 173 4,8%	45 195 4,7%	48 553 7,4%	5,6%
Autres	12 462	14 283	17 206	24 480	25,2%
Total	53 667 37,3%	57 456 7,1% 35,6%	62 401 8,6% 35,7%	73 033 17,0% 36,4%	10,8%
MUNICIPALITES					
Contribution	31 978 22,2%	37 401 17,0% 23,2%	40 375 8,0% 23,1%	48 161 19,3% 24,0%	14,6%
DEPENSES	143 794 100,0%	161 299 12,2% 100,0%	174 576 8,2% 100,0%	200 569 14,9% 100,0%	11,7%

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 7.1.4
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
CORPORATIONS
(000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	7 621	37,7%	8 454	36,2%	9 498	35,3%	10 554	34,0%	11,5%
			10,9%		12,3%		11,1%		
Autres	1 931	9,6%	2 235	9,6%	1 839	6,8%	1 800	5,8%	-2,3%
Total	9 552		10 689		11 337		12 354		9,0%
			11,9%		6,1%		9,0%		
GOVERNEMENT									
Fonctionnement	4 314		4 968		5 415		6 136		12,5%
Laissez-passer	1 296		1 533		1 771		2 054		16,6%
Sous-total	5 610		6 501		7 186		8 190		13,4%
			15,9%		10,5%		14,0%		
Autres	2 956		3 823		5 140		6 210		28,1%
Total	8 566	42,4%	10 324	44,2%	12 326	45,9%	14 400	46,4%	18,9%
			20,5%		19,4%		16,8%		
MUNICIPALITES									
Contribution	2 076	10,3%	2 320	9,9%	3 219	12,0%	4 299	13,8%	27,5%
			11,8%		38,8%		33,6%		
DEPENSES	20 194	100,0%	23 333	100,0%	26 882	100,0%	31 053	100,0%	15,4%
			15,5%		15,2%		15,5%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 7.2.1
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
(INCLUANT LA DETTE DU METRO)
S.T.C.U.M.
(000\$)

	1983		1984 (1)(2)		1985 (1)(3)		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers (4)	164 785	30,0%	166 501	29,8%	181 773	29,7%	214 136	33,8%	9,1%
			1,0%		9,2%		17,8%		
Autres	7 784	1,4%	8 952	1,6%	6 761	1,1%	8 641	1,4%	3,5%
Total	172 569		175 453		188 534		222 777		8,9%
			1,7%		7,5%		18,2%		
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	87 573		86 148		94 457		83 125		-1,7%
Laissez-passer	32 749		29 070		30 683		32 701		-0,0%
Sous-total	120 322		115 218 *		125 140 *		115 826 *		-1,3%
			-4,2%		8,6%		-7,4%		
(5)									
Autres (Stcum)	31 659		40 293		40 553		40 727		8,8%
Dette du métro	91 416		93 725		105 845 (6)		112 465		7,2%
Total	243 397	44,3%	249 236	44,6%	271 538	44,4%	269 018	42,5%	3,4%
			2,4%		8,9%		-0,9%		
MUNICIPALITES									
Autobus-métro	77 742		83 995		97 039		89 028		4,6%
Ferroviaire	7 526		6 894		7 686		8 260		3,2%
Dette du métro	48 349		43 115		46 614 (6)		44 525		-2,7%
Total	133 617	24,3%	134 004	24,0%	151 339	24,8%	141 813	22,4%	2,0%
			0,3%		12,9%		-6,3%		
DEPENSES (5)	549 583	100,0%	558 693	100,0%	611 411	100,0%	633 608	100,0%	4,9%
			1,7%		9,4%		3,6%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986 de la STCUM.
Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986 de la CUM.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

- (1): La mesure de proportionnalité est appliquée dans le contexte d'une comptabilité d'exercice de sorte que la contribution des municipalités correspond à la somme nécessaire pour combler le déficit indépendamment du montant versé par les municipalités sur la base du budget.
- (2): Arrêt de service de 30 jours (18/10-17/11). Il est à noter qu'il y a eu maintien des services essentiels durant ce conflit de travail.
- (3): Le surplus de 13,2M\$ de 1984 a été subdivisé entre le gouvernement et les municipalités pour tenir compte du plafonnement. Pour donner un tableau plus réaliste de la contribution de chacun des partenaires, on ajoute 6,5M\$ à la subvention de fonctionnement et 6,7M\$ aux contributions municipales.
- (4): Comprend les revenus du service régulier urbain, du hors-territoire et du ferroviaire.
- (5): Excluant, des subventions et des dépenses, les intérêts versés par le gouvernement suite au déficit de 1979.
- (6): Estimé pour 1985 du budget 1986 de la CUM.
* Montant affecté par la mesure de proportionnalité.

TABLEAU 7.2.2
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
(EXCLUANT LA DETTE DU METRO)
S.T.C.U.M.
(000\$)

	1983		1984 (1)(2)		1985 (1)(3)		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers (4)	164 785	40,2%	166 501	39,5%	181 773	39,6%	214 136	44,9%	9,1%
			1,0%		9,2%		17,8%		
Autres	7 784	1,9%	8 952	2,1%	6 761	1,5%	8 641	1,8%	3,5%
Total	172 569		175 453		188 534		222 777		8,9%
			1,7%		7,5%		18,2%		
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	87 573		86 148		94 457		83 125		-1,7%
Laissez-passer	32 749		29 070		30 683		32 701		-0,0%
Sous-total	120 322		115 218 *		125 140 *		115 826 *		-1,3%
			-4,2%		8,6%		-7,4%		
Autres (5)	31 659		40 293		40 553		40 727		8,8%
Total	151 981	37,1%	155 511	36,9%	165 693	36,1%	156 553	32,8%	1,0%
			2,3%		6,5%		-5,5%		
MUNICIPALITES									
Autobus-métro	77 742		83 995		97 039		89 028		4,6%
Ferroviaire	7 526		6 894		7 686		8 260		3,2%
Total	85 268	20,8%	90 889	21,5%	104 725	22,8%	97 288	20,4%	4,5%
			6,6%		15,2%		-7,1%		
DEPENSES (5)	409 818	100,0%	421 853	100,0%	458 952	100,0%	476 618	100,0%	5,2%
			2,9%		8,8%		3,8%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

- (1): La mesure de proportionnalité est appliquée dans le contexte d'une comptabilité d'exercice de sorte que la contribution des municipalités correspond à la somme nécessaire pour combler le déficit indépendamment du montant versé par les municipalités sur la base du budget.
- (2): Arrêt de service de 30 jours (18/10-17/11). Il est à noter qu'il y a eu maintien des services essentiels durant ce conflit de travail.
- (3): Le surplus de 13,2M\$ de 1984 a été subdivisé entre le gouvernement et les municipalités pour tenir compte du plafonnement. Pour donner un tableau plus réaliste de la contribution de chacun des partenaires, on ajoute 6,5M\$ à la subvention de fonctionnement et 6,7M\$ aux contributions municipales.
- (4): Comprend les revenus du service régulier urbain, du hors-territoire et du ferroviaire.
- (5): Excluant, des subventions et des dépenses, les intérêts versés par le gouvernement suite au déficit de 1979.

* Montant affecté par la mesure de proportionnalité.

Service des études
Direction générale du transport
Terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 7.3
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
 C.T.C.U.Q.
 (000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	18 896	35,7%	21 458	36,0%	21 379	34,4%	24 828	34,9%	9,5%
			13,6%		-0,4%		16,1%		
Autres	2 103	4,0%	3 488	5,9%	2 923	4,7%	2 521	3,5%	6,2%
Total	20 999		24 946		24 302		27 349		9,2%
			18,8%		-2,6%		12,5%		
GOVERNEMENT									
Fonctionnement	12 386		14 303		13 417		14 330		5,0%
Laissez-passer	3 804		4 420		4 110		4 649		6,9%
Sous-total	16 190		18 723		17 527 *		18 979 *		5,4%
			15,6%		-6,4%		8,3%		
Autres	4 626		5 071		7 077		8 892		24,3%
Total	20 816	39,4%	23 794	40,0%	24 604	39,6%	27 871	39,2%	10,2%
			14,3%		3,4%		13,3%		
MUNICIPALITES									
Contribution	11 077	20,9%	10 808	18,2%	13 228	21,3%	15 922	22,4%	12,9%
			-2,4%		22,4%		20,4%		
DEPENSES	52 892	100,0%	59 548	100,0%	62 134	100,0%	71 142	100,0%	10,4%
			12,6%		4,3%		14,5%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

* Montant affecté par la mesure de proportionnalité.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 7.4
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
S.T.L.
(000\$)

	1983		1984 (1)		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers (2)	14 169	36,4%	13 612	33,4%	15 653	36,4%	12 731	28,0%	-3,5%
				-3,9%		15,0%		-18,7%	
Autres	1 588	4,1%	303	0,7%	401	0,9%	6 484 ⁽³⁾	14,3%	59,8%
Total	15 757		13 915		16 054		19 215		6,8%
				-11,7%		15,4%		19,7%	
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	8 084		7 775		8 906		8 009		-0,3%
Laissez-passer	2 444		1 493		1 724		1 736		-10,8%
Sous-total	10 528		9 268		10 630		9 745		-2,5%
				-12,0%		14,7%		-8,3%	
Autres	3 374		3 391		3 842		4 298		8,4%
Total	13 902	35,7%	12 659	31,1%	14 472	33,6%	14 043	30,9%	0,3%
				-8,9%		14,3%		-3,0%	
MUNICIPALITES									
Contribution	9 267	23,8%	14 193	34,8%	12 492	29,0%	12 147	26,8%	9,4%
				53,2%		-12,0%		-2,8%	
DEPENSES	38 926	100,0%	40 767	100,0%	43 018	100,0%	45 405	100,0%	5,3%
				4,7%		5,5%		5,5%	

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

(1): Arrêt de service de 18 jours (24/1-12/2).

(2): Comprend les revenus du service régulier urbain et le hors-territoire.

(3): On peut expliquer la diminution des revenus provenant des usagers et l'augmentation des autres revenus par le transfert du service hors-territoire, offert par la STL, en service à contrat.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 7.5
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
C.T.C.R.O.
(000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers (1)	7 170	36,7%	7 568	36,5%	8 521	36,8%	9 995	39,7%	11,7%
				5,6%		12,6%		17,3%	
Autres	376	1,9%	649	3,1%	795	3,4%	445	1,8%	5,8%
Total	7 546		8 217		9 316		10 440		11,4%
				8,9%		13,4%		12,1%	
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	4 430		4 331		5 191		5 193		5,4%
Laissez-passer	1 019		1 164		1 104		1 389		10,9%
Sous-total	5 449		5 495		6 295		6 582 *		6,5%
				0,8%		14,6%		4,6%	
Autres	1 372		2 134		1 842		2 400		20,5%
Total	6 821	34,9%	7 629	36,8%	8 137	35,2%	8 982	35,7%	9,6%
				11,8%		6,7%		10,4%	
MUNICIPALITES									
Contribution	5 150	26,4%	4 862	23,5%	5 691	24,6%	5 770	22,9%	3,9%
				-5,6%		17,1%		1,4%	
DEPENSES	19 517	100,0%	20 708	100,0%	23 144	100,0%	25 192	100,0%	8,9%
				6,1%		11,8%		8,8%	

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

(1): Comprend les revenus du service régulier urbain et la contribution de la Commission de la capitale nationale.

* Montant affecté par la mesure de proportionnalité.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 7.6
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
S.T.R.S.M.
(000\$)

	1983	1984	1985	1986	Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES					
Usagers (1)	12 722 39,2%	14 199 35,3%	16 141 34,9%	15 431 26,2%	6,6%
		11,6%	13,7%	-4,4%	
Autres	1 125 3,5%	5 165 (2) 12,8%	5 987 12,9%	6 940 11,8%	83,4%
Total	13 847	19 364 39,8%	22 128 14,3%	22 371 1,1%	17,3%
GOVERNEMENT					
Fonctionnement	6 890	7 538	8 515	9 686	12,0%
Laissez-passer	2 148	2 149	2 228	3 561	18,4%
Sous-total	9 038	9 687 * 7,2%	10 743 * 10,9%	13 247 23,3%	13,6%
Autres	3 090	3 687	4 445	8 890	42,2%
Total	12 128 37,4%	13 374 33,2% 10,3%	15 188 32,8% 13,6%	22 137 37,6% 45,8%	22,2%
MUNICIPALITES					
Contribution	6 484 20,0%	7 538 18,7% 16,3%	8 964 19,4% 18,9%	14 322 24,3% 59,8%	30,2%
DEPENSES	32 459 100,0%	40 276 100,0% 24,1%	46 280 100,0% 14,9%	58 830 100,0% 27,1%	21,9%

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

(1): Comprend les revenus du service urbain. Excluant les revenus du service offert à Ste-Julie.

(2): Comprenant les revenus de contrats avec les municipalités hors territoire depuis le 1er avril 1984. Pour les années précédentes, ces activités faisaient l'objet d'une comptabilité séparée.

* Montant affecté par la mesure de proportionnalité.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 7.7
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
C.I.T.S.
(0000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	1 790	35,3%	2 218	34,3%	2 440	34,6%	2 588	34,8%	13,1%
			23,9%		10,0%		6,1%		
Autres	190	3,7%	95	1,5%	50	0,7%	57	0,8%	-33,1%
Total	1 980		2 313		2 490		2 645		10,1%
			16,8%		7,7%		6,2%		
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	1 000		1 298		1 382		1 465		13,6%
Laissez-passer	332		446		452		507		15,2%
Sous-total	1 332		1 744		1 834		1 972		14,0%
			30,9%		5,2%		7,5%		
Autres	482		1 144		1 455		1 484		45,5%
Total	1 814	35,8%	2 888	44,6%	3 289	46,7%	3 456	46,5%	24,0%
			59,2%		13,9%		5,1%		
MUNICIPALITES									
Contribution	1 274	25,1%	1 270	19,6%	1 263	17,9%	1 328	17,9%	1,4%
			-0,3%		-0,6%		5,1%		
DEPENSES	5 068	100,0%	6 471	100,0%	7 042	100,0%	7 429	100,0%	13,6%
			27,7%		8,8%		5,5%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 7.8
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRE AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
 C.I.T.F
 (000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	1 764	47,6%	1 864	45,2%	2 153	39,1%	2 264	36,2%	8,7%
			5,7%		15,5%		5,2%		
Autres	49	1,3%	281	6,8%	34	0,6%	53	0,8%	2,7%
Total	1 813		2 145		2 187		2 317		8,5%
			18,3%		2,0%		5,9%		
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	902		960		1 205		1 211		10,3%
Laissez-passer	284		300		406		450		16,6%
Sous-total	1 186		1 260		1 611		1 661		11,9%
			6,2%		27,9%		3,1%		
Autres	464		487		1 049		1 341		42,4%
Total	1 650	44,6%	1 747	42,3%	2 660	48,3%	3 002	48,0%	22,1%
			5,9%		52,3%		12,9%		
MUNICIPALITES									
Contribution	240	6,5%	235	5,7%	658	12,0%	930	14,9%	57,1%
			-2,1%		180,0%		41,3%		
DEPENSES	3 703	100,0%	4 127	100,0%	5 505	100,0%	6 249	100,0%	19,1%
			11,5%		33,4%		13,5%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 7.9
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
C.M.T.S.
(000\$)

	1983		1984		1985		1986		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	3 075	34,2%	3 273	32,7%	3 631	32,2%	4 432	33,2%	13,0%
			6,4%		10,9%		22,1%		
Autres	1 636	18,2%	1 736	17,3%	1 704	15,1%	1 645	12,3%	0,2%
Total	4 711		5 009		5 335		6 077		8,9%
			6,3%		6,5%		13,9%		
GOVERNEMENT									
Fonctionnement	1 890		2 118		2 201		2 753		13,4%
Laissez-passer	548		638		750		874		16,8%
Sous-total	2 438		2 756		2 951 *		3 627		14,2%
			13,0%		7,1%		22,9%		
Autres	1 537		1 730		2 016		2 332		14,9%
Total	3 975	44,2%	4 486	44,8%	4 967	44,0%	5 959	44,6%	14,4%
			12,9%		10,7%		20,0%		
MUNICIPALITES									
Contribution	309	3,4%	516	5,2%	983	8,7%	1 320	9,9%	62,3%
			67,0%		90,5%		34,3%		
DEPENSES	8 995	100,0%	10 011	100,0%	11 285	100,0%	13 356	100,0%	14,1%
			11,3%		12,7%		18,4%		

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

* Montant affecté par la mesure de proportionnalité.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 7.10
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE 1983 A 1986.
 C.I.T.R.S.Q.
 (000\$)

	1983		1984		1985		1986 (1)		Variation annuelle
REVENUS AUTONOMES									
Usagers	992	40,9%	1 099	40,3%	1 274	41,8%	1 270	31,6%	8,6%
				10,8%		15,9%		-0,3%	
Autres	56	2,3%	123	4,5%	51	1,7%	45	1,1%	-7,0%
Total	1 048		1 222		1 325		1 315		7,9%
				16,6%		8,4%		-0,8%	
GOUVERNEMENT									
Fonctionnement	522		592		627		707		10,6%
Laissez-passer	132		149		163		223		19,1%
Sous-total	654		741		790		930		12,5%
				13,3%		6,6%		17,7%	
Autres	473		462		620		1 053		30,6%
Total	1 127	46,4%	1 203	44,2%	1 410	46,2%	1 983	49,3%	20,7%
				6,7%		17,2%		40,6%	
MUNICIPALITES									
Contribution	253	10,4%	299	11,0%	315	10,3%	721	17,9%	41,8%
				18,2%		5,4%		128,9%	
DEPENSES	2 428	100,0%	2 724	100,0%	3 050	100,0%	4 019	100,0%	18,3%
				12,2%		12,0%		31,8%	

SOURCES: Rapports annuels 1983 à 1985 et budget 1986.

(1): Incluant la municipalité de Saint-Jean-Christome, en 1986.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 8
 REMBOURSEMENT DU MANQUE A GAGNER POUR LES LAISSEZ-PASSER ET MESURE DE PROPORTIONNALITE DES SUBVENTIONS
 PAR RAPPORT A LA CONTRIBUTION DES MUNICIPALITES DANS LES 5 COMMISSIONS DE TRANSPORT

Remboursement du manque à gagner pour les laissez-passer		:	Proportion des subventions par rapport à la contribution municipale (1)	
Taux de remboursement du manque à gagner	Proportion de déplacements remboursés (2)	:	Subvention de fonctionnement	Subvention de fonctionnement et spécifique au laissez-passer
1983	110	:	---	---
1984	100 (3)	:	100 (4)	135 (4)
1985	100	:	95	130
1986	100	:	90	125
1987	100	:	85	120
1988 et suivantes	100	:	80	115

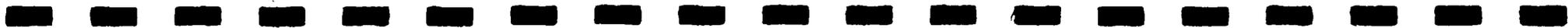
(1): Dans le cas des corporations de transport, la somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer ne peut dépasser 75% du déficit de l'organisme.

(2): Proportion de déplacements remboursés par rapport à 50 déplacements.

(3): Le passage de 110% à 100% du taux de remboursement du manque à gagner s'applique également aux 4 corporations de transport.

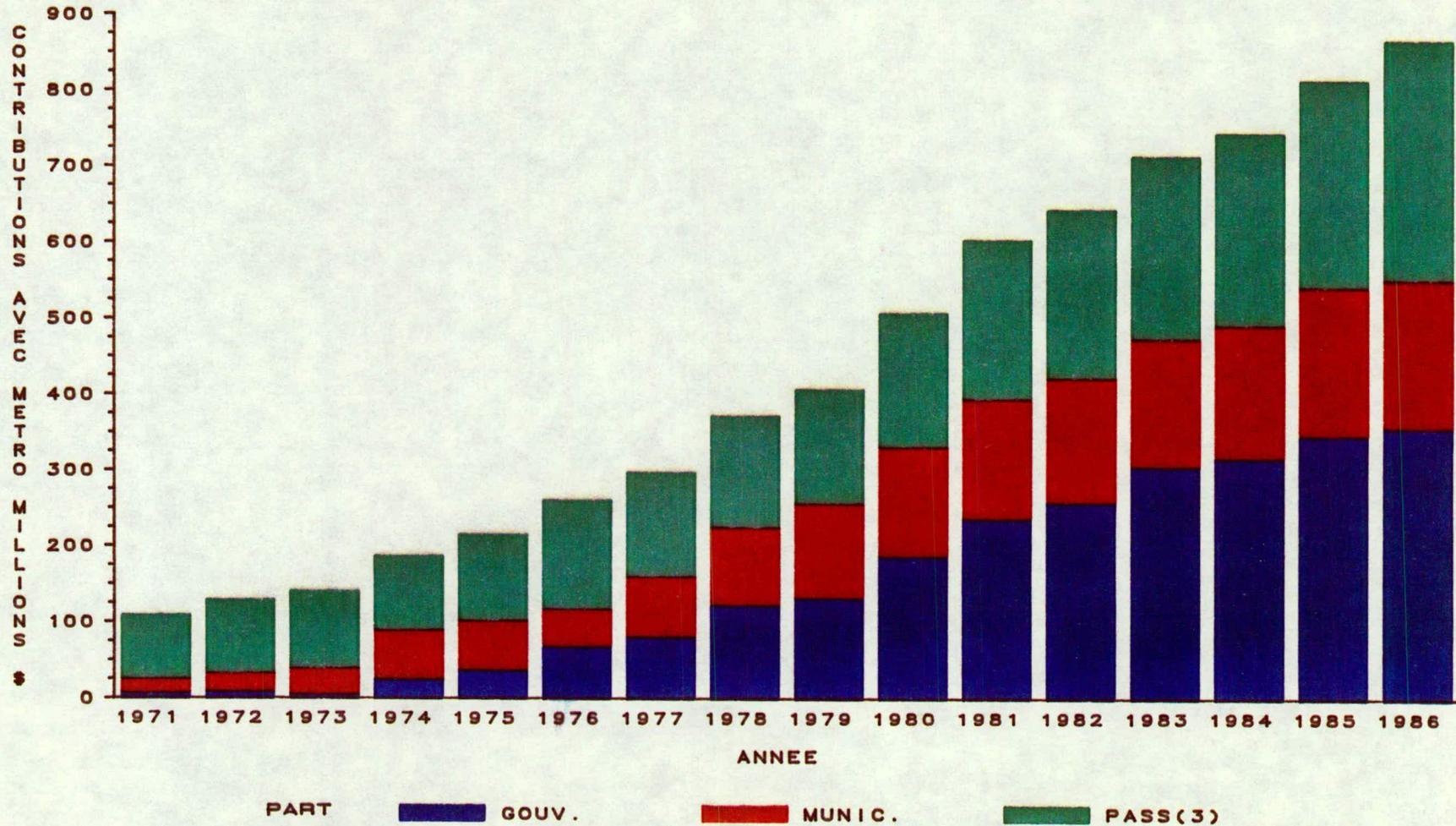
(4): Ces modifications se sont appliquées, en 1984, uniquement aux trois sociétés de transport de la région de Montréal.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986



GRAPHIQUE 2

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LES O. P. T. (1) EVOLUTION DU COUT ET DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1971 A 1986 (2)



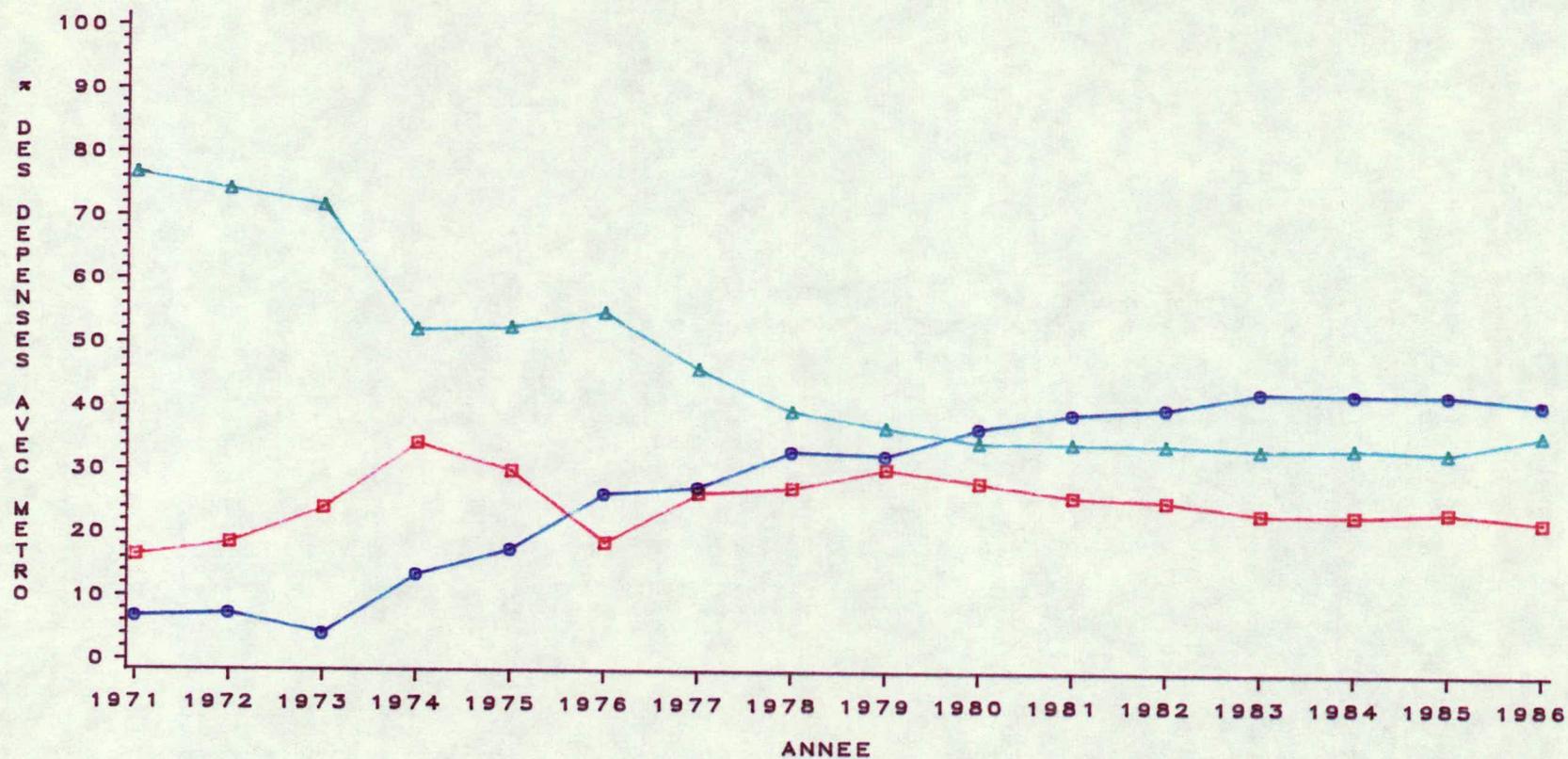
(1) ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN
(2) INCLUANT LA DETTE DU METRO
(3) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.11

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LES O.P.T.(1)
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1971 A 1986 (2)



PART ●—● GOUV.

■—■ MUNIC.

▲—▲ PASS.(3)

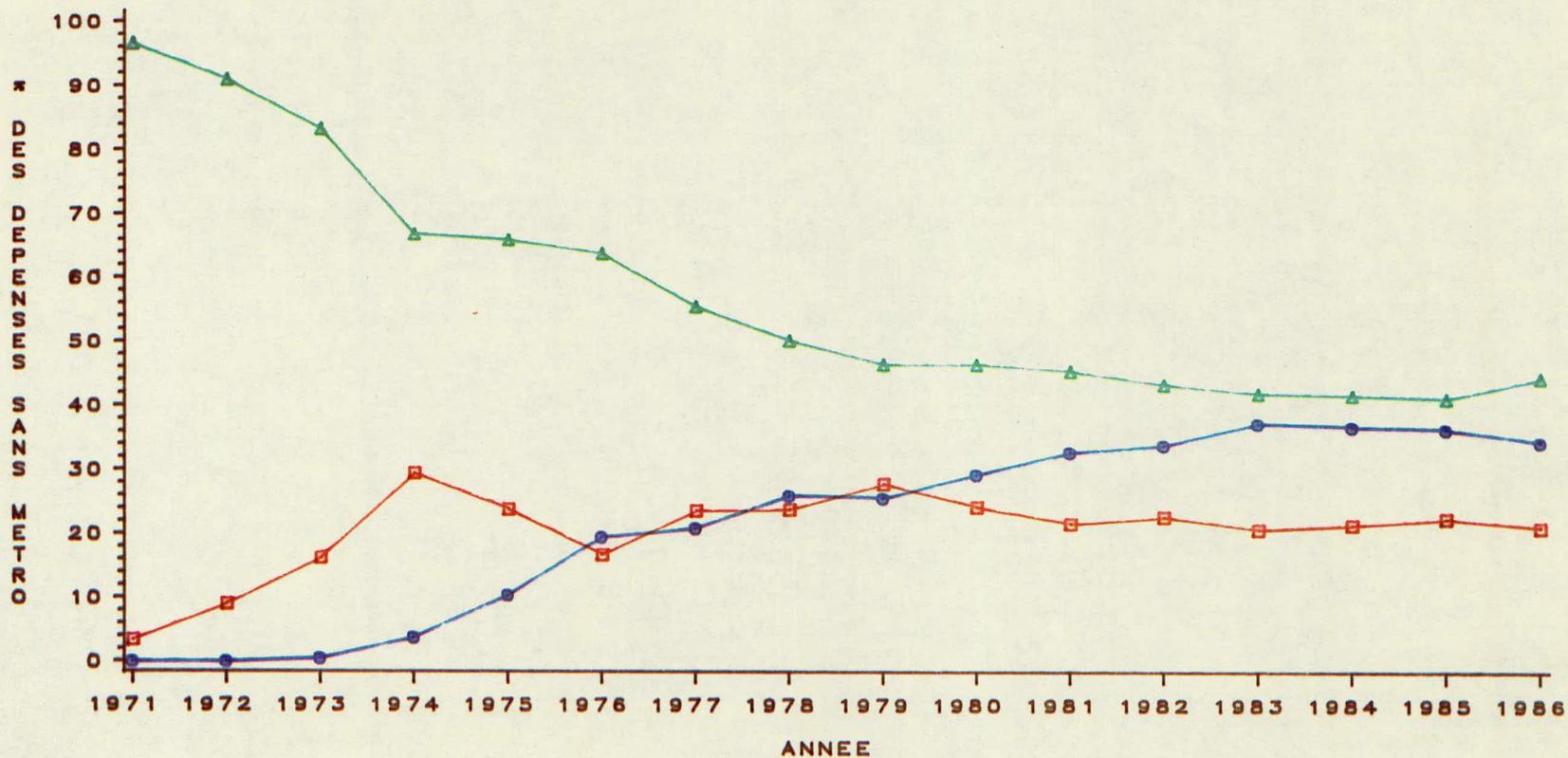
(1) ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN
(2) INCLUANT LA DETTE DU METRO
(3) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.12

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LES O.P.T.(1)
 EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1971 A 1986 (2)



PART ●-●-● GOUV.

■-■-■ MUNIC.

▲-▲-▲ PASS. (3)

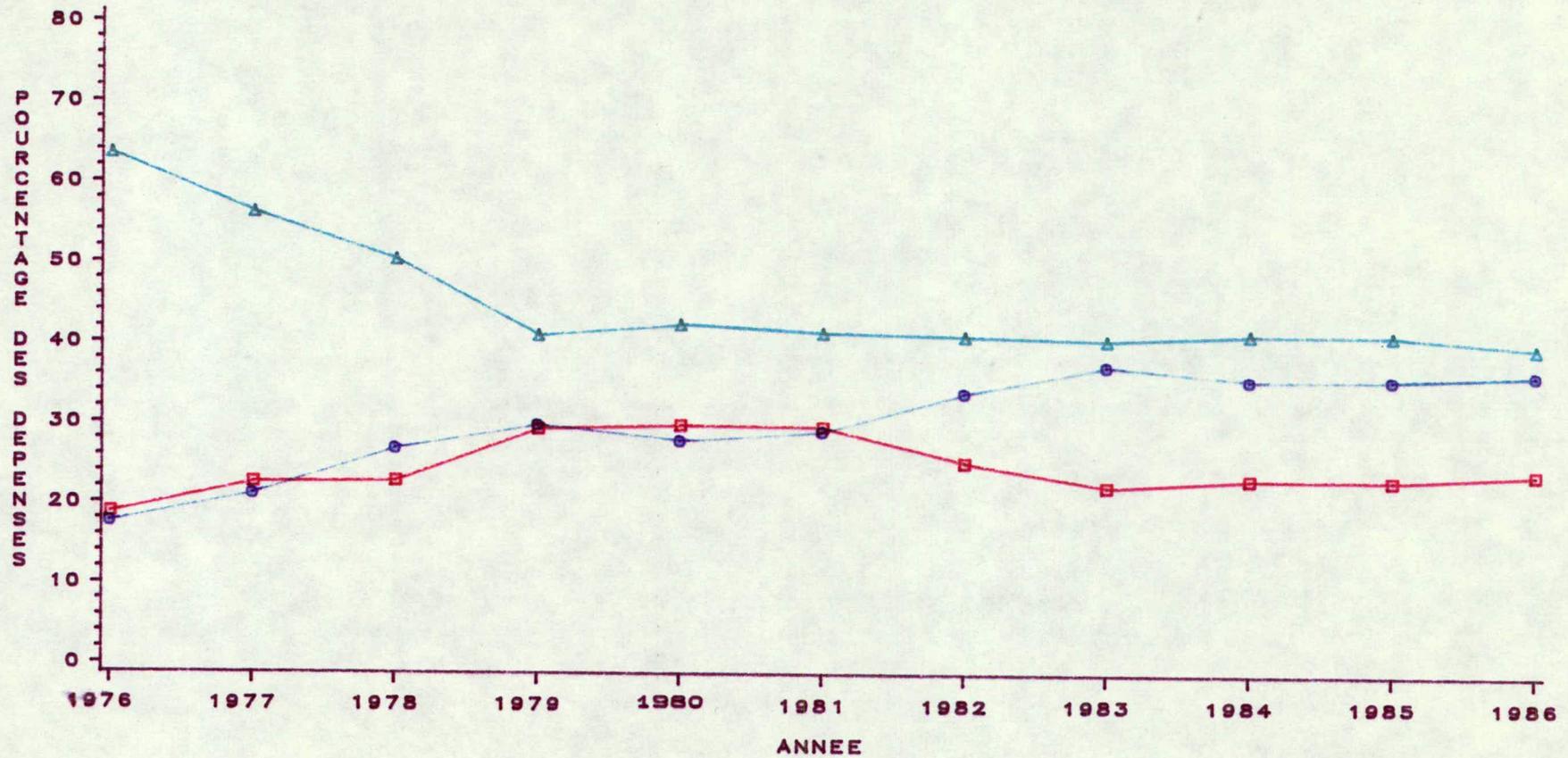
(1) ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN
 (2) EXCLUANT LA DETTE DU METRO
 (3) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTRE DES TRANSPORTS
 D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
 30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.13

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LES COMMISSIONS SAUF STCUM
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1976 A 1986



PART ●-●-● GOUV.

■-■-■ MUNIC.

▲-▲-▲ PASS.(1)

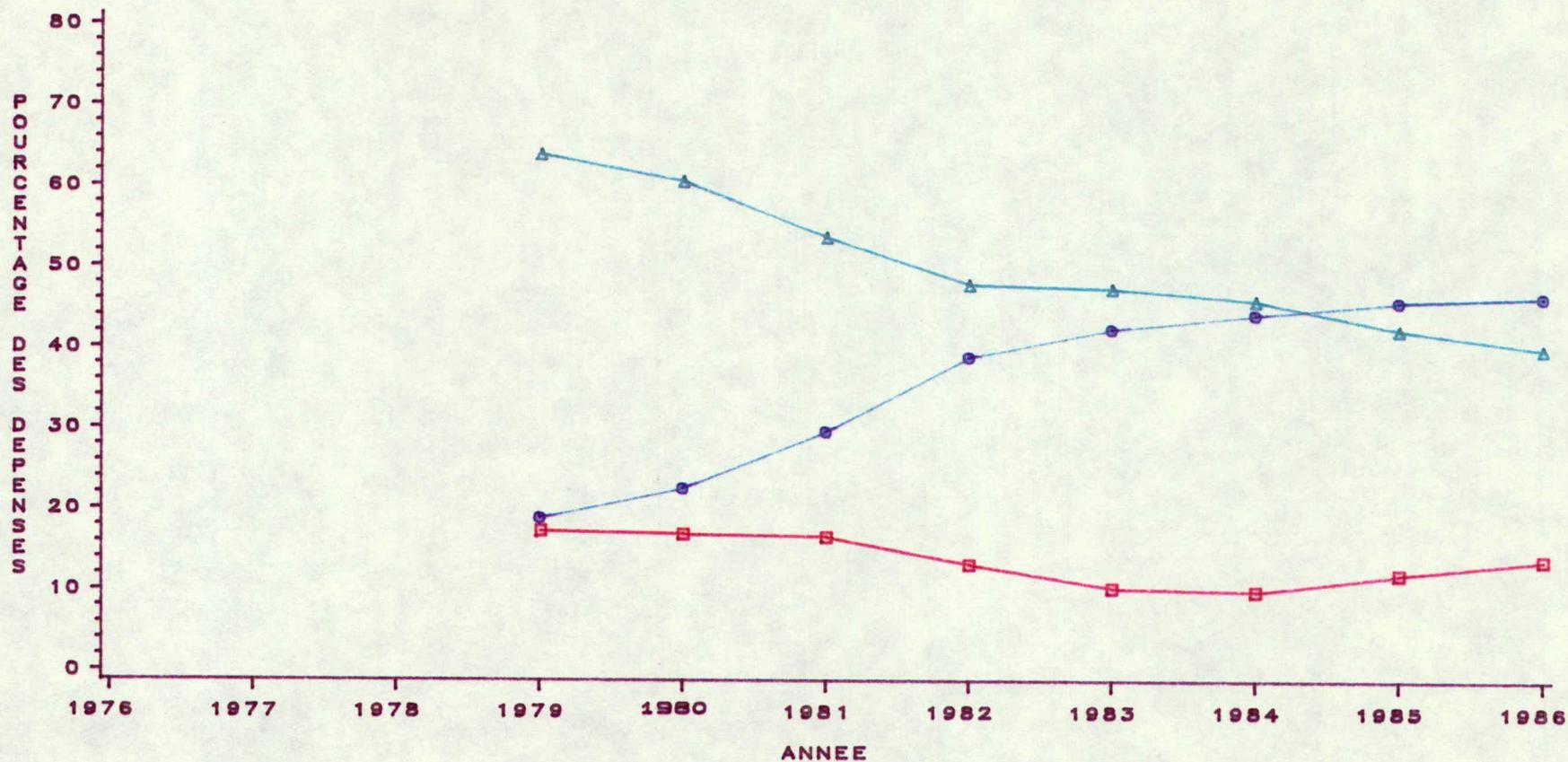
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.14

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LES CORPORATIONS
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1979 A 1986



PART ●-●-● GOUV.

■-■-■ MUNIC.

▲-▲-▲ PASS. (1)

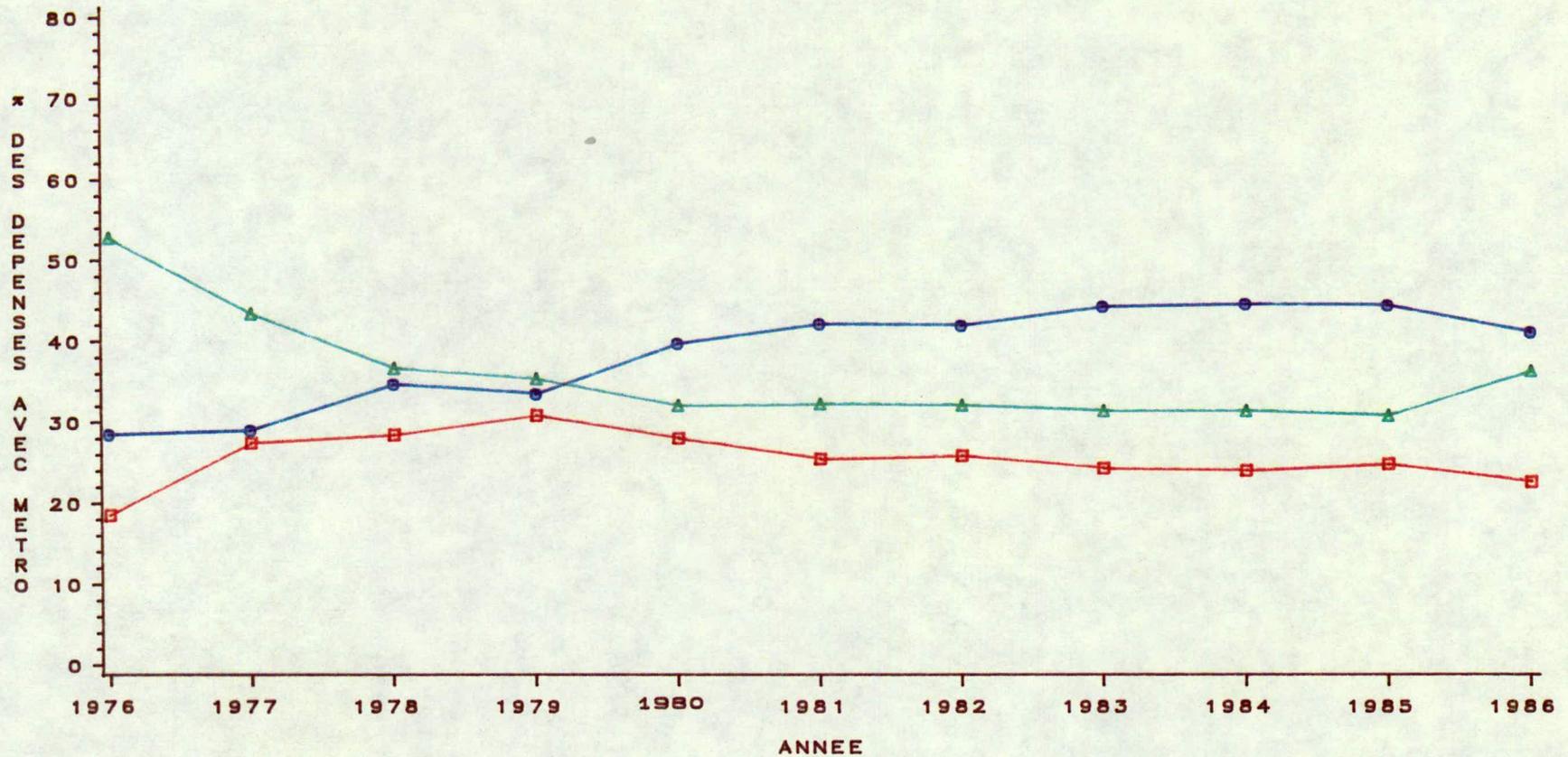
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.21

**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA S.T.C.U.M.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1976 A 1986 (1)**



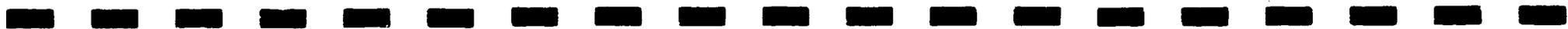
PART ●—● GOUV.

■—■ MUNIC.

▲—▲ PASS. (2)

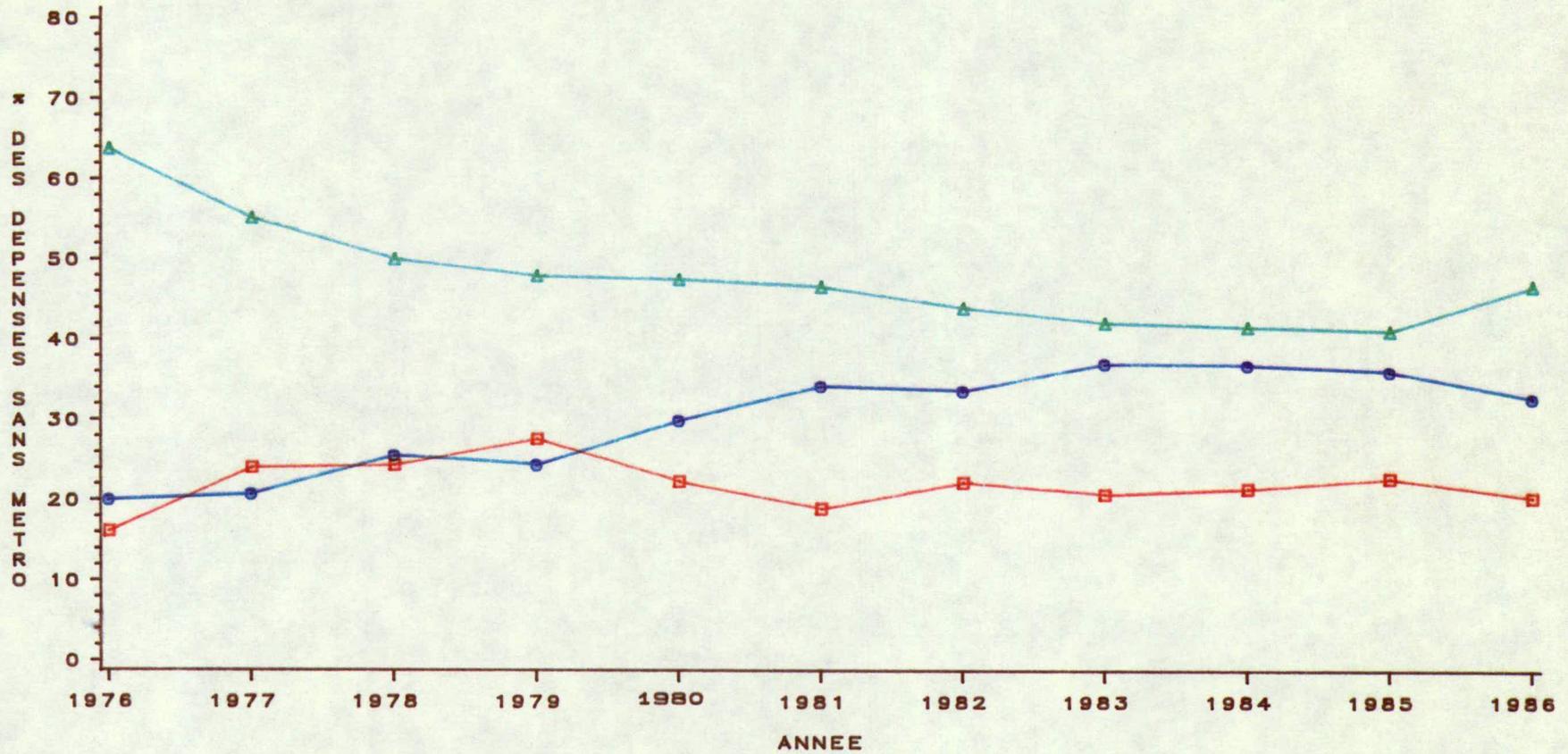
(1) INCLUANT LA DETTE DU METRO
(2) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.22

**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA S.T.C.U.M.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1976 A 1986 (1)**



PART ●●● GOUV.

■ ■ ■ MUNIC.

▲ ▲ ▲ PASS. (2)

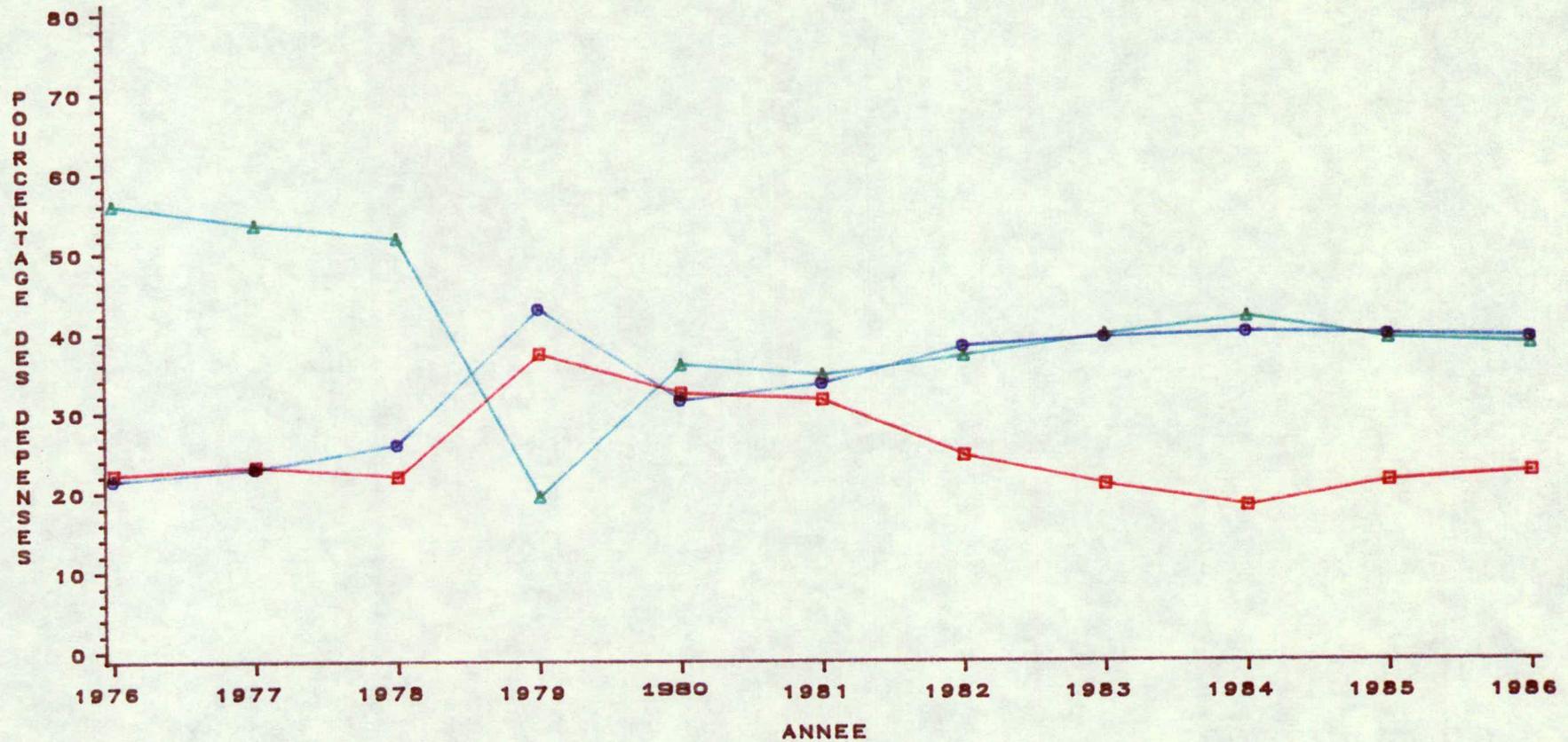
(1) EXCLUANT LA DETTE DU METRO
(2) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.3

**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA C.T.C.U.Q.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1976 A 1986**



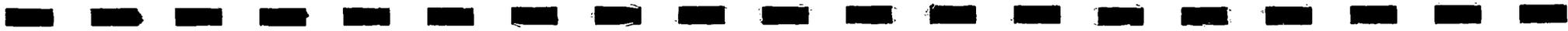
PART ●-●-● GOUV.

■-■-■ MUNIC.

▲-▲-▲ PASS.(1)

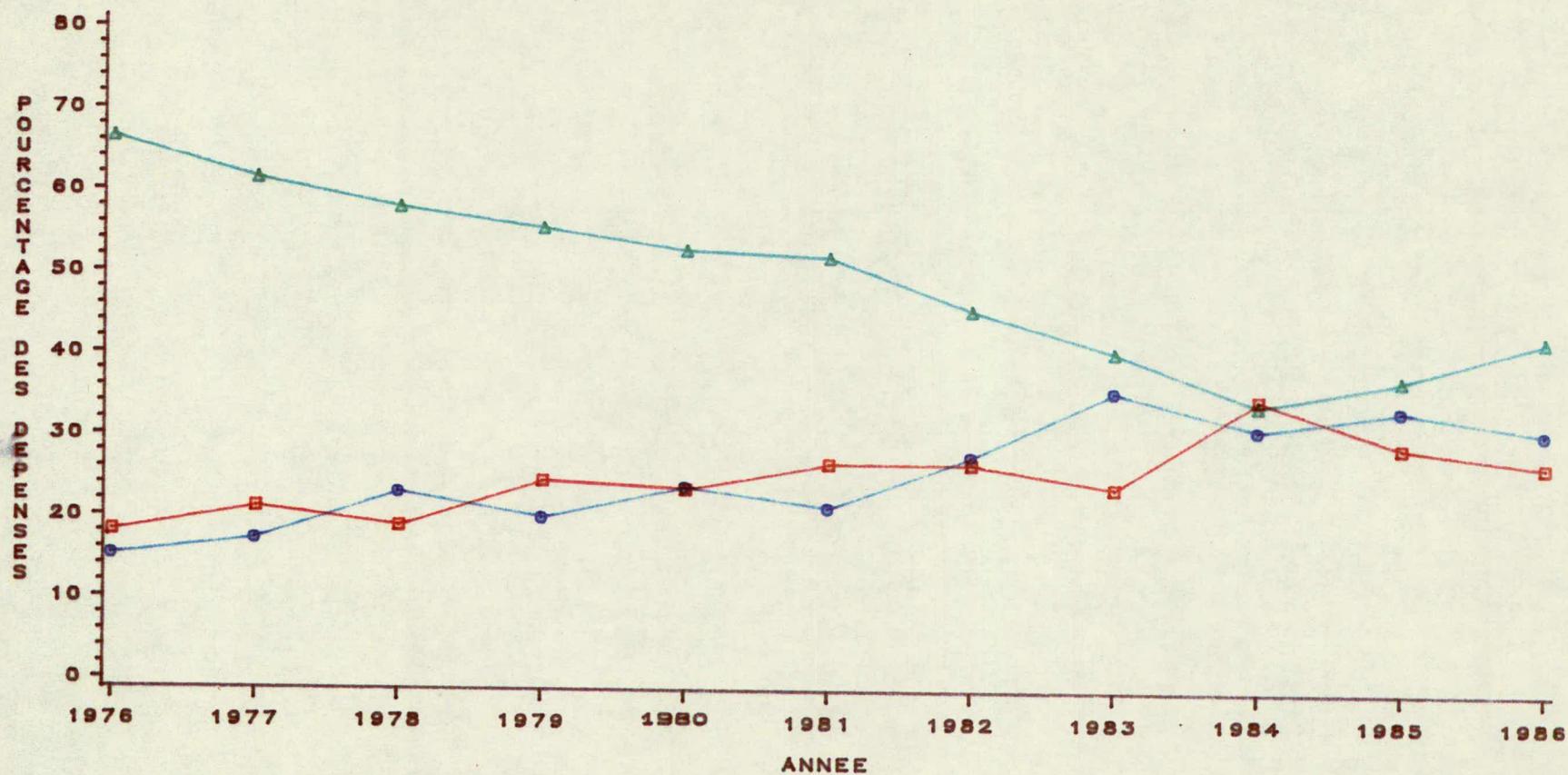
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.4

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA S.T.L.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1976 A 1986



PART GOUV.

MUNIC.

PASS. (1)

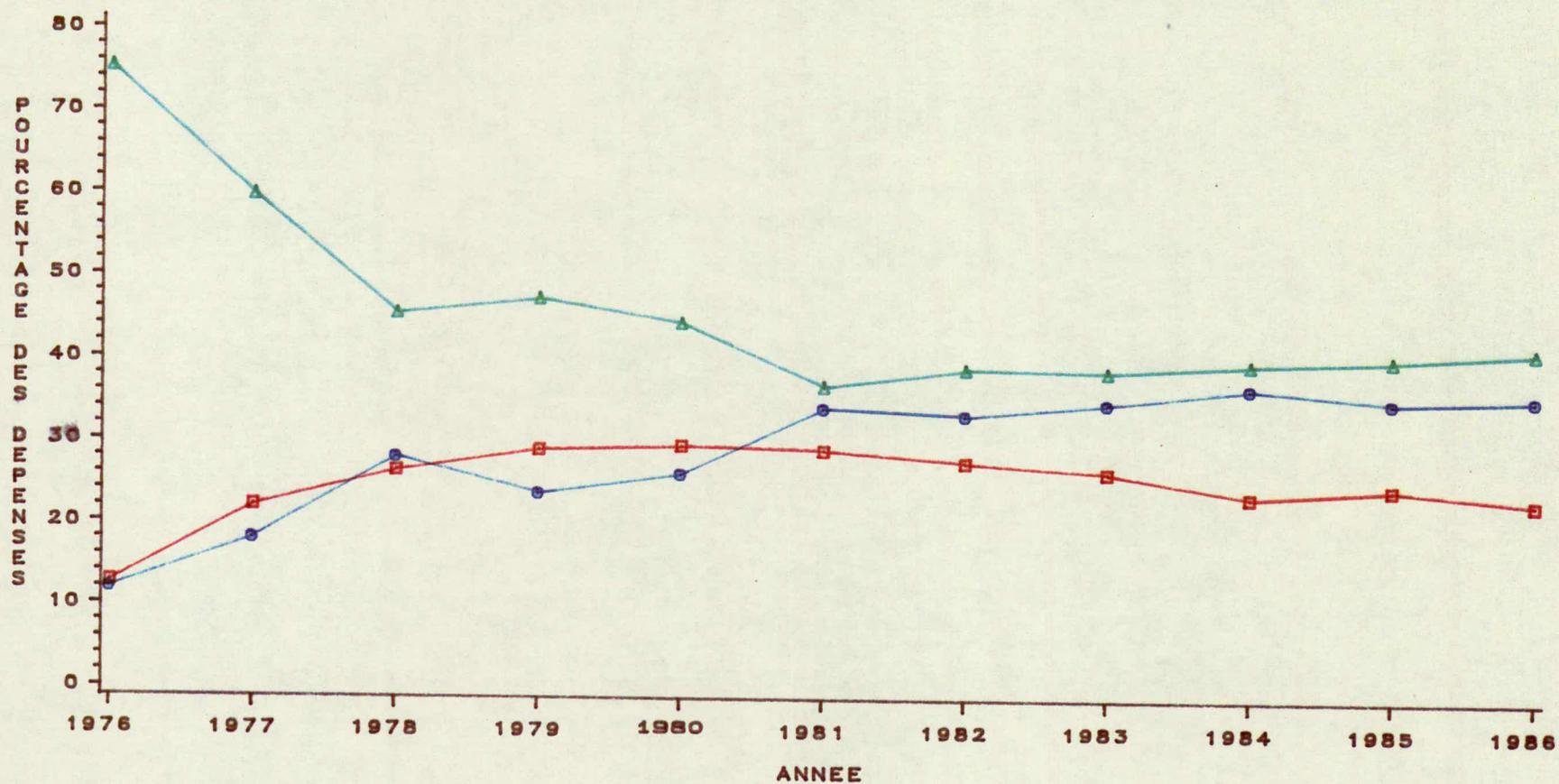
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.5

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA C.T.C.R.O.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1976 A 1986



PART ●-●-● GOUV.

■-■-■ MUNIC.

▲-▲-▲ PASS. (1)

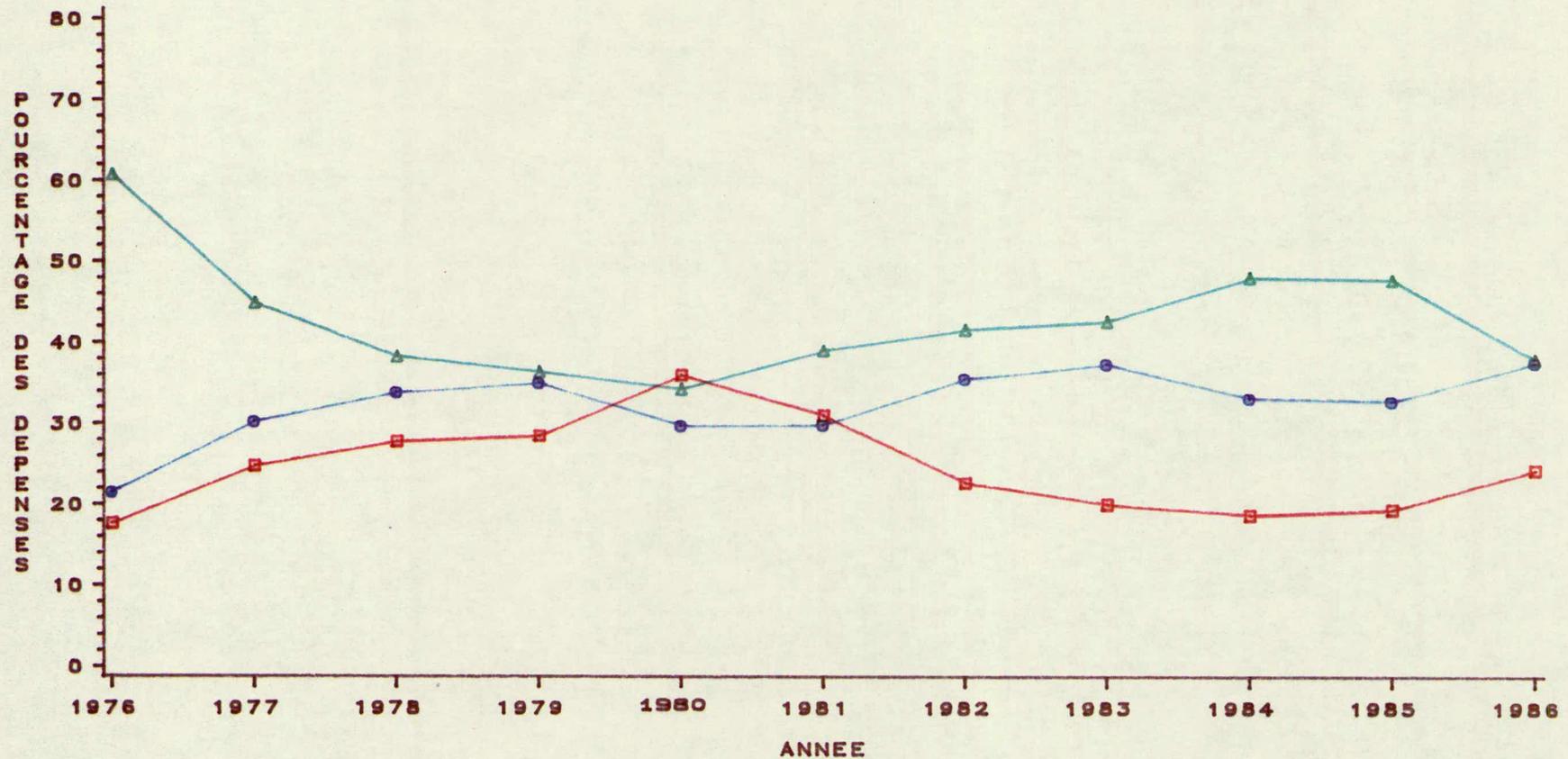
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.6

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA S.T.R.S.M.
EVOLUTION DE LA CO-TRIBIBUTION DES PARTENAIRES DE 1976 A 1986



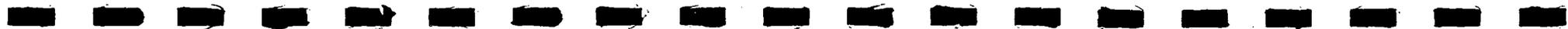
PART ●-●-● GOUV.

■-■-■ MUNIC.

▲-▲-▲ PASS.(1)

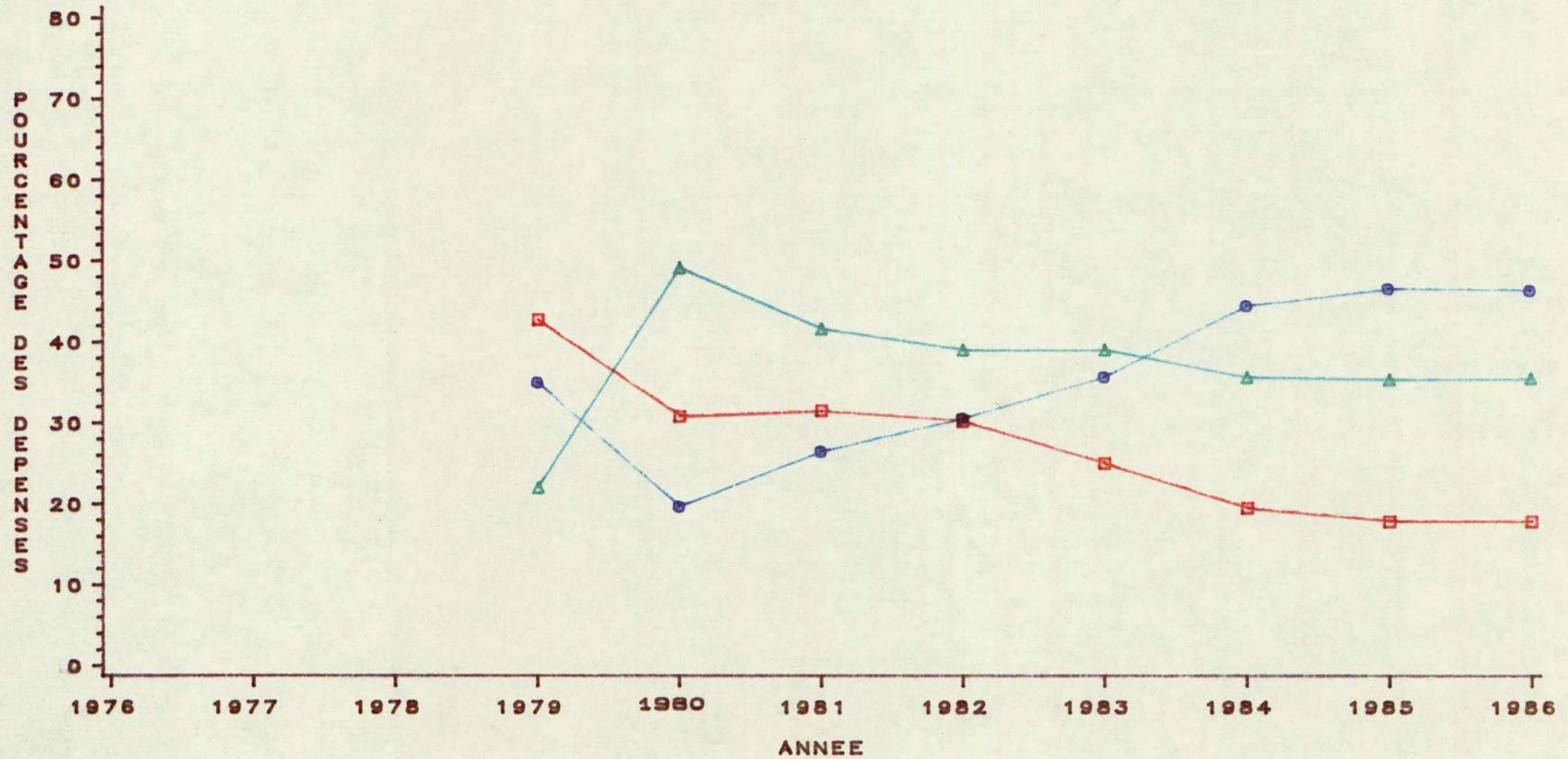
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.7

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA C.I.T.S.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1979 A 1986



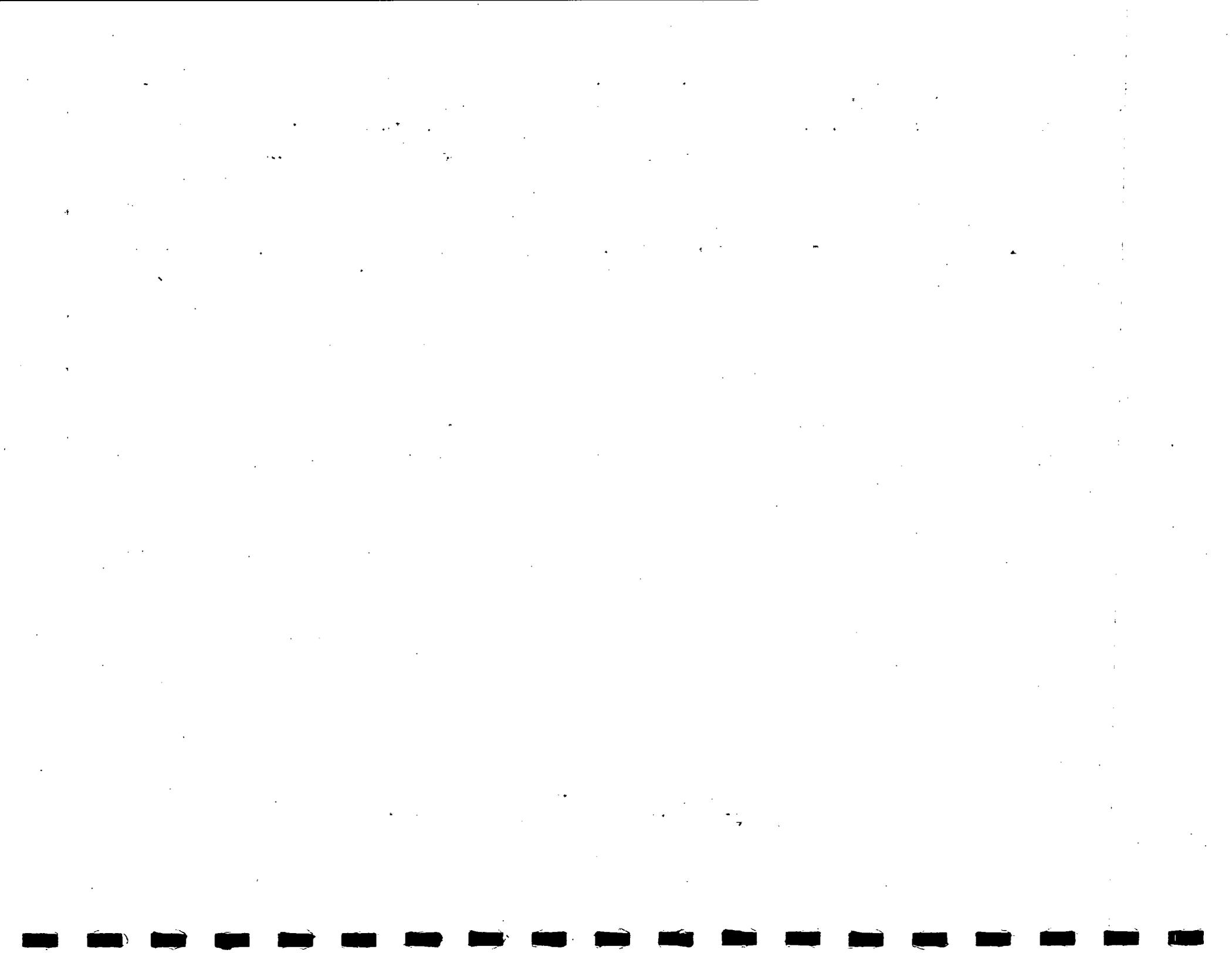
PART ●●● GOUV.

■ ■ ■ MUNIC.

▲ ▲ ▲ PASS.(1)

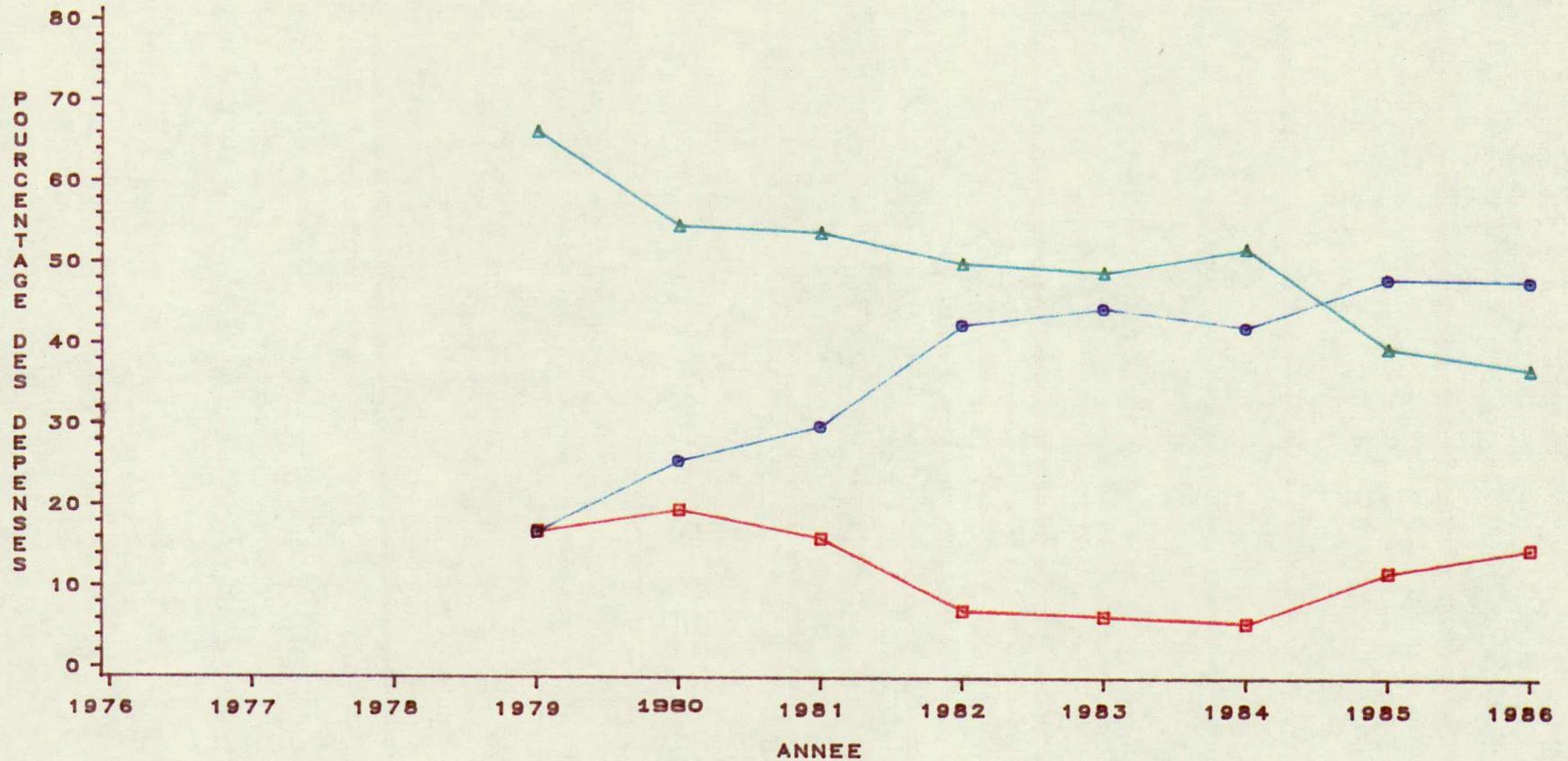
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.8

**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA C.I.T.F.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1979 A 1986**



PART ●-●-● GOUV.

■-■-■ MUNIC.

▲-▲-▲ PASS.(1)

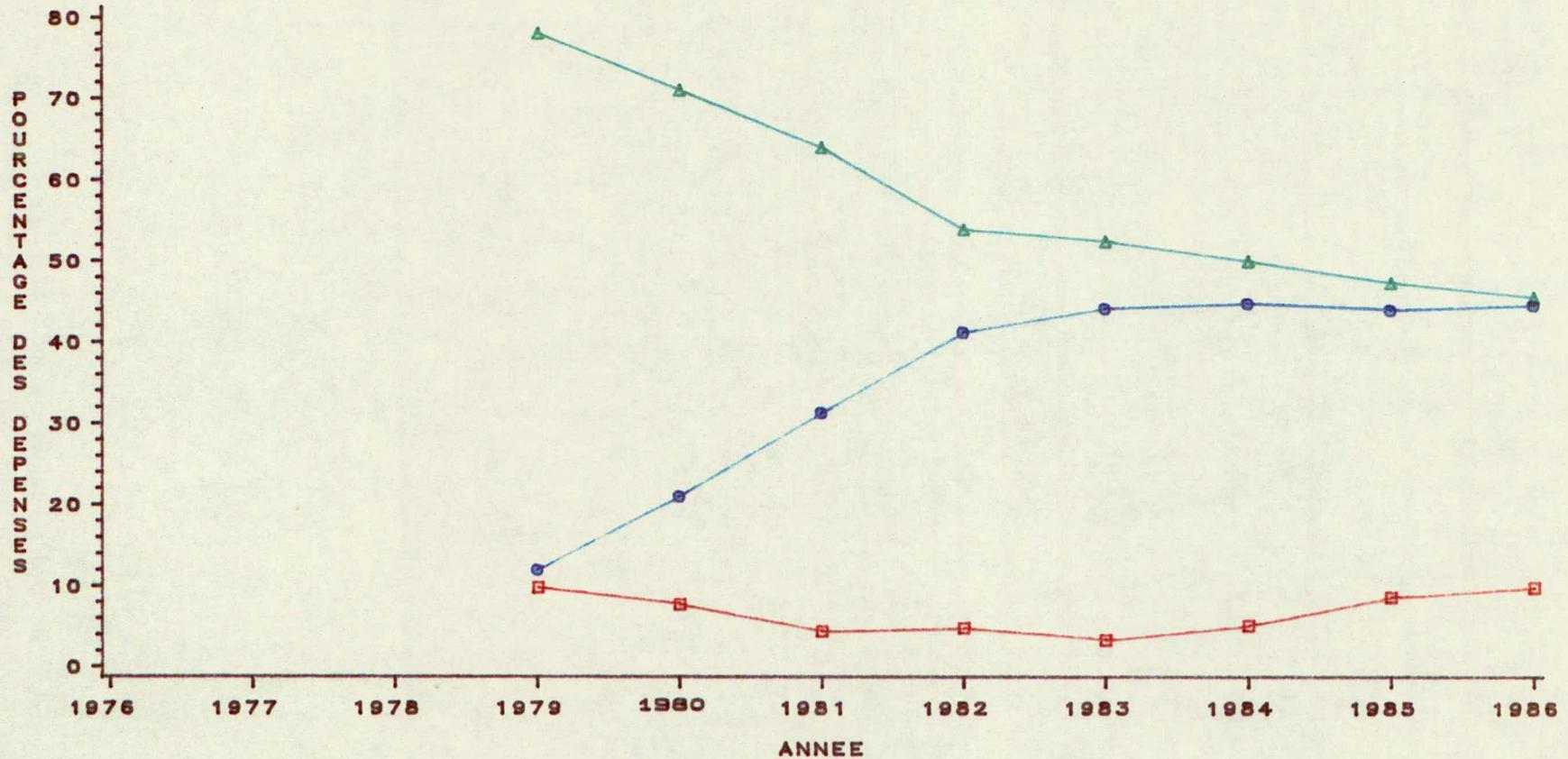
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.9

**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA C.M.T.S.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1979 A 1986**



PART ●—●—● GOUV.

■—■—■ MUNIC.

▲—▲—▲ PASS.(1)

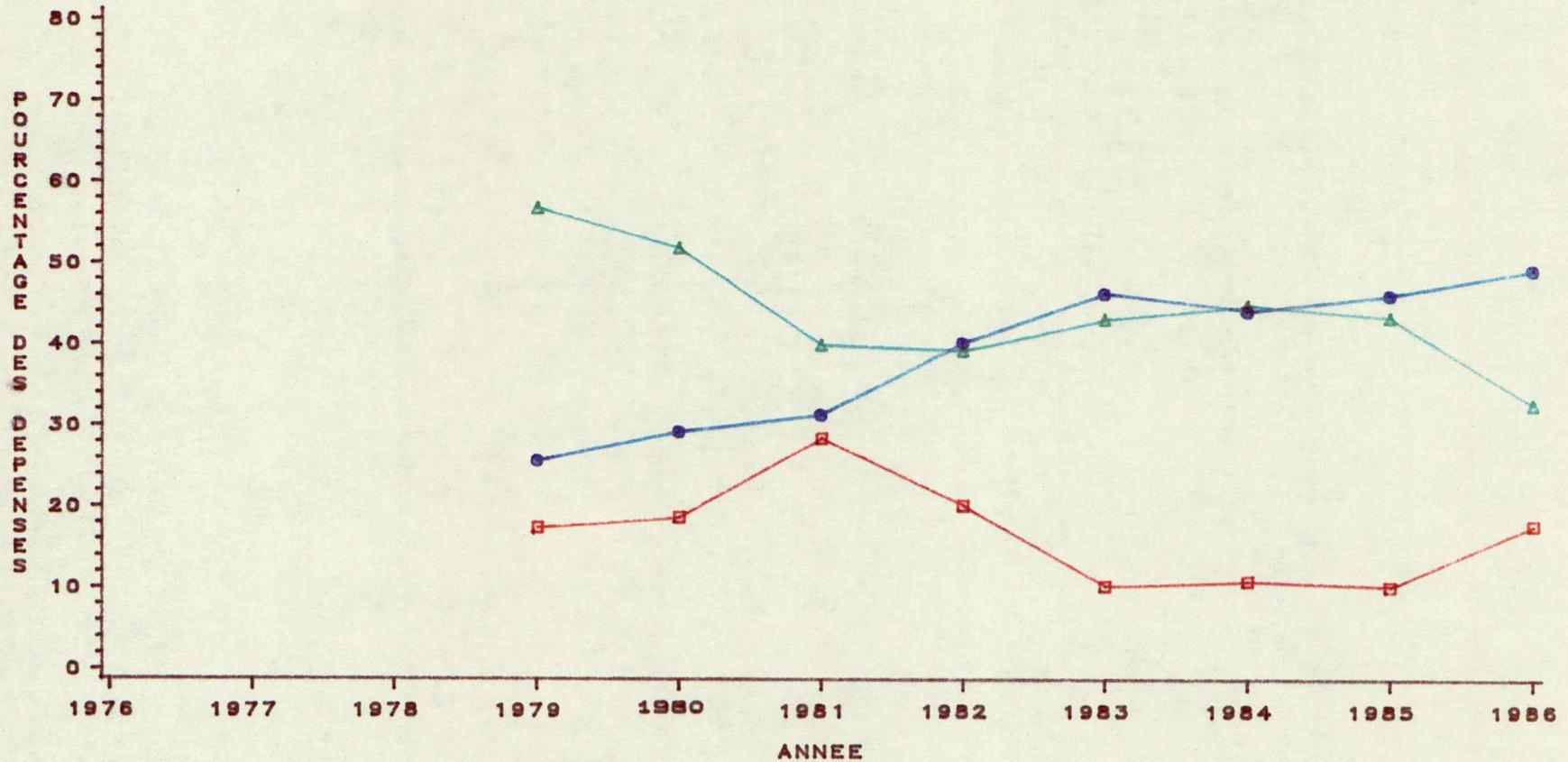
(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 3.10

**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN A LA C.I.T.R.S.Q.
EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DE 1979 A 1986**



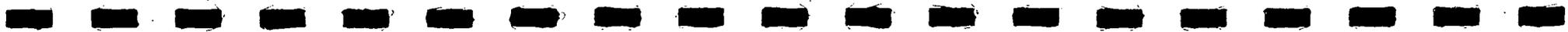
PART ●—● GOUV.

■—■ MUNIC.

▲—▲ PASS.(1)

(1) INCLUANT LES AUTRES REVENUS

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



Analyse de divers
indicateurs concernant
les organismes publics
de transport en commun

2. ANALYSE DE DIVERS INDICATEURS CONCERNANT LES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN

Cette section de l'étude retrace l'évolution de divers indicateurs entre 1976 et 1983 pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec. Cette analyse se divise en 6 parties qui sont:

1. les tarifs, l'achalandage et les revenus provenant des usagers,
2. l'offre de service,
3. les coûts,
4. la productivité,
5. la qualité des services,
6. le fardeau fiscal.

Afin de relativiser et de quantifier l'impact du programme d'aide sur l'évolution de ces indicateurs, les tendances sont analysées en fonction des périodes de financement, soit de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983.

2.1 Évolution des tarifs, de l'achalandage et des revenus provenant des usagers

Depuis leur introduction, les subventions gouvernementales ont progressivement couvert une proportion croissante du financement des organismes de transport en commun. On peut donc présumer que le programme d'aide a eu, conjugué à d'autres facteurs comme l'activité économique ou le contrôle des élus, une influence réelle sur l'achalandage, les tarifs et les revenus provenant des usagers.

2.1.1 Évolution des tarifs

Les tableaux 9 et 10 illustrent l'évolution du tarif unitaire adulte le plus avantageux et du tarif moyen, en dollars courants et constants, de 1976 à 1983 pour les 9 organismes publics de transport en commun du Québec.

Tarif unitaire

Entre 1976 et 1983, le tarif unitaire en dollars constants a augmenté pour tous les organismes de transport à l'exception de la STCUM.

Cette augmentation a toutefois été différente durant les deux périodes à l'étude. En effet, la mise en application d'un programme d'aide basé sur les revenus semble avoir modifié la dynamique d'établissement des tarifs.

Entre 1976 et 1979, le tarif unitaire, en dollars constants, a légèrement augmenté à la CTCUQ, à la CTCRO et à la STRSM. Bien qu'il ait légèrement diminué à la STL (0,7% par année), c'est à la STCUM que la baisse est la plus significative soit 7,8% par année. En réalité, le prix du billet de la STCUM a été gelé à 0,38 \$ durant toute la période, sauf pour les 4 derniers mois de 1979 où il a été augmenté à 0,46 2/3 \$.

Entre 1979 et 1983, le tarif unitaire a augmenté pour tous les organismes et, en général, le taux de crois-

sance annuel a été beaucoup plus élevé que pour la période précédente. Il se situe entre 1,9% à la STCUM et 5,0% à la CTCRO.

Cette baisse de tarif à la STCUM, entre 1976 et 1983, combinée à l'augmentation du tarif ailleurs, a fait en sorte que la STCUM, dont le tarif était un des plus élevés en 1976, a le tarif unitaire le moins élevé de tous les organismes publics de transport en commun du Québec en 1983.

Pour les corporations de transport, les taux de croissance sont beaucoup plus élevés, se situant entre 7,1% à la CMTS et 14,4% à la CITF. Notons qu'en 1979, les corporations avaient un tarif unitaire moins élevé que celui des commissions. Avec ces taux de croissance élevés jusqu'en 1983, le tarif des corporations a presque rejoint ces derniers et a même dépassé nettement celui de la STCUM.

Tarif moyen

Contrairement au tarif unitaire, le tarif moyen, en dollars constants, a généralement diminué entre 1976 et 1983. La seule exception est la STRSM où l'on constate une légère augmentation du tarif moyen dans chacune des deux périodes.

A la STCUM et la STL, on note une différence importante dans l'évolution du tarif moyen pour chaque période. Entre 1976 et 1979, il diminue respectivement de 6,0%

et 2,3%. Par contre, entre 1979 et 1983, il décroît d'à peine 0,3% à la STCUM mais augmente de 1,4% à la STL.

Pour leur part, toutes les corporations de transport connaissent des diminutions du tarif moyen entre 1979 et 1983. Ces diminutions se situent entre 0,7% à la CITS et 3,0% à la CITF.

Enfin, malgré cette diversité dans l'évolution du tarif moyen, on constate qu'entre 1979 et 1983, celui-ci a perdu du terrain par rapport au tarif unitaire dans tous les organismes publics. Cette différence provient essentiellement de l'introduction de laissez-passer accordant une réduction de tarif à l'usager régulier; ces laissez-passer, utilisés par une proportion importante des usagers, ont provoqué une baisse du tarif moyen par rapport au tarif unitaire.

Synthèse

Depuis 1980, les organismes augmentent régulièrement leurs tarifs pour chaque catégorie de titre (espèce, billet, laissez-passer). La croissance rapide du tarif unitaire depuis 1980 montre bien le changement d'attitude des organismes quant la fixation des tarifs par rapport aux années antérieures. Ce nouveau comportement peut être imputé à la dynamique résultant du fait que la subvention de base soit proportionnelle aux revenus perçus des passagers.

Par ailleurs, la subvention aux laissez-passer a amené une importante modification à structure tarifaire. Avant 1980, seule la CTCUQ offrait un laissez-passer mensuel à ses usagers. Tous les organismes de transport ont graduellement introduit ce titre en raison des subventions qui lui sont rattachées mais aussi et surtout parce que le laissez-passer était très bien accepté par la clientèle et qu'il leur permettait d'augmenter leur achalandage et de réduire les frais de perception. Enfin, la "neutralité" des subventions à l'égard des stratégies tarifaires de gratuité et de titre à prix réduit pour certaines catégories de clientèle (étudiants, personnes âgées) n'a pas pénalisé les organismes voulant offrir ou continuer à offrir de telles réductions et a permis l'introduction de ces titres chez la majorité des organismes de transport.

En conclusion, on constate depuis 1980 un rajustement régulier des tarifs à chaque année et une diversification des titres.

2.1.2 Évolution de l'achalandage

Limites des indicateurs d'achalandage

Avant de s'intéresser aux indicateurs retenus pour analyser les effets du nouveau programme de subvention sur le nombre de déplacements, il importe de noter que les méthodes de calcul de l'achalandage et la ventilation entre les différentes catégories de clientèle présentent des failles importantes mais inévitables qui limitent la portée des conclusions.

Dans un premier temps, il faut retenir que les données d'achalandage fournies par les organismes de transport dans leurs demandes de subvention ne présentent qu'une estimation du nombre et de la répartition de ces déplacements. En effet, le nombre de passagers qui paient en monnaie est évalué à partir des revenus totaux et de la ventilation entre les différents types de clientèle. Il ne s'agit donc pas du nombre exact d'usagers du transport en commun de chaque type. A partir du nombre de passagers estimé, la ventilation des usagers appartenant à chacun des groupes de clientèle (adultes, étudiants, personnes âgées) s'effectue sur la base d'hypothèses soutenues par des enquêtes sur les déplacements. Les pourcentages estimés, multipliés par le nombre total de passagers, lui-même approximatif, donnent l'achalandage par groupe.

Notons que certains organismes utilisent comme base de ventilation une moyenne pondérée du nombre de laissez-passer et de billets adultes et étudiants vendus pour faire la répartition du comptant. Cette méthode de ventilation entre les groupes de clientèle surestime le nombre d'étudiants payant en espèces, puisque les étudiants utilisent généralement plus le laissez-passer.

En deuxième lieu, le laissez-passer pose le problème de la détermination du nombre réel de déplacements effectués mensuellement par l'utilisateur de ce titre. Depuis 1980, le chiffre utilisé n'est pas le nombre réel de déplacements, mais bien la norme de 50 déplace-

ments prévue pour l'attribution des subventions. Cette norme est la même pour les neuf organismes publics. Les sondages menés par les organismes semblent toutefois démontrer que le niveau réel d'utilisation est plus élevé. A titre d'exemple, la STCUM prétend dans son rapport annuel de 1983 qu'il serait plus près de 60 déplacements par mois.(1)

Finalement, les nombreux arrêts de service survenus durant la période étudiée posent des problèmes importants pour l'analyse des données d'achalandage et même d'offre de service (Annexe 3).

Les données de l'achalandage doivent donc être analysées avec prudence en tenant compte de tous ces facteurs limitatifs.

Achalandage

La section précédente a permis de voir que les organismes de transport ont, depuis 1980, augmenté les tarifs de façon régulière. Il s'agit ici de voir comment a évolué l'achalandage dans ce contexte d'augmentations de tarifs.

Le tableau 11 décrit l'évolution de l'achalandage et de l'achalandage per capita et par véhicule-kilomètre de 1976 à 1983.

De 1976 à 1979, l'achalandage n'a pas changé globalement. Des augmentations à la CTCUQ (2,9%) et à la

(1) STCUM, Rapport annuel 1983, page 16.

STRSM (18,3%) ont tout juste compensé des diminutions à la STCUM (0,8%), à la STL (1,7%) et à la CTCRO (4,0%). Il faut noter que cette croissance exceptionnelle à la STRSM est imputable au développement rapide de l'organisme durant ses premières années d'existence; en réalité, l'achalandage par véhicule-kilomètre a diminué de 8,5% par année durant cette période.

Entre 1979 et 1983, la situation est nettement différente. On constate des augmentations d'achalandage dans chaque commission et les taux de croissance se situent entre 1,3% à la STCUM et 7,6% à la CTCRO.

Enfin, toutes les corporations de transport ont connu pour la période de 1979 à 1983 des accroissements de l'achalandage. Les taux de croissance sont, en général, beaucoup plus élevés que ceux des commissions de transport, se situant entre 4,8% à la CITRSQ et 24,9% à la CMTS. Cet écart s'explique par la création récente des corporations de transport qui étaient plus susceptibles d'augmenter l'offre de service et, par conséquent, le nombre de leurs usagers.

Achalandage par véhicule-kilomètre

L'augmentation de l'achalandage depuis 1976 coïncide avec une augmentation de l'offre de service, mesurée en véhicules-kilomètres. Cependant, le nombre de passagers par véhicule-kilomètre a évolué différemment dans les deux périodes. Dans toutes les commissions de transport, ce ratio diminue de façon importante entre

1976 et 1979, alors qu'il augmente entre 1979 et 1983. Ceci signifie que, dans un premier temps, l'offre de service a augmenté plus rapidement que l'utilisation du service et que, dans un deuxième temps, l'usage a suivi l'augmentation de l'offre et même rattrapé une partie du retard accusé dans la première période.

Impact des subventions gouvernementales

Devant de tels résultats, on ne peut nier l'influence de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer.

En plus des incitations qui viennent de la subvention au fonctionnement, d'autres facteurs comme la subvention spécifique au laissez-passer ont également contribué à l'amélioration des indicateurs d'achalandage.

Depuis l'introduction du laissez-passer et sa généralisation dans tous les organismes, les ventes de ce titre tarifaire et sa popularité à travers les différentes catégories de clientèles n'ont cessé d'augmenter. En 1983, par exemple, le taux de pénétration du laissez-passer adulte atteignait 53,4 % de la clientèle de la STCUM (tableau 12). Les autres commissions de transport affichaient des taux de pénétration du laissez-passer adulte variant entre 30,3% à la STL et 48,4% à la CTCUQ. Les taux de pénétration du laissez-passer étudiants sont encore plus élevés.

D'autre part, la majorité des corporations de transport connaissent des taux de pénétration du laissez-passer adulte beaucoup moins élevés que les commissions de transport.

La popularité croissante du laissez-passer depuis 1980 a sûrement influencé la croissance de l'achalandage durant la période de 1979 à 1983. Cependant, il est difficile de mesurer exactement l'augmentation d'achalandage attribuable au laissez-passer parce que nous ne connaissons pas le nombre d'usagers qui auraient emprunté le système de toutes façons. Par contre, il est certain que le laissez-passer, en favorisant l'augmentation des usagers réguliers, a permis d'augmenter la régularité des déplacements et la mobilité des détenteurs du titre en particulier en dehors des heures de pointe. Il a aussi, dans plusieurs cas, incité les organismes à offrir une nouvelle gamme de services, pour s'attirer une plus grande clientèle, comme les parcours express et à vitesse accélérée, les voies réservées, ... Cette augmentation de l'offre de service a également influencé la croissance de l'achalandage.

Synthèse

Malgré des hausses du tarif unitaire plus élevées depuis 1980, les organismes ont en majorité réussi à augmenter leur achalandage. Retenons que, pour la majorité des commissions de transport, l'achalandage et l'achalandage par véhicule-kilomètre ont augmenté plus

rapidement pour la période de 1979 à 1983 que pour celle de 1976 à 1979. D'autre part, les taux de croissance de ces indicateurs sont beaucoup plus élevés pour les corporations de transport.

Deux facteurs expliquent en bonne partie ces résultats positifs. D'une part, la politique d'aide adoptée en 1980 a favorisé l'augmentation de l'achalandage par son incitation à "rentabiliser les réseaux" en favorisant la croissance des recettes provenant des usagers et par l'introduction du laissez-passer. D'autre part, en raison de la période d'adaptation nécessaire suivant l'introduction d'un nouveau service, les organismes ont continué, après 1979, à bénéficier des efforts consentis entre 1976 et 1979 dans l'amélioration de l'offre de service.

2.1.3 Évolution des revenus provenant des usagers

L'évolution des revenus provenant des usagers, en dollars constants, dépend de l'évolution de l'achalandage, du tarif moyen et de l'indice des prix à la consommation.

Pour bien cerner l'influence de chacun de ces facteurs, le tableau 13 décrit l'évolution des revenus provenant des usagers en dollars courants et en dollars constants et des revenus par déplacement en dollars constants (tarif moyen). Les graphiques 4.1.1 à 4.1.10 illustrent l'évolution des mêmes indicateurs en ajoutant l'achalandage pour les 9 organismes publics de transport pour les périodes de 1976-1979 et de 1979-1983.

1976 à 1979

En dollars courants, les commissions de transport ont connu une augmentation de 2,8% par année des revenus provenant des usagers pour la période de 1976 à 1979. En dollars constants, cela signifie une diminution de 5,2% par année. Comme globalement l'achalandage est demeuré stable, le tarif moyen a évidemment connu la même diminution.

Durant cette période, c'est donc une baisse importante des tarifs en termes réels qui a entraîné une baisse du même ordre des revenus provenant des usagers.

1979 à 1983

De 1979 à 1983, les revenus provenant des usagers ont augmenté beaucoup plus rapidement que pour la période précédente. Le taux de croissance annuel a été de 12,5% et, contrairement à la période précédente, les revenus en dollars constants ont augmenté de 2,3% par année.

Cette augmentation des revenus provenant des usagers a découlé d'une croissance de l'achalandage. En effet, l'achalandage des 9 organismes publics de transport a augmenté de 2,8% en moyenne par année entre 1979 et 1983. Par conséquent, même si les tarifs moyens, en dollars constants, ont diminué de 0,2% par année, l'augmentation de l'achalandage a généré une croissance réelle des revenus provenant des usagers (tableau 13).

Pour la période, c'est donc une augmentation de l'achalandage qui a permis une légère augmentation des revenus provenant des usagers.

Commissions de transport

Evidemment, ces données globales reflètent surtout la situation à la STCUM. Dans les quatre autres commissions, on constate la même amélioration pendant la période 1979-1983 par rapport à la période précédente mais avec de meilleurs résultats.

De 1976 à 1979, les revenus provenant des usagers en dollars constants augmentent d'à peine 0,8% par année. L'augmentation de l'achalandage compense tout juste la diminution du tarif moyen.

Par contre, de 1979 à 1983, on constate une augmentation importante des revenus dans chacune de ces 4 commissions. Globalement, ils augmentent de 4,7% par année, en dollars constants, uniquement grâce à une augmentation de l'achalandage puisque le revenu par déplacement a très légèrement diminué, soit de 0,4% par année.

Corporations de transport

A l'exception de la CITRSQ qui affiche un taux de croissance de 13,2%, l'augmentation des revenus provenant des usagers a été beaucoup plus importante pour les corporations que pour les commissions de transport. En effet, les taux de croissance annuels se situent

entre 33,0% à la CITF et 40,7% à la CITS. En dollars constants, les taux de croissance des revenus se situent entre 21,0% à la CITF et 28,1% à la CITS.

Comme pour les commissions de transport, ces augmentations en termes réels s'expliquent surtout par des augmentations d'achalandage.

En conclusion, pour la majorité des organismes, les indicateurs retenus montrent que la croissance de l'achalandage et, dans une moindre mesure, l'augmentation des tarifs en dollars constants ont favorisé une augmentation plus rapide des revenus provenant des usagers pour la période de 1979 à 1983 que pour celle de 1976 à 1979.

2.1.4 Synthèse

La présente section nous a permis de connaître l'évolution de trois variables reliées entre elles: le tarif moyen, l'achalandage et les revenus provenant des usagers. Les graphiques 4.1.1 à 4.1.10 nous permettent de voir comment, dans chaque période, la variation des revenus provenant des usagers se décompose en variation du tarif moyen et de l'achalandage.

A titre d'exemple, le graphique 4.1.1 illustre le taux de croissance annuel des revenus provenant des usagers en dollars courants et en dollars constants, du tarif moyen et, enfin, de l'achalandage pour la période 1976-1979 et pour la période 1979-1983.

De 1979 à 1983, les revenus provenant des usagers augmentent de 12,5% par année. Si on tient compte de l'inflation, les revenus augmentent tout de même, en termes réels, de 2,3%. Cette augmentation de revenus est obtenue par l'action combinée de deux facteurs: le tarif moyen et l'achalandage. Dans notre exemple, l'augmentation de revenu provient entièrement d'une augmentation d'achalandage de 2,6%. La légère baisse du tarif moyen (0,3%) a en réalité annulé une partie de l'influence positive de l'achalandage, ramenant donc l'augmentation des revenus à 2,3% par année.

Tarif

Dans l'ensemble, le tarif unitaire adulte a crû plus vite entre 1979 et 1983 qu'entre 1976 et 1979. La STCUM est d'ailleurs le seul organisme qui présente une baisse du tarif unitaire, en termes réels, dans l'ensemble de la période. Cette baisse de 2,4% par année a fait en sorte que le tarif unitaire de la STCUM, qui était un des plus élevés en 1976, est devenu, et de loin, le plus bas en 1983.

Il faut enfin noter que, suite à ces augmentations régulières, les tarifs des organismes québécois, à l'exception de la STCUM, sont parmi les plus élevés au Canada.

Quant au tarif moyen, il décroît, en termes réels, pendant les deux périodes. Durant la première période, cette diminution s'explique par la diminution ou la stagnation du tarif unitaire. Durant la seconde, elle

est davantage attribuable à l'introduction du laissez-passer.

Achalandage

Malgré des hausses de tarifs plus élevées depuis 1980, l'achalandage et l'achalandage par véhicule-kilomètre ont augmenté plus rapidement pour la période de 1979 à 1983 que pour celle de 1976 à 1979 pour pratiquement tous les organismes.

Revenus provenant des usagers

Pour bien comprendre l'évolution des revenus de 1976 à 1979, il faut étudier séparément la STCUM et les autres organismes.

Dans le cas de la STCUM, la période de 1976 à 1979 est marquée par une baisse importante de revenus découlant presque entièrement d'une baisse du tarif moyen. De 1979 à 1983, on constate une légère augmentation des revenus due entièrement à l'augmentation d'achalandage.

Les autres organismes connaissent une légère augmentation des revenus de 1976 à 1979 attribuable uniquement à une augmentation d'achalandage. De 1979 à 1983, un tarif moyen stable et un achalandage accru amènent une augmentation importante des revenus.

Impact du programme d'aide

En général, les indicateurs portant sur les revenus provenant des usagers présentent une amélioration notable entre 1979 et 1983 par rapport à la période précédente. Ces résultats démontrent l'impact positif des subventions accordées en vertu du programme d'aide tel qu'il s'applique depuis 1980.

D'une part, la subvention de fonctionnement a constitué un stimulant important pour les organismes à augmenter régulièrement leurs tarifs et adapter des mesures favorisant l'accroissement de l'achalandage.

D'autre part, la subvention spécifique au laissez-passer a entraîné une augmentation importante de l'achalandage depuis 1980.

Ainsi, les indicateurs prouvent la plus grande efficacité de la formule de subvention basée sur les revenus en comparaison à celle basée sur les déficits.

TABLEAU 9
TARIF UNITAIRE LE PLUS AVANTAGEUX EN DOLLARS COURANTS ET EN DOLLARS CONSTANTS
POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983 (1).

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
STCUM	\$ courants	0,380	0,380	0,380	0,380	0,0%	0,380	0,470	0,470	0,500	0,600	12,1%
	\$ constants(2)	0,380	0,353	0,325	0,298	-7,8%	0,298	0,334	0,297	0,283	0,321	1,9%
CTCUQ	\$ courants	0,350	0,350	0,380	0,500	12,6%	0,500	0,500	0,600	0,800	0,850	14,2%
	\$ constants	0,350	0,325	0,325	0,392	3,8%	0,392	0,355	0,379	0,452	0,455	3,8%
STL	\$ courants	0,400	0,400	0,400	0,500	7,7%	0,500	0,600	0,600	0,700	0,800	12,5%
	\$ constants	0,400	0,371	0,342	0,392	-0,7%	0,392	0,426	0,379	0,396	0,428	2,3%
CTCRO	\$ courants	0,330	0,330	0,400	0,450	10,9%	0,450	0,500	0,600	0,650	0,800	15,5%
	\$ constants	0,330	0,306	0,342	0,352	2,2%	0,352	0,355	0,379	0,367	0,428	5,0%
STRSM	\$ courants	0,350	0,500	0,500	0,500	12,6%	0,500	0,600	0,550	0,700	0,800	12,5%
	\$ constants	0,350	0,464	0,428	0,392	3,8%	0,392	0,426	0,347	0,396	0,428	2,3%
CITS	\$ courants						0,310	0,500	0,500	0,600	0,700	22,6%
	\$ constants						0,243	0,355	0,315	0,339	0,375	11,5%
CITF	\$ courants						0,280	0,280	0,400	0,500	0,700	25,7%
	\$ constants						0,219	0,199	0,252	0,283	0,375	14,4%
CMTS	\$ courants						0,390	0,390	0,500	0,500	0,750	17,8%
	\$ constants						0,305	0,277	0,315	0,283	0,402	7,1%
CITRSQ	\$ courants						0,400	0,400	0,600	0,600	0,800	18,9%
	\$ constants						0,313	0,284	0,379	0,339	0,428	8,1%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.

- (1): Tarif au premier janvier de chaque année.
(2): Indice d'ensemble des prix à la consommation pour Montréal,
(1976=100).

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 10
TARIF MOYEN EN DOLLARS COURANTS ET EN DOLLARS CONSTANTS POUR LES
9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
STCUM	\$ courants	0,343	0,345	0,342	0,364	2,0%	0,364	0,395	0,432	0,489	0,526	9,6%
	\$ constants(1)	0,343	0,320	0,293	0,285	-6,0%	0,285	0,281	0,273	0,276	0,282	-0,3%
CTCUQ	\$ courants	0,316	0,340	0,363	0,374	5,8%	0,374	0,387	0,376	0,482	0,520	8,6%
	\$ constants	0,316	0,315	0,310	0,293	-2,5%	0,293	0,275	0,237	0,272	0,278	-1,3%
STL	\$ courants	0,421	0,397	0,462	0,488	5,1%	0,488	0,557	0,585	0,741	0,753	11,5%
	\$ constants	0,421	0,368	0,395	0,382	-3,2%	0,382	0,396	0,369	0,419	0,403	1,4%
CTCRO (2)	\$ courants	0,381	0,329	0,370	0,453	6,0%	0,453	0,508	0,484	0,624	0,603	7,4%
	\$ constants	0,381	0,305	0,316	0,354	-2,3%	0,354	0,361	0,305	0,353	0,323	-2,3%
STRSM	\$ courants	0,320	0,350	0,368	0,424	9,8%	0,424	0,461	0,503	0,578	0,631	10,4%
	\$ constants	0,320	0,325	0,315	0,332	1,2%	0,332	0,328	0,317	0,327	0,338	0,4%
CITS	\$ courants						0,459	0,339	0,438	0,474	0,653	9,2%
	\$ constants						0,359	0,241	0,276	0,268	0,350	-0,7%
CITF	\$ courants						0,400	0,400	0,443	0,503	0,517	6,7%
	\$ constants						0,313	0,284	0,279	0,284	0,277	-3,0%
CMTS	\$ courants						0,388	0,403	0,412	0,471	0,505	6,8%
	\$ courants						0,303	0,286	0,260	0,266	0,270	-2,9%
CITRSQ	\$ courants						0,454	0,377	0,490	0,576	0,616	7,9%
	\$ courants						0,355	0,268	0,309	0,326	0,330	-1,8%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.

Demandes de subvention au fonctionnement et au laissez-passer de 1980 à 1983.

(1): Indice d'ensemble des prix à la consommation pour Montréal, (1976=100).

(2): Les revenus du service régulier ayant servi au calcul du tarif moyen comprennent les revenus provenant de la Commission de la capitale nationale.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 11
ACHALANDAGE, POPULATION, ACHALANDAGE PER CAPITA ET PAR VEHICULE-KILOMETRE POUR LES
9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.(1)
(000)

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1976
STCUM	Achalandage(000)	304 121	283 437	298 600	297 291 (2)	-0,8% :	297 291	298 810	335 452	308 436	313 189	1,3%
	Population (000)	1 781	1 780	1 774	1 751	-0,6% :	1 751	1 933	1 851	1 822	1 719	-0,5%
	Achal.per capita	170,8	159,2	168,3	169,8	-0,2% :	169,8	154,6	181,2	169,3	182,2	1,8%
	Achal/vkm	2,60	2,34	2,27	2,18	-5,7% :	2,18	2,13	2,22	2,39	2,23	0,6%
CTCUQ	Achalandage(000)	27 006 (3)	28 527	30 732	29 435 (4)	2,9% :	29 435	28 137	33 053	33 936	36 359	5,4%
	Population (000)	433	443	447	451	1,4% :	451	458	439	441	441	-0,6%
	Achal.per capita	62,4	64,4	68,8	65,3	1,5% :	65,3	61,5	75,4	76,9	82,4	6,0%
	Achal/vkm	2,05	1,86	2,03	1,73	-5,5% :	1,73	1,55	1,66	1,76	1,78	0,7%
STL	Achalandage(000)	18 186	18 779	17 136	17 284	-1,7% :	17 284	17 492	18 937	17 216	18 821	2,2%
	Population (000)	246	253	257	261	2,0% :	261	262	268	271	273	1,1%
	Achal.per capita	73,9	74,3	66,7	66,3	-3,5% :	66,3	66,7	70,6	63,6	68,9	1,0%
	Achal/vkm	1,42	1,42	1,20	1,17	-6,1% :	1,17	1,18	1,21	1,12	1,30	2,6%
CTCRO	Achalandage(000)	10 022	9 256	10 103	8 876	-4,0% :	8 876	8 926	12 004	10 551	11 884	7,6%
	Population(000)(5)	183	187	188	188	0,9% :	188	186	179	174	175	-1,8%
	Achal.per capita	54,9	49,4	53,7	47,1	-4,9% :	47,1	47,9	67,2	60,7	68,0	9,6%
	Achal/vkm	1,62	1,66	1,39	1,21	-9,2% :	1,21	1,13	1,36	1,30	1,42	4,0%
STRSM	Achalandage(000)	9 502	10 364	14 371	15 729	18,3% :	15 729	14 256	17 146	19 739	20 157	6,4%
	Population (000)	202	210	217	220	2,9% :	220	227	229	231	236	1,8%
	Achal.per capita	47,0	49,2	66,2	71,4	14,9% :	71,4	62,8	75,0	85,6	85,5	4,6%
	Achal/vkm	1,56	1,41	1,17	1,19	-8,5% :	1,19	1,17	1,31	1,48	1,43	4,6%
COMMISSIONS SAUF	Achalandage(000)	64 717	66 926	72 343	71 324	3,3% :	71 324	68 811	81 140	81 442	87 220	5,2%
	Population (000)	1 064	1 093	1 109	1 120	1,7% :	1 120	1 133	1 115	1 117	1 125	0,1%
STCUM	Achal.per capita	60,8	61,2	65,2	63,7	1,5% :	63,7	60,7	72,8	72,9	77,5	5,0%
	Achal/vkm	1,69	1,61	1,48	1,38	-6,6% :	1,38	1,30	1,42	1,46	1,53	2,7%

SOURCES: Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.

Rapports annuels de 1976 à 1983.

Demandes de subventions de 1980 à 1983.

Bureau de la statistique du Québec, liste des populations de 1976 à 1983.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

- (1): Entre 1976 et 1979, l'achalandage est compilé à partir des rapports d'exploitation. Par contre, entre 1980 et 1983, l'achalandage provient des demandes de subvention de fonctionnement et de subvention spécifique au laissez-passer.
- (2): Compte tenu d'un arrêt de service de 17 jours à la STCUM en 1979, l'achalandage de 1979 (283 445) est multiplié par le facteur d'ajustement $(365/348) = 1,049$.
- (3): Compte tenu d'un arrêt de service de 36 jours à la CTCUQ en 1976, l'achalandage de 1976 (26 608) a été corrigé par le facteur $(815/803)$, basé sur une évaluation de la Commission des heures de service perdues. Rapport annuel 1976, page 19.
- (4): Compte tenu d'un arrêt de service de 250 jours à la CTCUQ en 1979, l'achalandage de 1979 (8 813) est évalué à partir de la moyenne de l'achalandage entre 1978 et 1980.
- (5): Retrait de certaines municipalités de la CTCRO en 1981.

TABLEAU 11 (SUITE)
 ACHALANDAGE, POPULATION, ACHALANDAGE PER CAPITA ET PAR VEHICULE-KILOMETRE POUR LES
 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.(1)
 (000)

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
CITS	Achalandage(000)					:	281	1 894	2 229	2 447	2 742	13,1% (2)
	Population (000)					:	141	140	141	141	141	0,0%
	Achal.per capita					:	2,0	13,5	15,8	17,3	19,4	12,8% (2)
	Achal/vkm					:	2,32	1,31	1,06	1,14	0,90	-11,8% (2)
CITF	Achalandage(000)					:	1 409	1 426	2 888	3 260	3 411	24,7%
	Population (000)					:	98	98	96	98	98	0,0%
	Achal.per capita					:	14,5	14,6	30,0	33,2	34,8	24,6%
	Achal/vkm					:	1,91	1,88	2,63	1,97	2,05	1,7%
CMTS	Achalandage(000)					:	2 503	3 630	4 495	5 412	6 094	24,9%
	Population (000)					:	78	77	86	86	86	2,5%
	Achal.per capita					:	32,0	46,9	52,0	62,8	70,9	22,0%
	Achal/vkm					:	2,24	3,39	9,39	4,46	4,71	20,4%
CITRSQ	Achalandage(000)					:	1 334	1 502	443	1 329	1 611	4,8%
	Population (000)					:	52	53	55	55	56	1,9%
	Achal.per capita					:	25,6	28,5	8,1	24,2	28,6	2,9%
	Achal/vkm					:	1,19	1,40	0,93	1,10	1,25	1,1%
CORPORATIONS	Achalandage(000)					:	5 527	8 452	10 055	12 448	13 858	17,9% (2)
	Population (000)					:	369	368	378	380	381	0,8%
	Achal.per capita					:	15,0	23,0	26,6	32,8	36,4	16,6% (2)
	Achal/vkm					:	1,72	1,68	1,77	1,65	1,55	-2,5% (2)
SOMMAIRE	Achalandage(000)	368 838	350 363	370 943	368 615	-0,0% :	374 142	376 074	426 647	402 326	414 267	2,6%
	Population (000)	2 845	2 873	2 883	2 871	0,3% :	3 240	3 434	3 344	3 319	3 225	-0,1%
	Achal.per capita	129,6	122,0	128,7	128,4	-0,3% :	115,5	109,5	127,6	121,2	128,5	2,7%
	Achal/vkm	2,37	2,06	1,95	1,90	-7,2% :	1,95	1,90	2,00	2,09	2,01	0,7%

SOURCES: Rapports annuels d'exploitation de 1979 à 1983.
 Rapports annuels de 1979 à 1983.
 Demandes de subventions de 1980 à 1983.
 Bureau de la statistique du Québec, liste des populations de 1976 à 1983.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

- (1): En 1979, l'achalandage est compilé à partir des rapports d'exploitation.
 Par contre, entre 1980 et 1983, l'achalandage provient des demandes de subvention de
 de fonctionnement et de subvention spécifique au laissez-passer.
 (2): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.

TABLEAU 12
 ACHALANDAGE ADULTE ET ETUDIANT POUR CHAQUE CATEGORIE DE TITRE POUR LES
 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC, EN 1983.
 (000)

	ADULTE				:	ETUDIANT			
	Espèce	Billet	Laissez- passer	Total		Espèce	Billet	Laissez- passer	Total
STCUM	49 489 20,3%	63 887 26,2%	130 153 53,4%	243 529 100,0%	:	14 212 20,4%	12 928 18,6%	42 520 61,0%	69 660 (1) 100,0%
CTCUQ	8 451 40,4%	2 355 11,3%	10 119 48,4%	20 925 100,0%	:	5 191 40,2%	947 7,3%	6 769 52,4%	12 907 100,0%
STL	6 472 69,7%	-	2 816 30,3%	9 288 100,0%	:	1 564 44,3%	-	1 963 55,7%	3 527 100,0%
CTCRO	3 779 39,4%	2 872 30,0%	2 930 30,6%	9 581 100,0%	:	1 350 33,4%	1 336 33,0%	1 357 33,6%	4 043 100,0%
STRSM	8 855 54,8%	274 1,7%	7 037 43,5%	16 166 100,0%	:	1 580 57,4%	-	1 173 42,6%	2 753 100,0%
CITS	1 161 70,7%	-	480 29,3%	1 641 100,0%	:	492 46,6%	-	563 53,4%	1 055 100,0%
CITF	1 620 73,0%	-	598 27,0%	2 218 100,0%	:	-	-	680 100,0%	680 100,0%
CMTS	747 41,2%	-	1 065 58,8%	1 812 100,0%	:	1 157 39,9%	-	1 746 60,1%	2 903 100,0%
CITRSQ	820 76,0%	-	259 24,0%	1 079 100,0%	:	59 16,0%	-	310 84,0%	369 100,0%

SOURCE: Rapports annuels 1983.
 Demandes de subventions 1983.

(1): L'achalandage étudiant comprend les personnes âgées, celles-ci
 bénéficiant du même tarif réduit que les étudiants.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

TABLEAU 13
 REVENU DU SERVICE REGULIER EN DOLLARS COURANTS ET EN DOLLARS CONSTANTS ET TARIF MOYEN EN DOLLARS CONSTANTS
 POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.(1)
 (000 \$)

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
STCUM	Service régulier	104 261	97 865	102 250	108 242 (2)	1,3% :	108 242	118 029	144 970	150 801	164 785	11,1%
	Revenus \$1976 (3)	104 261	90 834	87 475	84 743	-6,7% :	84 743	83 917	91 481	85 266	88 276	1,0%
	Tarif moyen \$1976	0,343	0,320	0,293	0,285	-6,0% :	0,285	0,281	0,273	0,276	0,282	-0,3%
		(4)				:						
CTCUQ	Service régulier	8 527	9 690	11 149	11 015 (5)	8,9% :	11 015	10 881	12 433	16 353	18 896	14,4%
	Revenus \$1976	8 527	8 994	9 538	8 624	0,4% :	8 624	7 736	7 846	9 246	10 123	4,1%
	Tarif moyen \$1976	0,316	0,315	0,310	0,293	-2,5% :	0,293	0,275	0,237	0,272	0,278	-1,3%
		:				:						
STL	Service régulier	7 649	7 449	7 909	8 432	3,3% :	8 432	9 742	11 074	12 765	14 169	13,9%
	Revenus \$1976	7 649	6 914	6 766	6 601	-4,8% :	6 601	6 926	6 988	7 218	7 590	3,6%
	Tarif moyen \$1976	0,421	0,368	0,395	0,382	-3,2% :	0,382	0,396	0,369	0,419	0,403	1,4%
		:				:						
CTCRO	Service régulier	3 814	3 046	3 737	4 018	1,8% :	4 018	4 534	5 807	6 587	7 170	15,6%
	Revenus \$1976	3 814	2 827	3 197	3 146	-6,2% :	3 146	3 224	3 664	3 724	3 841	5,1%
	Tarif moyen \$1976	0,381	0,305	0,316	0,354	-2,3% :	0,354	0,361	0,305	0,353	0,323	-2,3%
		:				:						
STRSM	Service régulier	3 041	3 627	5 293	6 671	29,9% :	6 671	6 575	8 625	11 402	12 722	17,5%
	Revenus \$1976	3 041	3 366	4 528	5 223	19,8% :	5 223	4 675	5 443	6 447	6 815	6,9%
	Tarif moyen \$1976	0,320	0,325	0,315	0,332	1,2% :	0,332	0,328	0,317	0,327	0,338	0,5%
		:				:						
COMMISSIONS SAUF	Service régulier	23 031	23 812	28 088	30 136	9,4% :	30 136	31 732	37 939	47 107	52 957	15,1%
	Revenus \$1976	23 031	22 101	24 029	23 594	0,8% :	23 594	22 561	23 941	26 635	28 369	4,7%
STCUM	Tarif moyen \$1976	0,356	0,330	0,332	0,331	-2,4% :	0,331	0,328	0,295	0,327	0,325	-0,4%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.
 Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.
 Demandes de subventions de 1980 à 1983.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

- (1): Entre 1976 et 1979, l'achalandage est compilé à partir des rapports d'exploitation. Par contre, entre 1980 et 1983, l'achalandage provient des demandes de subvention de fonctionnement.
- (2): Compte tenu d'un arrêt de service de 17 jours à la STCUM en 1979, les revenus (103 201) et l'achalandage (283 445) ont été corrigés par le facteur (365/348)=1,049.
- (3): Indice d'ensemble des prix à la consommation pour Montréal.
- (4): Compte tenu d'un arrêt de service de 36 jours à la CTCUQ en 1976, les revenus (8 401) et l'achalandage (26 608) ont été corrigés par le facteur (815/803), basé sur une évaluation de la Commission quant aux heures de service perdues. Rapport annuel 1976, page 19.
- (5): Compte tenu d'un arrêt de service de 250 jours à la CTCUQ en 1979, les revenus (3 008) et l'achalandage (8 813) ont été remplacés par la moyenne entre 1978 et 1980.

TABLEAU 13 (SUITE)
 REVENU DU SERVICE REGULIER EN DOLLARS COURANTS ET EN DOLLARS CONSTANTS ET TARIF MOYEN EN DOLLARS CONSTANTS
 POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.(1)
 (000\$)

		1976	1977	1978	1979	Variation annuelle 1979/1976	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
CITS	Service régulier						129	642	976	1 161	1 790	40,7% (2)
	Revenus \$1976 (3)						101	456	616	656	959	28,1% (2)
	Tarif moyen \$1976						0,359	0,241	0,276	0,268	0,350	13,2% (2)
CITF	Service régulier						563	570	1 278	1 639	1 764	33,0%
	Revenus \$1976						441	405	806	927	945	21,0%
	Tarif moyen \$1976						0,313	0,284	0,279	0,284	0,277	-3,0%
CMTS	Service régulier						970	1 462	1 854	2 548	3 075	33,4%
	Revenus \$1976						759	1 039	1 170	1 441	1 647	21,4%
	Tarif moyen \$1976						0,303	0,286	0,260	0,266	0,270	-2,8%
CITRSQ	Service régulier						605	566	217	766	992	13,2%
	Revenus \$1976						474	402	137	433	531	2,9%
	Tarif moyen \$1976						0,355	0,268	0,309	0,326	0,330	-1,8%
CORPORATIONS	Service régulier						2 267	3 240	4 325	6 114	7 621	33,0% (2)
	Revenus \$1976						1 775	2 304	2 729	3 457	4 083	21,0% (2)
	Tarif moyen \$1976						0,321	0,273	0,271	0,278	0,295	2,6% (2)
SOMMAIRE	Service régulier	127 292	121 677	130 338	138 378	2,8%	140 645	153 001	187 234	204 022	225 363	12,5%
	Revenus \$1976	127 292	112 936	111 505	108 337	-5,2%	110 112	108 781	118 151	115 358	120 728	2,3%
	Tarif moyen \$1976	0,345	0,322	0,301	0,294	-5,2%	0,294	0,289	0,277	0,287	0,291	-0,2%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.
 Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.
 Demandes de subventions de 1980 à 1983.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

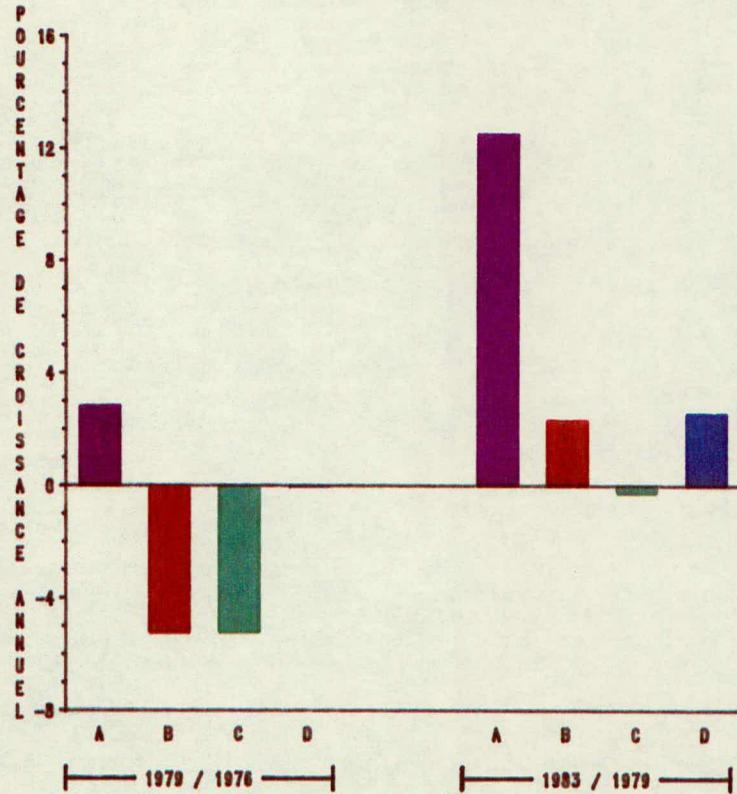
(1): Entre 1976 et 1979, l'achalandage est compilé à partir des rapports d'exploitation.
 Par contre, entre 1980 et 1983, l'achalandage provient des demandes de subvention
 de fonctionnement.

(2): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.

(3): Indice d'ensemble des prix à la consommation pour Montréal.

GRAPHIQUE 4.1.1

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE DANS LES O. P. T. (1)
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

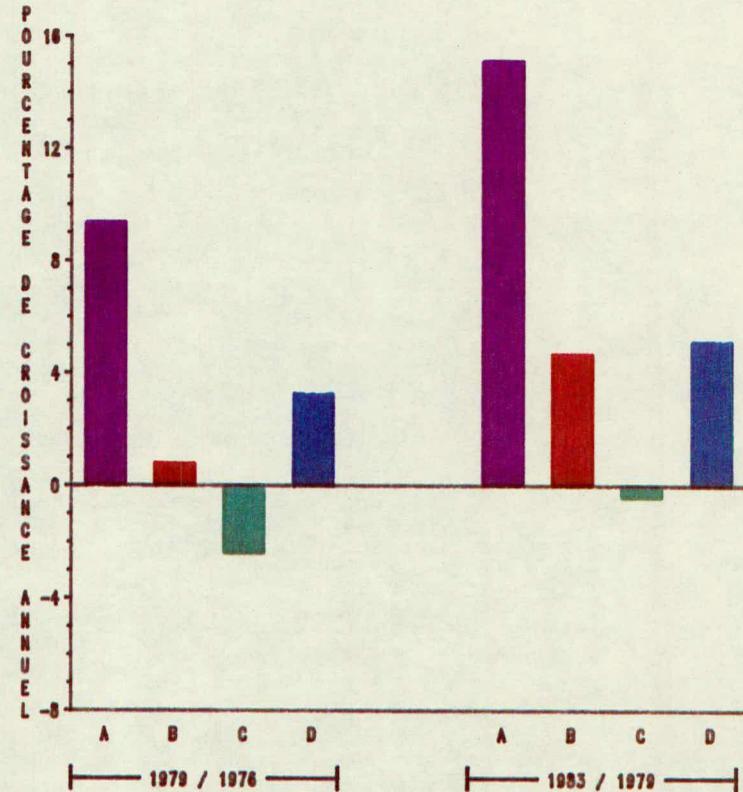
B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

(1) ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 4.1.2

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE DANS LES COMMISSIONS SAUF S.T.C.U.M.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

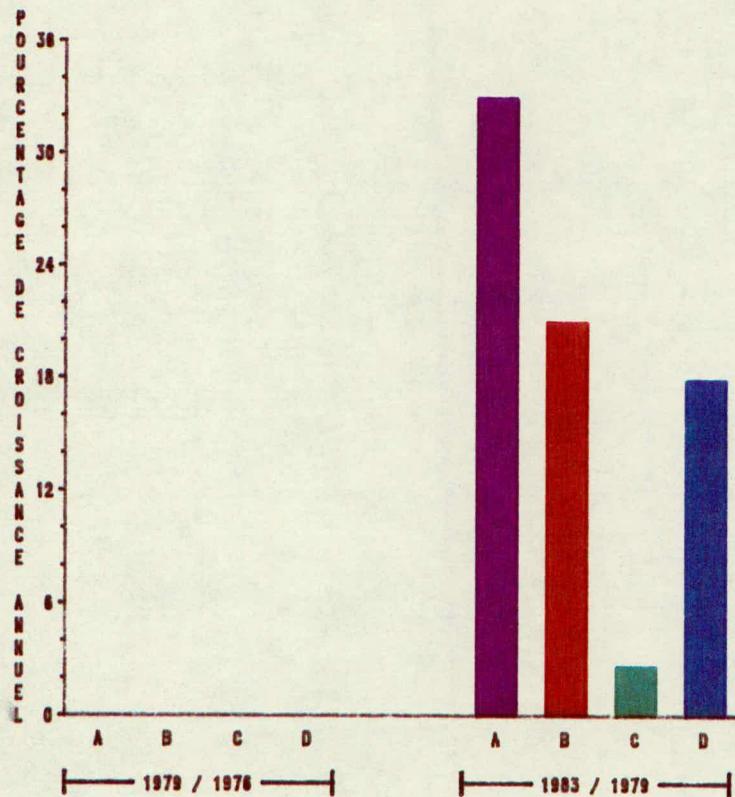
B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 4.1.3

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE DANS LES CORPORATIONS
CROISSANCE ANNUELLE DE 1980 A 1983



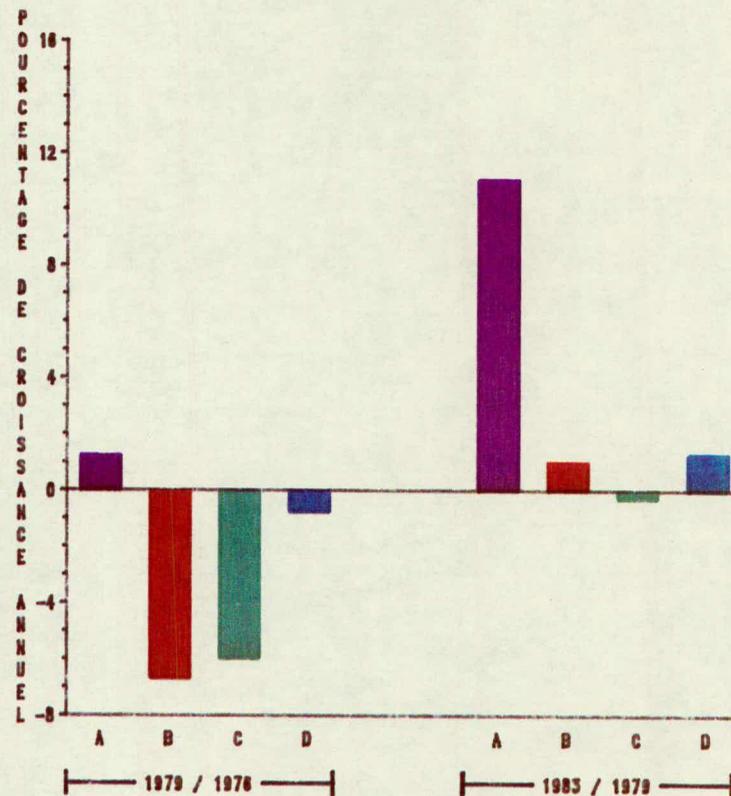
A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 4.2

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA S. T. C. U. M.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

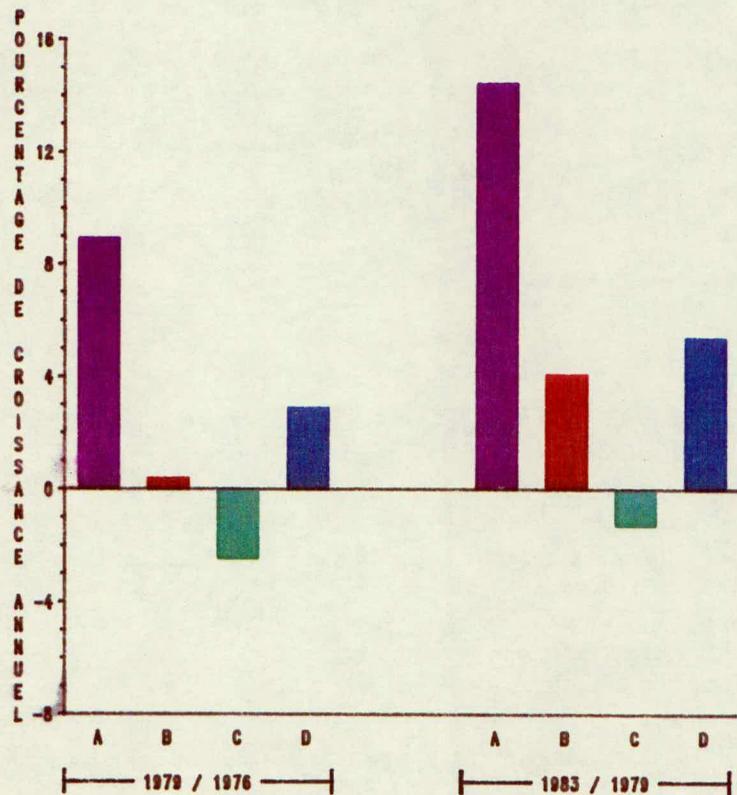
B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 4.3

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA C. T. C. U. Q.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



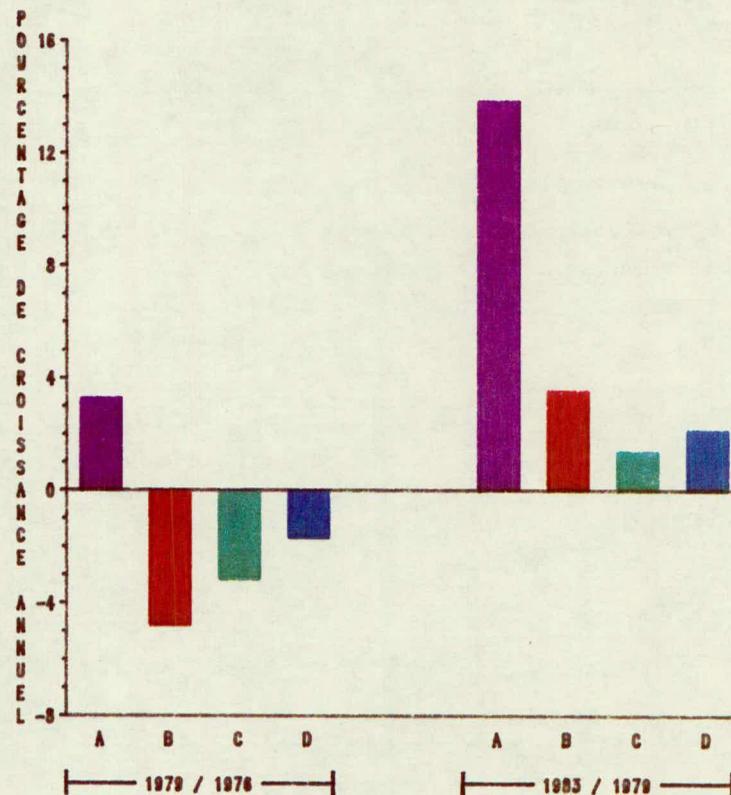
A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 4.4

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA S. T. L.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

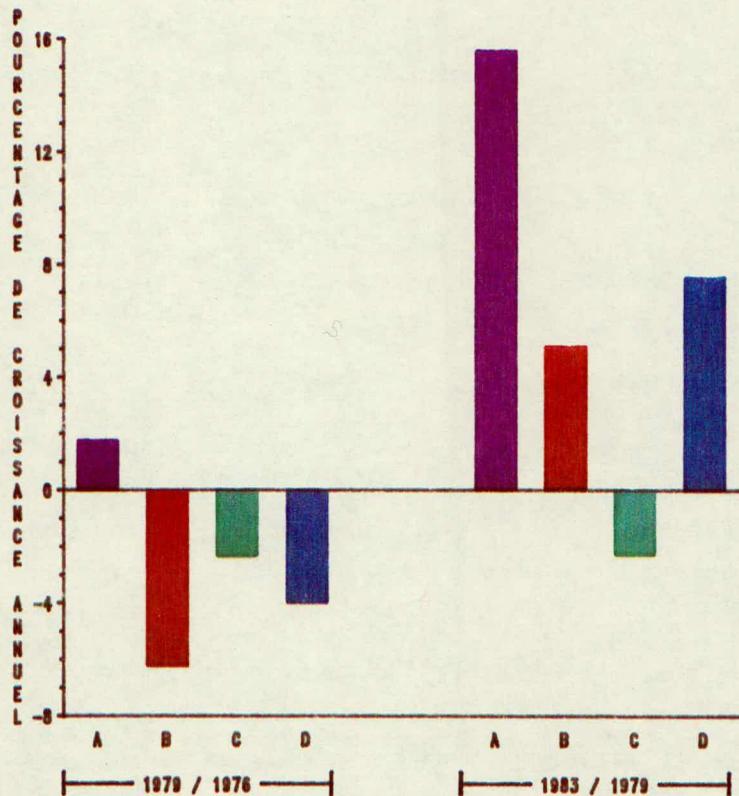
B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 4.5

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA C. T. C. R. O.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



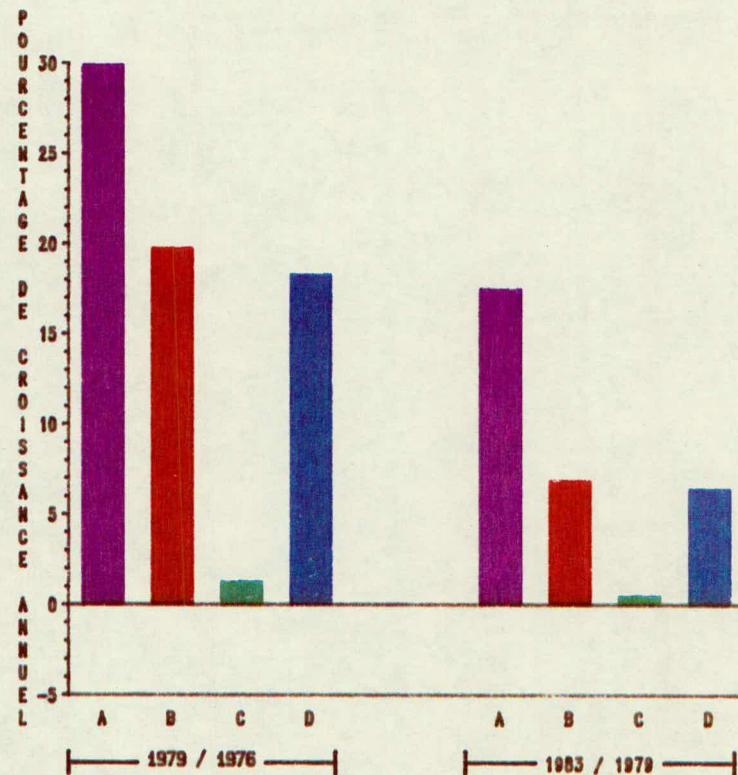
A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 4.6

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA S. T. R. S. M.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

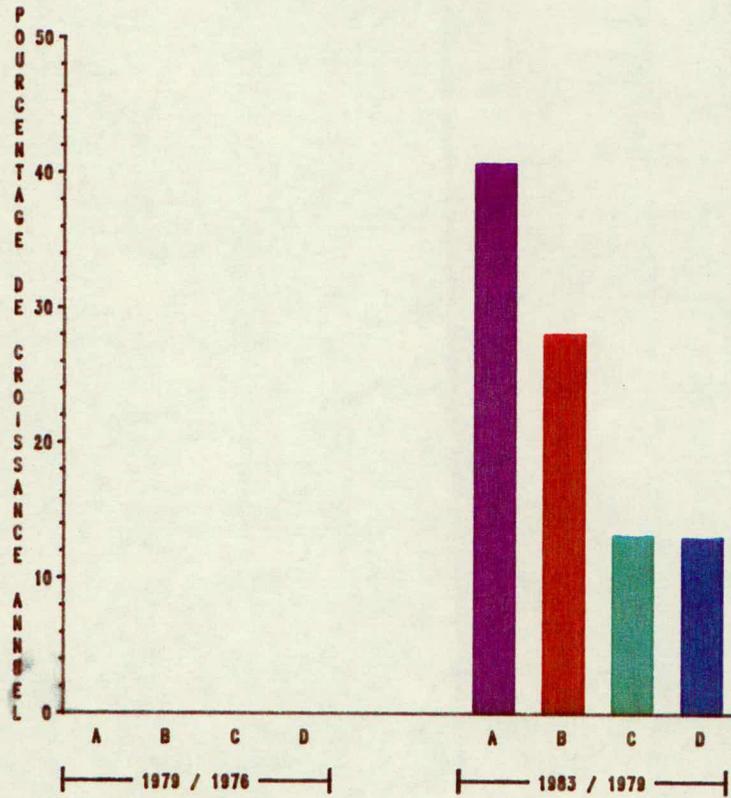
B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 4.7

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA C. I. T. S.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1980 A 1983



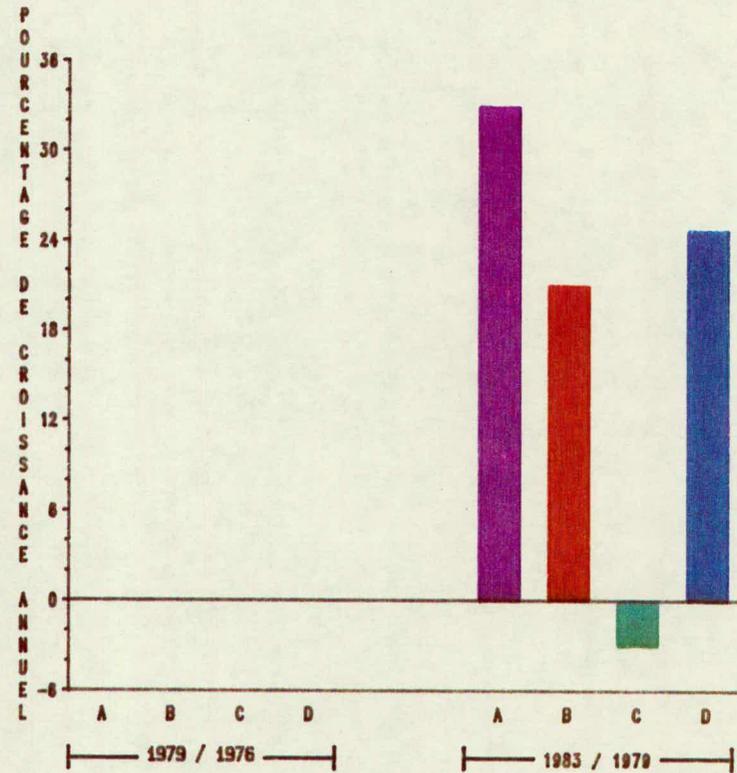
A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 4.8

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA C. I. T. F.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1979 A 1983



A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

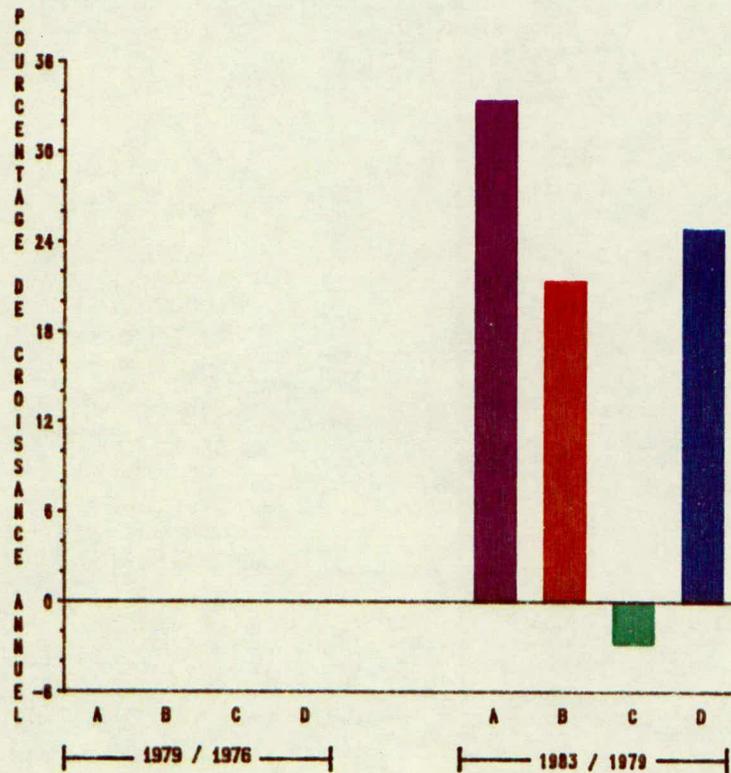
B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 4.9

REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA C. M. T. S.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1979 A 1983



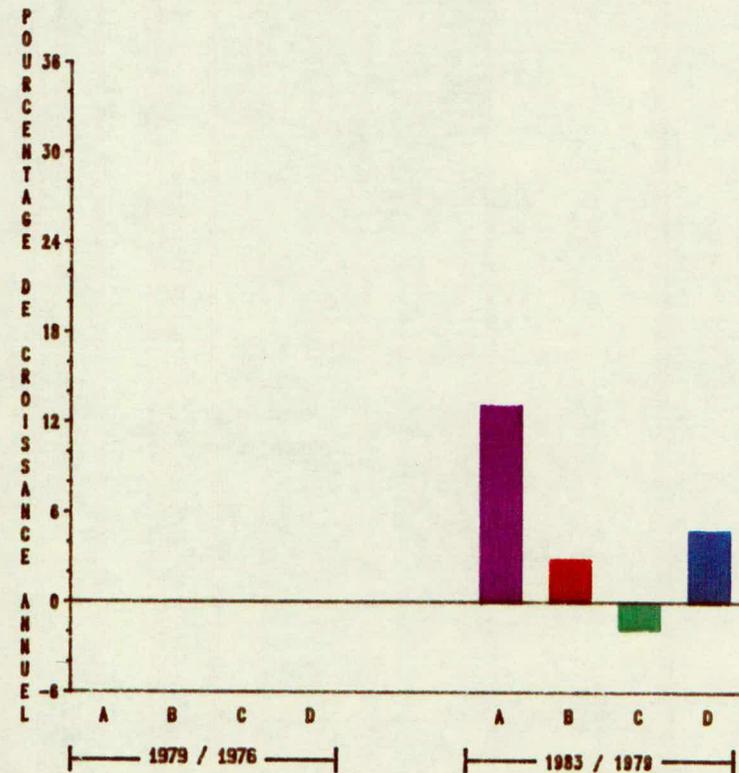
A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 4.10

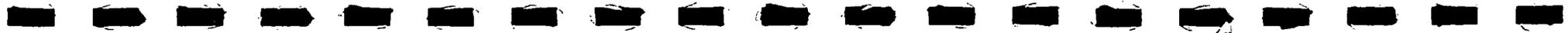
REVENU DU SERVICE REGULIER, TARIF MOYEN
ET ACHALANDAGE A LA C. I. T. R. S. Q.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1979 A 1983



A: REVENU \$ COURANTS
C: TARIF MOYEN \$ CONSTANTS

B: REVENU \$ CONSTANTS
D: ACHALANDAGE

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



2.2 Évolution de l'offre de service

Cette section porte sur les variations de l'offre de service de 1976 à 1979 et de 1979 à 1983. Pour mesurer les changements, trois indicateurs ont été retenus, soit les véhicules-kilomètres, les véhicules-kilomètres per capita et les véhicules-kilomètres par kilomètre carré de territoire urbanisé (tableau 14).

Véhicules-kilomètres

Le nombre de véhicules-kilomètres a augmenté de façon importante dans tous les organismes entre 1976 et 1983. Pour les commissions de transport, les véhicules-kilomètres sont passés de 155,4 M en 1976 à 206,4 M en 1983, soit une augmentation annuelle de 4,1%.

L'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres diffère pour les deux périodes. En effet, même si les véhicules-kilomètres augmentent pour tous les organismes (à l'exception de la STL) durant les deux périodes, le taux de croissance de cet indicateur a été beaucoup plus élevé entre 1976 et 1979 qu'entre 1979 et 1983 pour toutes les commissions. Leur augmentation se situait entre 4,7% et 29,3%, pour la période de 1976 à 1979 et oscille entre -0,4% et 5,3% pour la période de 1979 à 1983 (tableau 14).

Les corporations de transport affichent des taux de croissance des véhicules-kilomètres plus élevés que les commissions entre 1980 et 1983. En effet, le total des véhicules-kilomètres pour les 4 corporations a augmenté en moyenne de 21,0% par année, passant de 5,0 millions en 1980 à 8,9 mil-

lions en 1983. Ces organismes étaient en pleine expansion et se devaient d'augmenter leur service pour attirer une plus grande clientèle. La CITRSQ semble constituer une exception avec un taux de croissance annuel de seulement 3,7%. Cette différence s'explique par le fait qu'elle offrait déjà, en 1979, un niveau de service comparable à ce que les autres corporations offraient en 1983.

Véhicules-kilomètres per capita et par kilomètre carré de territoire urbanisé

Les ratios véhicule-kilomètre per capita et par kilomètre carré de territoire urbanisé, évoluent à peu près de la même manière que les véhicules-kilomètres. L'examen de ces deux ratios permet de comparer le niveau de service offert par chaque organisme et de les classer en trois catégories.

La STCUM constitue un premier groupe avec, en 1983, 82 véhicules-kilomètres per capita et 546 000 véhicules-kilomètres par kilomètre carré de territoire urbanisé.

Les quatre autres commissions de transport forment un deuxième groupe avec 51 véhicules-kilomètres per capita et 239 000 véhicules-kilomètres par kilomètre carré de territoire urbanisé.

Enfin, on retrouve les quatre corporations avec 23 et 94 000 comme valeurs pour ces deux ratios.

Ces différences s'expliquent essentiellement par la densité et par la taille de la population desservie par chaque organisme.

Synthèse

L'analyse de l'évolution des véhicules-kilomètres montre que les organismes ont augmenté considérablement le niveau de service entre 1976 et 1979 mais que celui-ci s'est stabilisé entre 1979 et 1983.

Bien que plusieurs facteurs, comme l'âge des organismes, aient influencé l'augmentation des véhicules-kilomètres, on peut affirmer que le programme d'aide au transport en commun a joué un rôle dans cette évolution.

En effet, de 1976 à 1979, la subvention basée sur le déficit n'incitait guère à rationaliser les services puisque le gouvernement défrayait une bonne part de l'augmentation des coûts attribuable à l'accroissement de l'offre de service. A titre d'exemple, le gouvernement finançait en bonne partie le coût de l'accroissement de la flotte de véhicules en vertu de la combinaison de la subvention aux immobilisations et de la subvention au déficit.

Par contre, à partir de 1980, la subvention de fonctionnement basée sur les revenus incite puissamment les organismes à accroître l'achalandage et les tarifs de manière à maximiser les subventions. Dans ce contexte, l'augmentation de l'offre de service présente de l'intérêt dans la mesure où elle entraîne une croissance de l'achalandage. L'augmentation de l'offre est d'ailleurs favorisée par des subventions aux immobilisations plus élevées qu'au cours de la période précédente. Cependant, comme l'offre de service a atteint un niveau satisfaisant, les organismes optent pour une rationalisation des réseaux plutôt que pour une augmentation du nombre de véhicules-kilomètres.

TABLEAU 14
VEHICULE-KILOMETRE, VEHICULE-KILOMETRE PER CAPITA ET PAR KILOMETRE CARRE DE TERRITOIRE URBANISE
POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
STCUM	Véhicule-km(000)	117 087	120 935	131 258	136 488 (1)	5,2% :	136 488	140 267	150 946	129 233	140 554	0,7%
	Véh-km per capita	65,8	67,9	74,0	78,0	4,2% :	78,0	72,6	81,5	70,9	81,8	1,2%
	(Véh-km)/km2(000)(3)	579	598	649	643	3,6% :	643	545	586	502	546	-4,0%
CTCUQ	Véhicule-km(000)	13 174 (4)	15 313	15 159	16 633 (5)	8,1% :	16 633	18 107	19 853	19 318	20 475	5,3%
	Véh-km per capita	30,4	34,6	33,9	36,8	6,6% :	36,8	39,6	45,3	43,8	46,4	6,0%
	(Véh-km)/km2(000)	150	174	172	189	8,1% :	189	206	226	219	233	5,3%
STL	Véhicule-km(000)	12 835	13 220	14 242	14 732	4,7% :	14 732	14 855	15 621	15 365	14 475	-0,4%
	Véh-km per capita	52,1	52,3	55,4	56,6	2,8% :	56,6	56,6	58,2	56,7	53,0	-1,6%
	(Véh-km)/km2(000)	240	247	266	275	4,7% :	275	278	292	287	271	-0,4%
CTCRO	Véhicule-km(000)	6 198	5 579	7 270	7 327	5,7% :	7 327	7 917	8 608	7 683	7 892	1,9%
	Véh-km per capita	33,9	29,8	38,6	38,9	4,7% :	38,9	42,5	48,2	44,2	45,1	3,8%
	(Véh-km)/km2(000)	110	99	130	131	5,7% :	131	141	158	145	150	3,4%
STRSM	Véhicule-km(000)	6 097	7 337	12 277	13 175	29,3% :	13 175	12 187	13 076	13 368	14 124	1,8%
	Véh-km per capita	30,2	34,9	56,5	59,8	25,6% :	59,8	53,7	57,2	58,0	59,9	0,0%
	(Véh-km)/km2(000)	140	168	281	302	29,3% :	302	279	299	306	323	1,8%
COMMISSIONS SAUF STCUM	Véhicule-km(000)	38 304	41 449	48 948	51 868	10,6% :	51 868	53 066	57 157	55 735	56 966	2,4%
	Véh-km per capita	36,0	37,9	44,1	46,3	8,7% :	46,3	46,8	51,3	49,9	50,6	2,3%
	(Véh-km)/km2(000)	159	172	203	215	10,6% :	215	220	238	234	239	2,7%

SOURCES: Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.
Rapports annuels de 1976 à 1983.

- (1): Compte tenu d'un arrêt de service de 17 jours à la STCUM en 1979, les véhicules-kilomètres (130 131) ont été corrigés par le facteur (365/348)=1.049.
(2): Ne comprend pas les véhicules-kilomètres parcourus par les trains de banlieue.
(3): Véhicules-kilomètres par kilomètre carré de territoire urbanisé.
(4): Compte tenu d'un arrêt de service de 36 jours à la CTCUQ en 1976, les véhicules-kilomètres (12 980) ont été corrigés par le facteur (815/803), basé sur une évaluation de la Commission quant aux heures de service perdues. Rapport annuel 1976, page 19.
(5): Compte tenu d'un arrêt de service de 250 jours à la CTCUQ en 1979, les véhicules-kilomètres (5 097) ont été remplacés par la moyenne des véhicules-kilomètres entre 1978 et 1980.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 14 (SUITE)
 VEHICULE-KILOMETRE, VEHICULE-KILOMETRE PER CAPITA ET PAR KILOMETRE CARRE DE TERRITOIRE URBANISE
 POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979	
CITS	Véhicule-km						121	1 450	2 103	2 149	3 060	28,3%	(1)
	Véh-km per capita						0,9	10,3	14,9	15,2	21,6	27,9%	(1)
	(Véh-km)/km2 (2)						3	39	57	58	83	28,8%	(1)
CITF	Véhicule-km						737	758	1 096	1 658	1 668	22,6%	
	Véh-km per capita						7,6	7,8	11,4	16,9	17,0	22,5%	
	(Véh-km)/km2						29	30	44	66	67	22,6%	
CMTS	Véhicule-km						1 234	1 760	2 018	2 534	2 898	23,8%	
	Véh-km per capita						15,8	22,7	23,3	29,4	33,7	20,9%	
	(Véh-km)/km2						69	98	113	142	162	23,8%	
CITRSQ	Véhicule-km						1 117	1 072	478	1 213	1 293	3,7%	
	Véh-km per capita						21,4	20,3	8,7	22,1	23,0	1,8%	
	(Véh-km)/km2						72	70	31	79	84	3,7%	
CORPORATIONS	Véhicule-km						3 210	5 040	5 695	7 554	8 920	21,0%	(1)
	Véh-km per capita						8,7	13,7	15,1	19,9	23,4	19,6%	(1)
	(Véh-km)/km2						34	53	60	79	94	21,1%	(1)
SOMMAIRE	Véhicule-km(000)	155 391	162 385	180 206	188 356	6,6%	191 566	198 373	213 798	192 522	206 440	1,9%	
	Véh-km per capita	54,6	56,5	62,5	58,1	2,1%	59,1	57,8	63,9	58,0	64,0	2,0%	
	(Véh-km)/km2(000)	350	366	406	415	5,8%	781	822	892	808	868	2,7%	

SOURCES: Rapports annuels d'exploitation de 1979 à 1983.
 Rapports annuels de 1979 à 1983.

(1): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.
 (2): Véhicules-kilomètres par kilomètre carré de territoire urbanisé.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986



2.3 Évolution du coût des services réguliers de transport en commun

Le coût total des services de transport en commun urbain est passé de 260,6 M\$ en 1976 à 713,6 M\$ en 1983 (tableaux 3.1.1 et 4.1.1). A elle seule, cette augmentation constitue probablement une des principales causes de la situation financière difficile dans laquelle sont aujourd'hui plongés les organismes publics de transport en commun.

Il importe toutefois d'aller plus loin que cette première évidence. C'est pourquoi nous décomposerons cette augmentation du coût des services réguliers en deux parties: celle qui s'explique par l'expansion des services et celle qui découle d'une augmentation du coût par véhicule-kilomètre. Nous nous interrogerons ensuite sur les facteurs qui peuvent expliquer la croissance, en dollars constants, du coût par véhicule-kilomètre.

Détermination du coût des services réguliers

L'étude de l'évolution du coût des services réguliers se heurte à deux problèmes d'ordre méthodologique.

La première difficulté provient de la présentation des états financiers des organismes qui ne distingue pas les dépenses reliées aux services réguliers et aux autres services (nolissement, touristique, scolaire, etc). Afin d'isoler les données concernant les services réguliers, nous suivrons l'hypothèse selon laquelle les autres services s'autofinancent sans générer de profit. Autrement dit, les coûts de production de ces services sont égaux aux revenus qu'ils rapportent. Ainsi,

les coûts des services réguliers sont calculés de la façon suivante: les coûts totaux moins un montant équivalent aux "autres revenus" des organismes.

La seconde difficulté provient des arrêts de service provoqués par les conflits de travail. Dans le découpage des données en deux périodes, 1976, 1979 et 1983 constituent des années charnières à partir desquelles les taux de croissance sont calculés. C'est pourquoi les coûts de 1976 et de 1979 ont été redressés à la CTCUQ et ceux de 1979 l'ont été à la STCUM. Ces modifications introduisent évidemment une certaine marge d'erreur dans les données. Par contre, l'utilisation des données brutes semble encore plus contestable.

Coût global et coût par véhicule-kilomètre

Le tableau 15 donne le coût des services réguliers en dollars courants et en dollars constants ainsi que le coût par véhicule-kilomètre en dollars constants pour chacun des organismes publics de transport en commun de 1976 à 1983.

Entre 1976 et 1979, le coût des services réguliers des 5 commissions de transport est passé de 244,9 M\$ à 399,8 M\$ pour une croissance annuelle moyenne de 17,8%.

Entre 1979 et 1983, pour les 9 organismes publics de transport en commun, ce taux a été légèrement inférieur à celui de la période précédente en s'établissant à 14,6%. Le coût des services réguliers est passé de 404,4 M\$ en 1979 à 698,6 M\$ en 1983.

Ces taux de croissance élevés ne résultent évidemment pas uniquement de l'inflation. L'expansion du territoire des organismes et l'amélioration des niveaux de service peuvent expliquer une part substantielle de ces augmentations de coûts. Pour mesurer l'expansion des services, deux variables sont habituellement utilisées; il s'agit des véhicules-kilomètres et des véhicules-heures.

Pour les fins de l'étude, les véhicules-kilomètres ont été retenus parce qu'ils reflètent le mieux le service offert aux usagers. Bien entendu, toute augmentation du niveau de service (fréquences, circuits, etc) entraîne autant d'une augmentation des véhicules-heures que d'une augmentation des véhicules-kilomètres. Toutefois, d'autres facteurs, comme la variation de la vitesse commerciale, diminuent la pertinence des véhicules-heures comme mesure du service offert. En effet, une augmentation de la vitesse commerciale, qui constitue pourtant une amélioration du service, entraînerait, toutes choses étant égales par ailleurs, une diminution du nombre de véhicules-heures. A l'opposé, une diminution de la vitesse commerciale entraînerait une augmentation des véhicules-heures alors que le service s'est en réalité détérioré. C'est pourquoi le nombre de véhicules-kilomètres parcourus a été retenu comme étant l'indicateur disponible le plus fidèle du niveau de service.

L'analyse de l'évolution du coût des services réguliers portera donc sur deux facteurs explicatifs soit l'expansion des services et l'augmentation du coût par kilomètre.

1976 à 1979

La période 1976 à 1979 a été marquée par une expansion importante des services qui explique la partie la plus importante de la croissance du coût. A preuve, le coût des services réguliers, en dollars constants, augmentait de 8,5% par année alors celui par kilomètre n'augmentait que de 1,8% par année (graphique 5.1.1). La STCUM, la STRSM et la CTCRO connaissent les augmentations les plus importantes du coût par véhicule-kilomètre. Dans le premier cas elle est attribuable au service de dette du métro. Dans les deux autres cas, il s'agissait en réalité de rattrapage puisqu'elles avaient, en 1979, le coût par véhiculekilomètre le plus bas.

1979 à 1983

A partir de 1979, cinq organismes voient l'expansion des services augmenter leurs coûts. C'est le cas non seulement de trois corporations de transport, la CITS, la CITE et la CMTS qui mettent en place leur service mais aussi de la CTCUQ et de la STRSM.

Pour les quatre autres organismes, l'augmentation du coût par véhicule-kilomètre a été la principale source d'augmentation de coût, en raison d'un niveau de service stable. Globalement, le coût, en dollars constants, augmente de 4,3% et le coût par véhicule-kilomètre de 2,3%.

Coût par passager

Jusqu'ici, les coûts ont été analysés en fonction du service offert. Regardons le coût en fonction du service consommé en

analysant l'évolution du coût par passager. Le tableau 16 décrit le coût des services réguliers par passager, en dollars courants et en dollars constants, pour les organismes publics de transport en commun de 1976 à 1983.

De 1976 à 1979, le coût par passager augmente très rapidement (8,6% par année en dollars constants) dans les cinq commissions.

Par contre, de 1979 à 1983, l'augmentation sensible de l'achalandage réduit considérablement la croissance du coût par passager qui n'augmente que de 1,6% par année.

Synthèse

Le coût des services réguliers de transport en commun a augmenté rapidement entre 1976 et 1983. Durant la première période, les commissions de transport connaissent une expansion qui explique en bonne partie cette croissance.

A partir de 1979, seules les corporations de transport nouvellement créées, et dans une moindre mesure la CTCUQ, la STRSM connaissent une croissance des coûts imputable au service offert. Ailleurs, l'augmentation du coût par kilomètre a joué davantage.

Dans l'ensemble, le coût par kilomètre augmente plus rapidement entre 1979 et 1983 qu'entre 1976 et 1979. L'écart est encore plus grand si on exclut le service de dette du métro qui avait crû très rapidement durant la première période.

Plusieurs facteurs expliquent ces augmentations des coûts unitaires. Certains sont sous le contrôle des organismes: les salaires et bénéfices marginaux des employés qui croissent rapidement et qui constituent une proportion très importante des coûts, mais également le nombre peu élevé de mesures adoptées, durant cette période, pour réduire les coûts, comme des voies réservées, un contrôle des feux de circulation ou l'utilisation d'autobus articulés ou de taxis. Notons que certaines de ces mesures sont maintenant à l'essai.

L'augmentation de la valeur des actifs des organismes est un facteur positif à considérer. Dans la plupart des cas, les organismes ont pris la place de transporteurs privés qui, face à la non rentabilité du service, n'ont souvent pas été en mesure de renouveler leurs équipements. Ils ont donc dû acheter de nouveaux véhicules et construire des garages. Les subventions aux immobilisations prévues au programme d'aide, en particulier depuis 1980, ont sans doute favorisé ces investissements.

Enfin, d'autres facteurs incontrôlables, comme le prix des carburants, s'ajoutent à l'augmentation constante du coût des services.

En réalité, une conclusion plus précise sur cette question nécessiterait une étude en soi.

TABLEAU 15
COUT DES SERVICES REGULIERS (1) EN DOLLARS COURANTS ET EN DOLLARS CONSTANTS ET COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE EN DOLLARS
CONSTANTS POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983
(000 \$)

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
STCUM	Service régulier	202 821	231 297	289 655	320 699 (2)	16,5% :	320 699	385 375	463 270	483 168	541 799	14,0%
(avec métro)	Coût en \$1976 (4)	202 821	214 681	247 801	251 076	7,4% :	251 076	273 996	292 339	273 192	290 244	3,7%
	Coût par km. \$1976	1,73	1,78	1,89	1,84	2,0% :	1,84	1,95	1,94	2,11	2,07	2,9%
STCUM	Service régulier	167 021	181 278	210 745	237 729 (2)	12,5% :	237 729	257 504	319 014	350 805	402 034	14,0%
(sans métro)	Coût en \$1976	167 021	168 255	180 293	186 118	3,7% :	186 118	183 081	201 309	198 352	215 372	3,7%
	Coût par km. \$1976	1,43	1,39	1,37	1,36	-1,5% :	1,36	1,31	1,33	1,53	1,53	3,0%
CTCUQ	Service régulier	16 719	19 702	22 721	27 721 (6)	18,4% :	27 721	32 721	39 192	46 561	50 789	16,3%
	Coût en \$1976	16 719	18 287	19 438	21 703	9,1% :	21 702,81	23 264	24 731	26 326	27 208	5,8%
	Coût par km. \$1976	1,27	1,19	1,28	1,30	0,9% :	1,30	1,28	1,25	1,36	1,33	0,5%
STL	Service régulier	14 394	15 971	18 596	21 066	13,5% :	21 066	25 671	29 180	34 941	37 338	15,4%
	Coût en \$1976	14 394	14 824	15 909	16 493	4,6% :	16 493	18 252	18 414	19 756	20 002	4,9%
	Coût par km. \$1976	1,12	1,12	1,12	1,12	-0,1% :	1,12	1,23	1,18	1,29	1,38	5,4%
CTCRO	Service régulier	5 758	6 797	10 144	11 138	24,6% :	11 138	13 238	16 435	17 294	19 141	14,5%
	Coût en \$1976	5 758	6 309	8 678	8 720	14,8% :	8 720	9 412	10 371	9 778	10 254	4,1%
	Coût par km. \$1976	0,93	1,13	1,19	1,19	8,6% :	1,19	1,19	1,20	1,27	1,30	2,2%
STRSM	Service régulier	5 178	8 362	14 291	19 225	54,8% :	19 225	20 634	23 562	28 852	31 334	13,0%
	Coût en \$1976	5 178	7 761	12 226	15 051	42,7% :	15 051	14 670	14 868	16 313	16 786	2,8%
	Coût par km. \$1976	0,85	1,06	1,00	1,14	10,4% :	1,14	1,20	1,14	1,22	1,19	1,0%
COMMISSIONS SAUF	Service régulier	42 049	50 832	65 752	79 150	23,5% :	79 150	92 264	108 369	127 648	138 602	15,0%
STCUM	Coût en \$1976	42 049	47 180	56 251	61 967	13,8% :	61 967	65 598	68 385	72 175	74 250	4,6%
	Coût par km. \$1976	1,10	1,14	1,15	1,19	2,9% :	1,19	1,24	1,20	1,29	1,30	2,2%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.

Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

- (1): Par hypothèse, les dépenses générées par les services réguliers de transport en commun sont égales aux dépenses totales moins les revenus provenant des services autres que les services réguliers.
- (2): Compte tenu d'un arrêt de service de 17 jours à la STCUM en 1979, les coûts des services réguliers (226 657) ont été corrigés par le facteur (365/348)=1,049.
- (3): Ne comprend pas les véhicules-kilomètres parcourus par les trains de banlieue.
- (4): Indice d'ensemble des prix à la consommation pour Montréal.
- (5): Compte tenu d'un arrêt de service de 36 jours à la CTCUQ en 1976, les coûts (16 472) ont été corrigés par le facteur (815/803) basé sur une évaluation de la Commission quant aux heures de service perdues. Rapport annuel 1976, page 19.
- (6): Compte tenu d'un arrêt de service de 250 jours à la CTCUQ en 1979, les coûts (17 948) ont été remplacés par la moyenne de 1978 et 1980.

TABLEAU 15 (SUITE)
COUT DES SERVICES REGULIERS (1) EN DOLLARS COURANTS ET EN DOLLARS CONSTANTS ET COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE EN DOLLARS
CONSTANTS POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983
(000 \$)

		1976	1977	1978	1979	Variation annuelle 1979/1976	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
CITS	Service régulier						869	1 820	3 163	3 658	4 878	38,9% (2)
	Coût en \$1976 (3)						680	1 294	1 996	2 068	2 613	26,4% (2)
	Coût par km. \$1976						5,62	0,89	0,95	0,96	0,85	-1,5% (2)
CITF	Service régulier						863	1 054	2 460	3 321	3 654	43,4%
	Coût en \$1976						676	749	1 552	1 878	1 957	30,5%
	Coût par km. \$1976						0,92	0,99	1,42	1,13	1,17	6,4%
CMTS	Service régulier						1 689	2 666	3 822	6 130	7 359	44,5%
	Coût en \$1976						1 322	1 895	2 412	3 466	3 942	31,4%
	Coût par km. \$1976						1,07	1,08	1,20	1,37	1,36	6,2%
CITRSQ	Service régulier						1 169	1 214	779	2 087	2 372	19,4%
	Coût en \$1976						915	863	492	1 180	1 271	8,5%
	Coût par km. \$1976						0,82	0,81	1,03	0,97	0,98	4,6%
CORPORATIONS	Service régulier						4 590	6 754	10 224	15 196	18 263	39,3% (2)
	Coût en \$1976						3 594	4 802	6 452	8 592	9 784	26,8% (2)
	Coût par km. \$1976						1,12	0,95	1,13	1,14	1,10	4,8% (2)
SOMMAIRE (avec métro)	Service régulier	244 870	282 129	355 407	399 849	17,8%	404 439	484 393	581 863	626 012	698 664	14,6%
	Coût en \$1976	244 870	261 861	304 053	313 042	8,5%	316 636	344 396	367 175	354 146	374 251	4,3%
	Coût par km. \$1976	1,58	1,61	1,69	1,66	1,8%	1,65	1,74	1,72	1,84	1,81	2,3%
SOMMAIRE (sans métro)	Service régulier	209 070	232 110	276 497	316 879	14,9%	321 469	356 522	437 607	493 649	558 899	14,8%
	Coût en \$1976	209 070	215 435	236 545	248 085	5,9%	251 679	253 482	276 145	279 119	299 405	4,4%
	Coût par km. \$1976	1,35	1,33	1,31	1,32	-0,7%	1,31	1,28	1,29	1,45	1,45	2,5%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.

Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.

(1): Par hypothèse, les dépenses générées par les services réguliers de transport en commun sont égales aux dépenses totales moins les revenus provenant des services autres que les services réguliers.

(2): Taux de croissance de 1980 à 1983.

(3): Indice d'ensemble des prix à la consommation pour Montréal.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 16
COUT DES SERVICES REGULIERS (1) PAR PASSAGER EN DOLLARS COURANTS ET EN DOLLARS CONSTANTS POUR LES
9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983.

			1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
STCUM	Avec métro	\$ courants	0,67	0,82	0,97	1,08	17,4%	1,08	1,29	1,38	1,57	1,73	12,5%
		\$ constants(2)	0,67	0,76	0,83	0,84	8,2%	0,84	0,92	0,87	0,89	0,93	2,3%
	Sans métro	\$ courants	0,55	0,64	0,71	0,80	13,3%	0,80	0,86	0,95	1,14	1,28	12,6%
		\$ constants	0,55	0,59	0,60	0,63	4,5%	0,63	0,61	0,60	0,64	0,69	2,4%
CTCUQ	\$ courants	0,62	0,69	0,74	0,94	15,0%	0,94	1,16	1,19	1,37	1,40	10,4%	
	\$ constants	0,62	0,64	0,63	0,74	6,0%	0,74	0,83	0,75	0,78	0,75	0,4%	
STL	\$ courants	0,79	0,85	1,09	1,22	15,5%	1,22	1,47	1,54	2,03	1,98	13,0%	
	\$ constants	0,79	0,79	0,93	0,95	6,4%	0,95	1,04	0,97	1,15	1,06	2,7%	
CTCRO	\$ courants	0,57	0,68	1,00	1,25	29,7%	1,25	1,48	1,37	1,64	1,61	6,4%	
	\$ constants	0,57	0,63	0,86	0,98	19,6%	0,98	1,05	0,86	0,93	0,86	-3,2%	
STRSM	\$ courants	0,54	0,81	0,99	1,22	30,9%	1,22	1,45	1,37	1,46	1,55	6,2%	
	\$ constants	0,54	0,75	0,85	0,96	20,6%	0,96	1,03	0,87	0,83	0,83	-3,4%	
COMMISSIONS SAUF STCUM	\$ courants	0,65	0,75	0,91	1,11	19,5%	1,11	1,34	1,34	1,57	1,59	9,4%	
	\$ constants	0,65	0,70	0,78	0,87	10,2%	0,87	0,95	0,84	0,89	0,85	-0,5%	
CITS	\$ courants							n.d.	0,96	1,42	1,49	1,78	22,8% (3)
	\$ constants							n.d.	0,68	0,90	0,85	0,95	11,7% (3)
CITF	\$ courants							0,61	0,74	0,85	1,02	1,07	15,0%
	\$ constants							0,48	0,53	0,54	0,58	0,57	4,6%
CMTS	\$ courants							0,67	0,73	0,85	1,13	1,21	15,7%
	\$ constants							0,53	0,52	0,54	0,64	0,65	5,2%
CITRSQ	\$ courants							0,88	0,81	1,76	1,57	1,47	13,9%
	\$ constants							0,69	0,57	1,11	0,89	0,79	3,5%
CORPORATIONS	\$ courants							0,71	0,80	1,02	1,22	1,32	18,1% (3)
	\$ constants							0,56	0,57	0,64	0,69	0,71	7,5% (3)
ENSEMBLE	Avec métro	\$ courants	0,66	0,80	0,96	1,08	17,8%	1,08	1,29	1,36	1,56	1,69	11,7%
		\$ constants	0,66	0,75	0,82	0,85	8,6%	0,85	0,92	0,86	0,88	0,90	1,6%
	Sans métro	\$ courants	0,57	0,66	0,75	0,86	14,9%	0,86	0,95	1,03	1,23	1,35	11,9%
		\$ constants	0,57	0,61	0,64	0,67	5,9%	0,67	0,67	0,65	0,69	0,72	1,8%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.
Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.

(1): Par hypothèse, les dépenses générées par les services réguliers de transport en commun sont égales.
aux dépenses totales moins les revenus provenant des services autres que les services réguliers.

(2): Indice d'ensemble des prix à la consommation pour Montréal, (1976=100).

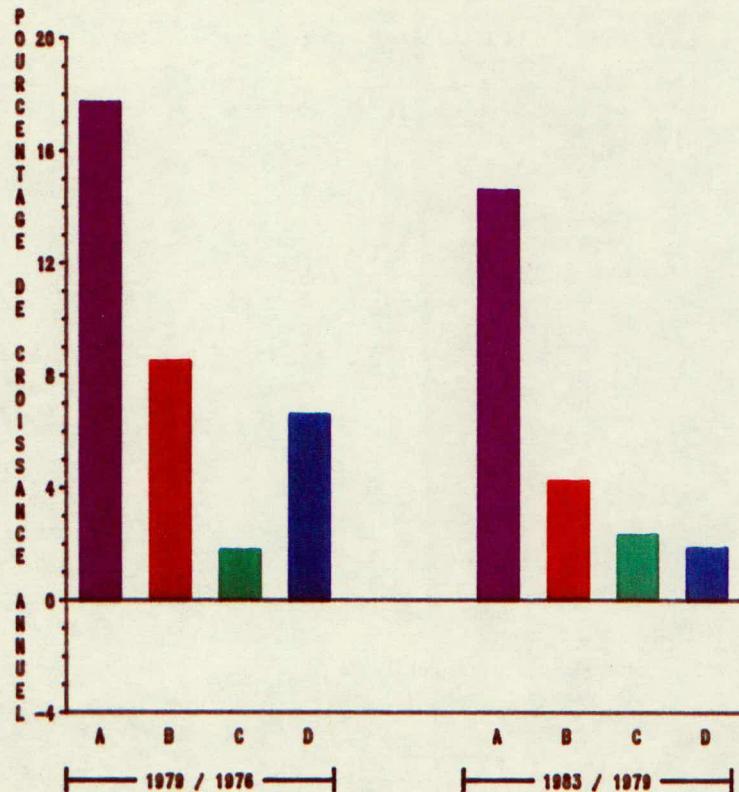
(3): Taux de croissance de 1980 à 1983.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986



GRAPHIQUE 5.1.1

**COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES DANS LES O. P. T. (1)
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983 (2)**



A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

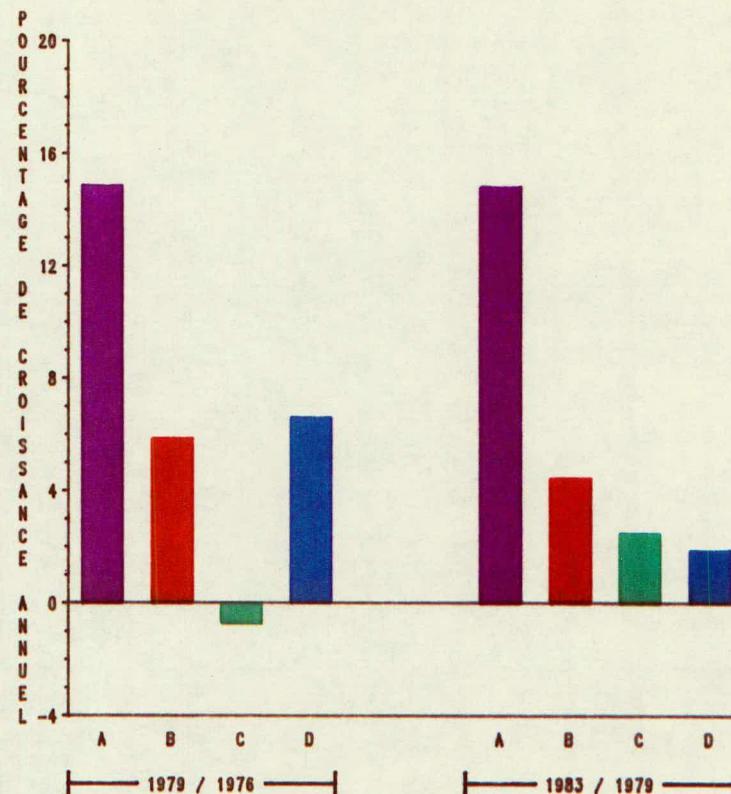
B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

(1) ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN
(2) INCLUANT LA DETTE DU METRO

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 5.1.2

**COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES DANS LES O. P. T. (1)
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983 (2)**

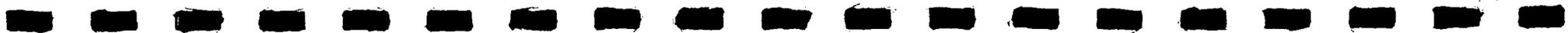


A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

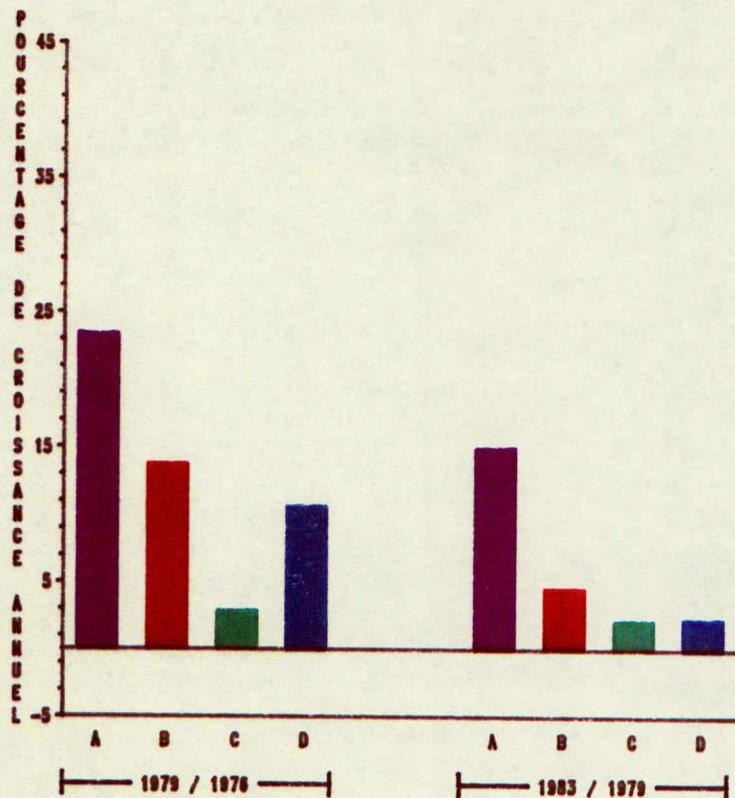
(1) ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN
(2) EXCLUANT LA DETTE DU METRO

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 5.1.3

**COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES DANS LES COMMISSIONS SAUF S.T.C.U.M.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983**



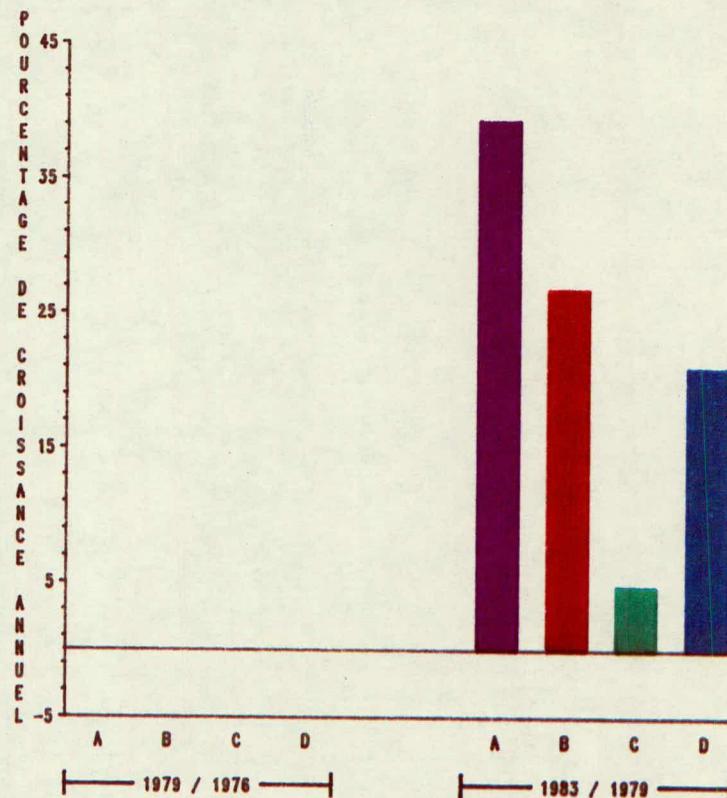
A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 5.1.4

**COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES DANS LES CORPORATIONS
CROISSANCE ANNUELLE DE 1980 A 1983**



A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

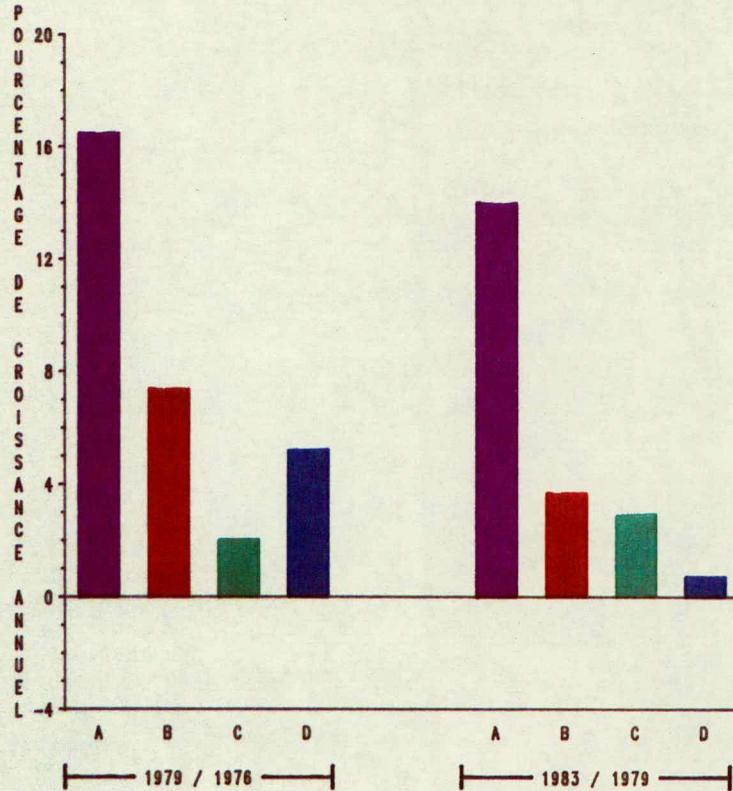
B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 5.2.1

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA S. T. C. U. M.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983 (1)



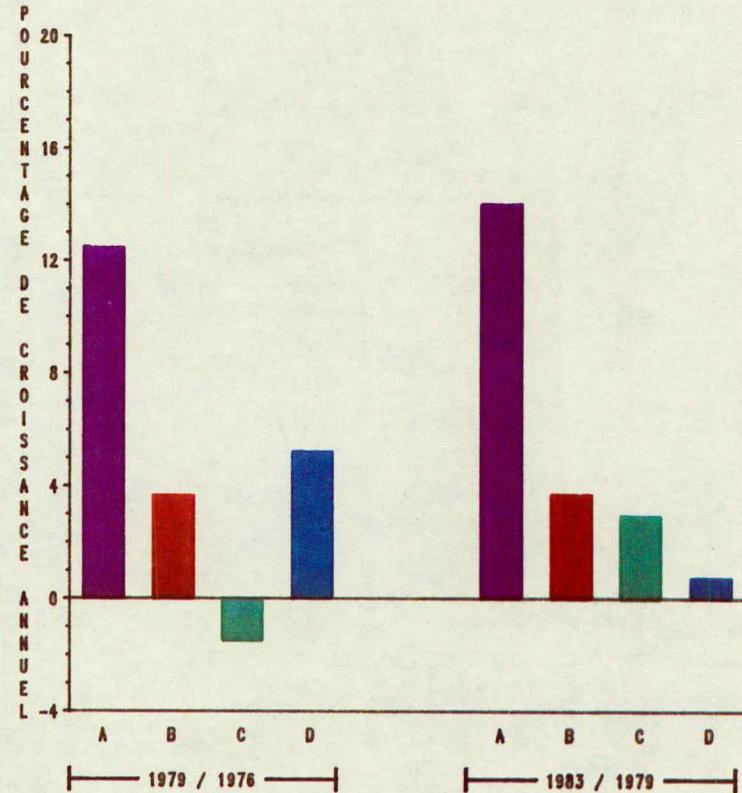
A: COUT \$ COURANTS
B: COUT \$ CONSTANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

(1) INCLUANT LA DETTE DU METRO

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 5.2.2

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA S. T. C. U. M.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983 (1)



A: COUT \$ COURANTS
B: COUT \$ CONSTANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

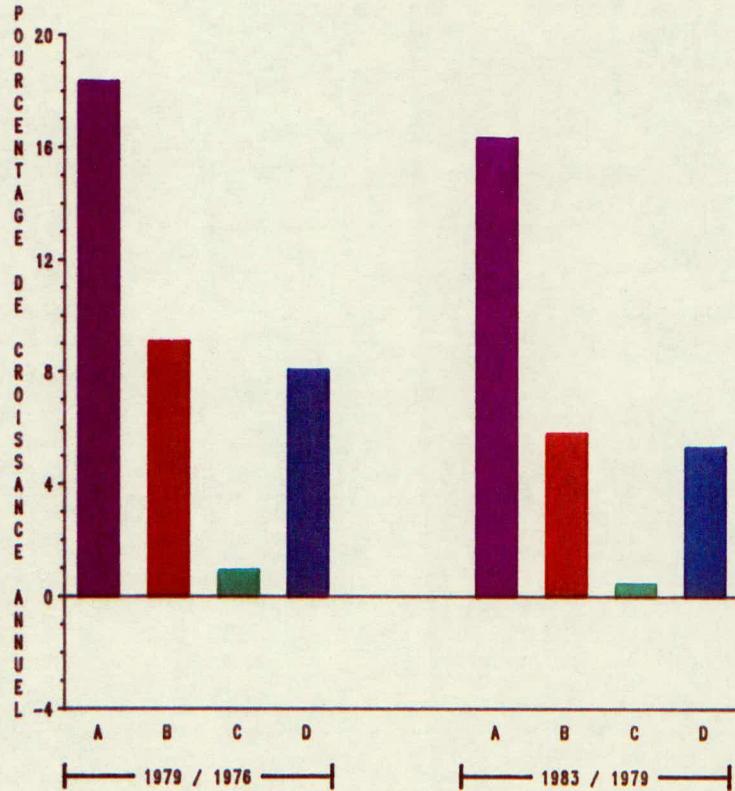
(1) EXCLUANT LA DETTE DU METRO

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 5.3

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA C. T. C. U. Q.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



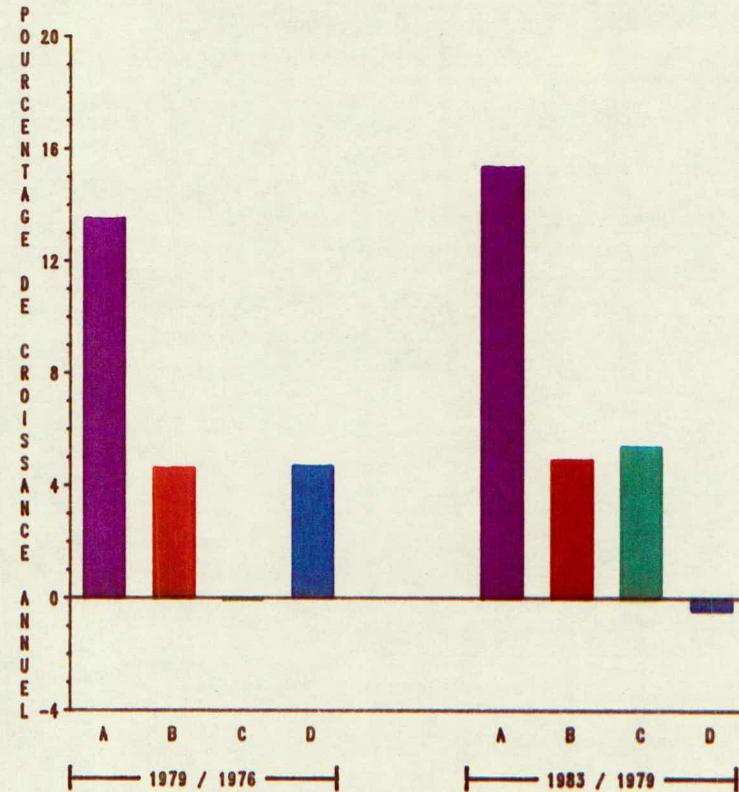
A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 5.4

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA S. T. L.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

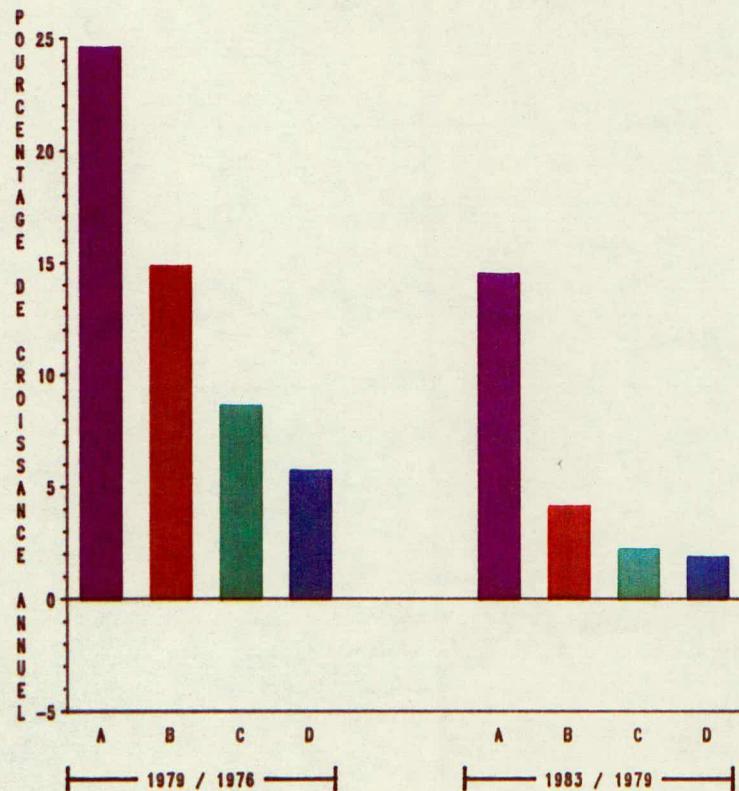
B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 5.5

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA C. T. C. R. O.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



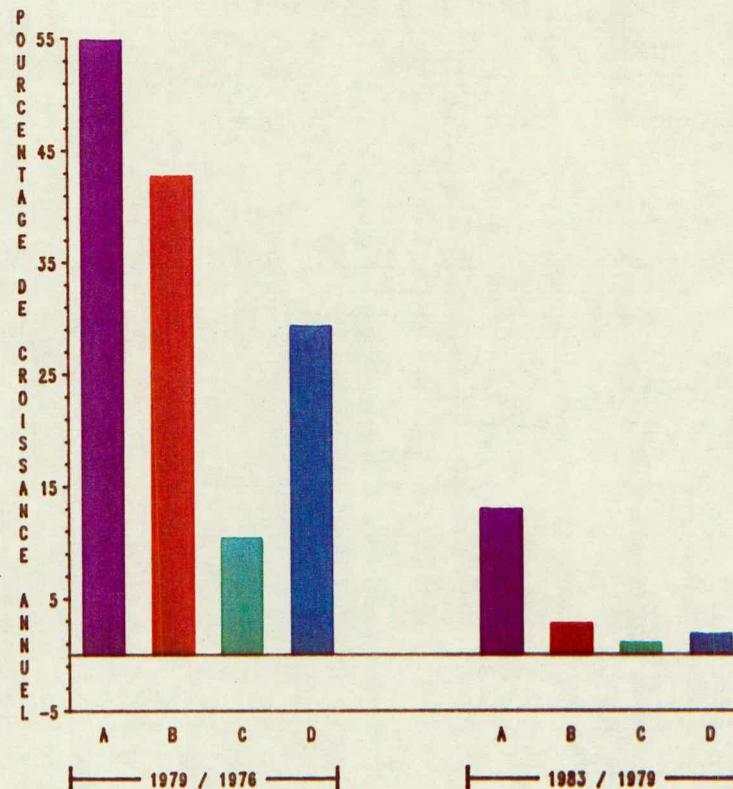
A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 5.6

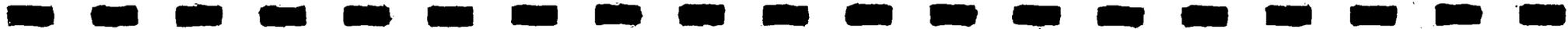
COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA S. T. R. S. M.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1976 A 1979 ET DE 1979 A 1983



A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

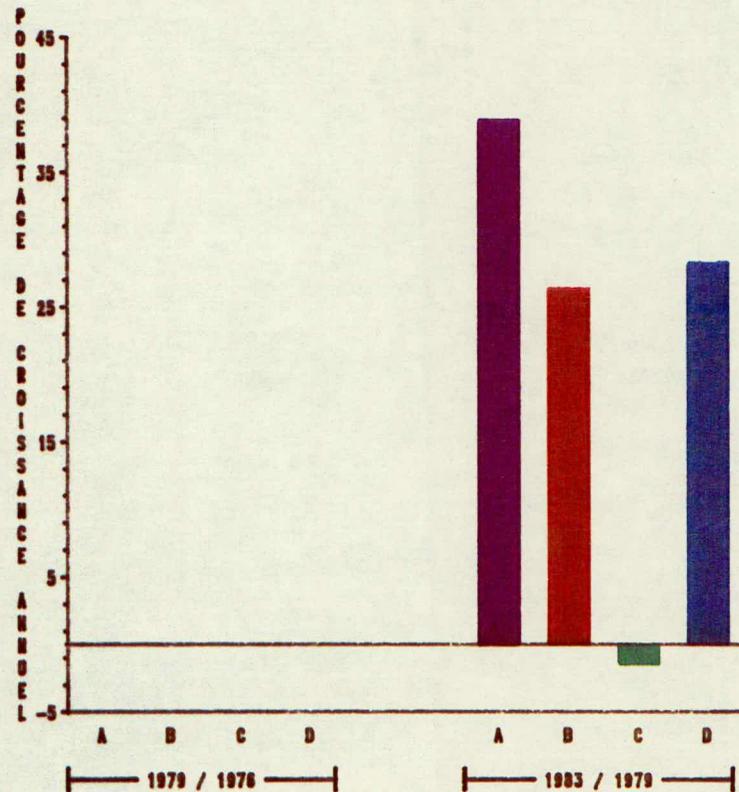
B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 5.7

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA C. I. T. S.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1980 A 1983



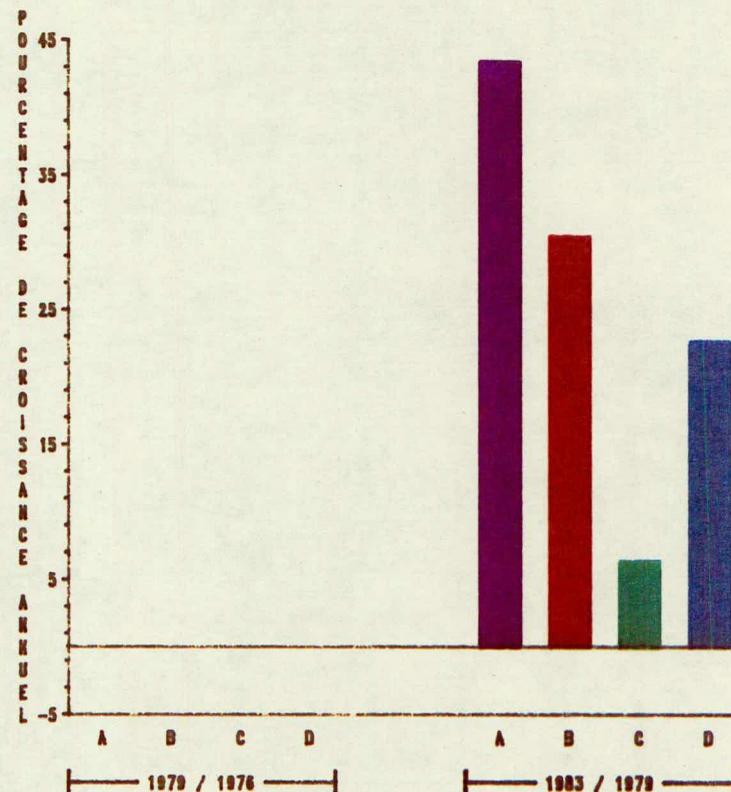
A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 5.8

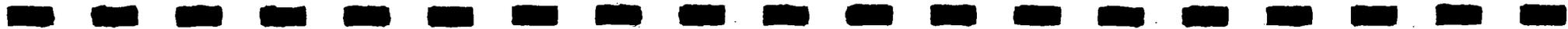
COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA C. I. T. F.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1979 A 1983



A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

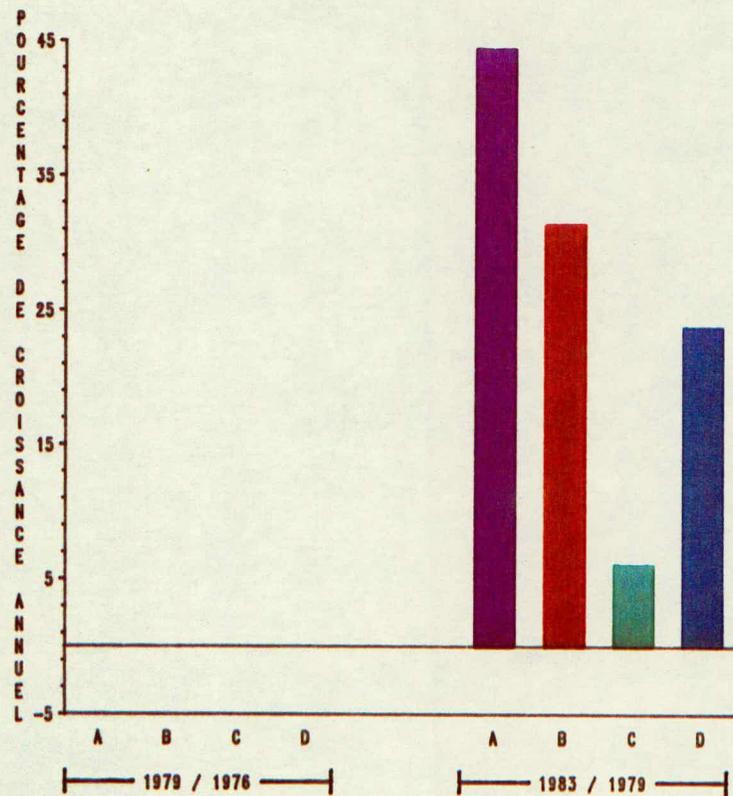
B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



GRAPHIQUE 5.9

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA C. M. T. S.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1979 A 1983



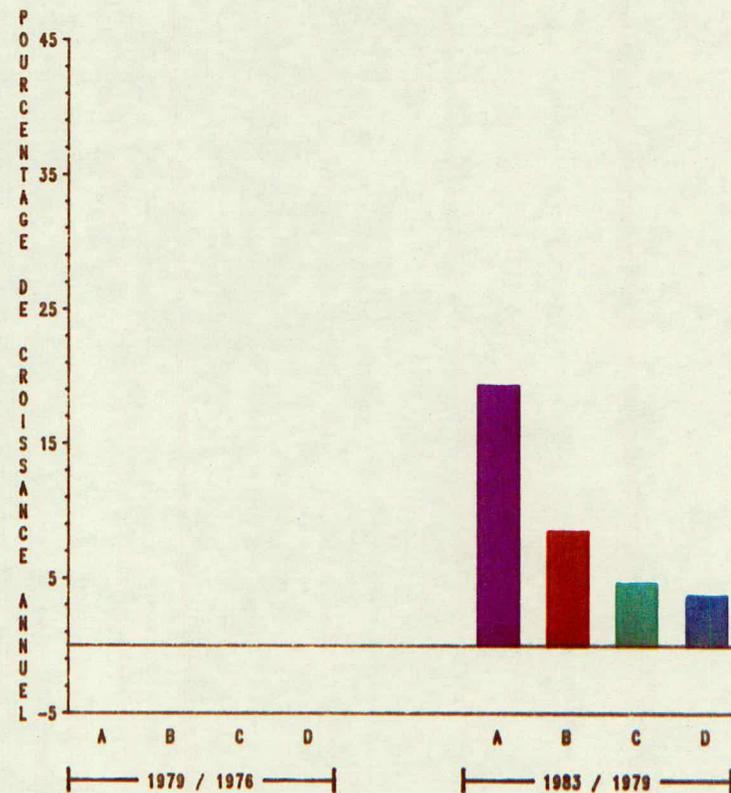
A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986

GRAPHIQUE 5.10

COUT DU SERVICE REGULIER, COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE
ET VEHICULES-KILOMETRES A LA C. I. T. R. S. Q.
CROISSANCE ANNUELLE DE 1979 A 1983



A: COUT \$ COURANTS
C: COUT PAR VEHICULE-KILOMETRE \$ CONSTANTS

B: COUT \$ CONSTANTS
D: VEHICULES-KILOMETRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
D.G.T.T.P. / SERVICE DES ETUDES
30 AVRIL 1986



2.4 Évolution de la productivité

Cette section de l'étude dresse un tableau de l'évolution de l'efficience des organismes de transport en commun en termes d'employés et de véhicules, pour la période de 1976 à 1983.

Nous disons qu'un organisme est efficient lorsqu'il réussit à "bien faire les choses" par opposition à l'efficacité qui consiste à "faire les bonnes choses". L'efficience exprime le rendement des intrants, c'est-à-dire les ressources mises en oeuvre (employés, véhicules, ...) par rapport aux services offerts (véhicules-kilomètres) ou consommés (passagers).

A partir d'un inventaire des ratios d'efficience les plus couramment utilisés pour mesurer la productivité et compte tenu des données disponibles, un certain nombre d'indicateurs ont été retenus pour l'analyse. Cette analyse ne vise pas à comparer la productivité des organismes entre eux. Il s'agit plutôt de dresser un tableau de l'évolution de l'efficience des organismes de transport en commun du Québec entre 1976 et 1983 et surtout de faire ressortir les modifications de performance entre les deux périodes de financement.

Les indicateurs retenus portent sur l'efficience de la main-d'oeuvre (véhicules-kilomètres par employé, achalandage par employé) et celle des véhicules (véhicules-kilomètres par véhicule, achalandage par véhicule) (tableau 17).

2.4.1 Efficience dans l'utilisation de la main-d'oeuvre

Le ratio véhicules-kilomètres par employé mesure l'efficienc

des services offerts proportionnellement au nombre total d'employés de l'organisme.

Véhicules-kilomètres

Selon le tableau 17, pratiquement toutes les commissions de transport ont augmenté leur nombre de véhicules-kilomètres par employé entre 1976 et 1983. Pour la CTCRO et la STRSM, le taux de croissance annuel de cet indicateur a été nettement plus élevé pour la période de 1979 à 1983 que pour celle de 1976 à 1979. A la STCUM et à la CTCUQ, le ratio s'est amélioré entre 1979 et 1983 mais moins qu'à la période précédente. On ne note pas de variation significative à la STL.

Les corporations de transport ont elles aussi augmenté leur nombre de véhicules-kilomètres par employé entre 1979 et 1983. Les taux de croissance annuels se situent entre 0,5% à la CITF et 22,6% à la CMTS.

Achalandage

Toutes les commissions de transport ont augmenté leur achalandage par employé durant la période de 1979 à 1983, même si quatre d'entre elles affichaient des baisses de cet indicateur entre 1976 et 1979. Les diminutions varient entre 2,5% à la STCUM et 9,5% à la STRSM. Par contre, entre 1979 et 1983, l'achalandage

par employé a augmenté pour toutes les commissions de transport à des taux variant entre 1,0% à la CTCUQ et 15,9% à la CTCRO.

A l'exception de la CITS, toutes les corporations ont connu de légères augmentations de l'achalandage par employé entre 1979 et 1983.

On constate donc une amélioration générale des ratios d'efficience de la main-d'oeuvre avec de plus, des taux de croissance plus élevés pour la période de 1979 à 1983 que pour celle de 1976 à 1983. Enfin, les ratios d'achalandage ont augmenté plus rapidement que ceux de l'offre de service.

2.4.2 Efficience dans l'utilisation des véhicules

Deux indicateurs servent à évaluer l'efficience dans l'utilisation des véhicules. En premier lieu, le ratio véhicules-kilomètres par véhicule a été retenu pour mesurer la capacité d'offrir un certain volume de service, grâce au parc de véhicules disponibles. En deuxième lieu, l'achalandage par véhicule mesure la capacité de transporter la clientèle au moyen d'un nombre donné de véhicules.

Véhicules-kilomètres

D'après le tableau 17, quatre des commissions de transport ont diminué leur nombre de véhicules-kilomètres par véhicule entre 1976 et 1979. Les diminutions se situent entre 0,2% à la STCUM et 11,4% à la STRSM.

Dans les quatre cas, la situation se redresse, du moins partiellement, entre 1979 et 1983.

Enfin, seules la CITF et la CMTS ont augmenté leur nombre de véhicules-kilomètres par véhicule. A la CITS, la baisse du ratio provient essentiellement de l'acquisition de plusieurs véhicules usagés en 1982.

Achalandage

Toutes les commissions de transport ont connu une baisse de l'achalandage par véhicule entre 1976 et 1979. Les diminutions se situent entre 3,1% à la STL et 18,9% à la STRSM.

Par contre, entre 1979 et 1983, la majorité des commissions ont augmenté l'achalandage par véhicule. Les taux de croissance annuels varient entre 1,2% à la STCUM et 7,6% à la STRSM. La STL est la seule commission à connaître une baisse de l'achalandage par véhicule entre 1979 et 1983. Celle-ci s'explique notamment par l'accroissement important du parc autobus durant cette période.

Parmi les corporations de transport, seules la CITF et la CMTS ont connu une augmentation de l'achalandage par véhicule entre 1979 et 1983.

2.4.3 Synthèse

Les données fournies par les rapports d'exploitation, en particulier le rapport entre le service de pointe et

le service de base, ne sont pas suffisantes pour analyser plus à fond l'efficience des organismes.

On peut toutefois constater que la majorité des organismes ont amélioré la productivité de la main-d'oeuvre et des véhicules entre 1976 et 1983. Cette amélioration s'accroît à partir de 1980 et concerne particulièrement l'achalandage.

TABLEAU 17
VEHICULE-KILOMETRE PAR EMPLOYE ET PAR VEHICULE, ACHALANDAGE PAR EMPLOYE ET PAR VEHICULE
POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
STCUM	Véh-km/Empl.	17 041	17 110	18 162	18 834 (1)	3,4% :	18 834	19 350	19 016	16 581	20 682	2,4%
	Véh-km/véh.	48 990	47 519	47 300	48 746 (1)	-0,2% :	48 746	47 840	52 613	44 640	50 037	0,7%
	achal./Empl.	44 262	40 102	41 317	41 023 (1)	-2,5% :	41 023	41 221	42 259	39 574	46 084	3,0%
	achal./véh.	127 247	111 370	107 604	106 176 (1)	-5,9% :	106 176	101 913	116 923	106 541	111 495	1,2%
CTCUQ	Véh-km/Empl.	17 221 (1)	19 359	18 761	20 359 (1)	5,7% :	20 359	21 129	21 187	20 998	21 108	0,9%
	Véh-km/véh.	51 461 (1)	58 224	54 333	50 100 (1)	-0,9% :	50 100	47 651	53 082	49 917	53 460	1,6%
	achal./Empl.	35 302 (1)	36 064	38 035	36 028 (1)	0,7% :	36 028	32 833	35 276	36 887	37 483	1,0%
	achal./véh.	105 492 (1)	108 467	110 151	88 659 (1)	-5,6% :	88 659	74 046	88 378	87 690	94 931	1,7%
STL	Véh-km/Empl.	25 069	23 398	25 119	25 226	0,2% :	25 226	24 924	25 482	25 313	24 659	-0,6%
	Véh-km/véh.	72 928	74 268	80 013	80 065	3,2% :	80 065	77 368	71 655	68 288	64 332	-5,3%
	achal./Empl.	35 520	33 237	30 222	29 596	-5,9% :	29 596	29 349	30 892	28 362	32 063	2,0%
	achal./véh.	103 332	105 499	96 270	93 935	-3,1% :	93 935	91 104	86 865	76 514	83 648	-2,9%
CTCRO	Véh-km/Empl.	15 008	11 947	15 534	15 691	1,5% :	15 691	17 633	26 006	24 392	22 744	9,7%
	Véh-km/véh.	56 348	49 814	54 252	51 968	-2,7% :	51 968	56 957	59 777	52 989	54 806	1,3%
	achal./Empl.	24 267	19 821	21 588	19 007	-7,8% :	19 007	19 879	36 266	33 496	34 247	15,9%
	achal./véh.	91 113	82 647	75 398	62 951	-11,6% :	62 951	64 215	83 360	72 768	82 525	7,0%
STRSM	Véh-km/Empl.	27 712	33 503	31 002	26 779	-1,1% :	26 779	25 657	27 072	27 338	28 884	1,9%
	Véh-km/véh.	62 210	47 956	59 309	43 340	-11,4% :	43 340	43 838	47 035	43 545	48 537	2,9%
	achal./Empl.	43 191	47 322	36 291	31 969	-9,5% :	31 969	30 012	35 499	40 366	41 220	6,6%
	achal./véh.	96 959	67 736	69 426	51 739	-18,9% :	51 739	51 280	61 677	64 297	69 267	7,6%
COMMISSIONS SAUF	Véh-km/Empl.	20 055	20 298	21 862	21 978	3,1% :	21 978	22 325	24 178	23 910	23 805	2,0%
	Véh-km/véh.	59 850	58 710	61 338	53 973	-3,4% :	53 973	53 656	56 368	52 382	54 617	0,3%
STCUM	achal./Empl.	33 883	32 775	32 310	30 222	-3,7% :	30 222	28 949	34 323	34 939	36 448	4,8%
	achal./véh.	101 120	94 796	90 655	74 218	-9,8% :	74 218	69 576	80 020	76 544	83 624	3,0%

SOURCES: Rapports annuels de 1976 à 1983.
Rapports annuels d'exploitation de 1976 à 1983.
Demandes de subvention de 1980 à 1983.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

(1): Ces indicateurs ont été calculés après correction de l'achalandage et des véhicules-kilomètres pour tenir compte de la grève.

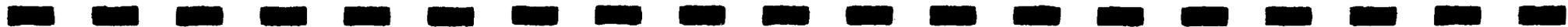
TABLEAU 17 (SUITE)
VEHICULE-KILOMETRE PAR EMPLOYE ET PAR VEHICULE, ACHALANDAGE PAR EMPLOYE ET PAR VEHICULE
POUR LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC DE 1976 A 1983

		1976	1977	1978	1979	Variation : annuelle : 1979/1976 :	1979	1980	1981	1982	1983	Variation annuelle 1983/1979
CITS	Véh-km/Empl.					:	1 983	23 770	29 620	23 615	28 334	6,0% (1)
	Véh-km/veh.					:	N.D.	60 415	77 889	46 717	52 760	-4,4% (1)
	achal./Empl.					:	4 607	31 049	31 394	26 890	25 389	-6,5% (1)
	achal./véh.					:	N.D.	78 917	82 556	53 196	47 276	-15,7% (1)
CITF	Véh-km/Empl.					:	19 925	20 494	18 577	22 401	20 341	0,5%
	Véh-km/veh.					:	43 366	30 331	43 843	66 308	61 776	9,2%
	achal./Empl.					:	38 081	38 541	48 949	44 054	41 598	2,2%
	achal./véh.					:	82 882	57 040	115 520	130 400	126 333	11,1%
CMTS	Véh-km/Empl.					:	6 857	10 055	11 025	13 771	15 499	22,6%
	Véh-km/veh.					:	39 818	58 655	51 734	58 926	54 687	8,3%
	achal./Empl.					:	13 906	20 743	24 563	13 299	14 663	1,3%
	achal./véh.					:	80 742	121 000	115 256	125 860	114 981	9,2%
CITRSQ	Véh-km/Empl.					:	24 285	24 362	11 671	27 570	29 393	4,9%
	Véh-km/veh.					:	101 555	76 567	25 184	63 847	71 850	-2,1% (1)
	achal./Empl.					:	29 000	34 136	10 805	30 205	36 614	6,0%
	achal./véh.					:	121 273	107 286	23 316	69 947	89 500	-5,9% (1)
CORPORATIONS	Véh-km/Empl.					:	9 906	15 899	16 088	19 220	21 187	10,0% (1)
	Véh-km/veh.					:	18 934	11 526	4 350	9 121	8 290	-10,4% (1)
	achal./Empl.					:	17 059	26 662	28 404	31 674	32 917	7,3% (1)
	achal./véh.					:	93 678	90 882	91 409	93 594	88 833	-0,8% (1)
SOMMAIRE	Véh-km/Empl.	17 696	17 825	19 037	18 967	1,7%	18 967	19 444	19 529	17 586	20 554	2,0%
	Véh-km/veh.	51 284	49 949	50 435	49 308	-1,0%	49 308	48 165	52 117	45 202	49 281	-0,0%
	achal./Empl.	42 004	38 459	39 187	37 674	-2,7%	37 674	37 823	40 038	38 251	43 108	3,4%
	achal./véh.	121 729	107 771	103 818	97 943	-5,3%	97 943	93 690	106 849	98 320	103 360	1,4%

SOURCES: Rapports annuels de 1979 à 1983.
Rapports annuels d'exploitation de 1979 à 1983.
Demandes de subventions de 1980 à 1983.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

(1): Taux de croissance annuel de 1980 à 1983.



2.5. Évolution de la qualité des services

Compte tenu du manque de données relatives à la qualité du service et de la difficulté de comparer les organismes de transport, il est presque impossible de mesurer quantitativement l'amélioration des performances en ce domaine.

Cependant, à la lecture des rapports annuels des organismes de transport, il est possible de percevoir une modification de leur attitude face à l'offre et à la qualité des services.

Depuis le début des années 1980, les organismes instaurent de nouvelles catégories de service pour répondre aux besoins des usagers réguliers du transport en commun. Les autobus express et les parcours à vitesse accélérée rendent le transport en commun plus intéressant pour les déplacements domicile-travail. L'implantation de voies réservées sur certains circuits achalandés et les mesures réglementaires donnant la priorité aux autobus quittant l'arrêt facilitent les déplacements en transport en commun aux heures de pointe. L'accroissement des fréquences aux heures de pointe et le respect des horaires arrivant généralement en tête parmi les améliorations demandées par les usagers, (1) ces mesures favorisent certainement l'augmentation de l'achalandage.

D'autre part, le choix entre l'automobile et le transport en commun dépend plus du temps de déplacement que du coût de

(1) Madré, Jean-Loup, "Peut-on conserver le caractère progressif du financement des transports urbains dans le cadre du renouveau de ce service public ?" Colloque International sur le financement des transports urbains, Lyon, septembre 1984, page 2.

chaque mode.(1) Les efforts pour améliorer l'offre et la qualité des services sont donc les plus efficaces pour augmenter l'achalandage. "Il ne suffit pas d'étendre le réseau et de subventionner l'utilisateur pour attirer de nouveaux usagers... il existe d'autres facteurs plus déterminants que l'offre de transport en commun qui façonnent les comportements."(2)

Parallèlement aux mesures prises pour diversifier et améliorer les services offerts (parcours express, priorité, voies réservées), les organismes de transport en commun ont modifié leur politique de mise en marché des services. La plupart ont reconnu la nécessité d'entreprendre des campagnes publicitaires pour améliorer l'image du transport en commun. De plus, la plupart des organismes de transport fournissent, depuis 1980, une meilleure information sur les parcours et les horaires à leur clientèle.

Cette évolution de l'attitude des organismes de transport à l'égard de la qualité du service est sans doute motivée par plusieurs facteurs.

En premier lieu, les organismes ont atteint un stade de maturité après avoir consacré beaucoup d'énergies au rajeunissement des flottes, à la construction de garage et au dévelop-

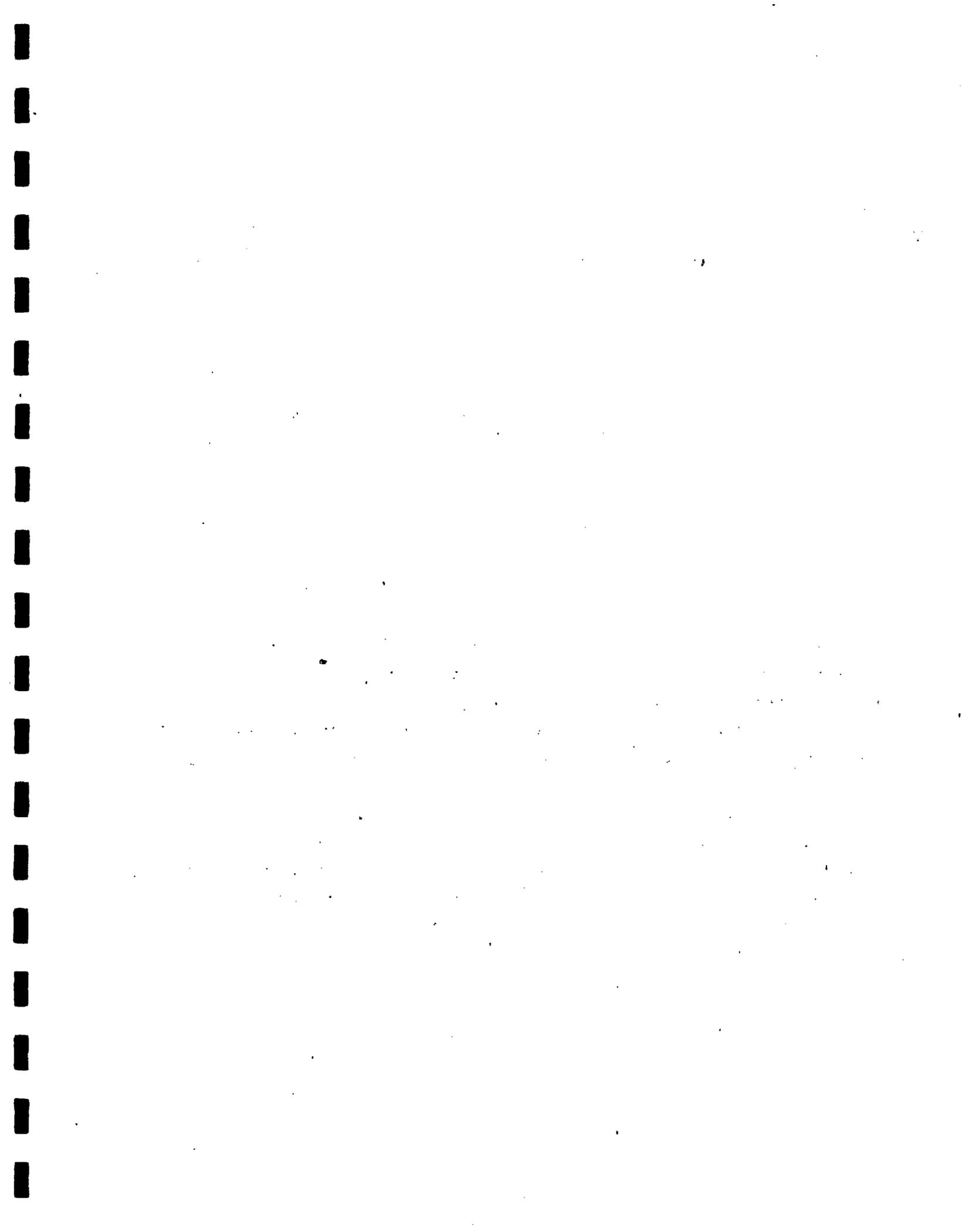
(1) Hendrickson, Chris, Ed. P., "The flexibility of departure times for work trips" Transportation Research, An international Journal, vol. 18A no. 1, janv. 1984, page 32.

(2) Schéma d'aménagement de la communauté urbaine de Montréal. Orientations du gouvernement en matière de transport en commun, Ministère des Transports, 2 novembre 1983, page 3.

pement des réseaux qui leur permet maintenant de s'attaquer à la qualité des services.

Par ailleurs, la montée des préoccupations relatives à la congestion du réseau routier, à la qualité de l'environnement et à la hausse des coûts associés à l'achat et à l'usage d'une automobile, constitue un autre facteur favorisant l'amélioration des services de transport en commun.

Enfin, l'apparition en 1980, de subventions basées sur les revenus et donc sur l'achalandage, a sans doute motivé les organismes, les usagers étant particulièrement sensibles à la qualité des services et les tarifs ayant subi des hausses importantes et régulières.



2.6 Évolution de l'importance du financement du transport en commun dans les finances municipales

Alors que les organismes publics de transport en commun connaissent, depuis plusieurs années, des déficits grandissants, les municipalités doivent augmenter leur contribution au financement du transport en commun pour combler ce déficit. Il convient donc de décrire l'évolution de ces contributions et de voir quel a été leur impact sur la situation financière des municipalités pour la période de 1976 à 1986. Les deux indices retenus sont la part du budget total des municipalités qui est consacrée au transport en commun et le taux de taxe associé à cette contribution.

Ces indicateurs sont analysés pour la période de 1976 à 1986 dans le cas des 5 commissions de transport et pour celle de 1980 à 1986 dans le cas des 4 corporations de transport.

2.6.1 Part du financement du transport en commun dans les dépenses municipales

Les dépenses des municipalités consacrées au financement du transport en commun ont augmenté assez rapidement entre 1976 et 1986. Au total, elles sont passées de 48,6 M\$ en 1976 à 194,3 M\$ en 1986, soit une croissance annuelle de 14,9%. Durant cette même période, les dépenses municipales ont pour leur part presque triplé.

Le tableau 18 donne la proportion des dépenses municipales consacrées au transport en commun par l'ensemble

des municipalités qui composent chaque organisme public de transport en commun de 1976 à 1986.

Pour l'ensemble de la période, le pourcentage des dépenses municipales consacrées au transport en commun varie entre 1,8% et 9,3% dans les 5 commissions de transport.

Entre 1976 et 1979, la croissance rapide des déficits des organismes fait en sorte que le ratio augmente partout. Dans les municipalités desservies par la STCUM, la composante transport en commun (déficit de la STCUM et service de dette du métro) passe de 4,4% du budget des municipalités en 1976 à 9,3% en 1979.

Ce dernier taux constitue toutefois un maximum, puisqu'il redescend pour atteindre 6,9% en 1983. Une telle baisse s'explique par la réduction de la participation municipale au service de dette du métro. En effet, le déficit de la STCUM représente une part des dépenses municipales à la hausse entre 1980 (4,1%) et 1983 (4,6%). Malgré la modification du programme d'aide, la part du transport en commun est pratiquement la même en 1986.

Dans les 4 autres commissions de transport, l'évolution est sensiblement la même: augmentation entre 1976 et 1979 puis diminution entre 1979 et 1983. La seule différence par rapport à la STCUM vient du fait que le maximum est atteint plus tard, soit en 1980, 1981 ou 1982 plutôt que 1979. La diminution se poursuit jus-

qu'en 1986 à la STL et à la CTCRO. La CTCUQ et la STRSM connaissent toutefois des augmentations en 1986.

Pour les corporations de transport, la part des dépenses allouées au transport en commun représente un pourcentage encore plus faible des dépenses totales. En effet, à l'exception des municipalités de la CITRSQ qui allouent 2,4% de leurs dépenses au transport en commun, le montant alloué au transport en commun ne dépasse pas, en 1983, 1,4% des dépenses totales des municipalités. Entre 1983 et 1986, on constate généralement une augmentation de l'indicateur.

2.6.2 Fardeau fiscal

Le taux de taxe généré par la contribution des municipalités au transport en commun est le deuxième indicateur retenu pour mesurer l'importance de ce service dans les finances municipales.

Pour la période allant de 1976 à 1979, le calcul du fardeau fiscal du transport en commun pour les municipalités est effectué à partir de l'évaluation foncière (imposable) uniformisée. A partir de 1980, c'est plutôt sur la base de la richesse foncière uniformisée que le calcul du fardeau fiscal pour les municipalités est effectué. L'utilisation de données uniformisées est nécessaire pour être en mesure d'effectuer des comparaisons entre les organismes. Quant à l'utilisation

de la richesse foncière uniformisée(1) à partir de 1980, elle s'explique par la nécessité d'utiliser une donnée qui reflète le mieux possible l'ensemble de la base de taxation à laquelle les municipalités ont accès.

Le tableau 19 donne le taux de taxe généré par la contribution des municipalités au transport en commun pour l'ensemble des municipalités composant chaque organisme de 1976 à 1986.

On y remarque d'abord une disparité entre les organismes: la STCUM avec un taux de 0,29 \$, en 1986, si on inclut le service de dette du métro, les 4 autres commissions de transport dont le taux varie entre 0,10 \$ et 0,19 \$ et les 4 corporations de transport dont le taux varie entre 0,03 \$ et 0,08 \$. Le taux de taxe est en réalité relié au niveau de service offert et à son utilisation.

Au delà de la disparité entre les organismes quant au niveau de taxation, l'évolution de l'indicateur est sensiblement la même pour toutes les commissions de transport. De 1976 à 1979, l'augmentation rapide des déficits de ces organismes a entraîné une augmentation importante du taux de taxe.

(1) Outre l'évaluation imposable, la richesse foncière uniformisée comprend, dans la proportion où ils font l'objet de paiements en lieu de taxes, les immeubles des gouvernements du Canada et du Québec, les immeubles du réseau des Affaires sociales (ex. hôpitaux, centres d'accueil), les CEGEPs et universités, les écoles primaires et secondaires ainsi que la valeur des fermes et boisés en excédent du maximum prescrit par la Loi sur la fiscalité municipale.

Par contre, de 1980 à 1983, le taux de taxe diminue ou tout au moins se stabilise, le sommet se situant selon le cas en 1979, 1980 ou 1981.

Enfin, de 1983 à 1986, le taux de taxe continue de diminuer à la STCUM (2,0% par année) et à la CTCRO (11,2%). Il augmente dans les trois autres commissions bien qu'il ne rejoigne en aucun cas les sommets atteints au début des années 1980. Dans les corporations, le taux de taxe augmente de façon importante entre 1983 et 1986 mais demeure plus bas que dans les commissions.

2.6.3 Synthèse

Malgré l'augmentation rapide des déficits des organismes de transport, la situation semble moins critique lorsqu'on tient compte de l'ensemble des dépenses municipales et de la base de taxation dans l'évaluation de la contribution des municipalités à ce déficit.

Certes, la part des dépenses municipales consacrée au transport en commun ainsi que le taux de taxe en découlant sont plus élevés en 1986 qu'en 1976. Par contre, c'est aux alentours de 1981 que des sommets ont été atteints. Depuis lors, on observe une légère diminution ou une stabilisation. On constate enfin que l'ajout au programme d'aide d'une mesure de proportionnalité entre les contributions gouvernementale et municipale n'a pas entraîné de modification ~~drastique~~ *draconienne* des taux de taxe.

TABLEAU 18
PART DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LES DEPENSES MUNICIPALES DE 1976 A 1986
POUR LES MUNICIPALITES COMPOSANT LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUEBEC,

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STCUM											
Avec métro	4,4%	n.d.	7,1%	9,3%	7,7%	7,7%	7,1%	6,9%	6,8%	7,5%	6,8%
Sans métro	3,2%	n.d.	4,4%	6,2%	4,1%	4,0%	4,5%	4,6%	4,6%	5,2%	4,7%
CTCUQ	2,8%	3,4%	2,5%	3,8%	4,2%	4,4%	3,5%	3,0%	2,7%	3,3%	3,7%
STL	4,3%	5,2%	4,6%	6,0%	5,7%	6,6%	6,7%	5,2%	7,1%	6,0%	4,9%
CTCRO	2,1%	n.d.	4,8%	5,4%	5,6%	5,2%	4,6%	4,4%	3,6%	4,2%	3,7%
STRSM	1,8%	3,7%	4,6%	5,5%	6,7%	5,8%	4,8%	4,8%	4,6%	5,3%	6,8%
COMMISSIONS SAUF STCUM	2,9%	n.d.	3,7%	4,9%	5,2%	5,3%	4,6%	4,0%	4,2%	4,4%	4,6%
CITS					1,1%	1,6%	1,6%	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%
CITF					0,5%	1,0%	0,5%	0,5%	0,4%	1,2%	1,6%
CMTS					0,7%	0,5%	0,7%	0,5%	0,8%	1,4%	1,8%
CITRSQ					3,0%	2,8%	4,2%	2,4%	2,7%	2,7%	5,0%
CORPORATIONS					0,9%	1,1%	1,1%	0,9%	0,9%	1,3%	1,5%
SOMMAIRE											
Avec métro	3,1%	n.d.	4,2%	5,8%	4,2%	4,1%	4,3%	4,1%	4,2%	4,7%	4,4%
Sans métro	4,0%	n.d.	6,1%	8,0%	6,5%	6,5%	6,0%	5,6%	5,6%	6,1%	5,7%

SOURCES: MAM, états financiers des municipalités de 1976 à 1984, budgets 1985 et 1986.
Rapports annuels des organismes de 1976 à 1985, budgets 1986.

Service des études
Direction générale du transport
terrestre des personnes
23 avril 1986

TABLEAU 19
 FARDEAU FISCAL POUR LES MUNICIPALITES COMPOSANT LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN, DE 1976 A 1986.
 (\$ / 100\$ de richesse foncière uniformisée) (1)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	Variation annuelle 1979/1976	Variation annuelle 1983/1980	Variation annuelle 1986/1983
STCUM														
Avec métro	\$0,25	.n.d.	\$0,37	\$0,44	\$0,38	\$0,39	\$0,35	\$0,31	\$0,31	\$0,33	\$0,29	21,3%	-4,9%	-2,0%
Sans métro	\$0,18	.n.d.	\$0,23	\$0,29	\$0,20	\$0,20	\$0,22	\$0,21	\$0,21	\$0,23	\$0,20	18,0%	0,3%	-1,0%
CTCUQ	\$0,11	.n.d.	\$0,11	\$0,12	\$0,14	\$0,17	\$0,14	\$0,13	\$0,12	\$0,14	\$0,15	4,7%	-2,6%	4,5%
STL	\$0,16	\$0,18	\$0,17	\$0,23	\$0,20	\$0,24	\$0,23	\$0,18	\$0,25	\$0,22	\$0,19	13,2%	-3,2%	2,3%
CTCRO	\$0,07	.n.d.	\$0,17	\$0,22	\$0,14	\$0,14	\$0,14	\$0,14	\$0,12	\$0,12	\$0,10	44,6%	0,4%	-11,2%
STRSM	\$0,06	\$0,14	\$0,15	\$0,17	\$0,25	\$0,18	\$0,14	\$0,12	\$0,14	\$0,15	\$0,19	39,4%	-15,8%	15,7%
COMMISSIONS SAUF STCUM	\$0,11	.n.d.	\$0,14	\$0,17	\$0,17	\$0,18	\$0,16	\$0,14	\$0,15	\$0,16	\$0,16	16,4%	-5,0%	3,8%
CITS					\$0,03	\$0,05	\$0,05	\$0,05	\$0,04	\$0,03	\$0,03		9,8%	-10,7%
CITF					\$0,02	\$0,03	\$0,02	\$0,02	\$0,01	\$0,04	\$0,05		-1,0%	46,4%
CMTS					\$0,03	\$0,02	\$0,03	\$0,02	\$0,03	\$0,06	\$0,08		-5,4%	51,7%
CITRSQ					\$0,03	\$0,03	\$0,04	\$0,02	\$0,03	\$0,03	\$0,05		-5,8%	28,1%
CORPORATIONS					\$0,03	\$0,04	\$0,03	\$0,03	\$0,03	\$0,04	\$0,05		3,2%	15,5%
SOMMAIRE														
Avec métro	\$0,20	.n.d.	\$0,29	\$0,34	\$0,27	\$0,28	\$0,25	\$0,23	\$0,23	\$0,24	\$0,22	19,8%	-4,1%	-1,5%
Sans métro	\$0,15	.n.d.	\$0,20	\$0,25	\$0,17	\$0,18	\$0,18	\$0,17	\$0,17	\$0,19	\$0,17	17,2%	-0,9%	0,3%

SOURCES: Ministère des Affaires municipales, richesse foncière uniformisée de 1976 à 1984.
 Budgets en 1985 et 1986.
 Rapports annuels des organismes de 1976 à 1985, budgets en 1986.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

(1): De 1976 à 1979, le fardeau fiscal est calculé sur la base de l'évaluation foncière uniformisée. A compter de 1980, le calcul du fardeau fiscal est effectué sur la base de la richesse foncière uniformisée.



Synthèse et conclusion

3. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

L'analyse des changements survenus dans le financement du transport en commun urbain au Québec, présentée dans les deux premières parties, permet d'en dégager les grandes lignes de développement de 1971 à 1986. Cette dernière partie en reprend les faits saillants et évalue l'impact des différents programmes d'aide gouvernementale sur cette évolution. Enfin, nous évoquons les perspectives de financement de ce service public en tenant compte de la situation financière difficile de ses bailleurs de fonds: le gouvernement et les municipalités.

3.1 Évolution du financement du transport en commun

Le financement du transport en commun provient à la fois de la contribution des usagers, de celle des municipalités et des subventions gouvernementales. L'analyse du mode de financement évalue le coût global du service et son partage entre ces trois partenaires et identifie les facteurs responsables de l'évolution du déficit qui en résulte.

La part des usagers

Il fut une époque pas si lointaine où les usagers couvraient la totalité des coûts du transport en commun. Plusieurs facteurs, bien souvent externes au transport en commun lui-même et liés à l'enrichissement de la société, expliquent l'apparition des déficits. Toutefois, par sa complémentarité avec les autres modes et en particulier l'automobile, le transport en commun contribue à cet enrichissement. C'est pourquoi les subventions municipales, puis gouvernementales en ont assuré la survie et le développement.

De plus de 70% qu'elle était en 1971, la part relative des usagers n'était plus que de 49% lorsque le gouvernement mit en place, en 1976, un programme d'aide structuré et ouvert à tous les organismes publics de transport en commun du Québec. Le gouvernement considérait alors que des investissements appropriés pourraient faire cesser cette chute. Malgré tout, la part des usagers n'atteint plus que 31% en 1979 en raison de l'augmentation rapide des coûts et de la stagnation des achalandages qui n'ont pas suivi l'augmentation de l'offre de service.

A partir de 1980, la part des usagers cesse globalement de décliner. Bien qu'elle baisse légèrement à la STCUM, elle augmente dans les autres commissions de transport. De 1979 à 1983, les augmentations de coûts ont été compensées par des augmentations substantielles de tarifs et par une croissance de l'achalandage. C'est ce qui explique que, pour l'ensemble des organismes, la part des usagers représente toujours 32% des coûts en 1983.

Depuis 1983, la contribution relative des usagers augmente légèrement à la STCUM et à la CTCRO alors qu'elle diminue dans les autres organismes. Mais ces variations sont relativement faibles et en général la répartition des coûts entre les trois partenaires s'est stabilisée.

La part du gouvernement

Avant d'introduire en 1976 un programme de subvention au transport en commun, le gouvernement commence dès 1971 à verser des subventions aux immobilisations, en particulier

pour financer le service de dette du métro. Sa contribution passe ainsi de 7% des coûts en 1971 à 18% en 1975.

De 1976 à 1979, les subventions sont accordées selon le déficit qui augmente rapidement. La part relative du gouvernement passe alors de 26% en 1976 à 33% en 1979.

A partir de 1980, le gouvernement base ses subventions sur les revenus provenant des usagers plutôt que sur le déficit. Compte tenu de l'évolution antérieure de ces deux variables, on pouvait prévoir un ralentissement de la croissance des subventions.

Or, les organismes ont bien compris l'objectif sous-jacent au nouveau mécanisme car les revenus provenant des usagers, et par conséquent les subventions, ont connu une croissance imprévue entre 1980 et 1983. Les subventions aux immobilisations ayant augmenté de façon équivalente, le gouvernement est devenu le principal bailleur de fonds du transport en commun, finançant 43% des coûts globaux.

Contrairement aux années 1976-1979, où la participation gouvernementale avait surtout profité aux usagers, cette augmentation a plutôt favorisé les municipalités.

Les modifications apportées au programme d'aide en 1984 amènent une diminution de 44% à 43% de la part relative du gouvernement à la STCUM, alors qu'elle augmente légèrement pour les autres organismes.

La part des municipalités

Les municipalités ont été les premières à assumer le déficit des organismes publics de transport. Déjà en 1971, elles financent 17% des coûts. En 1975, leur part atteint 30%.

En 1976, le programme d'aide gouvernementale réduit la part des municipalités à 19% des coûts mais la croissance du déficit entre 1976 et 1979 la fait remonter à 31% (tableau 3.1.1).

A partir de 1980, la croissance de la contribution des deux autres partenaires permet aux municipalités de réduire leur part jusqu'à 24% des coûts en 1983.

Depuis 1984, la part des municipalités s'est stabilisée.

Les coûts

Jusqu'ici, l'analyse de l'évolution du financement du transport en commun a porté sur la part des coûts assumée par chacun des partenaires. Évidemment cette méthode néglige un aspect fondamental: le montant total des coûts. Passant de 261 M\$ en 1976 à 865 M\$ en 1986, le coût du service représente une des causes principales de la situation financière préoccupante des organismes publics de transport (graphique 2).

De 1976 à 1979, le coût des services réguliers de transport en commun augmenté, en dollars constants, de 8,5% par année. Cet accroissement du coût en termes réels découle surtout de

l'amélioration du service offert puisque le coût par véhicule-kilomètre augmente de 1,8% par année durant la période.

Entre 1979 et 1983, on constate un certain ralentissement de la croissance du coût des services réguliers qui s'explique par le développement plus lent du service. Le coût des services réguliers, en dollars constants, a en effet crû de 4,4% par année alors que le coût par véhicule-kilomètre augmentait tout de même de 2,5% par année (tableau 15).

De 1983 à 1986, les coûts, en dollars constants, augmentent de 2,4% par année sur la base des budgets de 1986. A partir des données disponibles concernant les véhicules-kilomètres, on peut entrevoir un certain ralentissement de la croissance des coûts.

Le déficit

Le déficit résulte de l'effet conjugué de l'évolution de toutes ces variables. Jusqu'en 1980, la croissance du déficit des services de transport en commun provient essentiellement de deux sources: l'augmentation rapide des coûts et la stagnation des revenus provenant des usagers.

De 1980 à 1983, cette deuxième cause est à peu près neutralisée. Les revenus provenant des usagers augmentent pratiquement aussi rapidement que les coûts de sorte que le déficit se stabilise par rapport au coût. Cependant, les coûts continuent d'augmenter rapidement.

Depuis 1984, la croissance des coûts semble ralentie bien qu'il soit encore tôt pour conclure. La croissance des revenus se maintient et, comme les subventions gouvernementales sont maintenant liées dans bien des cas à la contribution municipale, une certaine stabilité semble établie entre les sources de financement. Il est toutefois difficile de conclure avec assurance pour l'avenir. En effet, certains facteurs menacent cette stabilité:

- les tarifs des organismes québécois étant maintenant parmi les plus élevés au Canada, sauf à la STCUM, la poursuite d'une croissance rapide des revenus provenant des usagers exigera sans doute l'adoption de mesures comme la tarification selon la distance;
- les municipalités considèrent que le fardeau fiscal imposé à leurs contribuables par le transport en commun est trop élevé;
- le gouvernement veut réduire sa contribution au transport en commun.

Une conclusion s'impose: il faut réduire le total des coûts du service pour résoudre les difficultés de financement éprouvées par tous les partenaires.

3.2 Programme d'aide gouvernementale au transport en commun

En plus de participer au financement du transport en commun, le programme d'aide gouvernementale influence les décisions prises au niveau local. Bien sûr, d'autres facteurs très importants les influencent aussi, mais on ne peut nier le rôle du programme d'aide à ce chapitre.

A partir de l'évolution des revenus provenant des usagers et des coûts, nous tenterons d'illustrer cette influence en comparant les impacts respectifs de la formule basée sur le déficit introduite en 1976 et de la formule de 1980 basée sur les revenus.

Les revenus provenant des usagers

En termes de croissance des revenus provenant des usagers, les deux formules de subvention génèrent, en théorie, des dynamiques tout à fait différentes.

La subvention au déficit ne comporterait pas une véritable incitation à augmenter les revenus provenant des usagers dans la mesure où tout revenu additionnel est récupéré par le gouvernement en proportion de sa couverture du déficit.

A l'opposé, une subvention basée sur les revenus devrait encourager les organismes à augmenter leurs revenus provenant des usagers puisque tout revenu additionnel est entièrement conservé par l'organisme et lui procure même une subvention additionnelle.

L'analyse de l'évolution des revenus confirme ces hypothèses. De 1976 à 1979, les revenus provenant des usagers stagnent. En dollars constants, ils diminuent de façon importante en raison de la baisse du tarif moyen.

De 1979 à 1983, les revenus provenant des usagers augmentent rapidement même en dollars constants. L'augmentation de l'achalandage associée à la stabilisation du tarif moyen, en termes réels, permet d'atteindre ce résultat. D'autres part, la subvention spécifique au laissez-passer a contribué à cette augmentation d'achalandage.

Pour la période 1983 à 1986, l'analyse est plus complexe. En effet, certains organismes, dont les subventions sont plafonnées en vertu des clauses de proportionnalité des subventions, reçoivent en réalité une subvention basée sur leur déficit. Par contre, le manque à gagner en termes de subventions gouvernementales ainsi que l'habitude, prise depuis 1980, d'augmenter les tarifs font en sorte que les revenus provenant des usagers continuent de croître.

Ainsi, une subvention au revenu est plus efficace pour stimuler la croissance des revenus provenant des usagers, tant par l'augmentation des tarifs que de l'achalandage, qu'une subvention au déficit.

Les coûts

Tout comme pour les revenus, les deux formules de subvention comportent des incitations bien différentes.

La subvention au déficit n'incite guère les organismes à contrôler leurs coûts dans la mesure où toute dépense additionnelle entraîne une subvention supplémentaire déterminée par le taux de couverture du déficit par le gouvernement.

Par contre, la subvention basée sur les revenus encourage les organismes à contrôler leurs dépenses puisque toute dépense additionnelle augmente d'autant la contribution des municipalités à moins qu'elle n'augmente l'achalandage.

La subvention aux immobilisations peut également influencer la croissance des coûts en favorisant un suréquipement ou un remplacement accéléré des équipements. Cette mesure est utile pour encourager le développement des réseaux. On doit toutefois pouvoir l'adapter pour qu'elle puisse soutenir les mesures visant un meilleur contrôle des coûts.

L'augmentation rapide des coûts de 1976 à 1979 confirme cette évaluation du programme d'aide. Il faut toutefois noter qu'il s'agit là d'une période de croissance de l'entreprise et de développement des services pour plusieurs des organismes.

Les dépenses des organismes publics ont continué de croître rapidement entre 1979 et 1983. En plus de la présence d'une subvention au revenu, l'ampleur des montants versés par le gouvernement a influencé les organismes. En effet, durant cette période, les revenus provenant des usagers et les subventions gouvernementales ont augmenté très rapidement. Cette relative abondance de ressources n'a pas créé un environnement particulièrement propice à un contrôle des coûts.

Depuis 1984, la croissance plus lente des subventions semble avoir l'effet inverse. La situation financière difficile des organismes force les décideurs locaux à prendre des mesures plus strictes de contrôle des coûts.

Dans l'ensemble, on peut conclure que la subvention basée sur les revenus apparaît plus efficace que la subvention au déficit pour favoriser un meilleur contrôle des coûts. C'est toutefois la rareté de ressources qui fera apparaître les mesures les plus importantes à ce chapitre.

3.3 Perspectives sur les orientations futures

Après 10 ans d'existence, le programme d'aide au transport en commun est soumis à un examen approfondi, non seulement en fonction de la situation financière actuelle mais également des perspectives d'avenir de ce service essentiel.

3.3.1 Influence des subventions sur les décisions locales

Que la perspective soit théorique ou politique, on s'accorde généralement pour reconnaître que le transport en commun urbain est une responsabilité locale. Pourtant, les gouvernements supérieurs de la plupart des pays le subventionnent amenant ainsi les autorités locales à offrir un service plus complet et plus diversifié qu'en l'absence de subvention.

Dans le cas particulier du Québec, la part du gouvernement dans le coût du transport en commun voisine les 40%. L'importance de cette participation démontre que l'implication gouvernementale correspond à des objectifs précis dont il doit s'assurer de la réalisation étant donné qu'il doit rendre compte de l'utilisation des fonds qu'il consacre au transport en commun. Cela n'exclut pas la possibilité que ces objectifs gouvernementaux soient établis après des discussions avec les autorités locales.

L'intervention gouvernementale peut porter sur différents aspects et influencer les décisions locales à des degrés divers. Par exemple, le programme québécois influe sur quatre aspects:

- il incite les organismes à augmenter leurs recettes d'exploitation, par la subvention basée sur les revenus;
- il joue un rôle déterminant dans l'établissement de la structure tarifaire des organismes, par la subvention spécifique au laissez-passer;
- il encourage l'achat de véhicules et la construction de garages, car il assume 75% du coût des investissements;
- il favorise particulièrement le métro en assumant entièrement le coût des nouveaux prolongements.

Ces quelques exemples soulèvent deux questions principales:

- 1- Les modalités actuelles du programme vont-elles trop loin dans leur influence sur les décisions ? devraient-elles être remplacées par des règles plus "neutres" ?
- 2- La subvention à l'investissement a-t-elle comme effet d'amener les décideurs locaux à se préoccuper des nouveaux investissements plutôt que des moyens de tirer le meilleur parti des équipements qu'ils possèdent déjà ?

3.3.2 Utilisation optimale des ressources

Tous les organismes publics de transport en commun, à l'exception de la STCUM, ont été créés au cours des années 70. Ceci explique leurs investissements massifs et l'augmentation rapide de leur chiffre d'affaires qui se sont répercutés sur le programme de subvention.

Cette période de développement terminée, les organismes devraient être en mesure d'exploiter leurs équipements au maximum.

A cet égard, il existe des moyens d'accroître la productivité des réseaux d'autobus sans recourir à des investissements considérables:

- 1- l'utilisation de véhicules articulés avec lesquels un chauffeur transporte jusqu'à 50% plus de passagers;
- 2- l'aménagement de systèmes de contrôle de la circulation ou l'instauration de mesures réglementaires pour attribuer la priorité aux autobus;
- 3- l'établissement de voies réservées qui permettent d'accélérer la vitesse des autobus et de rendre ainsi le service plus fiable et plus attrayant;
- 4- l'étalement de l'heure de pointe, une mesure qui requiert la collaboration des employeurs parmi lesquels le gouvernement occupe une place importante.

Plusieurs expériences ont démontré l'efficacité de ces mesures pour améliorer le rendement des réseaux de transport en commun pendant les heures de pointe. Le problème inverse, desservir un territoire à faible densité de population et maintenir un service de base pendant les périodes de moindre achalandage, semble plus complexe. Les réseaux classiques de transport en commun sont mal adaptés à ces situations. Des transporteurs publics ont tenté diverses expériences pour s'adapter à ces situations: véhicule sur appel, taxi collectif, assistance aux covoitureurs. Ces moyens (dits de transport paracollectif) se sont avérés efficaces pour répondre aux besoins de certaines clientèles tout en étant plus économiques que le service traditionnel.

Si l'on considère important d'inciter les organismes à améliorer leur productivité, il y a lieu de déterminer quel doit être le rôle du programme dans cette opération:

- contenir des mesures spécifiques d'encouragement ?
- être "neutre", en ce sens qu'on laisserait entièrement aux organismes et aux municipalités le bénéfice résultant d'un gain de productivité ?

3.3.3 Contribution des usagers

C'est à la demande des municipalités que le gouvernement a commencé, au début des années 1970, à contribuer

au financement du transport en commun urbain. Sa participation a augmenté progressivement jusqu'à surpasser celle des premiers bénéficiaires du service, les usagers, et celle des responsables, les municipalités.

Depuis quelques années, les municipalités font en sorte de stabiliser ou même de réduire leur contribution et le gouvernement vise à faire de même depuis 1984 en liant sa contribution à celle des municipalités. En cherchant ainsi à se protéger des hausses de dépenses et des hausses de taxes qui peuvent en résulter, les deux niveaux de gouvernement reportent une partie plus importante du fardeau sur les passagers.

On peut accroître la participation des usagers de deux manières: en augmentant les recettes et en diminuant les dépenses. L'augmentation des recettes peut provenir de hausses de tarifs et de l'accroissement de la clientèle. Le tarif doit toutefois sembler équitable à la majorité des usagers, en particulier à ceux qui paient pour de courtes distances. Une tarification basée sur la distance procurerait des revenus additionnels provenant de la clientèle qui effectue de longs déplacements tout en évitant la résistance de ceux qui voyagent sur de courtes distances.

On peut aussi établir la tarification selon l'heure d'utilisation du service. Un tarif plus élevé à l'heure de pointe encouragerait les personnes qui ont le choix à se déplacer plutôt à une autre période de la journée. Cette technique de tarification serait par

conséquent utile d'abord et avant tout par les économies qu'elle permettrait de réaliser dans le fonctionnement et les investissements, sous réserve des coûts inhérents à son application.

Pour ce qui est d'une réduction des dépenses, elle devrait être réalisée le plus possible sans affecter le niveau de service, car une amélioration du niveau d'autofinancement dépend en bonne part d'une augmentation de la clientèle et aussi parce que la clientèle actuelle est probablement plus sensible à cette variable qu'à une hausse de tarifs. En somme, les actions devraient être choisies avec circonspection afin d'éviter le cercle vicieux "hausse de tarifs - baisse de clientèle - baisse des recettes - baisse de service" qui a caractérisé le transport en commun dans une grande partie de l'Amérique du Nord au cours des années 1950-1970.

Nous abordons maintenant la question du degré de participation des usagers au financement du transport en commun: qu'elle proportion du coût total(1) du service devraient-ils payer ?

De fait, le niveau de contribution de chacun des partenaires constitue une application pratique du principe de la contribution selon le bénéfice reçu qui constitue l'un des fondements de la fiscalité municipale. Mais cette question, évaluée en fonction des contraintes et des ressources du moment, relève aussi d'un choix de

(1) Le coût total comprend ici les frais d'exploitation, les investissements ainsi que le financement du métro dans le cas de l'île de Montréal.

société susceptible d'évoluer selon les circonstances. Alors que le gouvernement et les municipalités déterminent dans quelles proportions ils se partagent le déficit, l'usager dispose de substituts au transport en commun et la décision d'utiliser ce service plutôt qu'un autre moyen de transport lui appartient. C'est pourquoi la contribution des usagers demeure en partie imprévisible.

Alors, comment établir la part des usagers, des municipalités et du gouvernement au financement du transport en commun en fonction du bénéfice reçu ? La répartition devrait-elle être uniforme ou dépendre de la taille et de la densité des municipalités, du stade de développement du service ?

3.3.4 Partage du coût entre les municipalités

Les dispositions législatives qui régissent le partage du coût du transport en commun entre les municipalités jouent un rôle déterminant dans l'organisation des services.

Le mécanisme de partage des coûts influence l'offre de service de la façon suivante. Les administrateurs municipaux qui décident des services offerts doivent trouver un équilibre entre les demandes des citoyens et les moyens de financer le service (taxes). Lorsque le mécanisme de répartition est établi selon le bénéfice reçu par chaque municipalité, celle qui demande une amélioration du service en absorbe le coût. Par con-

tre, si la répartition est basée sur la richesse foncière, le coût d'une hausse de service est redistribué à toutes les municipalités.

Ce mécanisme influence également la tarification du service. Par exemple, les municipalités desservies par un même organisme de transport en commun préféreront un tarif uniforme si leur taux de taxation est uniforme.

On peut se demander jusqu'à quel point les mécanismes de répartition permettent aux municipalités de connaître le coût exact du service dont elles se dotent. Est-il préférable:

- d'imposer un mécanisme de répartition ?
- de donner aux autorités locales le choix entre certains modes de répartition reflétant le bénéfice reçu ? ou
- de leur laisser l'entière responsabilité du mode de répartition ?

3.3.5 Autres sources de financement

Devant la volonté du gouvernement et des municipalités de limiter leurs contributions et la difficulté d'accroître celle des passagers, il est tentant de recourir à d'autres sources de financement. Des pays comme les Etats-Unis et la France fournissent d'ailleurs des exemples de sources de financement, différentes de celles utilisées au Québec et spécifiquement dédiées au transport en commun. Avant de se lancer dans cette

direction, on doit toutefois répondre aux questions suivantes.

1. S'agit-il d'une question de quantité ? Si on considère que le transport en commun dispose de fonds insuffisants à l'heure actuelle, on devrait lui en allouer davantage. Pour qu'il en soit ainsi, il faudrait soit percevoir de nouvelles sources de revenus (taxes ou redevances additionnelles), soit prélever à même les taxes déjà perçues, ce qui aurait pour effet de réduire les ressources disponibles pour le financement d'autres services.
2. S'agit-il d'une question d'équité ? On peut faire valoir que certains bénéficiaires indirects de l'existence d'un système de transport en commun versent pour le financement de ce système des contributions inférieures aux bénéfices qu'ils en retirent. Les entreprises, les commerces en particulier, et les automobilistes sont les exemples les plus souvent cités. Les premières déterminent la demande d'heure de pointe qui conditionne le dimensionnement des systèmes. Quant aux seconds, ils profitent de la réduction de congestion qui résulte de l'utilisation du transport en commun. Dans cette perspective, l'objectif est donc avant tout de redistribuer le coût entre les bénéficiaires dans le but de mieux refléter le bénéfice reçu.
3. S'agit-il d'une question d'efficience ? Un système de taxation a comme premier objectif de générer des

revenus. On peut aussi s'en servir pour promouvoir d'autres objectifs comme l'utilisation optimale des ressources. Dans cet esprit, le système de taxation peut être utilisé pour prélever auprès des automobilistes une taxe qui correspond au coût de congestion qu'ils génèrent ou encore aux autres coûts indirects qui découlent de l'utilisation de l'automobile. De même, les entreprises pourraient être appelées à rembourser à leurs employés une partie du coût d'utilisation du transport en commun, étant donné qu'elles fournissent souvent gratuitement des espaces de stationnement. Dans ces cas, le fait de faire payer un prix qui se rapproche davantage du coût réel devrait, en théorie, favoriser une utilisation plus rationnelle des services disponibles en réorientant la consommation.

4. Faire appel à de "nouvelles" sources de financement suppose que l'on mette en place une structure de perception, ce qui en soi comporte un coût. De plus, les groupes visés pourraient modifier leurs comportements suite à l'imposition de nouvelles taxes. Ces conséquences devraient être soigneusement identifiées et considérées avant de prendre des décisions.
5. Enfin, avant de songer à de nouvelles sources de financement, ne devrait-on pas faire la preuve qu'on tire déjà le maximum des ressources actuellement disponibles ?

3.3.6. Objectifs visés

Le contexte budgétaire auquel le gouvernement du Québec est confronté depuis la dernière récession se caractérise par des dépenses qui augmentent plus rapidement que les revenus. Comme les taxes et les impôts sont déjà élevés, le gouvernement peut difficilement accroître ses revenus et par conséquent doit restreindre ses dépenses. La compression des dépenses pourrait être effectuée de façon mécanique, par exemple en retranchant un même pourcentage dans chaque poste budgétaire. Mais cet exercice a davantage pour effet d'obliger à s'interroger sur les raisons d'effectuer une dépense, ces justifications étant parfois considérées comme des acquis quand tout va bien. C'est ainsi que nous sommes amenés à soulever certaines questions à l'égard du programme d'aide au transport en commun.

- 1- Quels sont les objectifs que visaient au départ le gouvernement et les municipalités par ce programme
 - 1° en matière d'investissement ?
 - 2° en matière de fonctionnement des services ?
- 2- Ces objectifs sont-ils toujours d'actualité ou bien y a-t-il lieu de les revoir ?
- 3- Dans un contexte de ressources moins abondantes et considérant que ce programme a jusqu'à maintenant été moins touché que d'autres programmes (notamment la voirie), quels sont les éléments du programme

d'aide gouvernementale au transport en commun qui méritent d'être maintenus ? quelles sont les modifications qui devraient être apportées ?

Annexes

ANNEXE 1

DECRET SUR LA POLITIQUE D'AIDE
GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN

Loi sur les transports (L.R.Q. c. T-12, a. 3 et 4)

1. Une subvention de fonctionnement aux organismes publics de transport en commun proportionnelle aux revenus générés par les services réguliers de transport en commun est établie annuellement de la façon suivante:
 - a) cette subvention est égale à 40% des revenus générés par les services réguliers de transport en commun;
 - b) sont considérés comme des revenus générés par les services réguliers de transport en commun:
 - i) les revenus provenant des passagers des services réguliers de transport en commun;
 - ii) les sommes versées par tout gouvernement, organisme ou entreprise, en vertu d'une entente contractuelle avec l'organisme public de transport en commun, à titre de paiement complet ou partiel du tarif normalement requis d'un usager pour l'utilisation du service régulier de transport en commun, les revenus provenant du transport scolaire intégré étant inclus;
 - iii) les sommes versées par un gouvernement, organisme ou entreprise, en vertu d'une entente contractuelle avec un organisme public de transport en commun, pour compenser, en tout ou en partie, les pertes de revenus résultant de réductions de tarifs accordées aux usagers de deux ou plusieurs réseaux, soit par le biais de correspondance gratuite ou à tarif réduit, ou d'une tarification conjointe préférentielle;
 - iv) les manques à gagner résultant de tarifs réduits accordés de façon permanente et régulière sur le service régulier de transport en commun à certaines catégories d'usagers, y compris ceux découlant d'une entente contractuelle concernant le transport inter-réseaux ou ceux du transport scolaire intégré;
 - c) lorsque l'organisme public de transport fournit un service régulier de transport en commun en dehors de son territoire et

lorsque les municipalités desservies sont légalement responsables des déficits, la subvention de fonctionnement relative à ce service ne peut excéder 75% du déficit s'y rapportant;

- d) cette subvention, lorsqu'elle s'applique aux manques à gagner, est calculée selon le tarif régulier le plus avantageux pour un usager adulte utilisant le transport en commun aux heures de pointe;
- e) lorsque cette subvention s'applique aux revenus et aux manques à gagner des laissez-passer mensuels, les revenus des laissez-passer de chaque catégorie sont majorés jusqu'à un maximum de 66 2/3%; cette majoration s'obtient en divisant la réduction consentie, cette dernière étant égale à 50 fois le tarif régulier le moins coûteux de la catégorie moins le prix de vente du laissez-passer, par le prix de vente du laissez-passer; les revenus des laissez-passer mensuels vendus aux étudiants et personnes âgées sont de plus majorés dans la proportion du tarif adulte régulier sur le tarif régulier pour chacune des catégories d'usagers;
- f) cette subvention est versée trimestriellement sur la base des budgets adoptés des organismes publics de transport en commun;
- g) cette subvention est ajustée annuellement sur la base des états financiers vérifiés et ne peut excéder le déficit de l'organisme;
- g.1) cette subvention, lorsqu'elle est versée à une commission de transport pour des services fournis à l'intérieur de son territoire, ne peut excéder un montant équivalent à une proportion, exprimée en pourcentage, de la participation financière des municipalités du territoire de cette commission au déficit d'exploitation de la commission.

Le pourcentage servant à déterminer ce montant est de 100 % pour l'année 1984 pour la C.T.C.U.M., la C.T.R.S.M. et la C.T.L.. Le pourcentage est de 95 %, pour l'année 1985, de 90 %, pour l'année 1986, de 85 %, pour l'année 1987, et de 80 %, à compter de l'année 1988, pour l'ensemble des commissions de transport.

La subvention versée pour l'exploitation des services de trains de banlieue ainsi que la participation financière des municipalités au déficit de ces services ne sont pas considérés dans l'application du présent paragraphe.

- h) en cas d'arrêt du service régulier de transport en commun imputable à un conflit de travail ou à une cause de force

majeure, les organismes publics de transport en commun sont assurés du maintien pour cette période, compte tenu d'un délai de carence fixé par les modalités d'application de la présente politique, d'une subvention de fonctionnement établie proportionnellement à la subvention de fonctionnement à laquelle ils sont admissibles pour la période pendant laquelle le service aura été fourni.

2. Une subvention spécifique au laissez-passer mensuel est accordée aux organismes publics de transport en commun. Cette subvention est égale à 100% de la réduction consentie aux usagers du service régulier de transport en commun jusqu'à une différence maximale, exprimée en pourcentage, entre une somme égale à 50 fois le tarif régulier et le prix des laissez-passer. Cette subvention est versée trimestriellement.

Lorsque la subvention prévue au premier alinéa est versée à la C.T.C.U.M., à la C.T.R.S.M. ou à la C.T.L., la différence maximale définie au premier alinéa est de 28 % pour l'année 1984. Elle est de 26 %, pour l'année 1985, et de 24 %, à compter de 1986, pour l'ensemble des commissions de transport. La subvention ne peut alors excéder $46 \frac{2}{3}$ % du prix de vente des laissez-passer, pour l'année 1984, pour la C.T.C.U.M., la C.T.R.S.M. et la C.T.L.. La subvention ne peut de plus excéder $43 \frac{1}{3}$ %, pour l'année 1985, et 40 %, à compter de l'année 1986, pour l'ensemble des commissions de transport du prix de vente des laissez-passer.

Lorsque la subvention prévue au premier alinéa est versée à un organisme public de transport en commun autre que ceux visés au deuxième alinéa, la différence maximale définie au premier alinéa est de 30%. La subvention ne peut alors excéder 50% du prix de vente des laissez-passer.

- 2.1 La somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer, lorsqu'elles sont versées à une commission de transport pour des services fournis à l'intérieur de son territoire, ne peut excéder un montant équivalent à une proportion, exprimée en pourcentage, de la participation financière des municipalités du territoire de cette commission au déficit d'exploitation de la commission.

Le pourcentage servant à déterminer le montant est de 135 %, pour l'année 1984, pour la C.T.C.U.M., la C.T.R.S.M. et la C.T.L.. Le pourcentage est de 130 %, pour l'année 1985, de 125 %, pour l'année 1986, de 120 %, pour l'année 1987, et de 115 %, à compter de 1988, pour l'ensemble des commissions de transport.

La subvention de fonctionnement et la subvention spécifique au laissez-passer versées pour l'exploitation des services de trains de banlieue ainsi que la participation financière des municipali-

tés au déficit de ces services ne sont pas considérées dans l'application du présent article.

- 2.2 Malgré les dispositions des articles 1 et 2, la somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer, lorsqu'elles sont versées à une Corporation municipale ou intermunicipale de transport, ne peut excéder un montant équivalent à 75 % du déficit de la Corporation.
3. Une subvention pouvant atteindre 100% du coût de la réalisation de certaines études ou projets expérimentaux relatifs à l'implantation ou à l'amélioration des services de transport en commun est accordée, après approbation de ces études ou projets par le ministère des Transports; le pourcentage de la subvention est fixé, après analyse, en fonction de la nature et de la portée des études ou projets expérimentaux.
4. Une subvention aux organismes publics de transport en commun relative aux immobilisations est établie de la façon suivante:
 - a) une subvention de 75% des dépenses d'immobilisations suivantes, pourvu qu'elles servent spécifiquement à un réseau d'autobus et qu'elles aient été préalablement approuvées par le ministère des Transports:
 - i) l'achat d'autobus neufs fabriqués au Québec et dont le contenu québécois propre est d'au moins 40%; l'achat d'autobus neufs ne rencontrant pas ces conditions étant admissible à une subvention de 35%;
 - ii) l'achat de terrains et la construction d'immeubles tels les garages, les terminus, les centres administratifs et les gares servant exclusivement à l'exploitation des services fournis par l'organisme public de transport en commun;
 - iii) l'achat et l'installation d'abribus;
 - iv) le coût d'acquisition de la totalité ou d'une partie des actifs ou du capital-actions d'une entreprise titulaire d'un permis de transport en commun, acquise après le 1er janvier 1980, située en tout ou en partie sur le territoire de l'organisme public de transport en commun;
 - b) une subvention de 75% du service de dette annuel relatif à la construction de garages et de centres administratifs érigés entre le 1er janvier 1975 et le 1er janvier 1980;
 - c) une subvention de 50% du service de dette annuel relatif à l'achat d'autobus acquis entre le 1er janvier 1974 et le 1er

janvier 1980 et ayant déjà fait l'objet d'une subvention de 30%;

- d) chaque organisme public de transport doit fournir un plan triennal de ses immobilisations;
 - e) la subvention aux immobilisations ne peut dépasser le coût d'un équipement équivalent tel qu'établi par le ministère des Transports;
 - f) lorsque des immobilisations sont acquises ou construites en remplacement d'autres, la subvention ne porte que sur la valeur nette, c'est-à-dire le coût d'acquisition moins le prix de vente ou la valeur courante ou amortie si l'actif n'est pas vendu;
 - g) l'acquisition d'immobilisations par des contrats de location-acquisition est admissible à la subvention;
 - h) dans le cas de construction d'immeubles et d'achat et installation d'abribus, les équipements faisant partie intégrante des immeubles sont admissibles aux subventions mais leur remplacement ne l'est pas;
 - i) le versement des subventions applicables aux immobilisations, à l'exception de celles relatives à l'achat et à l'installation d'abribus, est effectué sous forme de service de dette.
5. Une subvention à la Communauté urbaine de Montréal à l'égard du service de la dette annuel du métro, tant souterrain que de surface, est établie de la façon suivante:
- a). Une subvention de 60% à l'égard:
 - i) du réseau initial du métro de Montréal;
 - ii) des travaux de prolongement du métro correspondant à un niveau d'investissement total de 717 950 343 \$
 - b) Une subvention de 100% pour les travaux de prolongement du métro excédant le niveau d'investissement de 717 950 343 \$, pourvu que les projets aient été au préalable approuvés par le Gouvernement et que les modalités de réalisation aient été approuvées par le ministre des Transports.
 - c) Le versement de la subvention prévue au paragraphe b est conditionnel à ce que:
 - la C.T.C.U.M. procède, dans un délai fixé par le ministre des Transports, à l'intégration des services de trains de

banlieue CN-Deux-Montagnes et CP-Dorion sur le territoire de la C.U.M.;

- la C.U.M. soumette à l'approbation du Gouvernement un programme d'immobilisation et de financement triennal avec échéancier des travaux requis pour la réalisation des lignes de métro, tant souterrain qu'en surface;
- la C.U.M. soumette à l'approbation préalable du ministre des Transports le budget annuel requis pour ces travaux et leurs plans d'exécution.

d) Les modalités applicables au versement de la subvention prévue au paragraphe b sont les suivantes:

1. un versement d'une première tranche de 60% conditionnel à ce que:

- le service de dette faisant l'objet de la subvention soit relatif à des travaux et dépenses ayant fait l'objet d'une approbation du Gouvernement dans le cadre d'un programme triennal d'immobilisation soumis par la C.U.M.;
- la C.U.M. ait soumis à l'approbation du ministre des Transports, à compter de l'exercice financier 1982, le budget annuel détaillé relatif aux coûts des travaux et autres dépenses connexes prévus au programme triennal d'immobilisation approuvé par le Gouvernement;
- la C.U.M. soumette à l'approbation préalable du ministre des Transports les plans d'exécution de ces travaux.

2. le versement du 40% résiduel à compter du moment où les conditions exigées au paragraphe c sont respectées.

5.1 Une subvention spéciale à la Communauté urbaine de Montréal à l'égard du service de dette annuel du métro souterrain est établie de la façon suivante: une subvention de 100% pour les améliorations générales au réseau de métro souterrain réalisées au cours des années 1984, 1985 et 1986 pour les projets suivants: les ordinateurs pour lignes courtes et autres, le contrôle de la carte CAM, le centre d'attachement Duvernay, la modification à la station Angrignon, l'autocommutateur satellite et le système de communications.

Pour les projets suivants: le système de télévision en circuit fermé, le système d'annonce automatique aux voyageurs et la sortie d'urgence au garage Beaugrand et leurs modalités de réalisation, cette subvention spéciale est établie de la façon suivante: une subvention de 100% limitée à la proportion du contenu québé-

cois telle que certifiée par le vérificateur externe de la Communauté urbaine de Montréal et incluse dans le coût de ces projets pour les années 1984, 1985 et 1986.

6. Une subvention de 100% du coût de tout système de transport en commun à moyenne et haute capacité et de tout infrastructure et équipement régional de transport pourvu que les projets aient été au préalable approuvés par le gouvernement, que les modalités de réalisation aient été approuvées par le ministre des Transports et que les travaux aient été entrepris après le 1er janvier 1980. Le versement de cette subvention est effectué sous forme de service de dette.
7. Advenant un délai de plus de 2 mois dans le paiement de subventions pour lesquelles des versements périodiques sont prévus, autre que les subventions aux immobilisations versées à l'égard du service de dette s'y rapportant, les montants dus portent intérêts, à compter du premier jour de retard suivant le délai de deux mois mentionné précédemment, aux taux du coût d'emprunt des organismes publics de transport.

Les subventions aux immobilisations relatives au service de dette s'y rapportant sont versées, sur pièces justificatives, en fonction des échéances de chaque émission d'obligations.

Advenant tout délai dans le paiement des subventions aux immobilisations relatives au service de dette s'y rapportant, les montants dus portent intérêts à compter du premier jour de retard suivant la date d'échéance de chaque émission d'obligations au taux du coût d'emprunt des organismes publics de transport ou de la Communauté urbaine de Montréal (C.U.M.) selon le cas.

Les organismes publics de transport et la Communauté urbaine de Montréal (CUM) doivent accorder annuellement, au ministre des Transports, un crédit proportionnel à la contribution gouvernementale advenant des revenus d'intérêts sur leurs surplus d'emprunt et sur leurs fonds de remboursement au cours de l'exercice précédent.

8. Une municipalité, un conseil intermunicipal de transport ou un regroupement de municipalités constitué en vertu d'une entente intermunicipale approuvée par le ministre des Affaires municipales est admissible aux subventions prévues ci-après pourvu que cette municipalité, ce conseil ou ce regroupement de municipalités ait organisé un service de transport en commun et pourvu qu'une des conditions suivantes soit remplie:
 - le territoire de la municipalité, du conseil ou du regroupement de municipalités est situé en périphérie du territoire d'un organisme public de transport en commun et est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement ou d'une région métropolitaine de recensement;

- le territoire de la municipalité, du conseil ou du regroupement de municipalités est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement comptant au minimum 20 000 habitants et la municipalité, le conseil ou le regroupement de municipalités faisant la demande de subvention représente au moins 60% de la population de l'agglomération de recensement;
- le territoire de la municipalité n'est pas compris à l'intérieur d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement, mais la population de la municipalité est supérieure à 20 000 habitants.

De plus, dans le cas d'une municipalité, d'un conseil intermunicipal de transport ou d'un regroupement de municipalités situé à l'extérieur de la région métropolitaine de recensement de Montréal, les conditions suivantes doivent également être remplies:

- un devis démontrant la viabilité du service projeté doit être soumis au ministre des Transports;
- le contrat avec le transporteur doit prévoir une phase expérimentale au terme de laquelle il peut être mis fin au service.

La population d'une municipalité de même que le périmètre d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement sont ceux établis pour 1981 par Statistique Canada dans la publication Population. Répartition géographique. Québec. Catalogue 93-905 (Volume 2, Série provinciale), Recensement de 1981, Tableaux 5 et 6.

- a) La subvention de fonctionnement est établie de la façon suivante:
 - i) les paragraphes a), b) et d) de l'article 1 s'appliquent, en les adaptant, à la municipalité, au conseil ou au regroupement de municipalités;
 - ii) lorsque cette subvention s'applique aux revenus et aux manques à gagner des laissez-passer mensuels, les revenus des laissez-passer de chaque catégorie sont majorés jusqu'à un maximum de 66 2/3%; cette majoration s'obtient en divisant la réduction consentie, cette dernière étant égale à 42 fois le tarif régulier le moins coûteux de la catégorie moins le prix de vente du laissez-passer, par le prix de vente du laissez-passer; les revenus des laissez-passer mensuels vendus aux étudiants et personnes âgées sont de plus majorés dans la proportion du tarif adulte régulier sur le tarif régulier pour chacune des catégories d'usagers;

- iii) cette subvention est versée trimestriellement sur la base du budget adopté de la municipalité, du conseil ou du regroupement de municipalités et ces versements sont assujettis au paragraphe c) du présent article;
- iv) cette subvention est ajustée annuellement sur la base des états financiers vérifiés.
- b) La subvention spécifique au laissez-passer mensuel est égale à 100% de la réduction consentie aux usagers du service régulier de transport en commun jusqu'à une différence maximale de 30% entre une somme égale à 42 fois le tarif régulier et le prix du laissez-passer, cette subvention étant versée trimestriellement.

Cette subvention ne peut excéder 50% du prix de vente du laissez-passer.

- c) La somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer mensuel, prévues aux paragraphes a) et b) du présent article, ne peut excéder un montant équivalent à 75% du déficit à la charge de la municipalité, du conseil ou du regroupement de municipalités, avant l'apport de ces subventions, pour les services réguliers de transport en commun.
 - d) Une subvention est établie à 75% des dépenses relatives à l'achat et à l'installation d'abribus pourvu que ces dépenses aient été préalablement approuvées par le ministre des Transports.
- Chaque municipalité ou conseil doit fournir un plan triennal de ses acquisitions d'abribus.
- e) Chaque municipalité, conseil ou regroupement de municipalités doit transmettre au ministre des Transports une copie de son budget et de ses états financiers relatifs aux services de transport en commun.
 - f) Dans le cas d'une municipalité, d'un conseil ou d'un regroupement de municipalités qui n'est pas compris en tout ou en partie dans la région métropolitaine de recensement de Montréal, les subventions prévues ci-dessus s'appliquent uniquement aux revenus provenant des services offerts à l'intérieur de la région métropolitaine de recensement ou de l'agglomération de recensement dans laquelle cette municipalité, ce conseil ou ce regroupement de municipalités est situé.

8.1 Le versement trimestriel prévu au sous-paragraphe iii) du paragraphe a), au paragraphe b) de l'article 8 est effectué sur la base des pièces justificatives reçues par le ministre des Transports.

9. Une subvention à la réduction des tarifs consentie aux usagers de laissez-passer empruntant deux réseaux est accordée à l'autorité responsable de l'organisation du transport qui consent cette réduction et qui a signé une entente à cet effet avec le ministre des Transports; cette subvention est établie de la façon suivante:

- a) la subvention est égale à 50% de la réduction accordée aux usagers détenteurs de laissez-passer, jusqu'à concurrence de 25% du tarif laissez-passer de l'autorité responsable de l'organisation du transport au centre d'une agglomération;
- b) dans le cas particulier des usagers de Longueuil utilisant deux réseaux, une subvention égale à 50% de la réduction accordée aux usagers utilisant les laissez-passer, les billets et le comptant jusqu'à concurrence de 50% du tarif correspondant de la C.T.R.S.M. pour la première année à compter de la date effective du retrait de la C.T.C.U.M. et jusqu'à concurrence de 50% du tarif correspondant de la C.T.C.U.M. pour les années subséquentes à la condition que la ville de Longueuil assume la contribution additionnelle par rapport à la réduction de 25% du tarif de la C.T.C.U.M. prévue au paragraphe a)

10. Les modalités d'application, les formulaires et les procédures administratives relatives à la présente Politique d'aide gouvernementale au transport en commun sont déterminés par le Ministre des Transports.

Pour être éligible aux subventions du présent programme d'aide, toute autorité responsable de l'organisation du transport en commun doit émettre ses titres de transport indépendamment du lieu de résidence de ses utilisateurs.

D. 3031-80, (1980) 112 G.O.II, 5863
D. 676-81, (1981) 113 G.O.II, 1519
D. 2375-81, (1981) 113 G.O.II, 4110
D. 650-82, (1982) 114 G.O.II, 1299
D. 1947-83, (1983) 115 G.O.II, 4199
D. 2721-83, (1984) 116 G.O.II, 104
D. 2750-83, (1984) 116 G.O.II, 106
D. 2281-84, (1984) 116 G.O.II, 5187
D. 2482-84, (1984) 116 G.O.II, 5661
D. 2712-84, (1984) 116 G.O.II, 6241
D. 497-85, (1985) 117 G.O.II, 1837
D. 878-85, (1985) 117 G.O.II, 2851
D. 928-85, (1985) 117 G.O.II, 3185

ANNEXE 2

Formule de calcul de la subvention spécifique
au laissez-passer introduite en 1980

T = Tarif de référence

50 ti = Coût de 50 passages

LPi = Prix du laissez-passer

Fi = $100 - \frac{2LPi}{Ti}$ = Réduction en %

Ni = Nombre de laissez-passer vendus

Modalités de calcul

1) Moins de 30% ($Fi \leq 30\%$)

Réduction = $50Ti - LPi$

Subvention = Réduction X 110% X Ni

2) De 30 à 40% inclus ($30\% \leq Fi \leq 40\%$)

Réduction = 30% X 50 X Ti
Max.

Subvention = Réduction X 110% X Ni
Maxi.

3) Plus de 40 % ($Fi \geq 40\%$)

Subvention = 55% X LPi X Ni

ANNEXE 3: NOMBRE DE JOURS D'ARRÊT DE SERVICE DANS LES 9 ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN DU QUÉBEC DE 1976 A 1985.

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
STCUM		17		17			17		30	
CTCUQ	36			250			15			
STRSM			18		30					
STL									18	
CTCRO										
CITF										
CITS				307						
CMTS										
CITRSQ					15	182				

SOURCES: Rapports annuels de 1976 a 1985.

Service des études
 Direction générale du transport
 terrestre des personnes
 23 avril 1986

MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 108 182