

**ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS**

**MÉTHODES D'ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE À L'USAGE
DES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUÉBEC**

**INVENTAIRE DES STATISTIQUES
EXPLOITATION ET FINANCES
1980-1986**

**GUY PELLERIN
ODETTE PARÉ**

**SOCIO-ÉCONOMIE
DES TRANSPORTS**

CANQ
TR
TPM
DTTP
115

Québec 

216903

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

MÉTHODES D'ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE À L'USAGE DES
ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUÉBEC

INVENTAIRE DES STATISTIQUES - EXPLOITATION ET FINANCES
1980-1986

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

SEPTEMBRE 1989

Doc - Cen - Man

CANQ
TR
TPM
DTTP
115

DEPARTMENT OF CULTURAL AFFAIRS
CENTRE OF DOCUMENTATION
PLACE D'ARCADE, 100 ST-JACQUES
QUEBEC, QUEBEC G1R 2K1

Dépôt légal, 4^e trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-20183-3



Titre et sous-titre du rapport METHODE D'EVALUATION DE LA PERFORMANCE A L'USAGE DES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUEBEC INVENTAIRE DES STATISTIQUES - EXPLOITATION ET FINANCES 1980-1986				N° du rapport Transports Québec RTQ-89-22		
Auteur(s) du rapport Guy Pellerin - Odette Paré				Rapport d'étape <input type="checkbox"/> An Mois Jour Rapport final <input type="checkbox"/>		
Etude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service du développement des réseaux 1410, rue Stanley (10e étage) Montréal (Québec)				Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Direction générale du transport des personnes et des marchandises Ministère des Transports 700, boul. Saint-Cyrille Est Québec (Québec) G1R 5H1		
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Le but de ce travail était d'effectuer un inventaire des statistiques d'exploitation et des statistiques financières actuellement disponibles pour les neuf organismes publics de transport québécois et d'évaluer sommairement la qualité de cette information. On évaluait également la possibilité d'utiliser ces données avec la méthode d'évaluation américaine I.P.E.M. (Irvine Performance Evaluation Method).						
Résumé du rapport Ce document fournit les statistiques d'exploitation et les statistiques financières disponibles pour les neuf organismes de transport (O.P.T.) du Québec. Les deux principales sources utilisées ont été les rapports annuels des O.P.T. et les rapports annuels d'exploitation remis au ministère des Transports du Québec (M.T.Q.). Cet exercice a permis d'évaluer la qualité des données disponibles tout en relevant les sources disponibles d'information. Les principales variables d'opération et les principaux indicateurs de performance conformes aux concepts de base de la méthode d'évaluation de la performance Irvine Performance Evaluation Method (I.P.E.M.) sont présentés à titre préliminaire. Précisons que les indicateurs résultant des statistiques recueillies devront être interprétés avec circonspection.						
Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	Autre (spécifier)
Mots-clés Performance, I.P.E.M., O.P.T., statistiques, données d'exploitation, statistiques financières				Autorisation de diffusion <input type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite		
				Signature du directeur général <i>Liguori Huse</i>		
				Date 89 09 28		

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Avant-propos	ix
Introduction	1
1. Inventaire des statistiques d'exploitation et financières disponibles	3
1.1 Les sources utilisées lors de l'inventaire	3
1.2 Les autres sources existantes	4
1.3 Les résultats de l'inventaire	5
2. Degré d'uniformité associé aux statistiques d'exploitation actuellement disponibles au Québec	7
3. Système d'information uniforme (S.I.U.)	9
3.1 Le S.I.U. américain	9
3.2 Le S.I.U. québécois	9
Conclusion	11

ANNEXE: Inventaire des statistiques d'exploitation et financières disponibles pour les neuf organismes publics de transport du Québec, de 1980 à 1986	13
• la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.)	15
• la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.)	23
• la Corporation intermunicipale de transport des Forges (C.I.T.F.)	31
• la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec (C.I.T.R.S.Q.)	39
• la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (C.I.T.S.)	47
• la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke (C.M.T.S.)	55
• la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (S.T.C.U.M.)	63
• la Société de transport de Laval (S.T.L.)	73
• la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (S.T.R.S.M.)	81

AVANT-PROPOS

Ce document de travail fait partie d'un dossier portant sur les méthodes d'évaluation de la performance à l'usage des organismes publics de transport (O.P.T.) du Québec. La démarche suivie dans ce dossier comporte quatre étapes. Les documents produits pour chacune d'elles seront les suivants:

- **Bibliographie des méthodes d'évaluation de la performance**

Ce document relève des ouvrages traitant de méthodes utilisées, aux États-Unis entre autres, pour évaluer la performance des O.P.T. suivant une classification précise. Quelques ouvrages sont présentés de façon détaillée.

- **Résumé de la méthode I.P.E.M. (Irvine Performance Evaluation Method)**

Ce document décrit une méthode d'évaluation de la performance utilisée aux États-Unis de même que les concepts de base utilisés pour la développer¹.

- **Inventaire des statistiques - exploitation et finances
1980 - 1986**

Ce document regroupe les statistiques d'exploitation et financières des neuf O.P.T. du Québec accompagnées de renseignements complémentaires sur leur fonctionnement. De plus, ce travail a permis de faire le point sommairement sur les sources et la qualité de l'information disponible au Québec. Cette cueillette de données a été réalisée en vue d'appliquer la méthode I.P.E.M.¹

- **Applicabilité de la méthode d'évaluation de la performance I.P.E.M. pour
l'usage des organismes publics de transport du Québec**

Ce document présente la possibilité d'appliquer la méthode d'évaluation de la performance I.P.E.M. aux organismes publics de transport du Québec pour leur usage.

Enfin, un document synthèse permettra éventuellement de faire le point sur l'ensemble du dossier portant sur l'évaluation de la performance et donc de reprendre l'essentiel de chacun des documents précités.

1. La méthode I.P.E.M. n'a pas été officiellement retenue par le M.T.Q. Elle est présentée en vue d'obtenir des commentaires.

INTRODUCTION

Le présent travail fournit les résultats d'un inventaire des statistiques d'exploitation et financières disponibles pour chacun des neuf organismes publics de transport (O.P.T.) québécois. Les principaux indicateurs de performance et les variables d'opération pouvant être tirés de ces statistiques sont également fournis à titre préliminaire.

Les neuf O.P.T. québécois sont les suivants:

- la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.);
- la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.);
- la Corporation intermunicipale de transport des Forges (C.I.T.F.);
- la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec (C.I.T.R.S.Q.);
- la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (C.I.T.S.);
- la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke (C.M.T.S.);
- la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (S.T.C.U.M.);
- la Société de transport de Laval (S.T.L.);
- la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (S.T.R.S.M.).

Ce travail de recherche a permis de faire le point sommairement sur les sources et la qualité de l'information disponible pour chacun des organismes publics de transport au Québec.

Les deux principaux objectifs recherchés sont:

- effectuer un inventaire des statistiques à caractère financier et non financier actuellement disponibles pour les neuf O.P.T. québécois;
- évaluer sommairement la qualité de cette information en vue d'utiliser la méthode d'évaluation américaine I.P.E.M. (Irvine Performance Evaluation Method).

1. INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

1.1 Les sources utilisées lors de l'inventaire

Deux sources ont été utilisées pour recueillir l'information sur les statistiques d'exploitation et financières: les rapports annuels et les rapports annuels d'exploitation.

D'une part, les rapports annuels émis par tous les O.P.T. demeurent une des sources officielles et publiques actuellement disponibles. On y retrouve les principales statistiques d'exploitation annuelles ainsi que les rapports comptables des vérificateurs. La S.T.C.U.M., pour sa part, publie depuis 1985 un document, nommé "L'indicateur", contenant diverses données statistiques.

D'autre part, les rapports annuels d'exploitation sont également fournis et remis au M.T.Q. Ils se présentent sous forme de formulaires standards. L'information disponible dans ces rapports concerne principalement l'aspect financier. Les revenus et les dépenses y sont ventilés par poste comptable précis et seulement quelques statistiques d'exploitation annuelles y sont publiées.

Ces rapports annuels d'exploitation ont été créés par le ministère des Transports (M.T.Q.) dans le but de disposer d'une source de données fiables et communes pour tous les O.P.T. du Québec. Toutefois, beaucoup de travail reste à faire avant que ces rapports deviennent une base de données complète (incluant aussi bien des données financières et non financières), fiable et uniforme pour tous les O.P.T. du Québec. Cependant, le M.T.Q. a amélioré le contenu des rapports annuels d'exploitation en 1988 en vue d'obtenir, entre autres, plus de détails sur les statistiques d'exploitation.

1.2 Les autres sources existantes

Outre les rapports annuels des O.P.T. et les rapports annuels d'exploitation émis par quelques O.P.T., très peu d'autres sources de données sont disponibles au Québec.

- Les budgets

Au plan financier, les O.P.T. sont tenus de publier un budget pour chaque exercice financier annuel. Ces budgets sont publics et doivent être approuvés par les autorités responsables de chaque O.P.T. C'est d'ailleurs à partir de ces budgets que sont versées aux O.P.T., trimestriellement, les subventions à l'exploitation.

Cette source d'information permet donc d'obtenir des données budgétées.

- Association canadienne du transport urbain (A.C.T.U.)

Une autre source d'information existante sont les données publiées annuellement par l'A.C.T.U. sous forme d'un cahier regroupant 35 statistiques d'exploitation et financières de tous les O.P.T. membres de l'association.

Les données fournies dans ces cahiers doivent toutefois être utilisées avec beaucoup d'attention. L'information fournie par les O.P.T. n'est pas nécessairement homogène.

À l'examen des cahiers de l'A.C.T.U.¹, il est ressorti que certaines statistiques d'un même O.P.T. n'ont pas la même valeur d'un cahier à l'autre pour la même année de référence.

1. Chaque cahier publié annuellement par l'A.C.T.U. contient l'information de l'année de publication et celle de l'année précédente.

1.3 Les résultats de l'inventaire

Les résultats de l'inventaire des statistiques sont présentés en annexe. Les statistiques recueillies de 1980 à 1986 sont regroupées et présentées en deux parties: les statistiques d'exploitation et les statistiques financières. Des notes explicatives ainsi que les sources d'où furent obtenues ces statistiques sont fournies. L'information n'est pas toujours complète car certaines données ne sont pas disponibles. Un bilan financier détaillé appelé "État des revenus et dépenses" est également présenté.

Un travail de validation de quelques statistiques a permis de clarifier la définition qu'apportent les O.P.T. à certaines de leurs statistiques. L'utilisation de plus d'une source d'information pour effectuer cet inventaire a également mis en évidence le caractère parfois inconsistant de la définition de certaines statistiques.

Des indicateurs sont présentés pour chaque O.P.T., soit:

- les principales variables d'opération servant à décrire le réseau de transport et à former des groupes d'O.P.T. comparables entre eux;
- les principaux indicateurs servant à évaluer la performance du réseau urbain des O.P.T. pouvant être tirés des statistiques recueillies.

Ces indicateurs sont conformes aux concepts de base de la méthode d'évaluation de la performance I.P.E.M. (Irvine Performance Evaluation Method)¹.

1. FIELDING, Gordon J. et al., Indicators and Peer groups for transit performance analysis, Institute of Transportation Studies and School of Social Sciences. University of California, Irvine. Préparé pour l'U.M.T.A. Janvier 1984.

FIELDING, Gordon J. et al., The Irvine Performance Evaluation Method: an instructional manual for use in conducting internal evaluations of transit performance, Institute of Transportation Studies and School of Social Sciences. University of California, Irvine. Préparé pour l'U.M.T.A. Juin 1984.

FIELDING, Gordon J. et al., Performance Evaluation for bus transit. Institute of Transportation Studies and School of Social Sciences. University of California, Irvine. Article tiré de la publication: Transportation Research, Part A. General Volume 19A, n° 1, p. 73 à 82, 1985.

IL IMPORTE DE MENTIONNER QUE CES INDICATEURS SONT FOURNIS À TITRE PRÉLIMINAIRE ET DOIVENT ÊTRE INTERPRÉTÉS EN TOUTE CIRCONSPÉCTION. Une analyse approfondie de la performance à l'aide des résultats de cet inventaire sera effectuée dans un autre document intitulé "Évaluation de la performance des organismes publics de transport du Québec à l'aide de la méthode I.P.E.M."

2. DEGRÉ D'UNIFORMITÉ ASSOCIÉ AUX STATISTIQUES D'EXPLOITATION ACTUELLEMENT DISPONIBLES AU QUÉBEC

Les statistiques d'exploitation actuellement disponibles au Québec présentent peu d'uniformité.

Les inconsistances de la définition des statistiques d'exploitation limitent les comparaisons possibles que l'on peut effectuer de ces statistiques, soit d'année en année ou soit entre O.P.T. De plus, la définition de certaines statistiques d'exploitation n'est tout simplement pas connue, limitant donc l'utilisation que l'on peut effectuer de ces statistiques.

La taille de l'organisme de transport est également importante lors de l'inventaire de ces données. De fait, la multiplicité des services offerts par les O.P.T. de grande taille rend difficile l'obtention des statistiques d'exploitation et financières par service (réseau urbain, transport adapté, charte-partie, etc.).

3. SYSTÈME D'INFORMATION UNIFORME (S.I.U.)

3.1 Le S.I.U. américain

Au début des années 70, l'Urban Mass Transit Administration (U.M.T.A.), organisme rattaché au ministère des Transports des États-Unis, cherchait des moyens pour améliorer la qualité et la fiabilité des données d'exploitation et financières servant à la planification et à la gestion des organismes de transport en commun subventionnés par le gouvernement américain.

À cette fin, l'U.M.T.A. mit sur pied le projet "FARE" dans le but d'identifier les besoins de données, d'évaluer les possibilités pour les organismes de produire ces données et de développer des modes pour leur cueillette et leur transmission.

À l'hiver 1974, au terme de ce projet, l'U.M.T.A. obtient le mandat d'obliger les O.P.T. à fournir des données selon des définitions bien précises. C'est ainsi que fut créé le système d'information uniforme américain¹.

Depuis 1977, après une implantation graduelle du système, les O.P.T. subventionnés doivent transmettre à l'U.M.T.A. un certain nombre de données sous la forme prescrite par la section 15. Des formulaires et procédures précises doivent être utilisés par les organismes.

3.2 Le S.I.U. québécois

Tout comme aux États-Unis, le besoin de posséder des données uniformisées s'est fait sentir au Québec à la fin des années 70. Un comité, composé de représentants du gouvernement et des O.P.T., a été alors formé par le

1. Le S.I.U. fut inscrit à "l'Urban Mass Transportation Act" par amendement, sous le nom: "Urban Mass Transportation Industry Uniform System of Accounts and Record and Reporting System". Cet amendement est maintenant connu sous l'abréviation "Section 15".

ministère des Transports pour étudier les possibilités de mettre sur pied un système intégré d'information.

Après avoir étudié le système américain, les membres du comité ont proposé, en juin 1979, que le système québécois soit une adaptation du système américain et que les modifications nécessaires y soient apportées afin qu'il réponde aux besoins spécifiques du Québec.

Les éléments du système d'information uniforme (S.I.U.) sont décrits dans un manuel de référence publié en juillet 1980 par le ministère des Transports du Québec. Les définitions, règles et formules approuvées par le comité constituent le S.I.U. Le but premier du S.I.U. est donc d'assurer l'uniformité en établissant la définition des données que les organismes publics de transport doivent transmettre.

Par ailleurs, le S.I.U. permet de faciliter l'étude et la gestion des programmes de subventions, de répondre aux besoins des O.P.T. et de favoriser une gestion plus efficace. En ce qui concerne ce dernier point, l'adhésion au S.I.U. d'un O.P.T. lui fournit une base comptable lui permettant de ventiler ses états financiers de manière commune aux autres O.P.T. adhérant à ce système.

CONCLUSION

Les principales sources de données actuellement accessibles et fiables sont d'abord les rapports annuels des O.P.T. et les rapports annuels d'exploitation.

Les données à caractère financier provenant de ces deux sources sont généralement bien définies et fiables. **Les données non financières, c'est-à-dire les statistiques d'exploitation, sont par contre moins fiables que les données financières.**

Le système d'information uniforme (S.I.U.) que l'on tente d'implanter au Québec depuis le début des années 80, est à l'origine, entre autres, de la publication de rapports annuels d'exploitation adressés aux O.P.T. Cependant, ces rapports contiennent de l'information détaillée sur les statistiques financières mais très peu d'information relativement aux statistiques d'exploitation.

Un travail plus approfondi de recherche de données visant à obtenir une information plus désagrégée pour les statistiques financières et une information plus fiable, homogène et bien définie pour les statistiques d'exploitation, reste donc à être effectué si l'on désire évaluer la performance des O.P.T. Tout ce travail devrait cependant être entrepris en concordance avec l'utilisation d'une méthode d'évaluation de la performance telle que la méthode I.P.E.M. En procédant ainsi, l'on pourra mieux cerner les données manquantes nécessaires pour effectuer une analyse de la performance et sous quelle forme précise ces données doivent être obtenues.

ANNEXE

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES
DISPONIBLES POUR LES NEUF ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT
DU QUÉBEC, DE 1980 À 1986

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Commission de transport de la
Communauté régionale de l'Outaouais
(C.T.C.R.O.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES - C.T.C.R.O.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	181	174	173	174	178	180	187
MUNICIPALITÉS	6	6	6	6	6	6	6
SUPERFICIE (km x km)	589,1	589,1	589,1	589,2	589,2	589,2	589,2
ACHALANDAGE ('000)							
- réseau urbain	10 570	11 974	11 694	12 061	12 793	12 542	11 893
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)							
- autobus					1 042,0	1 200,0	
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus					55	55	
AUTOBUS EN SERVICE							
- hors-pointe					43	44	
- en pointe					134	137	
VOYAGES EFFECTUÉS							
VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	8 500	8 608	7 028	7 238	7 712	7 812	7 756
VÉHICULES-HEURES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	344	371	298	307	328	345	342
COMPOSITION DU PARC							
- autobus (réseau urbain)	138	144	144	144	147	159	157
ÂGE MOYEN DU PARC	5,1	6,6	7,4				
EFFECTIF							
- chauffeurs (réseau urbain)	220	214	199	205	222	215	232
- employés d'entretien		50	50	49	57	71	84
- autres employés		67	66	75	80	81	87
- total		331	315	329	359	367	403
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation de diesel (litres) ('000)	4 934	4 842	4 057	4 194	4 577	4 652	
ACCIDENTS	70	76				56	
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000) =====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)	3 734\$	4 942\$	5 625\$	6 186\$	6 594\$	7 392\$	8 339\$
- surplus réservé	-	-	-	-	-	414\$	150\$
- total	6 159\$	5 235\$	5 881\$	6 561\$	7 243\$	8 745\$	8 894\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)	-	12 483\$	13 430\$	14 224\$	16 168\$	18 775\$	20 072\$
- montant affecté au surplus réservé	-	-	-	-	204\$	150\$	-
- total	15 663\$	16 322\$	17 552\$	19 517\$	20 709\$	23 195\$	23 941\$
DÉFICIT	9 504\$	11 087\$	11 671\$	12 956\$	13 466\$	14 450\$	15 047\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain	4 083\$				7 125\$	7 916\$	7 976\$
- total	4 083\$	5 253\$	5 856\$	6 821\$	7 630\$	8 449\$	8 574\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain	4 621\$						
- total	4 621\$	4 882\$	4 851\$	5 150\$	4 862\$	5 027\$	5 500\$
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE (C.C.N.)	800\$	952\$	964\$	984\$	974\$	974\$	974\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - C.T.C.R.O.

=====

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.
MUNICIPALITÉS	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980 à 1986. Il s'agit de Aylmer, Buckingham, Gatineau, Hull, Hull-Ouest et Masson.
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980, 1983 à 1986. - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2). - La longueur des parcours comprend l'aller et le retour.
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
AUTOBUS EN SERVICE	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980, 1983 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980, 1983 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980 à 1986.
ÂGE MOYEN DU PARC	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
EFFECTIF	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980 à 1986.
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Source : rapport des données statistiques de 1985 (2).
ACCIDENTS	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980, 1981 et 1985.
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: rapports annuels de la C.T.C.R.O. de 1980 à 1986.
ARRÊTS DE TRAVAIL	Aucun de 1980 à 1986.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut le réseau suburbain, la charte-partie et le transport adapté.

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.

(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - C.T.C.R.O.

=====

- 1980 : - Instauration de la carte mensuelle d'autobus (passe-partout) (01-05).
 . entente conclue avec OC-Transpo pour assurer l'interchangeabilité des laissez-passer entre les deux réseaux.
- 1981 : - Signature d'une nouvelle entente avec la Commission de la capitale nationale (C.C.N.) et OC-Transpo pour le transport interprovincial (31-03).
 - Fin du transport scolaire (juin).
 - Début des opérations du transport adapté (13-04).
- 1982 : - Le gouvernement fédéral décide de supprimer progressivement, sur une période de 4 ans, la subvention versée à la C.T.C.R.O..
- 1984 : - Signature d'une entente tripartite sur le transport interprovincial entre la C.T.C.R.O., C.C.N. et OC-Transpo. Lors de cette entente, les 2 organismes de transport ont convenu de réduire autant que possible la pénétration extra-territoriale des 2 réseaux.
- 1985 : - Renouvellement de l'entente tripartite pour une période de 4 ans, de 1985 à 1988 inclusivement.
- 1986 : - Lancement du système INFOBUS qui fournit le temps d'arrivée des autobus aux arrêts sur une ligne donnée. INFOBUS est une composante du système informatisé SAGEPAS (système automatisé pour la gestion du parc d'autobus).

Sources: Rapports annuels de la C.T.C.R.O. correspondants.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - C.T.C.R.O.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Transport en commun	3 734\$	4 855\$	5 625\$	6 186\$	6 594\$	7 392\$	8 339\$
	Transport adapté	-	9\$	20\$	34\$	31\$	40\$	49\$
	Transport scolaire	2 221\$	87\$	-	-	-	-	-
	Charte-partie (nolisé)	81\$	81\$	66\$	149\$	265\$	242\$	172\$
	sous-total	6 036\$	5 032\$	5 711\$	6 369\$	6 890\$	7 674\$	8 560\$
	Autres revenus	122\$	202\$	170\$	192\$	353\$	656\$	184\$
	Surplus réservé	-	-	-	-	-	414\$	150\$
	TOTAL	6 158\$	5 234\$	5 881\$	6 561\$	7 243\$	8 744\$	8 894\$
Dépenses (coûts)	Exploitation:							
	- transport en commun		12 483\$	13 430\$	14 192\$	16 139\$	18 775\$	20 072\$
	- transport adapté		294\$	466\$	621\$	663\$	711\$	802\$
	- transport charte-partie (nolisé)		121\$	117\$	242\$	364\$	340\$	168\$
	sous-total		12 898\$	14 013\$	15 055\$	17 166\$	19 826\$	21 042\$
	Frais financiers		2 763\$	2 301\$	2 037\$	1 737\$	1 622\$	1 693\$
	Immobilisations et remboursement d'emprunt		661\$	1 237\$	2 425\$	1 602\$	1 597\$	1 206\$
	Surplus réservé		-	-	-	204\$	150\$	-
	TOTAL	15 663\$	16 322\$	17 551\$	19 517\$	20 709\$	23 195\$	23 941\$
Déficit	Déficit d'exploitation	9 505\$	11 088\$	11 670\$	12 956\$	13 466\$	14 451\$	15 047\$
Subven- tions M.T.Q.	Fonctionnement					4 377\$	4 820\$	4 950\$
	Laissez-passer					1 164\$	1 268\$	1 281\$
	Immobilisations					1 583\$	1 827\$	1 744\$
	Transport adapté					505\$	533\$	598\$
	TOTAL	4 083\$	5 253\$	5 856\$	6 821\$	7 629\$	8 448\$	8 573\$
C.C.N.		800\$	952\$	964\$	984\$	974\$	974\$	974\$
Part des munici- palités	Réseau urbain	4 621\$						
	Transport adapté	-						
	TOTAL	4 621\$	4 882\$	4 851\$	5 150\$	4 862\$	5 027\$	5 500\$

VARIABLES D'OPÉRATION - C.T.C.R.O.

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	308	295	294	295	302	305	317
Chauffeurs / Effectif total (%)		64,7	63,2	62,3	61,8	58,6	57,6
Employés à l'entretien / Effectif total (%)		15,1	15,9	14,9	15,9	19,3	20,8
Autres employés / Effectif total (%)		20,2	21,0	22,8	22,3	22,1	21,6
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	24,7	23,2	23,6	23,6	23,5	22,6	22,7
Facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)					3,12	3,11	
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)	0,35	0,41	0,48	0,51	0,52	0,59	0,70
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)	60,6	94,4	95,6	94,3	91,0	84,5	93,8
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)		76,5	76,5	72,9	78,1	80,9	83,8

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	39,3	32,1	33,5	33,6	35,0	37,7	37,1
- GOUVERNEMENT	26,1	32,2	33,4	34,9	36,8	36,4	35,8
- MUNICIPALITÉS	29,5	29,9	27,6	26,4	23,5	21,7	23,0
- C.C.N.	5,1	5,8	5,5	5,0	4,7	4,2	4,1

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - C.T.C.R.O.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COÛTS =====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur	38 636	40 224	35 317	35 307	34 739	36 335	33 431
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien		172 160	140 560	147 714	135 298	110 028	92 333
Véhicules-kilomètres / Effectif total		26 006	22 311	22 000	21 482	21 286	19 246
Véhicules-heures / Chauffeur	1 562	1 734	1 497	1 498	1 477	1 605	1 474
Véhicules-heures / Employé à l'entretien		7 420	5 960	6 265	5 754	4 859	4 071
Véhicules-heures / Effectif total		1 121	946	933	914	940	849
Litres (diesel) / 100 km							
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)	61 594	59 778	48 806	50 264	52 463	49 132	49 401
Véhicules-heures / Autobus (parc)	2 491	2 576	2 069	2 132	2 231	2 170	2 178
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe					57 552	57 022	
Véhicules-heures / Autobus en pointe					2 448	2 518	
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)		1,45	1,91	1,97	2,10	2,40	2,59
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)		33,65	45,07	46,33	49,29	54,42	58,69
EFFICACITÉ DES COÛTS =====							
Achalandage / Effectif total		36 175	37 123	36 659	35 635	34 174	29 511
Achalandage / Autobus (parc)	76 594	83 152	81 207	83 755	87 027	78 881	75 752
Coûts d'exploitation / Achalandage (\$)		1,04	1,15	1,18	1,26	1,50	1,69
Subventions M.T.O. / Achalandage (\$)	0,39				0,56	0,63	0,67
Part des municipalités / Achalandage (\$)	0,44						
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation		0,40	0,42	0,43	0,41	0,39	0,42
Total des revenus / Total des dépenses	0,39	0,32	0,34	0,34	0,35	0,38	0,37
EFFICACITÉ DU SERVICE =====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre	1,24	1,39	1,66	1,67	1,66	1,61	1,53
Achalandage / Véhicule-heure	30,75	32,27	39,24	39,29	39,00	36,35	34,77
Revenus d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)	0,44	0,57	0,80	0,85	0,86	0,95	1,08
Revenus d'exploitation / Véhicule-heure (\$)	10,86	13,32	18,88	20,15	20,10	21,43	24,38
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

?

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Commission de transport de la
Communauté urbaine de Québec
(C.T.C.U.Q.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES - C.T.C.U.Q.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	458	438	441	441	440	442	445
MUNICIPALITÉS	12	12	12	12	12	12	12
SUPERFICIE (km x km)	407,2	407,2	407,2	407,2	407,2	407,2	407,2
ACHALANDAGE ('000)							
- réseau urbain	28 109	33 130	33 512	36 442	40 739	39 136	37 527
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)							
- autobus					1 592,0	1 592,0	
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus					65	65	
AUTOBUS EN SERVICE							
- hors-pointe			150		142	140	156
- en pointe			320		319	353	325
VOYAGES EFFECTUÉS							
VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	18 077	19 853	19 477	20 631	22 164	22 228	22 099
VÉHICULES-HEURES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	899	985	984	1 021	1 162	1 110	1 105
COMPOSITION DU PARC							
- autobus immatriculés	354	360	380	385	426	460	462
ÂGE MOYEN DU PARC							
EFFECTIF							
- chauffeurs					687	680	695
- employés d'entretien	150	137	138	143	145	154	158
- autres employés					176	181	180
- total	902	933	947	970	1 008	1 015	1 033
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation de diesel (litres) ('000)	10 734	11 963	12 005	12 568	13 884	14 050	
ACCIDENTS							
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000) =====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)	10 858\$	12 433\$	16 353\$	18 896\$	21 458\$	21 379\$	22 778\$
- total	12 343\$	14 196\$	17 818\$	20 998\$	24 946\$	24 302\$	25 593\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)							
- total	34 143\$	40 955\$	48 026\$	52 892\$	59 548\$	62 134\$	68 101\$
DÉFICIT	21 800\$	26 759\$	30 208\$	31 894\$	34 602\$	37 832\$	42 508\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain	11 459\$	13 816\$	18 398\$	20 816\$	23 794\$	24 604\$	26 969\$
- total	11 459\$	13 816\$	18 398\$	20 816\$	23 794\$	24 604\$	26 969\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain	10 341\$	12 943\$	11 810\$	11 078\$	10 808\$	13 228\$	15 539\$
- total	10 341\$	12 943\$	11 810\$	11 078\$	10 808\$	13 228\$	15 539\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - C.T.C.U.Q.

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.
MUNICIPALITÉS	Sources: rapports annuels de la C.T.C.U.Q. de 1980 à 1986. Il s'agit de Ancienne-Lorette, Beauport, Cap-Rouge, Charlesbourg, Lac St-Charles, Loretteville, Québec, Ste-Foy, St-Emile, Sillery, St-Jean-de-Boischatel et Vanier.
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: rapports annuels de la C.T.C.U.Q. de 1982 à 1986. - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
AUTOBUS EN SERVICE	Sources: rapport annuel de la C.T.C.U.Q. de 1982; pour 1984 à 1986, Michel De Blois, services financiers, C.T.C.U.Q.
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Source: Michel De Blois, services financiers, C.T.C.U.Q. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports annuels de la C.T.C.U.Q. de 1982 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: rapports annuels de la C.T.C.U.Q. de 1981 à 1986.
ÂGE MOYEN DU PARC	
EFFECTIF	Sources: rapports annuels de la C.T.C.U.Q. de 1980 à 1986.
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Source: rapport des données statistiques de 1985 (2).
ACCIDENTS	
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: rapports annuels de la C.T.C.U.Q. de 1981 à 1986.
ARRÊTS DE TRAVAIL	En 1982, interruption des services du 23 octobre au 6 novembre.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut le touristique, la charte-partie et le transport adapté.

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.

(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - C.T.C.U.Q.

=====

- 1980 : - Instauration de la carte mensuelle d'autobus (01-09).
- 1981 : - Début des opérations du transport adapté (01-03).
- 1982 : - Présentation d'un programme triennal d'immobilisations représentant 33 202 230\$.
 - Présentation d'un plan quinquennal de financement.
 - Intégration du transport scolaire.
- 1986 : - Projet pilote de taxi collectif.

Sources: Rapports annuels de la C.T.C.U.Q. correspondants.

VARIABLES D'OPÉRATION - C.T.C.U.Q.
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	1 124	1 076	1 083	1 084	1 081	1 086	1 093
Chauffeurs / Effectif total (%)					68,2	67,0	67,3
Employés à l'entretien / Effectif total (%)	16,6	14,7	14,6	14,7	14,4	15,2	15,3
Autres employés / Effectif total (%)					17,5	17,8	17,4
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	20,1	20,2	19,8	20,2	19,1	20,0	20,0
Facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)			2,13		2,25	2,52	2,08
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)	0,39	0,38	0,49	0,52	0,53	0,55	0,61
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)	88,0	87,6	91,8	90,0	86,0	88,0	89,0
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)							

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	36,2	34,7	37,1	39,7	41,9	39,1	37,6
- GOUVERNEMENT	33,6	33,7	38,3	39,4	40,0	39,6	39,6
- MUNICIPALITÉS	30,3	31,6	24,6	20,9	18,2	21,3	22,8

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - C.T.C.U.Q.
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COÛTS =====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur					32 262	32 688	31 797
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien	120 513	144 912	141 138	144 273	152 855	144 338	139 867
Véhicules-kilomètres / Effectif total	20 041	21 279	20 567	21 269	21 988	21 900	21 393
Véhicules-heures / Chauffeur					1 692	1 632	1 590
Véhicules-heures / Employé à l'entretien	5 993	7 190	7 128	7 138	8 017	7 208	6 994
Véhicules-heures / Effectif total	997	1 056	1 039	1 052	1 153	1 094	1 070
Litres (diesel) / 100 km							
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)							
Véhicules-heures / Autobus (parc)							
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe			60 866		69 480	62 969	67 997
Véhicules-heures / Autobus en pointe			3 074		3 644	3 144	3 400
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
EFFICACITÉ DES COÛTS =====							
Achalandage / Effectif total	31 163	35 509	35 388	37 569	40 415	38 558	36 328
Achalandage / Autobus (parc)							
Coûts d'exploitation / Achalandage (\$)							
Subventions M.T.Q. / Achalandage (\$)	0,41	0,42	0,55	0,57	0,58	0,63	0,72
Part des municipalités / Achalandage (\$)	0,37	0,39	0,35	0,30	0,27	0,34	0,41
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation	0,36	0,35	0,37	0,40	0,42	0,39	0,38
Total des revenus / Total des dépenses							
EFFICACITÉ DU SERVICE =====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre	1,55	1,67	1,72	1,77	1,84	1,76	1,70
Achalandage / Véhicule-heure	31,27	33,63	34,07	35,70	35,05	35,26	33,96
Revenus d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)	0,60	0,63	0,84	0,92	0,97	0,96	1,03
Revenus d'exploitation / Véhicule-heure (\$)	12,08	12,62	16,63	18,51	18,46	19,26	20,61
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - C.T.C.U.Q.

		1980 (1)	1981	1982	1983	1984	1985	1986 (2)
Revenus	Services réguliers:	10 858\$	12 433\$	16 353\$	18 896\$	21 458\$	21 379\$	22 778\$
	Services particuliers:							
	- charte-partie	295\$	249\$	226\$	215\$	393\$	164\$	
	- touristiques	716\$	744\$	781\$	804\$	1 002\$	793\$	
	- divers	150\$	259\$	150\$	191\$	434\$	246\$	
	sous-total	1 161\$	1 252\$	1 157\$	1 210\$	1 829\$	1 203\$	1 044\$
	Autres revenus	324\$	511\$	308\$	893\$	1 658\$	1 720\$	1 771\$
	TOTAL	12 343\$	14 196\$	17 818\$	20 999\$	24 945\$	24 302\$	25 593\$
Dépenses (coûts)	Exploitation:							
	- direction générale	292\$	357\$	339\$	371\$	438\$		
	- direction serv. financiers	1 645\$	1 849\$	2 231\$	1 939\$	2 302\$		
	- direction de l'entretien	7 569\$	9 615\$	11 875\$	13 352\$	14 809\$		
	- direction des ress. humaines	418\$	419\$	434\$	463\$	530\$		
	- direction planification	189\$	238\$	247\$	255\$	334\$		
	- direction du transport	15 996\$	19 024\$	20 285\$	23 187\$	27 348\$		
	- direction des communications	542\$	568\$	590\$	654\$	978\$		
	- service bâtisses et terrains	1 095\$	1 317\$	1 922\$	1 872\$	1 855\$		
	- services financiers	5 722\$	6 675\$	7 617\$	-	-		
	- service de la dette	-	-	-	7 753\$	8 172\$		
	- dépenses non réparties	646\$	706\$	2 245\$	2 348\$	2 783\$		
	- projets spéciaux	29\$	186\$	241\$	698\$	-		
	TOTAL	34 143\$	40 954\$	48 026\$	52 892\$	59 549\$	62 134\$	68 101\$
Déficit	Déficit d'exploitation	21 800\$	26 758\$	30 208\$	31 893\$	34 604\$	37 832\$	42 508\$
Subven- tions M.T.Q.	Fonctionnement	7 200\$	7 933\$	10 702\$	12 387\$	14 303\$	13 417\$	14 860\$
	Laissez-passer	1 454\$	2 337\$	3 304\$	3 804\$	4 420\$	4 110\$	4 114\$
	Autobus et autres immobilisations	2 338\$	3 065\$	3 816\$	4 147\$	4 598\$	6 578\$	7 959\$
	Acquisition des compagnies de transport	436\$	481\$	575\$	479\$	473\$	500\$	
	Autres	31\$	-	-	-	-	-	36\$
		TOTAL	11 459\$	13 816\$	18 397\$	20 817\$	23 794\$	24 605\$
Part des muni- palités	TOTAL	10 341\$	12 943\$	11 810\$	11 078\$	10 808\$	13 228\$	15 539\$

(1) Subventions supplémentaires du gouvernement provincial de 1 451 846\$ reçues en 1981 pour l'exercice 1980. Ces subventions ont pour effet de diminuer le déficit à recouvrer des municipalités (source: rapport annuel de 1981).

(2) Le montant de 7 959 000\$ regroupe les subventions aux autobus et autres immobilisations et à l'acquisition des compagnies de transport (source: rapport annuel de 1986).

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Corporation intermunicipale de
transport des Forges
(C.I.T.F.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES - C.I.T.F.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	98	96	98	98	99	100	98
MUNICIPALITÉS	3	3	3	3	3	3	3
SUPERFICIE (km x km)	123,8	123,8	123,8	123,8	123,8	123,8	123,8
ACHALANDAGE ('000)							
- réseau urbain		2 867	3 243	3 394	3 579	3 477	3 290
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)							
- autobus					208,0	208,0	
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus					9	9	
AUTOBUS EN SERVICE							
- hors-pointe					11	11	
- en pointe					29	31	
VOYAGES EFFECTUÉS							
VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- autobus (réseau urbain)		1 871	1 658	1 668	1 796	1 854	2 084
VÉHICULES-HEURES ('000)							
- autobus (réseau urbain)		105	81	87	87	93	118
COMPOSITION DU PARC							
- autobus (réseau urbain)	25	25	29	29	31	31	37
- total	25	25	29	31	31	37	
ÂGE MOYEN DU PARC EFFECTIF	4,2	2,2	5,5	5,5	6,1	10,0	
- chauffeurs (réseau urbain)	27	48	57	62	57	64	
- employés d'entretien					11	13	
- autres employés					12	12	
- total					80	99	
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation de diesel (litres) ('000)	364	969	903	946	1 074	1 119	
ACCIDENTS							
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000) =====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)		1 266\$	1 628\$	1 753\$	1 842\$	1 929\$	2 011\$
- total	584\$	1 382\$	1 692\$	1 813\$	2 026\$	2 040\$	2 120\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)		2 564\$	3 375\$	3 703\$	4 146\$	5 225\$	5 748\$
- total	1 068\$	2 564\$	3 375\$	3 703\$	4 146\$	5 225\$	5 748\$
DÉFICIT	484\$	1 182\$	1 683\$	1 890\$	2 120\$	3 185\$	3 628\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain	275\$	769\$	1 391\$	1 547\$	1 747\$	2 375\$	2 563\$
- total	275\$	769\$	1 438\$	1 650\$	1 885\$	2 584\$	2 789\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain	209\$	413\$		215\$	203\$	518\$	788\$
- total	209\$	413\$	244\$	240\$	235\$	601\$	840\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - C.I.T.F.

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalité du Québec de 1981, 1983 à 1987; pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.
MUNICIPALITÉS	Sources: rapports annuels de la C.I.T.F. de 1981 à 1986. Il s'agit du Cap-de-la-Madeleine, Trois-Rivières et Trois-Rivières-Ouest.
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: rapports annuels de la C.I.T.F. de 1981 à 1986; - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
AUTOBUS EN SERVICE	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: rapports annuels de la C.I.T.F. de 1981 à 1986; - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports annuels de la C.I.T.F. de 1981 à 1986; - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: pour réseau urbain, rapports annuels de la C.I.T.F. de 1981 à 1986; pour le total, rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
ÂGE MOYEN DU PARC	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
EFFECTIF	Sources: rapport des données statistiques de 1984 (1); rapport annuel d'exploitation de la C.I.T.F. de 1985.
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Sources: rapport des données statistiques de 1984 (1); rapport annuel d'exploitation de la C.I.T.F. de 1985.
ACCIDENTS	
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: pour 1980, rapport "Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale"; pour 1981 à 1986, rapports annuels de la C.I.T.F..
ARRÊTS DE TRAVAIL	Aucun de 1980 à 1985.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut le réseau suburbain, la charte-partie et le transport adapté.

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.

(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - C.I.T.F.

=====

- | |
|--|
| <p>1981 : - Reprise du transport intermunicipal (03-01).
- Instauration de la carte mensuelle d'autobus (inter-passe).</p> <p>1982 : - Début des opérations du transport adapté (01-03).</p> |
|--|

Sources: Rapports annuels de la C.I.T.F. correspondants.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - C.I.T.F.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Secteur urbain	570\$	1 266\$	1 628\$	1 753\$	1 842\$	1 929\$	2 011\$
	Secteur adapté	-	-	5\$	9\$	13\$	19\$	26\$
	sous-total	570\$	1 266\$	1 633\$	1 762\$	1 855\$	1 948\$	2 037\$
	Autres revenus	14\$	117\$	59\$	51\$	170\$	93\$	83\$
	TOTAL	584\$	1 383\$	1 692\$	1 813\$	2 025\$	2 041\$	2 120\$
Dépenses (coûts)	Secteur urbain							
	- opérations		1 696\$	1 882\$	2 035\$	2 060\$	2 150\$	2 502\$
	- entretien des véhicules		469\$	616\$	675\$	801\$	844\$	932\$
	- administration		158\$	174\$	224\$	250\$	283\$	302\$
	- financement		240\$	639\$	631\$	799\$	1 637\$	1 708\$
	sous-total	1 068\$	2 563\$	3 311\$	3 565\$	3 910\$	4 914\$	5 444\$
	Secteur adapté:							
	- salaires et avantages sociaux				13\$	18\$	176\$	184\$
	- matériel et fournitures				1\$	1\$	54\$	52\$
	- assurance et immatriculation				-	-	3\$	3\$
- financement				-	-	65\$	65\$	
- contrats				124\$	164\$	13\$	-	
sous-total	-	-	64\$	138\$	183\$	311\$	304\$	
	Autres dépenses (1)	-	-	-	-	53\$	-	-
	TOTAL	1 068\$	2 563\$	3 375\$	3 703\$	4 146\$	5 225\$	5 748\$
Déficit	Déficit d'exploitation	484\$	1 180\$	1 683\$	1 890\$	2 121\$	3 184\$	3 628\$
Subventions M.T.Q.	Fonctionnement	228\$	411\$	830\$	902\$	960\$	1 021\$	1 078\$
	Laissez-passer	-	244\$	210\$	284\$	300\$	350\$	390\$
	Transport adapté	-	-	47\$	103\$	138\$	209\$	1 095\$
	Service de la dette	47\$	113\$	351\$	361\$	487\$	1 003\$	226\$
	TOTAL	275\$	768\$	1 438\$	1 650\$	1 885\$	2 583\$	2 789\$
Part des municipalités	Secteur urbain	209\$	413\$		215\$	203\$	518\$	788\$
	Secteur adapté	-	-		25\$	32\$	83\$	52\$
	TOTAL	209\$	413\$	244\$	240\$	235\$	601\$	840\$

(1) Pour 1984, ces dépenses coïncident avec la visite papale.

VARIABLES D'OPÉRATION - C.I.T.F.

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	791	775	792	792	800	808	792
Chauffeurs / Effectif total (%)					71,3	64,6	
Employés à l'entretien / Effectif total (%)					13,8	13,1	
Autres employés / Effectif total (%)					15,0	12,1	
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)		17,8	20,5	19,2	20,6	19,9	17,7
Facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)					2,60	2,60	
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)		0,44	0,50	0,52	0,51	0,55	0,61
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)		91,6	96,2	96,7	90,9	94,6	94,9
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)							

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	54,7	53,9	50,1	49,0	48,9	39,0	36,9
- GOUVERNEMENT	25,7	30,0	42,6	44,6	45,5	49,5	48,5
- MUNICIPALITÉS	19,6	16,1	7,2	6,5	5,7	11,5	14,6

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - C.I.T.F.

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COÛTS							
=====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur		38 979	29 088	26 903	31 509	28 969	
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien					163 273	142 615	
Véhicules-kilomètres / Effectif total					22 450	18 727	
Véhicules-heures / Chauffeur		2 188	1 421	1 403	1 526	1 453	
Véhicules-heures / Employé à l'entretien					7 909	7 154	
Véhicules-heures / Effectif total					1 088	939	
Litres (diesel) / 100 km							
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)		74 840	57 172	57 517	57 935	59 806	56 324
Véhicules-heures / Autobus (parc)		4 200	2 793	3 000	2 806	3 000	3 189
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe					61 931	59 806	
Véhicules-heures / Autobus en pointe					3 000	3 000	
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
EFFICACITÉ DES COÛTS							
=====							
Achalandage / Effectif total					44 738	35 121	
Achalandage / Autobus (parc)		114 680	129 720	117 034	123 414	112 161	88 919
Coûts d'exploitation / Achalandage (\$)							
Subventions M.T.Q. / Achalandage (\$)		0,27	0,43	0,46	0,49	0,68	0,78
Part des municipalités / Achalandage (\$)		0,14		0,06	0,06	0,15	0,24
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation							
Total des revenus / Total des dépenses	0,55	0,54	0,50	0,49	0,49	0,39	0,37
EFFICACITÉ DU SERVICE							
=====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre		1,53	1,96	2,03	1,99	1,88	1,58
Achalandage / Véhicule-heure		27,30	40,04	39,01	41,14	37,39	27,88
Revenu d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)		0,68	0,98	1,05	1,03	1,04	0,96
Revenu d'exploitation / Véhicule-heure (\$)		12,06	20,10	20,15	21,17	20,74	17,04
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Corporation intermunicipale de
transport de la Rive-Sud de Québec
(C.I.T.R.S.Q.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES - C.I.T.R.S.Q.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	53	55	56	56	57	58	66
MUNICIPALITÉS	5	5	5	5	5	5	6
SUPERFICIE (km x km)	70,9	70,9	70,9	70,9	70,9	70,9	154,3
ACHALANDAGE ('000)							
- réseau urbain	1 245	326	1 280	1 610	1 801	1 885	1 936
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)							
- autobus					160,0	160,0	
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus					11	11	
AUTOBUS EN SERVICE							
- hors-pointe					12	12	
- en pointe					19	22	
VOYAGES EFFECTUÉS							
VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	1 072	478	1 213	1 293	1 429	1 515	1 853
VÉHICULES-HEURES ('000)							
- autobus (réseau urbain)		20	52		59	66	
COMPOSITION DU PARC							
- autobus (réseau urbain)		19	19	18	18		27
- total	24	21	21	21	24	26	
ÂGE MOYEN DU PARC	8,5	8,2	8,4	9,4	8,2	7,8	
EFFECTIF							
- chauffeurs	30	27	31	30	32	37	42
- employés d'entretien		9	9	9	9	10	12
- autres employés		5	4	5	5	6	4
- total		41	44	44	46	53	58
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation de diesel (litres) ('000)	472	231	631	677	747	795	988
ACCIDENTS							
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000) =====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)		203\$	736\$	985\$	1 094\$	1 172\$	1 248\$
- total	698\$	277\$	857\$	1 048\$	1 231\$	1 260\$	1 394\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)							
- total	1 346\$	936\$	2 177\$	2 428\$	2 852\$	2 670\$	3 557\$
DÉFICIT	648\$	659\$	1 320\$	1 380\$	1 621\$	1 410\$	2 163\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain	395\$	294\$	829\$	1 040\$	1 204\$	1 049\$	1 256\$
- total	395\$	294\$	877\$	1 125\$	1 301\$	1 135\$	1 341\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain	253\$	269\$	431\$	234\$	299\$	253\$	794\$
- total	253\$	269\$	443\$	253\$	321\$	276\$	822\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - C.I.T.R.S.Q.

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.
MUNICIPALITÉS	Sources: A.C. 3779-78, décret 1373-80 et décret 1943-87. Il s'agit de Charny, Lauzon, Lévis, St-David-de-L'auverivière, St-Jean-Chrysostome et St-Romuald. La municipalité de St-Jean-Chrysostome fait partie légalement de la CITRSQ depuis le 16 décembre 1987. En 1986 et 1987, elle avait un contrat de service avec cette corporation.
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: pour 1980, rapport des données statistiques de 1984 (1); pour 1981 à 1986, rapports annuels d'exploitation de la C.I.T.R.S.Q. - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau. Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
AUTOBUS EN SERVICE	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: pour 1980 et 1983, rapport des données statistiques de 1984 (1); pour 1981, 1982, 1984 à 1986, rapports annuels d'exploitation de la C.I.T.R.S.Q. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports d'exploitation de la C.I.T.R.S.Q. 1981, 1982, 1984 et 1985. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent ou non les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: pour autobus urbain, rapports annuels d'exploitation de la C.I.T.R.S.Q. de 1981 à 1986; pour le total, rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
ÂGE MOYEN DU PARC	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
EFFECTIF	Sources: pour 1980 et 1981, rapport des données statistiques de 1984 (1); pour 1982 à 1986, rapports annuels d'exploitation de la C.I.T.R.S.Q.
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Sources: pour 1980, rapport des données statistiques de 1984 (1); pour 1981 à 1986, rapports annuels d'exploitation de la C.I.T.R.S.Q.
ACCIDENTS	
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: pour 1980, rapport "Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale"; pour 1981 à 1986, rapports annuels d'exploitation de la C.I.T.R.S.Q. - Des dépenses supplémentaires de 6 890 140\$ pour fin d'immobilisation apparaissent aux états financiers de 1986. Un emprunt a été autorisé (projet de loi 272) et le gouvernement subventionnera, en partie, selon les programmes en vigueur.
ARRÊTS DE TRAVAIL	En 1980, interruption des services pendant 15 jours; En 1981, interruption des services pendant 182 jours.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut la charte-partie et le transport adapté.

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - C.I.T.R.S.Q.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Transport en commun		203\$	736\$	985\$	1 094\$	1 172\$	1 248\$
	Transport adapté	-	-	4\$	9\$	10\$	6\$	5\$
	Transport scolaire		11\$	23\$	-	-	-	-
	Charte-partie (nolisé)		47\$	75\$	18\$	27\$	6\$	3\$
	Contrat - poste		2\$	8\$	7\$	7\$	7\$	6\$
	sous-total			263\$	846\$	1 019\$	1 138\$	1 191\$
	Autres revenus		13\$	11\$	29\$	94\$	69\$	133\$
	TOTAL	698\$	276\$	857\$	1 048\$	1 232\$	1 260\$	1 395\$
Dépenses (coûts)	Frais de transport		505\$	1 184\$	1 354\$	1 562\$	1 658\$	2 110\$
	Entretien des véhicules		153\$	294\$	332\$	386\$	418\$	467\$
	Frais d'opération des bâtiments		49\$	41\$	66\$	70\$	79\$	161\$
	Frais d'administration		169\$	140\$	135\$	165\$	172\$	226\$
	Frais financiers		61\$	517\$	517\$	605\$	290\$	567\$
	Autres dépenses		-	1\$	24\$	63\$	53\$	26\$
	TOTAL	1 346\$	937\$	2 177\$	2 428\$	2 851\$	2 670\$	3 557\$
Déficit	Déficit d'exploitation	648\$	661\$	1 320\$	1 380\$	1 619\$	1 410\$	2 162\$
Subven- tions M.T.Q.	Fonctionnement		294\$	398\$	522\$	592\$	649\$	683\$
	Laissez-passer		-	86\$	131\$	150\$	181\$	183\$
	Immobilisations		-	345\$	387\$	462\$	219\$	390\$
	Transport adapté		-	48\$	85\$	97\$	86\$	85\$
	TOTAL	395\$	294\$	877\$	1 125\$	1 301\$	1 135\$	1 341\$
Part des munici- palités	Réseau urbain	253\$	269\$	431\$	234\$	299\$	253\$	794\$
	Transport adapté	-	-	12\$	19\$	22\$	23\$	28\$
	TOTAL	253\$	269\$	443\$	253\$	321\$	276\$	822\$

VARIABLES D'OPÉRATION - C.I.T.R.S.Q.
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	743	771	790	790	804	818	428
Chauffeurs / Effectif total (%)		65,9	70,5	68,2	69,6	69,8	72,4
Employés à l'entretien / Effectif total (%)		22,0	20,5	20,5	19,6	18,9	20,7
Autres employés / Effectif total (%)		12,2	9,1	11,4	10,9	11,3	6,9
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)		23,9	23,3		24,2	23,0	
Facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)					1,58	1,83	
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)		0,62	0,58	0,61	0,61	0,62	0,64
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)		73,3	85,9	94,0	88,9	93,0	89,5
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)							

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	51,9	29,6	39,4	43,2	43,2	47,2	39,2
- GOUVERNEMENT	29,3	31,4	40,3	46,3	45,6	42,5	37,7
- MUNICIPALITÉS	18,8	28,7	20,3	10,4	11,3	10,3	23,1

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - C.I.T.R.S.Q.

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICACITÉ DES COÛTS =====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur	35 733	17 704	39 129	43 100	44 656	40 946	44 119
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien		53 111	134 778	143 667	158 778	151 500	154 417
Véhicules-kilomètres / Effectif total		11 659	27 568	29 386	31 065	28 585	31 948
Véhicules-heures / Chauffeur		741	1 677		1 844	1 784	
Véhicules-heures / Employé à l'entretien		2 222	5 778		6 556	6 600	
Véhicules-heures / Effectif total		488	1 182		1 283	1 245	
Litres (diesel) / 100 km							
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)		25 158	63 842	71 833	79 389		68 630
Véhicules-heures / Autobus (parc)		1 053	2 737		3 278		
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe					75 211	68 864	
Véhicules-heures / Autobus en pointe					3 105	3 000	
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
EFFICACITÉ DES COÛTS =====							
Achalandage / Effectif total		7 951	29 091	36 591	39 152	35 566	33 379
Achalandage / Autobus (parc)		17 158	67 368	89 444	100 056		71 704
Coûts d'exploitation / Achalandage (\$)							
Subventions M.T.Q. / Achalandage (\$)	0,32	0,90	0,65	0,65	0,67	0,56	0,65
Part des municipalités / Achalandage (\$)	0,20	0,83	0,34	0,15	0,17	0,13	0,41
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation							
Total des revenus / Total des dépenses	0,52	0,30	0,39	0,43	0,43	0,47	0,39
EFFICACITÉ DU SERVICE =====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre	1,16	0,68	1,06	1,25	1,26	1,24	1,04
Achalandage / Véhicule-heure		16,30	24,62		30,53	28,56	
Revenus d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)		0,42	0,61	0,76	0,77	0,77	0,67
Revenus d'exploitation / Véhicule-heure (\$)		10,15	14,15		18,54	17,76	
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Corporation intermunicipale de
transport du Saguenay
(C.I.T.S.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES - C.I.T.S.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	120	141	141	141	144	144	140
MUNICIPALITÉS	2	3	3	3	3	3	3
SUPERFICIE (km x km)	355,8	617,3	617,3	626,8	626,8	626,8	626,8
ACHALANDAGE ('000)							
- réseau urbain	1 894	2 292	2 448	3 353	3 970	4 077	3 989
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)							
- autobus					276,0	276,0	
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus					24	19	
AUTOBUS EN SERVICE							
- hors-pointe					31	33	
- en pointe					55	56	
VOYAGES EFFECTUÉS							
VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	1 450	2 103	2 149	3 060	3 520	3 654	3 661
VÉHICULES-HEURES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	61	88	98	101	136	139	140
COMPOSITION DU PARC							
- autobus	24	27	46	58	65	65	65
ÂGE MOYEN DU PARC	3,1	3,1	6,9	9,7	10,1	9,6	9,4
EFFECTIF							
- chauffeurs	43	53	75	91	100	92	
- employés d'entretien	10	9	8	9	11	11	
- autres employés	8	9	8	8	8	8	
- total	61	71	91	108	119	111	120
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation de diesel (litres) ('000)	828	1 186	1 213	1 726	2 028	2 128	2 133
ACCIDENTS							
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000) =====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)		763\$	1 161\$	1 790\$	2 218\$	2 434\$	2 496\$
- total	1 142\$	1 501\$	1 601\$	1 871\$	2 313\$	2 496\$	2 605\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)							
- total	2 320\$	3 569\$	4 027\$	5 068\$	6 453\$	7 002\$	7 115\$
DÉFICIT	1 178\$	2 068\$	2 426\$	3 197\$	4 140\$	4 506\$	4 510\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain	460\$		1 105\$	1 611\$	2 663\$	2 980\$	3 161\$
- total	460\$	1 000\$	1 257\$	1 814\$	2 888\$	3 218\$	3 407\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain	718\$						
- total	718\$	1 069\$	1 148\$	1 383\$	1 252\$	1 286\$	1 102\$
AUTRES CONTRIBUTIONS	-	-	20\$	-	-	-	-

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - C.I.T.S.

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.
MUNICIPALITÉS	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1980 à 1986. Il s'agit de Chicoutimi, Jonquièrre et La Baie. (La desserte de La Baie a débuté le 1er janvier 1981)
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1981 à 1986. - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
AUTOBUS EN SERVICE	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1981 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1981 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1981 à 1986.
ÂGE MOYEN DU PARC	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1981 à 1986.
EFFECTIF	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1981 à 1984 et 1986; pour 1985, rapport des données statistiques (2).
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Sources: rapports annuels de la C.I.T.S. de 1981 à 1986. - Il n'est pas spécifié à quoi correspondent les consommations indiquées.
ACCIDENTS	
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: pour 1980, rapport "Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale"; pour 1981 à 1986, rapports annuels de la C.I.T.S..
ARRÊTS DE TRAVAIL	Aucun de 1980 à 1985.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain inclut les autobus du réseau urbain et la charte-partie et exclut le transport adapté.

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.

(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - C.I.T.S.

=====

- | | |
|--------|--|
| 1981 : | - Acquisition de la compagnie Autobus Gagnon Inc. (01-01) qui desservait la ville de La Baie. La C.I.T.S. dessert maintenant cette municipalité. Les municipalités de Chicoutimi et Jonquière sont desservies depuis 1980. |
| | - Début des opérations du transport adapté (01-01). |
| | - Instauration de la carte mensuelle d'autobus (passe-partout). |
| 1982 : | - Abolition du service de fin de semaine (01-01). |
| 1986 : | - Le transport le samedi est fourni de septembre 1986 à juin 1987 à titre expérimental. |

Sources: Rapports annuels de la C.I.T.S. correspondants.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - C.I.T.S.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Secteur urbain							
	- passager unique		596\$	768\$	1 099\$	1 241\$	1 335\$	1 350\$
	- passe-partout		167\$	326\$	651\$	957\$	1 088\$	1 131\$
	- transport du midi			67\$	40\$	19\$	11\$	15\$

	sous-total		763\$	1 161\$	1 790\$	2 217\$	2 434\$	2 496\$
	Régional		156\$	-	-	-	-	-
	Voyages spéciaux et charte-partie		570\$	63\$	43\$	35\$	35\$	50\$
	Transport adapté		-	8\$	12\$	13\$	16\$	17\$
	Autres revenus		13\$	369\$	25\$	47\$	11\$	42\$

TOTAL		1 142\$	1 502\$	1 601\$	1 870\$	2 312\$	2 496\$	2 605\$
Dépenses (coûts)	Entretien et réparations		264\$	283\$	411\$	551\$	588\$	649\$
	Terrain et immeubles		109\$	109\$	129\$	152\$	166\$	147\$
	Transport urbain		2 357\$	2 458\$	3 079\$	3 597\$	3 964\$	3 885\$
	Transport adapté		90\$	202\$	256\$	302\$	319\$	333\$
	Administration générale		235\$	235\$	273\$	289\$	282\$	253\$
	Immobilisations à même les revenus		115\$	210\$	436\$	85\$	115\$	-
	Financement		399\$	530\$	483\$	1 476\$	1 568\$	1 847\$

TOTAL		2 320\$	3 569\$	4 027\$	5 067\$	6 452\$	7 002\$	7 114\$
Déficit	Déficit d'exploitation	1 178\$	2 067\$	2 426\$	3 197\$	4 140\$	4 506\$	4 509\$
Subventions M.T.Q.	Fonctionnement et aux laissez-passer			797\$	1 333\$	1 745\$	1 924\$	1 935\$
	Immobilisations et service de la dette			309\$	279\$	919\$	1 056\$	1 227\$
	Transport adapté			152\$	203\$	225\$	238\$	246\$

TOTAL		460\$	1 000\$	1 258\$	1 815\$	2 889\$	3 218\$	3 408\$
Part des municipalités	Réseau urbain							
	Transport adapté							

TOTAL		718\$	1 069\$	1 168\$	1 383\$	1 252\$	1 286\$	1 102\$

VARIABLES D'OPÉRATION - C.I.T.S.

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	337	229	228	225	230	230	223
Chauffeurs / Effectif total (%)	70,5	74,6	82,4	84,3	84,0	82,9	
Employés à l'entretien / Effectif total (%)	16,4	12,7	8,8	8,3	9,2	9,9	
Autres employés / Effectif total (%)	13,1	12,7	8,8	7,4	6,7	7,2	
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	23,8	23,9	21,9	30,3	25,9	26,3	26,2
Facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)					1,77	1,70	
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)		0,33	0,47	0,53	0,56	0,60	0,63
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)		50,8	72,5	95,7	95,9	97,5	95,8
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)							

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	49,2	42,1	39,8	36,9	35,8	35,6	36,6
- GOUVERNEMENT	19,8	28,0	31,2	35,8	44,8	46,0	47,9
- MUNICIPALITÉS	30,9	30,0	28,5	27,3	19,4	18,4	15,5

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - C.I.T.S.

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COÛTS							
=====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur	33 721	39 679	28 653	33 626	35 200	39 717	
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien	145 000	233 667	268 625	340 000	320 000	332 182	
Véhicules-kilomètres / Effectif total	23 770	29 620	23 615	28 333	29 580	32 919	30 508
Véhicules-heures / Chauffeur	1 419	1 660	1 307	1 110	1 360	1 511	
Véhicules-heures / Employé à l'entretien	6 100	9 778	12 250	11 222	12 364	12 636	
Véhicules-heures / Effectif total	1 000	1 239	1 077	935	1 143	1 252	1 167
Litres (diesel) / 100 km							
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)							
Véhicules-heures / Autobus (parc)							
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe					64 000	65 250	
Véhicules-heures / Autobus en pointe					2 473	2 482	
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
EFFICACITÉ DES COÛTS							
=====							
Achalandage / Effectif total	31 049	32 282	26 901	31 046	33 361	36 730	33 242
Achalandage / Autobus (parc)							
Coûts d'exploitation / Achalandage (\$)							
Subventions M.T.Q. / Achalandage (\$)	0,24		0,45	0,48	0,67	0,73	0,79
Part des municipalités / Achalandage (\$)	0,38						
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation							
Total des revenus / Total des dépenses	0,49	0,42	0,40	0,37	0,36	0,36	0,37
EFFICACITÉ DU SERVICE							
=====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre	1,31	1,09	1,14	1,10	1,13	1,12	1,09
Achalandage / Véhicule-heure	31,05	26,05	24,98	33,20	29,19	29,33	28,49
Revenus d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)		0,36	0,54	0,58	0,63	0,67	0,68
Revenus d'exploitation / Véhicule-heure (\$)		8,67	11,85	17,72	16,31	17,51	17,83
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Corporation métropolitaine de
transport de Sherbrooke
(C.M.T.S.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES - C.M.T.S.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	86	86	86	86	97	110	112
MUNICIPALITÉS	3	3	3	3	4	5	5
SUPERFICIE (km x km)	189,5	189,5	189,5	189,5	223,4	270,3	270,3
ACHALANDAGE ('000)							
- réseau urbain	3 312	4 600	5 945	6 527	6 873	7 411	
MONTANTS À BORD ('000)		5 400	6 443	7 048	7 341	7 966	9 311
- autobus							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)					158,0	158,0	
- autobus							
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus					21	21	
AUTOBUS EN SERVICE							
- hors-pointe					27	38	
- en pointe					45	56	
VYAGES EFFECTUÉS							
VEHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	1 800	2 029	2 542	2 898	3 041	3 400	4 008
VEHICULES-HEURES ('000)							
- autobus (réseau urbain)	92	102	124	139	148	165	196
COMPOSITION DU PARC							
- autobus (réseau urbain)	30	39	43	48	48	63	63
ÂGE MOYEN DU PARC (réseau urbain)	8,0	7,2	7,5	5,2	6,2	4,7	
EFFECTIF							
- chauffeurs (réseau urbain)			74	81	148		
- employés d'entretien			28	27	31	34	
- autres employés			26	26	30		
- total			128	134	209	249	250
CONSUMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation de diesel (litres) ('000)	1 022	1 218	1 484	1 711	1 827	2 080	2 440
ACCIDENTS							
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000) =====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)	1 462\$	1 854\$	2 548\$	3 075\$	3 273\$	3 631\$	4 313\$
- total	2 957\$	3 506\$	4 180\$	4 711\$	5 009\$	5 335\$	6 041\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)	1 801\$	2 402\$	3 188\$	3 936\$	4 265\$	5 592\$	6 938\$
- total	4 160\$	5 473\$	7 763\$	8 994\$	10 011\$	11 285\$	13 165\$
DÉFICIT	1 203\$	1 967\$	3 583\$	4 283\$	5 002\$	5 950\$	7 124\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain	753\$	1 433\$	2 361\$	3 628\$	4 069\$	4 495\$	5 255\$
- total	878\$	1 720\$	3 204\$	3 975\$	4 486\$	4 966\$	5 776\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain	291\$	174\$	293\$	150\$	301\$	803\$	1 093\$
- total	326\$	248\$	378\$	309\$	516\$	984\$	1 348\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - C.M.T.S.

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.
MUNICIPALITÉS	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1986. Il s'agit de Ascot, Fleurimont, Lennoxville, Rock Forest et Sherbrooke. (En 1984, ajout de Fleurimont et en 1985, ajout de Rock Forest)
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1985. - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
AUTOBUS EN SERVICE	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent, ou non, les temps improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent ou non les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1986.
ÂGE MOYEN DU PARC	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1985.
EFFECTIF	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1983 et 1986; rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1986.
ACCIDENTS	
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: rapports des activités de la C.M.T.S. de 1980 à 1986.
ARRÊTS DE TRAVAIL	Aucun de 1980 à 1986.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut le transport scolaire, la charte-partie et le transport adapté.

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.

(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - C.M.T.S.

=====

- 1980 : - Instauration de la carte mensuelle d'autobus (passe-partout) (01-09).
- Début des opérations du transport adapté (01-06).
- 1984 : - La municipalité de Fleurimont s'ajoute au territoire de la C.M.T.S. (contrat de service).
- 1985 : - Création de la Corporation métropolitaine de transport - Sherbrooke (29-05). La municipalité de Rock Forest s'ajoute au territoire déjà desservi. Cette nouvelle corporation vient remplacer la Corporation municipale de transport de Sherbrooke.
- Acquisition de deux entreprises privées:
 . Autobus St-Louis;
 . et en partie, Autobus de l'Estrie inc. (la C.M.T.S. conserve un contrat minimal de service (appelé service maxibus) avec les Autobus de l'Estrie, dans les secteurs à faible densité de population).

Sources: Rapports annuels de la C.M.T.S. correspondants.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - C.M.T.S.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Secteur urbain	1 462\$	1 854\$	2 548\$	3 075\$	3 273\$	3 631\$	4 313\$
	Secteur adapté	7\$	22\$	47\$	55\$	43\$	45\$	52\$
	Secteur scolaire	1 435\$	1 371\$	1 371\$	1 231\$	1 422\$	1 378\$	1 382\$
	Secteur spécial et charte-partie	7\$	143\$	101\$	100\$	87\$	64\$	44\$
	sous-total	2 911\$	3 390\$	4 067\$	4 461\$	4 825\$	5 118\$	5 791\$
	Autres revenus	45\$	116\$	113\$	250\$	185\$	216\$	249\$
TOTAL	2 956\$	3 506\$	4 180\$	4 711\$	5 010\$	5 334\$	6 040\$	
Dépenses (coûts)	Opération:							
	- secteur urbain	1 801\$	2 402\$	3 188\$	3 935\$	4 265\$	5 592\$	6 938\$
	- secteur adapté	126\$	293\$	380\$	421\$	487\$	508\$	613\$
	- secteur scolaire	914\$	1 024\$	1 045\$	825\$	923\$	965\$	951\$
	- secteur spécial et charte-partie	15\$	160\$	108\$	111\$	79\$	60\$	48\$
	sous-total	2 856\$	3 879\$	4 721\$	5 292\$	5 754\$	7 125\$	8 550\$
	Administration	579\$	704\$	869\$	945\$	1 113\$	1 193\$	1 416\$
	Financement	379\$	603\$	1 731\$	2 282\$	2 379\$	2 473\$	2 931\$
	Immobilisations à même les revenus	346\$	287\$	441\$	475\$	765\$	493\$	268\$
	TOTAL	4 160\$	5 473\$	7 762\$	8 994\$	10 011\$	11 284\$	13 165\$
Déficit	Déficit d'exploitation	1 204\$	1 967\$	3 582\$	4 283\$	5 001\$	5 950\$	7 125\$
Subventions M.T.Q.	Fonctionnement	561\$	914\$	1 588\$	1 890\$	2 118\$	2 201\$	2 673\$
	Laissez-passer	44\$	211\$	414\$	548\$	638\$	750\$	942\$
	Transport scolaire intégré	147\$	153\$	369\$	-	-	-	-
	Transport adapté	125\$	287\$	843\$	347\$	417\$	471\$	521\$
	Immobilisations	-	140\$	-	-	-	-	-
	Service de la dette	-	-	-	1 190\$	1 314\$	1 508\$	1 720\$
	Exercices antérieurs	-	15\$	(10\$)	(0\$)	(1\$)	37\$	(80\$)
	TOTAL	878\$	1 720\$	3 204\$	3 975\$	4 486\$	4 967\$	5 776\$
Part des municipalités	Secteur urbain	291\$	174\$	293\$	150\$	301\$	803\$	1 093\$
	Secteur adapté	34\$	74\$	85\$	159\$	216\$	180\$	256\$
	TOTAL	325\$	248\$	378\$	309\$	517\$	983\$	1 349\$

VARIABLES D'OPÉRATION - C.M.T.S.

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	454	454	454	454	434	407	414
Chauffeurs / Effectif total (%)			57,8	60,4	70,8		
Employés à l'entretien / Effectif total (%)			21,9	20,1	14,8	13,7	
Autres employés / Effectif total (%)			20,3	19,4	14,4		
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	19,6	19,9	20,5	20,8	20,5	20,6	20,4
Facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)					1,67	1,47	
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)	0,44	0,40	0,43	0,47	0,48	0,49	
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)	49,4	52,9	61,0	65,3	65,3	68,1	71,4
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)	43,3	43,9	41,1	43,8	42,6	49,6	52,7

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)

=====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	71,1	64,1	53,8	52,4	50,0	47,3	45,9
- GOUVERNEMENT	21,1	31,4	41,3	44,2	44,8	44,0	43,9
- MUNICIPALITÉS	7,8	4,5	4,9	3,4	5,2	8,7	10,2

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - C.M.T.S.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COÛTS							
=====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur			34 351	35 778	20 547		
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien			90 786	107 333	98 097	100 000	
Véhicules-kilomètres / Effectif total			19 859	21 627	14 550	13 655	16 032
Véhicules-heures / Chauffeur			1 676	1 716	1 000		
Véhicules-heures / Employé à l'entretien			4 429	5 148	4 774	4 853	
Véhicules-heures / Effectif total			969	1 037	708	663	784
Litres (diesel) / 100 km							
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)	60 000	52 013	59 116	60 375	63 354	53 968	63 619
Véhicules-heures / Autobus (parc)	3 067	2 615	2 884	2 896	3 083	2 619	3 111
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe					67 578	60 714	
Véhicules-heures / Autobus en pointe					3 289	2 946	
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre	(\$)	1,00	1,18	1,25	1,36	1,40	1,64
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure	(\$)	19,58	23,55	25,71	28,32	28,82	33,89
							1,73
							35,40
EFFICACITÉ DES COÛTS							
=====							
Achalandage / Effectif total			46 445	48 709	32 885	29 763	
Achalandage / Autobus (parc)	110 383	117 949	138 256	135 979	143 188	117 635	
Coûts d'exploitation / Achalandage	(\$)	0,54	0,52	0,54	0,60	0,62	0,75
Subventions M.T.Q. / Achalandage	(\$)	0,23	0,31	0,40	0,56	0,59	0,61
Part des municipalités / Achalandage	(\$)	0,09	0,04	0,05	0,02	0,04	0,11
Montants à bord / Autobus (parc)		138 462	149 837	146 833	152 938	126 444	147 794
Montants à bord / Autobus en pointe					163 133	142 250	
Coûts d'exploitation / Montant à bord	(\$)		0,44	0,49	0,56	0,70	0,75
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation		0,81	0,77	0,80	0,78	0,77	0,65
Total des revenus / Total des dépenses		0,71	0,64	0,54	0,52	0,50	0,46
EFFICACITÉ DU SERVICE							
=====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre	1,63	1,81	2,05	2,15	2,02	1,85	
Achalandage / Véhicule-heure	32,47	37,10	42,77	44,10	41,65	37,81	
Revenu d'exploitation / Véhicule-kilomètre	(\$)	0,81	0,91	1,00	1,06	1,08	1,07
Revenu d'exploitation / Véhicule-heure	(\$)	15,89	18,18	20,55	22,12	22,11	22,01
Montants à bord / Véhicule-kilomètre		2,66	2,53	2,43	2,41	2,34	2,32
Montants à bord / Véhicule-heure		52,94	51,96	50,71	49,60	48,28	47,51
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Société de transport de la
Communauté urbaine de Montréal
(S.T.C.U.M.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION - S.T.C.U.M.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	1 892	1 840	1 822	1 844	1 826	1 819	1 753
MUNICIPALITÉS	30	30	29	29	29	29	28
SUPERFICIE (km x km)	527,9	527,9	527,9	527,9	527,9	527,9	499,3
ACHALANDAGE (rés. urbain et tr. adapté) ('000)	334 280	376 957	341 904	359 737	349 728	372 100	388 100
ACHALANDAGE DÉTAILLÉ ('000):							
- autobus (réseau urbain)							
- métro (réseau urbain) *	169 976	191 452	191 320	199 871	197 427	205 898	207 813
- autobus et métro (réseau urbain)	314 123	335 876	300 565	312 000	349 488	371 826	387 758
- train (service ferroviaire) total				5 564	5 542	5 590	6 419
. Deux-Montagnes (C.N.)				3 751	3 593	3 433	3 812
. Rigaud (C.P.)				1 813	1 949	2 157	2 607
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (réseau urbain) (km)							
- autobus	1 070,5	1 102,5	1 151,6	1 158,4	1 158,5	1 158,0	1 160,0
- métro	41,1	45,3	46,8	46,8	50,3	50,3	54,4
LIGNES RÉGULIÈRES (réseau urbain)							
- autobus					153		141
- métro	3	3	3	3	3	3	4
AUTOBUS EN SERVICE (réseau urbain)							
- hors-pointe					540	540	539
- pointe			1 481	1 367	1 359	1 406	1 423
VOITURES EN SERVICE (métro)							
- hors-pointe (toutes les lignes)							246
- en pointe (toutes les lignes)							525
VOYAGES EFFECTUÉS							
STATIONS DE MÉTRO							
	46	49	51	51	54	54	59
VÉHICULES-KILOMÈTRES (réseau urbain) ('000)							
- autobus	80 101	85 412	78 495	79 782	77 046	82 000	78 900
- voitures de métro	59 387	62 716	61 139	60 772	61 766	64 000	63 200
- total	139 488	148 128	139 634	140 554	138 812	146 000	142 100
VÉHICULES-HEURES (réseau urbain) ('000)							
- autobus	5 037	5 279	4 825	4 887	4 732	5 063	4 890
- voitures de métro	2 042	2 169	2 114	2 089	2 112	2 161	2 145
- total	7 079	7 448	6 938	6 976	6 844	7 224	7 000
COMPOSITION DU PARC							
- autobus	2 173	2 110	2 136	2 048	2 019	2 066	1 859
- voitures de métro	759	759	759	759	759	759	759
- total	2 932	2 869	2 895	2 807	2 778	2 825	2 618
ÂGE MOYEN DU PARC (réseau urbain)							
- autobus	9,0	7,7	7,9		8,1		
- voitures de métro					15,1		
EFFECTIF							
- chauffeurs et opérateurs				3 945		4 039	4 005
- employés d'entretien				2 162		2 120	2 110
- autres employés				1 689		1 743	1 848
- total	7 249	7 938	7 794	7 796	7 799	7 902	7 963
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation d'électricité (kWh) ('000)	276 864	288 489	291 197	304 426	270 161		
- consommation de diesel (litres) ('000)	55 214	55 670	55 894	60 399	51 805		
ACCIDENTS (réseau urbain)							
- autobus:							
. accidents de circulation						3 902	4 682
. accidents voyageurs						723	739
- métro:						679	665

STATISTIQUES FINANCIÈRES - S.T.C.U.M.
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000)							
=====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)							
- revenus d'exploitation (réseau urbain et du transport adapté)	117 040\$	139 459\$	145 235\$	156 203\$	158 149\$	176 518\$	197 099\$
- revenus reportés de l'année précédente	-	-	-	-	-	13 232\$	-
- total	126 319\$	152 160\$	157 398\$	172 569\$	175 453\$	201 766\$	211 272\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)							
- total	271 549\$	332 594\$	367 451\$	415 760\$	426 967\$	462 303\$	465 301\$
DÉFICIT	145 230\$	180 434\$	210 053\$	243 191\$	251 514\$	260 537\$	254 029\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain							
- total	85 626\$	118 392\$	130 322\$	157 923\$	164 917\$	162 597\$	158 879\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain							
- total	59 604\$	62 042\$	79 731\$	85 268\$	86 597\$	97 940\$	95 150\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - S.T.C.U.M.

=====

(Sources et explications)

POPULATION	<p>Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; Pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour 1980 à 1985: la population indiquée comprend celle du territoire de la CUM, moins celle de l'île Dorval et plus 67% de celle de Longueuil. - Depuis 1986, la S.T.C.U.M. ne dessert plus le territoire de Longueuil en autobus.
MUNICIPALITÉS	<p>Sources: rapports annuels de la CUM de 1980 à 1986.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour 1980 et 1981: 30 municipalités incluant celles du West-Island, Longueuil et Pointe-aux-Trembles, et excluant l'île Dorval. - Pour 1982 à 1985: 29 municipalités puisque Pointe-aux-Trembles est annexée à Montréal. - Pour 1986: 28 municipalités puisque la S.T.C.U.M. ne dessert plus le territoire de Longueuil en autobus.
SUPERFICIE	<p>Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour 1980 à 1985: superficie totale de la CUM, moins celle de l'île Dorval et plus 67% de celle de Longueuil. <p>N.B. La superficie de la CUM considérée est celle inscrite dans le répertoire des municipalités de 1985 et 1986, soit 499,49 km carré alors que dans les répertoires de 1979 à 1984 la superficie de la CUM était de 491,96 km carré.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour 1986: superficie totale de la C.U.M. moins celle de l'île de Dorval soit 499,31 km carrés.
ACHALANDAGE	<p>Sources: rapports annuels de la S.T.C.U.M. de 1984 à 1986; L'indicateur 4ième trimestre de 1986;</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances. <p>Cet achalandage comprend le réseau urbain (métro et autobus) et le le transport adapté. Le compte est basé sur 62 dépl./mois/CAM tarif régulier et sur 71 dépl./mois/CAM tarif réduit (information fournie par Mme Nga Mai du service de la planification générale, S.T.C.U.M.).</p>
ACHALANDAGE DÉTAILLÉ	<p>Sources: pour urbain et ferroviaire, L'indicateur 4ième trimestre de 1986; * pour métro, statistiques de la S.T.C.U.M. (correspond à tous les entrants dans le métro indépendamment s'ils utilisent ou non le réseau de surface).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour 1980 à 1982: basés sur 50 dépl./mois/CAM; - Pour 1983 à 1985: basés sur 62 dépl./mois/CAM pour le tarif régulier et 70 dépl./mois/CAM pour le tarif réduit (rapport annuel 1985); - Pour 1986: basés sur 62 dépl./mois/CAM pour le tarif régulier et 65 dépl./mois/CAM pour le tarif réduit (rapport annuel 1986).
MONTANTS À BORD	<ul style="list-style-type: none"> - Chaque montée à bord dans un autobus ou dans une voiture de métro est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors du même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	<p>Sources: pour autobus, de 1980 à 1983, rapports annuel de la S.T.C.U.M.; de 1984 à 1985, rapports des données statistiques (1) (2); pour 1986, Nga Mai, service de la planification générale, S.T.C.U.M.; pour métro, Lionel Hervieux, service du transport, S.T.C.U.M..</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parcours unidirectionnel (aller ou retour) (excluant le kilométrage arrière-gare en ce qui concerne le métro).
LIGNES RÉGULIÈRES	<p>Sources: pour autobus, en 1984, rapport annuel de la S.T.C.U.M. de 1985; en 1986, Jean-Pierre Giasson, S.T.C.U.M.; pour métro, rapports annuels de la S.T.C.U.M. de 1980 à 1986.</p>
AUTOBUS EN SERVICE	<p>Sources: pour hors-pointe, en 1984 et 1985, rapports des données statistiques (1)(2); en pointe, de 1982 à 1985, Victor Perluzzi, S.T.C.U.M.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nbre d'autobus en service considéré provient d'une moyenne annuelle des moyennes mensuelles. Pointe AM: 7h30 à 8h30. Pointe PM: 16h00 à 17h30. pour hors-pointe et en pointe, en 1986, Lionel Hervieux, service de S.T.C.U.M. et correspond à la période 3 (juin).

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - S.T.C.U.M.

(Sources et explications)

VOITURES EN SERVICE	Source: Lionel Hervieux, service de transport, S.T.C.U.M. et correspond à la période 4 (septembre).
VOYAGES EFFECTUÉS	
STATIONS DE MÉTRO	Sources: rapports annuels de la S.T.C.U.M. de 1980 à 1985. pour 1986, Nga Mai, service de la planification générale, S.T.C.U.M..
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: rapports annuels de la S.T.C.U.M. de 1980 à 1986. - Il est spécifié que les statistiques de 1985 et 1986 comprennent les kilomètres improductifs (L'indicateur, 4ième trimestre 1986).
VÉHICULES-HEURES	Sources: pour 1980 à 1982, données obtenues du Service de la trésorerie de la S.T.C.U.M.; pour 1983 à 1986, rapports annuels de la S.T.C.U.M.. - Il est spécifié que les statistiques de 1985 et 1986 comprennent les temps improductifs (L'indicateur, 4ième trimestre 1986).
COMPOSITION DU PARC	Sources: rapports annuels de la S.T.C.U.M. de 1980 à 1986. - Pour 1980 à 1983, les données excluent les véhicules pour personnes handicapées et incluent les autobus interurbains.
ÂGE MOYEN DU PARC	Sources: rapport des données statistiques de 1984 (1).
EFFECTIF	Sources: pour 1980 à 1982, rapport "Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale"; pour 1983 à 1986, rapports annuels de la S.T.C.U.M..
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Sources: rapports annuels de la S.T.C.U.M. de 1980 à 1984. - Il n'est pas spécifié dans les rapports annuels à quoi correspondent les consommations indiquées.
ACCIDENTS	Source: L'indicateur, 4ième trimestre de 1986. - Pour le métro: comprend les accidents aux voyageurs et aux stations.
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: rapports annuels de la S.T.C.U.M. de 1980 à 1986.
ARRÊTS DE TRAVAIL	En 1980, interruption des services du 1 novembre au 3 novembre inclusivement; En 1982, interruption totale ou partielle des services pendant 17 jours; En 1983, interruption des services pendant 2 jours; En 1984, services essentiels du 18 octobre au 16 novembre inclusivement.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut le réseau suburbain, de liaisons (aéroportuaires), les trains de banlieue, la charte-partie et le transport adapté.
TRAINS DE BANLIEUE	Trains de banlieue des Deux-Montagnes (C.N.) et de Rigaud (C.P.).

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.

(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - S.T.C.U.M.
 =====

1980 :	<ul style="list-style-type: none"> - Acquisition des permis de Métropolitain Provincial (1967) et d'une partie des Autobus Trans-Urbain (18-06): <ul style="list-style-type: none"> . Depuis le 18 octobre, 61 municipalités des banlieues nord-est, nord-ouest et sud-ouest de l'île de Montréal sont desservies par la C.T.C.U.M.; . Depuis le 10 novembre, exploitation d'un service régulier par la C.T.C.U.M. dans la partie ouest de l'île correspondant à 12 municipalités. - Instauration de la carte mensuelle autobus-méto (CAM) (01-04). - Ouverture de 3 stations du métro dans le prolongement de la ligne 2 vers l'ouest (28-04): Lucien-L'Allier, Georges-Vanier et Place-St-Henri (ajout de 2,9 km). - Début des opérations du transport adapté (01-04).
1981 :	<ul style="list-style-type: none"> - Ouverture de 3 stations du métro dans le prolongement de la ligne 2 nord-ouest (09-09): Vendôme, Villa-Maria et Snowdon (ajout de 4,2 km). - La C.U.M. assume le déficit résiduel résultant de l'exploitation des services de trains de banlieue Deux-Montagnes et Rigaud (source: décret 676-81 daté du 04-03-81 concernant un accord avec la C.U.M. relativement à l'intégration des systèmes de transport en commun et le développement du réseau de métro souterrain et de surface).
1982 :	<ul style="list-style-type: none"> - Signature d'une entente pour l'intégration des trains de banlieue: Deux-Montagnes (C.N.) (01-07) et Rigaud (C.P.) (01-10). - Ouverture de 2 stations du métro dans le prolongement de la ligne 2 nord-ouest: Côte-Ste-Catherine (04-01) et Plamondon (29-06) (ajout de 1,5 km).
1984 :	<ul style="list-style-type: none"> - Fin du service aéroportuaire vers Mirabel (08-01) - Réduction du transport suburbain: la ville de Repentigny demeure la seule desservie. - Ouverture de 3 stations du métro dans le prolongement de la ligne 2 nord-ouest (janvier): Namur, de la Savane et du Collège (ajout de 3,5 km).
1985:	<ul style="list-style-type: none"> - Constitution de la société de transport qui succède à la commission de transport (entrée en vigueur du projet de loi 49 le 20-06).
1986 :	<ul style="list-style-type: none"> - Ouverture de la ligne 5 avec 4 stations vers l'est (16-06): de Castelneau, Fabre, D'Iberville et St-Michel (3,2 km). - Ouverture de la station Côte-Vertu dans le prolongement de la ligne 2 nord-ouest (octobre) (0,9 km). - Retrait de la S.T.C.U.M. du territoire de Longueuil pour la desserte en autobus (01-01).

Sources: Rapports annuels de la S.T.C.U.M. correspondants.

VARIABLES D'OPÉRATION - S.T.C.U.M.
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	3 584	3 485	3 451	3 493	3 460	3 446	3 511
Chauffeurs et opérateurs / Effectif total (%)				50,6		51,1	50,3
Employés à l'entretien / Effectif total (%)				27,7		26,8	26,5
Autres employés / Effectif total (%)				21,7		22,1	23,2
Réseau de surface (autobus):							
- vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	15,9	16,2	16,3	16,3	16,3	16,2	16,1
- facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)					2,52	2,60	2,64
Réseau souterrain (métro):							
- vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	29,1	28,9	28,9	29,1	29,2	29,6	29,5
- facteur de pointe: (voitures en pointe / voitures hors-pte)							2,13
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)							
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)							
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)							

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	46,5	45,7	42,8	41,5	41,1	43,6	45,4
- GOUVERNEMENT	31,5	35,6	35,5	38,0	38,6	35,2	34,1
- MUNICIPALITÉS	21,9	18,7	21,7	20,5	20,3	21,2	20,4

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - S.T.C.U.M.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COÛTS =====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur et opérateur				35 628		36 148	35 481
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien				65 011		68 868	67 346
Véhicules-kilomètres / Effectif total	19 242	18 661	17 916	18 029	17 799	18 476	17 845
Véhicules-heures / Effectif total	976,5	938,2	890,2	894,8	877,5	914,2	879,1
RÉSEAU DE SURFACE (autobus):							
Litres (diesel) / 100 km	68,93	65,18	71,21	75,70	67,24		
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)	36 862	40 479	36 749	38 956	38 160	39 690	42 442
Véhicules-heures / Autobus (parc)	2 318	2 502	2 259	2 386	2 344	2 451	2 630
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe			53 002	58 363	56 693	58 321	55 446
Véhicules-heures / Autobus en pointe			3 258	3 575	3 482	3 601	3 436
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
RÉSEAU SOUTERRAIN (métro):							
KWh (électricité) / 100 km	466,20	459,99	476,29	500,93	437,39		
Véhicules-kilomètres / Voiture (parc)	78 243	82 630	80 552	80 069	81 379	84 321	83 267
Véhicules-heures / Voiture (parc)	2 691	2 858	2 785	2 752	2 783	2 847	2 826
Véhicules-kilomètres / Voiture en pointe							120 381
Véhicules-heures / Voiture en pointe							4 086
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure							
EFFICACITÉ DES COÛTS =====							
Achalandage (autobus et métro) / Effectif total	43 333	42 312	38 564	40 021	44 812	47 055	48 695
Achalandage (autobus et métro) / Autobus et voiture (parc)	107 136	117 071	103 822	111 151	125 806	131 620	148 112
Coûts d'exploitation / Achalandage (\$)							
Subventions M.T.Q. / Achalandage (\$)							
Part des municipalités / Achalandage (\$)							
RÉSEAU DE SURFACE (autobus):							
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
RÉSEAU SOUTERRAIN (métro):							
Montants à bord / Voiture (parc)							
Montants à bord / Voiture en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation							
Total des revenus / Total des dépenses	0,47	0,46	0,43	0,42	0,41	0,44	0,45
EFFICACITÉ DU SERVICE =====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre	2,25	2,27	2,15	2,22	2,52	2,55	2,73
Achalandage / Véhicule-heure	44,37	45,10	43,32	44,72	51,07	51,47	55,39
Revenus d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Revenus d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
RÉSEAU DE SURFACE (autobus):							
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident						17 730	14 555
RÉSEAU SOUTERRAIN (métro):							
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident						94 256	95 038

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - S.T.C.U.M.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Services réguliers:							
	- voyageurs territoire S.T.C.U.M.	117 040\$	139 459\$	145 235\$	156 203\$	158 149\$	176 518\$	197 099\$
	- voyageurs territoire extérieur	989\$	5 511\$	3 906\$	4 625\$	-	-	-
	- service hors-territoire	-	-	-	-	4 269\$	833\$	903\$
	- service ferroviaire	-	-	1 660\$	3 957\$	4 191\$	4 422\$	4 974\$
	sous-total	118 029\$	144 970\$	150 801\$	164 785\$	166 610\$	181 773\$	202 976\$
	Services particuliers:							
	- service aéroportuaire	1 575\$	1 341\$	1 447\$	1 500\$	-	-	-
	- charte-partie et touristique	924\$	2 003\$	1 407\$	1 679\$	1 816\$	1 743\$	1 419\$
	- adapté (compris dans voyageurs sur territoire S.T.C.U.M.)	-	-	-	-	-	-	-
sous-total	2 499\$	3 344\$	2 854\$	3 179\$	1 816\$	1 743\$	1 419\$	
Autres revenus	5 791\$	3 846\$	3 743\$	4 605\$	7 027\$	5 018\$	6 877\$	
Revenus reportés de l'année précédente	-	-	-	-	-	13 232\$	-	
TOTAL		126 319\$	152 160\$	157 398\$	172 569\$	175 453\$	201 766\$	211 272\$
Dépenses (coûts)	Exploitation:							
	- direction générale	-	-	149\$	296\$	277\$	274\$	286\$
	- service du transport	113 537\$	141 199\$	148 943\$	160 261\$	163 895\$	177 074\$	188 897\$
	- service de l'entretien	59 990\$	72 421\$	77 714\$	84 445\$	86 018\$	94 960\$	88 129\$
	- service du génie	41 538\$	49 422\$	53 586\$	64 018\$	67 471\$	70 479\$	67 954\$
	- service de la surveillance	3 654\$	4 670\$	5 052\$	6 359\$	6 692\$	7 139\$	7 963\$
	- service de l'approvis.	1 865\$	3 758\$	4 373\$	4 636\$	5 310\$	6 190\$	5 682\$
	sous-total	220 584\$	271 470\$	289 817\$	320 015\$	329 663\$	356 116\$	358 911\$
	Administration	14 868\$	16 095\$	18 290\$	19 591\$	24 213\$	27 487\$	28 586\$
	Taxes, permis et contributions	7 831\$	9 993\$	15 005\$	12 015\$	7 123\$	10 026\$	11 913\$
	Intérêt, amortissement et achat d'autobus	26 260\$	24 760\$	28 007\$	33 808\$	31 498\$	34 443\$	28 713\$
	Dépenses en immobilisations	2 006\$	3 479\$	3 484\$	4 500\$	5 000\$	3 120\$	2 104\$
	Service ferroviaire	-	6 797\$	12 848\$	24 810\$	29 141\$	30 608\$	33 332\$
	Dépenses imprévues	-	-	-	1 021\$	329\$	503\$	1 742\$
	TOTAL		271 549\$	332 594\$	367 451\$	415 760\$	426 967\$	462 303\$
Déficit	Déficit d'exploitation	145 230\$	180 434\$	210 053\$	243 191\$	251 514\$	260 537\$	254 029\$
Subventions M.T.Q.	Fonctionnement:							
	- territoire S.T.C.U.M.	58 604\$	76 524\$	77 136\$	83 645\$	87 926\$	85 741\$	80 125\$
	- territoire extérieur	396\$	2 180\$	540\$	1 880\$	-	-	-
	- service ferroviaire	-	-	859\$	2 048\$	2 153\$	2 269\$	2 550\$
	Laissez-passer (autobus et métro)	13 941\$	27 565\$	25 531\$	31 110\$	27 649\$	29 253\$	31 160\$
	Laissez-passer (ferroviaire)	-	-	601\$	1 639\$	1 421\$	1 430\$	1 471\$
	Immobilisations	3 109\$	1 731\$	7 930\$	17 412\$	20 159\$	19 882\$	18 482\$
	Transport scolaire intégré	2 930\$	1 490\$	876\$	-	-	-	-
	Transport adapté	891\$	2 466\$	4 022\$	4 606\$	5 994\$	5 870\$	5 995\$
	Etudes ou projets spéciaux	-	46\$	-	-	20\$	-	572\$
	Déficit résiduel service ferroviaire	-	-	2 778\$	9 640\$	14 482\$	14 801\$	16 328\$
	sous-total	79 871\$	112 002\$	120 273\$	151 980\$	159 804\$	159 246\$	156 683\$
	Intérêt à récupérer du M.T.Q. (1)	5 755\$	6 390\$	10 049\$	5 943\$	5 113\$	3 351\$	2 196\$
TOTAL	85 626\$	118 392\$	130 322\$	157 923\$	164 917\$	162 597\$	158 879\$	
Part des municipalités	Déficit à la charge des municipalités	59 604\$	62 042\$	77 118\$	77 742\$	79 703\$	90 254\$	87 141\$
	Déficit résiduel du service ferroviaire à la charge de la CUM	-	-	2 613\$	7 526\$	6 894\$	7 686\$	8 009\$
	TOTAL	59 604\$	62 042\$	79 731\$	85 268\$	86 597\$	97 940\$	95 150\$

(1) Un emprunt de 70 339 813,37\$ a été contracté d'une banque à charte canadienne le 01-12-81 pour financer la part gouvernementale au déficit de 1979. Le gouvernement du Québec s'est engagé, selon les termes de la convention de crédit, à subventionner en entier le coût du service de cette dette (source: rapport annuel de la S.T.C.U.M. 1981).

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Société de transport de Laval
(S.T.L.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES - S.T.L.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	262	268	271	273	278	283	284
MUNICIPALITÉS	1	1	1	1	1	1	1
SUPERFICIE (km x km)	245,4	245,4	245,4	245,4	245,4	245,4	245,4
ACHALANDAGE ('000)							
- réseaux urbain et suburbain	17 541	18 673	19 585	21 120	19 208	21 598	20 239
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)							
- autobus	1 287	1 306	1 302	1 261	1 277	1 165	912
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus (réseau urbain)		24	27			26	29
- autobus (réseau suburbain)		20	19			16	12
AUTOBUS EN SERVICE (réseau urbain)							
- hors-pointe				65	68	68	68
- en pointe				128	138	140	141
AUTOBUS EN SERVICE (réseaux urb. et sub.)							
- hors-pointe				94	97	97	80
- en pointe				169	179	181	161
VOYAGES EFFECTUÉS							
VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- autobus (réseaux urbain et suburbain)	15 700	15 765	15 572	14 504	13 981	15 489	14 366
VÉHICULES-HEURES ('000)							
- autobus (réseaux urbain et suburbain)	809	819	822	783	766	756	709
COMPOSITION DU PARC							
- autobus	203	219	225	225	225	225	
ÂGE MOYEN DU PARC	5,4	5,6	6,2	7,5	8,5	9,5	
EFFECTIF							
- chauffeurs et répartiteurs		420	419	396	440		
- employés d'entretien		74		72	73		
- autres employés		119		106	120		
- total	597	613	607	574	633	638	607
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE							
- consommation de diesel (litres) ('000)	8 388	9 067	8 568	8 073	7 338	8 409	7 883
ACCIDENTS							
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000) =====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)							
- total	17 813\$	19 608\$	18 609\$	15 757\$	13 917\$	16 054\$	16 858\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)							
- total	33 742\$	37 713\$	40 785\$	38 925\$	40 768\$	43 018\$	43 228\$
DÉFICIT	15 929\$	18 105\$	22 176\$	23 168\$	26 851\$	26 964\$	26 370\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain							
- total	8 016\$	8 018\$	11 301\$	13 902\$	12 658\$	14 472\$	14 252\$
PART DE VILLE DE LAVAL							
- réseau urbain							
- total	7 913\$	10 087\$	10 875\$	9 267\$	14 193\$	12 492\$	12 118\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - S.T.L.

=====

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986.
MUNICIPALITÉS	Sources: rapport annuel de la S.T.L. et les horaires d'autobus de 1984. - Le territoire de la S.T.L. correspond à la ville de Laval. Toutefois, les statistiques d'exploitation présentées au tableau précédent sont généralement celles des réseaux urbain et suburbain. Le territoire de desserte de la S.T.L. situé à l'extérieur de Ville Laval couvrait de façon générale, jusqu'en décembre 1983 (soit avant la création des C.I.T.) le territoire actuellement couvert par les C.I.T. des Deux-Montagnes, Basses-Laurentides, Des Moulins, Montcalm et Saint-Antoine/Lafontaine/Saint-Jérôme.
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1980 à 1986. - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances. Pour 1980 et 1981, inclut l'achalandage des réseaux urbain, suburbain et aéroportuaire. Pour 1982 à 1986, inclut l'achalandage des réseaux urbain et suburbain.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1980 à 1986. - Parcours bidirectionnels (aller et retour).
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1981, 1982 et 1986.
AUTOBUS EN SERVICE	Source: Pierre Desjardins, relations avec la clientèle, S.T.L.
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1980 à 1986. Pour 1980 à 1986: inclut les réseaux urbain et suburbain et la charte-partie. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent ou non les kilomètres improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1980 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent ou non les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1980 à 1984.
ÂGE MOYEN DU PARC	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
EFFECTIF	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1980 à 1984 et 1986.
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Sources: rapports annuels de la S.T.L. de 1980 à 1984 et 1986.
ACCIDENTS	
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: pour 1980 à 1983, rapport "Le financement du transport en commun au Québec et la politique d'aide gouvernementale"; pour 1984 à 1986, rapports annuels de la S.T.L.
ARRÊT DE TRAVAIL	En 1983, ralentissement des services durant les négociations. En 1984, interruption des services pendant 18 jours.
RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut le réseau suburbain, la charte-partie et le transport adapté.

(1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.

(2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - S.T.L.

=====

- 1980 : - Début des opérations du transport adapté (15-09).
- 1982 : - Instauration de la carte mensuelle autobus Laval (CAL) (30-08).
 - Interruption du service aéroportuaire de Mirabel (juin).
 - Fin des opérations concernant le transport scolaire.
- 1984 : - Création des C.I.T. et fin du service suburbain conventionnel.
- 1985 : - Constitution de la Société de transport qui succède à la Commission de transport (entrée en vigueur du projet de loi 8 en février).

Sources: Rapports annuels de la S.T.L. correspondants.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - S.T.L.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Services réguliers: - urbain - territoire extérieur							
	sous-total						13 993\$	
	Services particuliers: - scolaire - adapté - charte-partie						1 598\$ 63\$ 16\$	
	sous-total						1 677\$	
	Revenus des usagers				14 259\$	13 614\$	15 670\$	16 501\$
	Autres revenus				1 498\$	303\$	384\$	357\$
	TOTAL	17 294\$	19 609\$	18 819\$	15 757\$	13 917\$	16 054\$	16 858\$
Dépenses (coûts)	Conseil						96\$	114\$
	Secrétariat						294\$	120\$
	Direction générale						720\$	3 074\$
	Trésorerie						9 256\$	8 289\$
	Ressources humaines						1 957\$	
	Transport						16 681\$	18 439\$
	Entretien						11 520\$	11 980\$
	Approvisionnements						435\$	224\$
	Relations avec la clientèle						2 059\$	989\$
		TOTAL	33 742\$	37 713\$	40 993\$	38 925\$	40 768\$	43 018\$
Déficit	Déficit d'exploitation	16 448\$	18 105\$	22 174\$	23 168\$	26 851\$	26 964\$	26 371\$
Subven- tions M.T.Q.	Service régulier de transport et laissez-passer							
	Service de transport scolaire intégré							
	Service de transport adapté							
	Autres							
	TOTAL	8 535\$	8 017\$	11 301\$	13 902\$	12 658\$	14 472\$	14 252\$
Part des munici- palités	Déficit à la charge de la Ville de Laval	7 913\$	10 088\$	10 873\$	9 267\$	14 193\$	12 492\$	12 119\$

VARIABLES D'OPÉRATION - S.T.L.
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	1 069	1 093	1 104	1 112	1 134	1 153	1 157
Chauffeurs / Effectif total (%)		68,5	69,0	69,0	69,5		
Employés à l'entretien / Effectif total (%)		12,1		12,5	11,5		
Autres employés / Effectif total (%)		19,4		18,5	19,0		
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	19,4	19,2	18,9	18,5	18,3	20,5	20,3
Facteur de pointe: (autobus en pte / autobus hors-pte)(réseau urbain)				2,0	2,0	2,1	2,1
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)							
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)							
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)							

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	52,8	52,0	45,6	40,5	34,1	37,3	39,0
- GOUVERNEMENT	23,8	21,3	27,7	35,7	31,0	33,6	33,0
- MUNICIPALITÉ	23,5	26,7	26,7	23,8	34,8	29,0	28,0

PERFORMANCE GÉNÉRALE DU RÉSEAU URBAIN - S.T.L.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COÛTS =====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur							
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien							
Véhicules-kilomètres / Effectif total							
Véhicules-heures / Chauffeur							
Véhicules-heures / Employé à l'entretien							
Véhicules-heures / Effectif total							
Litres (diesel) / 100 km							
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)							
Véhicules-heures / Autobus (parc)							
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe							
Véhicules-heures / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
EFFICACITÉ DES COÛTS =====							
Achalandage / Effectif total							
Achalandage / Autobus (parc)							
Coûts d'exploitation / Achalandage (\$)							
Subventions M.T.Q. / Achalandage (\$)							
Part de Ville de Laval / Achalandage (\$)							
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord (\$)							
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation							
Total des revenus / Total des dépenses	0,53	0,52	0,46	0,40	0,34	0,37	0,39
EFFICACITÉ DU SERVICE =====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre							
Achalandage / Véhicule-heure							
Revenus d'exploitation / Véhicule-kilomètre (\$)							
Revenus d'exploitation / Véhicule-heure (\$)							
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

INVENTAIRE DES STATISTIQUES D'EXPLOITATION ET FINANCIÈRES DISPONIBLES

Société de transport de la
Rive-Sud de Montréal
(S.T.R.S.M.)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION - S.T.R.S.M.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES D'EXPLOITATION =====							
POPULATION ('000)	316	312	314	319	321	325	324
MUNICIPALITÉS	7	7	7	7	7	7	7
SUPERFICIE (km x km)	232,0	232,0	232,0	232,0	232,0	232,0	232,0
ACHALANDAGE ('000)							
- réseau urbain	14 189	16 874	18 382	19 100	20 110	20 796	28 383
- réseau suburbain	1 474	2 260	2 196	2 201			
MONTANTS À BORD ('000)							
LONGUEUR DES PARCOURS (km)							
- autobus (réseau urbain)					890	890	
- autobus (réseau suburbain)							
LIGNES RÉGULIÈRES							
- autobus (réseau urbain)					51	51	60
AUTOBUS EN SERVICE (réseau urbain)							
- hors-pointe					85	84	
- en pointe					235	234	
VOYAGES EFFECTUÉS							
VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000)							
- réseau urbain	12 187	13 076	13 368	14 124	14 795	15 373	14 596
- réseau suburbain	3 200	4 149	4 205	4 109	3 436		
VÉHICULES-HEURES ('000)							
- réseau urbain	461	518	537	576	595	610	636
- réseau suburbain	103	109	94	92	80		
COMPOSITION DU PARC							
- réseau urbain	225	225	254	249	279		
- réseau suburbain	69	53	53	42	42		
- total	294	278	307	291	321	376	406
ÂGE MOYEN DU PARC							
EFFECTIF (réseau urbain)		5,0	5,5	6,3	6,5		
- chauffeurs	333	330					
- employés d'entretien	79	79					
- autres employés	63	74					
- total	475	483	533	542			
EFFECTIF (réseau suburbain)	175	155	153	146			
EFFECTIF (réseaux urbain et suburbain)	650	638	686	688	704		838
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE (litres) ('000)							
- consommation de diesel (réseau urbain)	5 925	6 599	7 188	7 444	8 138		
- consommation de diesel (réseau suburbain)	1 487	1 724	1 716	1 736	1 269		
- total	7 412	8 323	8 904	9 180	9 407	9 945	
ACCIDENTS							

STATISTIQUES FINANCIÈRES - S.T.R.S.M.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
STATISTIQUES FINANCIÈRES ('000)							
=====							
REVENUS							
- revenus d'exploitation (réseau urbain)	6 642\$	8 781\$	11 154\$	12 637\$	14 032\$	14 156\$	11 946\$
- revenus d'exploitation (réseau suburbain)	2 537\$	3 838\$	4 394\$	4 666\$	4 082\$		
- total (réseau urbain)	7 326\$	9 477\$	12 316\$	13 848\$			
- total (réseau suburbain)	3 423\$	4 995\$	5 565\$	6 076\$			
- total (réseaux urbain et suburbain)	10 749\$	14 472\$	17 881\$	19 924\$	19 364\$	20 722\$	18 885\$
DÉPENSES							
- coûts d'exploitation (réseau urbain)	8 698\$	10 491\$	11 794\$	13 722\$			
- coûts d'exploitation (réseau suburbain)							
- total (réseau urbain)	21 386\$	24 414\$	29 766\$	32 459\$			
- total (réseau suburbain)	5 310\$	7 149\$	7 838\$	8 623\$			
- total (réseaux urbain et suburbain)	26 696\$	31 563\$	37 604\$	41 082\$	40 275\$	46 046\$	56 082\$
DÉFICIT							
- réseau urbain	14 060\$	14 937\$	17 450\$	18 611\$			
- réseau suburbain	1 888\$	2 153\$	2 273\$	2 547\$			
- total	15 948\$	17 090\$	19 723\$	21 158\$	20 911\$	25 324\$	37 197\$
SUBVENTIONS M.T.Q.							
- réseau urbain							
- réseau suburbain	1 321\$	1 535\$	1 705\$	1 879\$	-	-	-
- total	7 685\$	8 865\$	12 368\$	14 007\$	13 373\$	15 878\$	22 147\$
PART DES MUNICIPALITÉS							
- réseau urbain							
- réseau suburbain	567\$	618\$	568\$	668\$	-	-	-
- total	8 262\$	8 225\$	7 355\$	7 152\$	7 538\$	9 446\$	15 050\$

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - S.T.R.S.M.

(Sources et explications)

POPULATION	Sources: pour 1980 à 1985, Ministère des Affaires municipales, répertoires des municipalités du Québec de 1981, 1983 à 1987; Pour 1986, Statistique Canada, recensement de 1986. - La population indiquée traite l'ensemble du territoire des sept municipalités de la S.T.R.S.M. dont 100% du territoire de Longueuil. - Depuis le 1er janvier 1986, la S.T.R.S.M. dessert la totalité du territoire de Longueuil alors qu'auparavant 67% de ce territoire était desservie par la S.T.C.U.M..
MUNICIPALITÉS	Sources: rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1980 à 1986. Il s'agit de Boucherville, Brossard, Greenfield Park, Lemoyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert.
SUPERFICIE	Sources: répertoires des municipalités du Québec de 1980, 1981, 1983 à 1986.
ACHALANDAGE	Sources: rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1980 à 1986. - L'achalandage est le nombre de voyages effectués dans le réseau (passagers payants). Un seul voyage est comptabilisé même si ce voyage nécessite une ou plusieurs correspondances.
MONTANTS À BORD	- Chaque montée à bord dans un autobus est comptabilisée même si plusieurs montées à bord sont effectuées lors d'un même voyage.
LONGUEUR DES PARCOURS	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2). - Parcours bidirectionnels (aller et retour).
LIGNES RÉGULIÈRES	Sources: Guide des horaires de la S.T.R.S.M., automne 1984 et 1985; rapport annuel de la S.T.R.S.M. de 1986.
AUTOBUS EN SERVICE	Sources: rapports des données statistiques de 1984 (1) et 1985 (2).
VOYAGES EFFECTUÉS	
VÉHICULES-KILOMÈTRES	Sources: rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1980 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent ou non les kilomètres improductifs.
VÉHICULES-HEURES	Sources: rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1980 à 1986. - Il n'est pas spécifié si ces statistiques comprennent ou non les temps improductifs.
COMPOSITION DU PARC	Sources: rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1980 à 1986.
ÂGE MOYEN DU PARC	Source: rapport des données statistiques de 1984 (1).
EFFECTIF	Sources: rapports annuels d'exploitation de 1980 et 1981; rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1982 à 1984, et 1986.
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE	Sources: rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1980 à 1985.
ACCIDENTS	
STATISTIQUES FINANCIÈRES	Sources: rapports annuels de la S.T.R.S.M. de 1980 à 1986.
ARRÊTS DE TRAVAIL	En 1980, interruption des services du 11 janvier au 21 mars (MSI); En 1981, interruption des services du 19 septembre au 24 oct (CTRSM et MSI); En 1983, interruption des services le 26 mai et le 6 juin (CTRSM et MSI); En 1986, services essentiels entre le 8 mars et le 11 avril (STRSM).

STATISTIQUES GÉNÉRALES ET FINANCIÈRES - S.T.R.S.M.

=====

(Sources et explications)

RÉSEAU URBAIN	Le réseau urbain exclut les autobus du réseau suburbain, la charte-partie et le transport adapté.
RÉSEAU SUBURBAIN	Le réseau suburbain exclut les autobus du réseau urbain, la charte-partie et le transport adapté. Le réseau suburbain était la responsabilité de la Compagnie Métropolitaine Sud Incorporé (M.S.I.) jusqu'au 31 décembre 1983. Depuis, les municipalités hors-territoires (regroupées en C.I.T.) sont responsables de l'organisation du transport sur leur territoire et la S.T.R.S.M. contracte avec celles-ci.
TRAIN DE BANLIEUE	Le M.T.Q. remet une subvention à la S.T.R.S.M. relativement à l'exploitation du train de banlieue St-Hilaire. La S.T.R.S.M. la remet en totalité au C.N. qui rend ce service.

- (1) Données statistiques de 1984 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1985.
- (2) Données statistiques de 1985 - Transport en commun.
Division de la gestion et de la vérification des programmes, 15 novembre 1987.

FAITS IMPORTANTS - S.T.R.S.M.

=====

- 1980 : - Début des opérations du transport adapté (01-12).
- 1981 : - Instauration de la carte mensuelle autobus (passe-pars).
- 1983 : - Abolition de la filiale Métropolitain Sud (1967) Incorporé (31-12).
- 1984 : - Signature d'entente avec des municipalités hors-territoires dans le cadre de la loi créant les C.I.T. en décembre 1983.
- 1985 : - Constitution de la Société de transport qui succède à la Commission de transport (entrée en vigueur du projet de loi 50 le 20-06).
- 1986 : - Retrait de la S.T.C.U.M. du territoire de Longueuil pour la desserte en autobus (01-01).
Par la même occasion, création de deux zones tarifaires: la zone jaune et la zone rouge.
- Carte mensuelle combinée S.T.C.U.M.-S.T.R.S.M..

Sources: Rapports annuels de la S.T.R.S.M. correspondants.

ÉTATS DES REVENUS ET DÉPENSES ('000) - S.T.R.S.M.

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Revenus	Services réguliers:							
	- urbain	6 642\$	8 781\$	11 154\$	12 637\$	14 032\$	14 156\$	11 946\$
	- territoire extérieur	-	-	-	-	4 082\$	-	-
	- contrat de service	-	-	-	-	-	4 961\$	5 613\$
	sous-total	6 642\$	8 781\$	11 154\$	12 637\$	18 113\$	19 117\$	17 559\$
	Services particuliers:							
	- scolaire intégré	75\$	149\$	248\$	313\$	396\$	416\$	388\$
	- adapté	8\$	20\$	20\$	27\$	20\$	23\$	18\$
	- charte-partie	-	-	-	-	16\$	52\$	34\$
	sous-total	83\$	168\$	268\$	340\$	432\$	491\$	440\$
Autres revenus	601\$	528\$	895\$	870\$	819\$	1 114\$	886\$	
TOTAL	7 326\$	9 477\$	12 316\$	13 848\$	19 364\$	20 722\$	18 885\$	
Train de banlieue		108\$	167\$	276\$	124\$	162\$	119\$	
Dépenses (coûts)	Traitement et avantages sociaux		12 392\$	14 738\$	16 684\$	21 522\$	26 440\$	32 719\$
	Carburant, pièces et fournitures		3 307\$	4 592\$	4 835\$	6 389\$	6 764\$	7 558\$
	Services extérieurs d'entretien		595\$	743\$	1 046\$	1 246\$	1 249\$	1 473\$
	Services professionnels		434\$	536\$	737\$	486\$	251\$	460\$
	Publicité		-	-	-	205\$	428\$	491\$
	Services publics		481\$	515\$	702\$	926\$	1 012\$	1 097\$
	Loyer et assurances		1 597\$	1 515\$	1 533\$	1 397\$	1 533\$	3 028\$
	Frais généraux		133\$	132\$	337\$	588\$	546\$	806\$
	Intérêt sur emprunts temporaires		2 064\$	1 447\$	870\$	923\$	1 133\$	960\$
	Service de la dette à long terme		3 160\$	3 644\$	4 710\$	5 558\$	6 235\$	6 785\$
	Immobilisations à même les revenus		250\$	1 904\$	1 006\$	1 034\$	455\$	705\$
	TOTAL	21 386\$	24 414\$	29 766\$	32 459\$	40 275\$	46 046\$	56 082\$
	Train de banlieue		108\$	167\$	276\$	124\$	162\$	119\$
	Déficit	Déficit d'exploitation	14 060\$	14 937\$	17 450\$	18 611\$	20 911\$	25 324\$
Subventions M.T.Q.	Service régulier de transport et laissez-passer (1)	3 287\$	5 381\$	7 634\$	8 600\$	9 224\$	10 527\$	13 173\$
	Service de transport scolaire intégré	-	94\$	242\$	401\$	463\$	551\$	450\$
	Service de transport adapté	86\$	227\$	244\$	271\$	292\$	308\$	346\$
	Service de la dette	-	1 628\$	2 223\$	2 855\$	3 394\$	3 937\$	4 032\$
	Compensation tarifaire	-	-	-	-	-	311\$	4 086\$
	Abribus	-	-	321\$	-	-	244\$	62\$
	Autres	2 991\$	-	-	-	-	-	-
TOTAL	6 364\$	7 330\$	10 663\$	12 128\$	13 373\$	15 878\$	22 149\$	
Part des municipalités	Déficit à la charge des municipalités	7 695\$	7 607\$	6 787\$	6 484\$	7 538\$	9 446\$	15 050\$

(1) La subvention aux laissez-passer est donnée depuis 1981.

VARIABLES D'OPÉRATION - S.T.R.S.M.
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Densité (population / km x km)	1 363	1 345	1 353	1 375	1 384	1 400	1 396
Chauffeurs / Effectif total (%)	70,1	68,3					
Employé à l'entretien / Effectif total (%)	16,6	16,4					
Autres employés / Effectif total (%)	13,3	15,3					
Vitesse moyenne (véh.-km / véh.-h)	26,4	25,2	24,9	24,5	24,9	25,2	22,9
Facteur de pointe: (autobus en pointe / autobus hors-pointe)					2,76	2,79	
Tarif moyen (revenu-réseau urbain / achalandage)(\$)	0,47	0,52	0,61	0,66	0,70	0,68	0,42
Revenus-réseau urbain / Total des revenus (%)	61,8	60,7	62,4	63,4	72,5	68,3	63,3
Coûts-réseau urbain / Total des dépenses (%)	32,6	33,2	31,4	33,4			

CONTRIBUTION RELATIVE DES PARTENAIRES (%)
 =====

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- USAGERS	40,3	45,9	47,6	48,5	48,1	45,0	33,7
- GOUVERNEMENT	28,8	28,1	32,9	34,1	33,2	34,5	39,5
- MUNICIPALITÉS	30,9	26,1	19,6	17,4	18,7	20,5	26,8

PERFORMANCE GENERALE DU RESEAU URBAIN - S.T.R.S.M.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EFFICIENCE DES COUTS =====							
Véhicules-kilomètres / Chauffeur	36,597	39,623					
Véhicules-kilomètres / Employé à l'entretien	154,265	165,515					
Véhicules-kilomètres / Effectif total	25,657	27,072	25,082	26,059			
Véhicules-heures / Chauffeur	1,384	1,571					
Véhicules-heures / Employé à l'entretien	5,833	6,562					
Véhicules-heures / Effectif total	970	1,073	1,007	1,062			
Litres (diesel) / 100 km	48.62	50.47	53.77	52.71	55.00		
Véhicules-kilomètres / Autobus (parc)	54,164	58,114	52,632	56,724	53,030		
Véhicules-heures / Autobus (parc)	2,048	2,304	2,114	2,312	2,131		
Véhicules-kilomètres / Autobus en pointe					62,960	65,695	
Véhicules-heures / Autobus en pointe					2,530	2,609	
Coûts d'exploitation / Véhicule-kilomètre	(\$)	0.71	0.80	0.88	0.97		
Coûts d'exploitation / Véhicule-heure	(\$)	18.88	20.24	21.96	23.83		
EFFICACITE DES COUTS =====							
Achalandage / Effectif total	29,871	34,936	34,487	35,240			
Achalandage / Autobus (parc total)	63,061	74,996	72,369	76,707	72,080		
Coûts d'exploitation / Achalandage	(\$)	0.61	0.62	0.64	0.72		
Subventions M.T.Q. / Achalandage	(\$)						
Part des municipalités / Achalandage	(\$)						
Montants à bord / Autobus (parc)							
Montants à bord / Autobus en pointe							
Coûts d'exploitation / Montant à bord	(\$)						
Revenus d'exploitation / Coûts d'exploitation	0.76	0.84	0.95	0.92			
Total des revenus / Total des dépenses	0.40	0.46	0.48	0.48	0.48	0.45	0.34
EFFICACITE DU SERVICE =====							
Achalandage / Véhicule-kilomètre	1.16	1.29	1.38	1.35	1.36	1.35	1.94
Achalandage / Véhicule-heure	30.79	32.55	34.23	33.17	33.82	34.07	44.63
Revenus d'exploitation / Véhicule-kilomètre	(\$)	0.55	0.67	0.83	0.89	0.92	0.82
Revenus d'exploitation / Véhicule-heure	(\$)	14.41	16.94	20.77	21.95	23.19	18.78
Montants à bord / Véhicule-kilomètre							
Montants à bord / Véhicule-heure							
Montants à bord / Voyage effectué							
Véhicules-kilomètres / Accident							

N.B. Ces données ne concernent que le réseau urbain sauf indications contraires.

