

CANQ  
TR  
BSM  
160



467761

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC  
MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS  
BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

Québec, le 28 février 1977.

MEMO A: Claude Rouleau, ing.,  
Sous-ministre.

OBJET : CONSIDERATIONS SUR L'OFFICE DES AUTOROUTES  
DU QUÉBEC.

A votre demande, j'ai examiné le dossier général de l'Office des Autoroutes du Québec depuis sa création. A cette étape-ci de la recherche, il est possible de dégager un certain nombre de considérations et d'avancer quelques recommandations ou suggestions.

Le tout est basé sur:

- une analyse des divers mémoires, rapports et dossiers de l'Office des Autoroutes (rapports annuels, études de rentabilité, procès verbaux des réunions du Conseil d'administration, mémoires et études particulières visant à une revision de la tarification, etc.);
- un examen du dossier administratif du ministre de la voirie (1957-72) et des transports (1972-77);
- des échanges d'information et des consultations avec des représentants du ministère des Finances et de l'Office;
- une mise à jour de certaines données disponibles sur les comptes de l'Office, ainsi que sur certaines recherches effectuées dans le domaine de l'économie des Transports (Hamelin, Migué, etc);
- et sur une étude du ou des systèmes de tarification de l'usage des infrastructures en vigueur soit aux Etats-Unis soit en Europe.

CANQ  
TR  
BSM  
160

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

2/...

De l'examen de ce dossier il ressort très clairement que l'un des problèmes urgents à solutionner dans l'immédiat est bien celui de la rentabilité financière de l'O.A.Q. . A cet effet deux séries de mesures doivent être envisagées.

La première consiste à la continuation de la pratique établie depuis quatre ans visant à réduire de 50% le taux de l'intérêt à être versé par l'Office sur des avances consenties par le Ministère des Finances. Cette mesure devrait s'appliquer pour l'année se terminant le 31 décembre 1976 et impliquerait un montant de \$8.9 millions de la part du Gouvernement du Québec.

Une deuxième série de mesures consiste à reviser la tarification de l'Office qui ne correspond aucunement aux coûts actuels selon les analyses faites. Dans un premier temps l'on devrait ramener à 25¢ le tarif préférentiel de 10¢ consenti aux heures de pointe sur certaines sections d'autoroutes et hausser les taux de péage pour le trafic lourd (camions et autobus) dans le sens des demandes formulées par l'O.A.Q. au cours de 1975. Si une telle révision était acceptée et qu'elle entrerait en vigueur à partir d'avril 1977, cela se traduirait par des revenus supplémentaires d'exploitation découlant du péage de l'ordre de plus de \$4 millions. Ce supplément s'établirait à plus de \$6 millions pour 1978.

Néanmoins, il m'apparaît que ces mesures à caractère financier ne régleront les malaises de cet organisme qu'en partie et qu'à court terme. Il importe alors que l'on puisse palier plus en profondeur et plus efficacement à la série de problèmes auxquels est confrontée l'Office depuis plusieurs années et qui compromettent son évolution.

A cet effet, il faudrait entreprendre au cours des prochains mois une recherche visant à identifier et à évaluer ces divers types de problèmes tant du point de vue institutionnel, fonctionnel et organisationnel, que du point de vue économique en relation avec la planification des transports et sa réalisation.

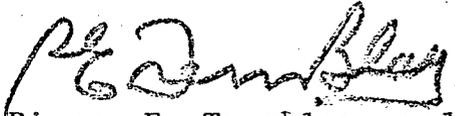
GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC  
MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS  
BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

3/...

Au terme d'une telle démarche se voulant plus globale, il serait possible d'identifier les solutions les plus appropriées dans le contexte des années 80.

En conséquence je vous transmets un mémoire reprenant plus en détails les points soulevés ci-avant.

Bien à vous,



Pierre-E. Tremblay, pol.,  
Chef des Relations  
Ministérielles.

PET/nh

Québec,  
Le 28/02/77

4  
Ministère des Transports,  
Bureau du sous-ministre.

MEMOIRE SUR LA RENTABILISATION FINANCIERE  
DE L'OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBEC

1.0 Etat de la question

Depuis le début de ses opérations, l'Office des Autoroutes du Québec a fonctionné dans un contexte de non-rentabilité financière.

Une analyse de l'évolution des dépenses et des revenus démontre clairement que cet organisme est incapable, dans le contexte actuel, de rencontrer ses obligations, à savoir: assumer ses frais d'exploitations (entretien, police, perception, généraux et d'administration), l'intérêt des capitaux engagés et l'amortissement de ces capitaux, et former une réserve adéquate visant à assurer la conservation, l'entretien, la réparation et le renouvellement du stock autoroutier, de même qu'à pourvoir aux dépenses imprévues.

Au cours des six dernières années, l'O.A.Q. a inscrit un bilan réel déficitaire (1)

---

(1) Le bilan réel ne tient pas compte des montants provenant de la réduction de 50% du taux d'intérêt sur avances consenties à l'O.A.Q. à partir de 1972.

2/...

variant de \$7.3 millions en 1970 à \$7.9 millions en 1975 (2). Bien qu'il y ait une légère amélioration de l'état de la couverture des dépenses par les revenus (3) suite à un achalandage accrue sur le réseau autoroutier à péage (4), il n'y a pas lieu de croire que l'O.A.Q. puisse atteindre par elle-même dans le contexte de la tarification actuelle un état d'équilibre budgétaire.

Au 31 décembre 1975, le déficit accumulé de l'O.A.Q., tel que déclaré, s'établissait à quelque \$50.5 millions. Si on ne tient pas compte d'une réduction annuelle consentie par le Gouvernement du Québec de 1972 à 1975 de l'ordre de 50% sur le taux d'intérêt à être versé sur les avances du Ministère des Finances (5), le déficit réel accumulé devrait s'établir à \$81.3 millions (6).

Pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1976, les opérations financières

---

(2) Voir Tableau I et Tableau II.

(3) Voir Graphe I (Indice des revenus et dépenses)

(4) Voir Tableau III

(5) En quelque sorte il s'agit d'une forme de subvention d'équilibre budgétaire représentant un montant de \$30.8 millions de 1972 à 1975

(6) Voir Tableau II

3/...

de l'O.A.Q. se solderont par un déficit réel estimé à environ \$8.6 millions. Les intérêts et le service de la dette (avances du ministère des Finances) constitueront des dépenses pour un montant évalué à \$17.8 millions.

En dépit de la persistance de cet état déficitaire et de l'augmentation croissante des coûts d'exploitation (7), le niveau de tarification (taux de péage) de l'usage du réseau autoroutier de l'O.A.Q. est demeuré inchangé depuis plus de quinze ans. Cet état de fait, notamment une tarification à la baisse aux heures de pointe (8) et une sous-tarification du trafic lourd (camions et autobus) entraîne des pertes importantes de revenus qu'il importe de corriger.

## 2.0 Solutions à envisager

### 2.1 Pour l'année 1976

Pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1976, étant donné le contexte nettement déficitaire des opérations de l'O.A.Q. (\$8.6 millions) et l'impossibilité de reviser rétroactivement à la hausse le niveau de sa tari-

---

(7) De 1970 à 1975 l'indice relatif aux dépenses d'exploitation est passé de 100.0 à 219.3, alors que les coûts d'exploitation d'un mille d'autoroute passaient en 1970 de \$40,964 à \$81,567 en 1975 - Voir Tableau I et Tableau IV

(8) Taux de péage fixé à 10¢ au lieu de 25¢ sur certaines sections de l'Autoroute des Laurentides et l'Autoroute Chomedey

7

fication (taux de péage), il s'ensuit que le Gouvernement du Québec devra maintenir à l'O.A.Q. une forme d'aide financière visant à l'équilibre budgétaire.

Selon la pratique établie depuis quatre ans (9), cette forme d'aide se traduirait par une réduction de 50% du taux d'intérêt sur les avances consenties à l'O.A.Q. par le Ministère des Finances. Pour 1976, la contribution serait d'environ \$8.9 millions, comparativement à \$8.4 millions pour l'année 1975.

Cette aide sous forme de réduction de 50% du taux d'intérêt permettrait à l'O.A.Q. d'inscrire un léger surplus (10) estimé à \$300,000 et diminuerait d'autant le déficit accumulé (déclaré) jusqu'ici.

## 2.2 Pour l'année 1977

De manière à obtenir une rentabilité accrue de l'O.A.Q. au cours des prochaines années et diminuer progressivement le déficit accumulé, il importe d'abord d'ajuster les taux de péage aux coûts actuels qui s'accroissent démesurément.

---

(9) AC-949 (21 mars '73) / AC-926 (13 mars '74) /  
AC-1050 (19 mars '75) / AC-1009 (24 mars '76)

(10) Comme ce fut le cas pour les années 1973,  
1974 et 1975 - Voir Tableau II

5/...

2.2.1 Abolition du tarif préférentiel

Une première mesure devrait viser à rétablir à 25¢ l'actuel tarif à la baisse (10¢) qui est consenti aux heures de pointes du lundi au vendredi sur des sections de l'autoroute des Laurentides et de l'autoroute Chomedey pour automobiles et camions de 3/4 de tonne ou moins (11).

Une telle mesure aurait pour résultat de corriger une aberration économique, d'uniformiser la tarification sur l'ensemble du réseau à un taux de \$0.0203 le mille et ne constituerait plus un facteur d'incitation à la congestion aux heures de pointe.

Si une telle mesure était mise en application à compter du 1er avril 1977, l'O.A.Q. retirerait en 1977 (9 mois) un revenu supplémentaire évalué à quelque \$1.8 million. Pour l'année 1978, le montant supplémentaire s'établirait à quelque \$2.8 millions.

2.2.2 Revision des taux de péage pour le trafic lourd

Une deuxième mesure devrait concer-

---

(11) Cette catégorie d'usagers représente quelque 95% du trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier de l'O.A.Q.. Quant au trafic des heures de pointe sur semaine, il représente environ 38% du trafic total de l'O.A.Q.

6/...

ner la revision de la tarification pour les camions et les autobus, tarification qui n'a guère varié depuis le début des années 60 en dépit de l'augmentation croissante des coûts d'exploitation.

Bien qu'il soit établi que le passage d'un véhicule lourd détériore davantage l'infrastructure routière que la simple voiture de promenade (12), la tarification adoptée jusqu'ici n'a presque pas tenu compte de cet état de fait. Aussi importe-t-il d'établir une relations plus nette entre la structure de tarif et le coût des services utilisés (i.e. de l'usage même du réseau).

Dans l'immédiat, il serait approprié d'envisager de hausser le taux de péage pour les camions et les autobus de la manière suivante:

- Autobus: 50¢ (au lieu de 25¢);
- Camion 2 essieux (roues doubles): 50¢ (au lieu de 25¢);
- Camion 3 essieux: 75¢ (au lieu de 50¢);
- Camion 4 essieux: \$1.00 (au lieu de 50¢);
- Camion 5 essieux et plus: \$1.25 (au lieu de 50¢).

---

(12) La détérioration causée par une charge à l'essieu de 12,000 livres serait huit fois plus grande que celle causée par une voiture de promenade. Un chargement de 90,000 lbs sur un essieu-tandem provoquerait des dommages équivalents au passage de 10 essieux de 38,000 lbs (30 en période de dégel)

7/...

Si une telle tarification était mise en application à compter du 1er avril '77, cela se traduirait par des revenus supplémentaires de quelque \$2 millions pour l'année 1977 (9 mois). Ce montant supplémentaire s'établirait à plus de \$3.5 millions pour l'année 1978.

### 3.0 Autres considérations

Les principaux effets d'une révision de la tarification sur le réseau de l'O.A.Q. seraient d'une part de faire supporter le plus possible les coûts réels par les usagers eux-mêmes, et, d'autre part, d'améliorer progressivement la rentabilisation financière de l'O.A.Q. (13) de manière à obtenir un équilibre budgétaire et une diminution du déficit accumulé.

Néanmoins force nous est de constater que la mise en application d'une série de mesures à caractère financier ne réglerait qu'en partie et qu'à court terme les malaises auxquels est confrontée l'Office depuis plusieurs années et qui compromettent son évolution. Il importe alors de situer l'action de l'O.A.Q. dans une démarche plus

---

(13) Pour 1977, dans l'hypothèse de neuf mois d'opération selon cette nouvelle tarification, les revenus supplémentaires seraient de l'ordre de \$4 millions. Pour l'année 1978, ce supplément est évalué à plus de \$6 millions.

globale afin que l'on puisse palier plus en profondeur et plus efficacement aux divers types de problèmes de cet organisme tant du point institutionnel, fonctionnel et organisationnel, que du point de vue économique en relation avec la planification des transports et sa réalisation.

Par une approche plus globale il sera possible d'évaluer l'action de l'O.A.Q. non plus dans un seul contexte de rentabilité financière mais plutôt dans celui de la rentabilité économique. C'est ainsi que l'on pourra tenir compte de l'ensemble des coûts (fixes, variables et sociaux) (14) en vue d'établir une politique de financement basée possiblement sur la tarification au coût marginal. De plus, une telle réflexion devrait déboucher sur une évaluation du rôle de l'O.A.Q. dans l'ensemble du domaine des transports à la lumière d'une politique québécoise des transports en train de s'élaborer.

C'est pourquoi, en plus des mesures financières à envisager pour l'année 1977 (et forcément pour 1976), il s'impose d'entreprendre au cours des prochains mois une étude la

---

(14) Une telle approche a été retenue dans une étude en cours portant sur l'économie des transports du Québec effectuée pour le compte du Ministère des Transports par l'Institut de Recherche sur l'Economie du secteur public. Le rapport final devrait être produit au cours d'avril 1977.

9/...

plus complète possible sur l'O.A.Q. (rétrospective et perspective). Cette étude pourrait être menée conjointement avec des représentants de l'O.A.Q. et des ministères des Transports et des Finances. Le contenu de cette étude pourrait être le suivant (15):

- a) Le cadre institutionnel
  - statut
  - fonction
  - contexte
- b) Données physiques (caractéristiques du réseau autoroutier de l'O.A.Q.)
  - en lui-même
  - par rapport au réseau routier provincial
- c) Aspect financier
  - mode de financement
  - coûts
  - revenus
- d) Aspect économique
  - rentabilité économique
  - coûts totaux
  - politique de financement
- e) Principaux problèmes de l'O.A.Q.
  - au niveau institutionnel
  - au niveau économique
  - au niveau opérationnel
  - au niveau de la planification des transports

---

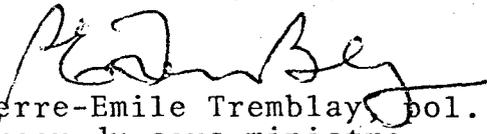
(15) Voir en annexe le contenu plus détaillé de ce projet suggéré.

10/...

- f) Tentatives de solution jusqu'ici
- g) Objectifs recherchés et principes sous-jacents
- h) Alternatives à envisager (scénarios)
- i) Stratégie de mise en application.

Au terme d'une telle réflexion, il serait certes plus aisé de mieux percevoir l'action de l'O.A.Q., saisir son rôle et sa raison d'être et apporter, s'il y a lieu, les ajustements nécessaires dans le but d'obtenir une utilisation optimale des divers réseaux autoroutiers de l'Office (et éventuellement ceux de l'ensemble du Québec) dans un contexte de rentabilité économique.

Tel me semble être pour le moment les considérations à tenir compte en relations avec la situation présente de l'Office des Autoroutes du Québec.

  
Pierre-Emile Tremblay, pol.,  
Bureau du sous-ministre,  
Ministère des Transports.

Québec, le 28 février 1977.

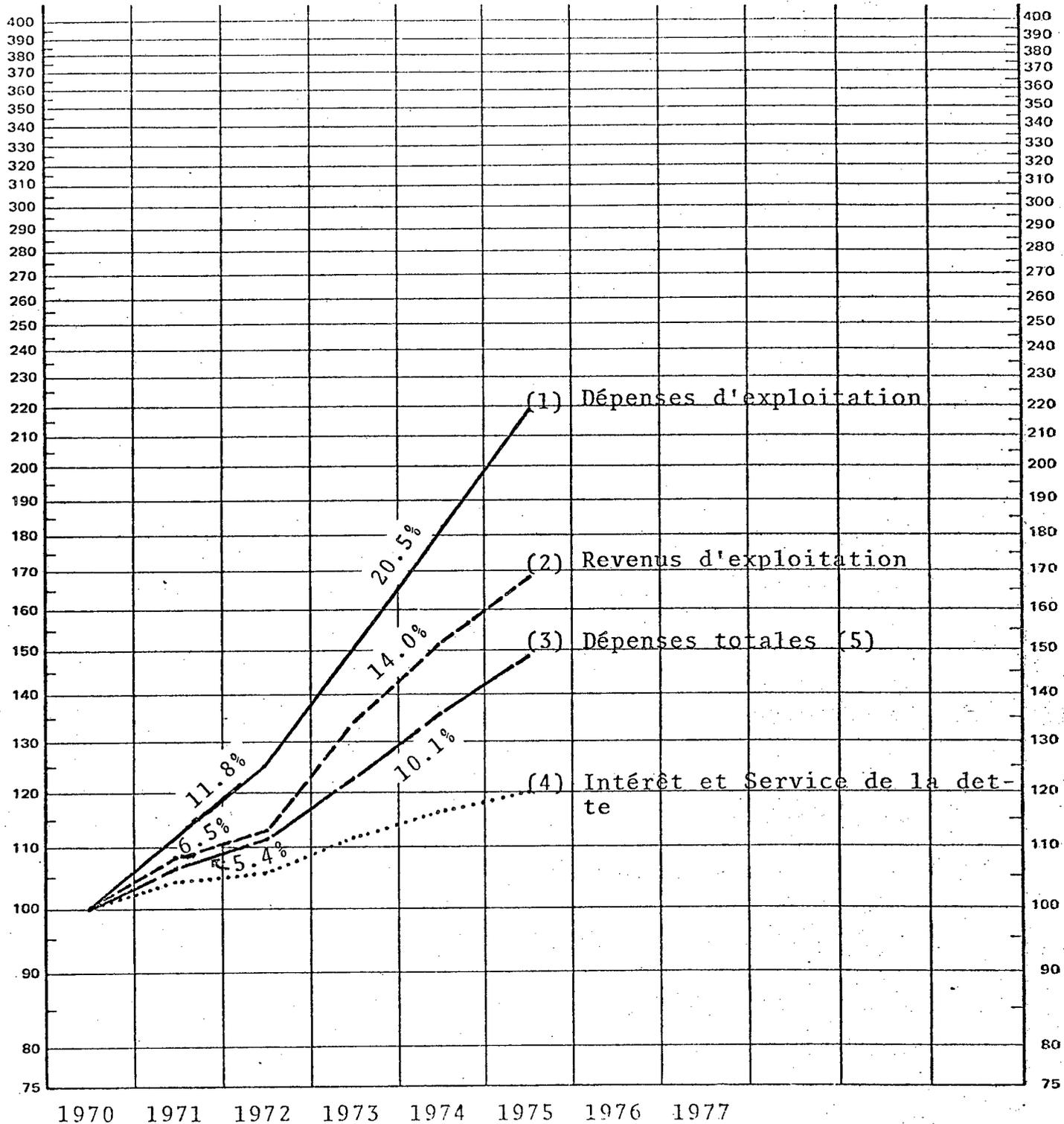
ANNEXE

TABLEAUX & GRAPHE

## INDICE DES REVENUS ET DEPENSES

(en dollars courants)

Année 1970 = 100.0



- (1) Taux moyen annuel 17.0%  
 (2) Taux moyen annuel 10.9%  
 (3) Taux moyen annuel 8.2%  
 (4) Taux moyen annuel 3.7%

(5) Les dépenses totales sont la somme des dépenses d'exploitation et des dépenses relatives aux intérêts et au service de la dette. La contribution gouvernementale (rabais de 50% des taux d'intérêts sur avances) n'est pas comprise dans ce calcul.

Source: Rapports annuels de l'O.A.Q.

Bureau du sous-ministre,  
 Relations Ministérielles,  
 Ministère des Transports,

Février 1977.

TABLEAU I

## OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBEC

## ETAT DES REVENUS ET DES DEPENSES 1970-76 (\$000)

Années*	Revenus d'exploitation		Dépenses totales					
			Dépenses d'exploitation (A)		Dépenses Intérêt & Service de la dette (1) (B)		Total	
	Total (1)	Indice	Total	Indice	Total	Indice	A+B (2)	Indice
1970	14,916.4	100.0	6,361.7	100.0	15,865.6	100.0	22,227.3	100.0
1971	16,110.0	108.0	7,077.7	111.3	16,548.8	104.3	23,626.5	106.3
1972	16,902.4	113.3	7,959.8	125.1	16,740.9	105.5	24,700.7	111.1
1973	19,992.5	134.0	9,568.1	150.4	17,653.7	111.3	27,221.8	122.5
1974	22,590.8	151.4	11,591.3	182.2	18,488.3(2)	116.5	30,079.6	135.3
1975	25,043.2	167.9	13,948.8	219.3	19,032.4	120.0	32,981.2	148.4
1976	-	-	-	-	-	-	-	-

(1) - (2)  
(1)/(2)

7,310.9

Source: Rapports annuels de l'O.A.Q. / Comptes publics du Québec / Documents du Ministère des Finances.

(1) Les montants représentant 50% de réduction du taux d'intérêt sur avances ont été ajoutés, alors que ceux provenant de revenus de placements (fonds d'amortissement) ont été soustraits.

(2) Comprend un montant de \$118,784. à titre de redressement d'intérêts des exercices antérieurs.

Bureau du sous-ministre,  
Relations Ministérielles,  
Ministère des Transports.

Février 1977.

## OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBEC

TABLEAU II

## BILAN FINANCIER 1970-77 (\$000)

Années	Revenus d'exploitation	Dépenses totales	Surplus (+) ou Déficit (-)			
			Annuel		Déficit accumulé	
			Avant contribution du Gouvernement	Après contribution	Avant contribution	Après contribution
1970	14,916.4	22,227.3	-7,310.9	-7,310.9	-60,414.5	-43,551.1 (1)
1971	16,110.0	23,626.5	-7,516.5	-7,316.8 (4)	-50,867.9	-50,867.9
1972	16,902.4	24,700.7	-7,798.3	- 777.8 (2)	-58,666.2	-51,645.7
1973	19,992.5	27,221.8	-7,229.3	+ 244.6 (2)	-65,895.5	-51,401.1
1974	22,590.8	30,079.6	-7,488.8	+ 485.2 (2) (3)	-73,384.3	-50,915.9
1975	25,043.2	32,981.2	-7,938.0	+ 425.9 (2)	-81,322.3	-50,490.0
1976	-	-	-	-	-	-

Source: Rapports annuels de l'O.A.Q. / Comptes publics du Québec.

- (1) En 1970 un montant de \$16,863,435. a été crédité à l'O.A.Q. par le Gouvernement au titre de la régularisation des intérêts (1961-69) et du remboursement des intérêts pour les voies d'aménée cédées au ministère de la Voirie.
- (2) Contribution sous forme de réduction de 50% des taux d'intérêts à être versés sur les avances consenties à l'O.A.Q. par le Ministère des Finances. En 1972 la contribution a été de \$7,020,548., en 1973 de \$7,473,900., en 1974 de \$7,973,880. et en 1975 de \$8,363,951. .
- (3) Un montant de \$118,784 au titre de redressement d'intérêts des exercices antérieurs a été ajouté au déficit accumulé de 1973 et remboursé à même le surplus obtenu de l'exercice financier de 1974. Ce surplus était de \$603,993.
- (4) Correction de \$199,731 pour des intérêts dûs au ministre des Finances sur avances au 31 décembre 1970.

Bureau du sous-ministre,  
Relations Ministérielles,  
Ministère des Transports.

Février 1977.

TABLEAU III

OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBECEVOLUTION DU NOMBRE DE PEAGES

Années*	Véhicules-milles (millions)	Nombre de péages	% d'augmentation (annuel)
1958	1.24	123,738	-
1959	51.99	4,726,406	-
1960	123.41	11,219,008	103.0
1961	166.03	15,094,102	34.5
1962	200.77	18,251,998	20.9
1963	216.54	19,685,833	7.9
1964	238.88	23,888,784	21.4
1965	390.87	33,154,397	38.8
1966	456.06	37,576,177	13.3
1967	564.73	45,493,655	21.1
1968	629.44	51,230,379	12.6
1969	924.84	56,051,448	9.4
1970	1001.27	60,683,283	8.3
1971	1067.72	64,710,373	6.6
1972	1136.72	68,891,881	6.5
1973	1340.39	81,235,839	17.9
1974	1510.92	91,570,692	12.7
1975	1680.85	101,864,882	11.2
1976	-	117,967,763	15.8

\* Ces chiffres concernent, dans l'ordre, les autoroutes ci-après:

1958-1964: Autoroute des Laurentides, seulement

1965-1966: Autoroutes des Laurentides et des Cantons de l'Est

1967- : Autoroutes des Laurentides, des Cantons de l'Est et de la Rive Nord

1975 : Autoroutes des Laurentides, des Cantons de l'Est, de la Rive Nord et Chomedey

Source: Rapports annuels de l'O.A.Q. / Comptes publics du Québec

Bureau du sous-ministre,  
Relations Ministérielles,  
Ministère des Transports.

Québec, février 1977.

## TABLEAU IV

OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBECCOUT D'EXPLOITATION AU MILLE

1966	\$ 30,529 <sup>(1)</sup>	(\$ 3,571,900/117 milles)
1967	\$ 32,068	(\$ 4,842,600/150.7 milles)
1969	\$ 37,330	(\$ 5,791,400/155.3 milles)
1971	\$ 40,964	(\$ 6,361,700/155.3 milles)
1973	\$ 57,317	(\$ 9,568,000/167 milles)
1975	\$ 81,567	(\$13,948,000/171 milles)

(1) Dollars courants.

Source: Rapports annuels de l'O.A.Q.

Février 1977.

Bureau du sous-ministre  
Relations Ministérielles,  
Ministère des Transports.

ANNEXE

ETUDE SUR L'OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBEC:

RETROSPECTIVE ET PERSPECTIVE

(PROJET)

ETUDE SUR L'OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBEC:

RETROSPECTIVE ET PERSPECTIVE

(PROJET)

1.0 Le cadre institutionnel

- a) Statut / pouvoirs / rôle
- b) Fonctions / organisation / (fonctions de construction, d'exploitation, police, etc.)
- c) Contexte institutionnel / relations avec le Gouvernement

2.0 Données physiques (Caractéristiques du réseau autoroutier)

a) Le réseau de l'Office en lui-même:

- Etendue / accessibilité / longueur
- Densité / Capacité
- Trafic (% d'utilisation) (structure)
- Services offerts (qualité)
- Construction & exploitation & extension

b) Le réseau de l'Office comme partie du réseau routier régional ou provincial

- Intégration des réseaux (situation)
- Effets (partage du trafic)
- Construction et exploitation (normes)
- Planification / gestion / exploitation et qualité des services (concurrence/dédoublément)
- Extension possible (limites)
- Aménagement urbain / accès au centre et politique de transport urbain

3.0 Aspect financier

a) Mode de financement

- Structure actuelle de la tarification (tarif au mille / par autoroute)
- Exploitation



2/...

Immobilisations / intérêt / amortissement

- b) Coûts  
d'exploitation  
de financement des investissements / fonds d'amor-  
tissement / amortissement du stock routier  
coûts fixes  
coûts variables  
indices
- c) Revenus d'exploitation  
Péages  
Autres

4.0 Aspect économique (rentabilité)

- a) Politique de financement / ensemble du réseau
- b) Coûts totaux à considérer  
coûts fixes  
coûts variables  
coûts sociaux (congestion & temps)
- c) Autres sources de revenus

5.0 Principaux problèmes de l'Office des autoroutes  
du Québec

- a) Au niveau institutionnel
- b) Au niveau économique (tarification de l'usage  
des infrastructures)
- c) Au niveau de l'exploitation et de la construc-  
tion
- d) Au niveau de la planification des transports  
et de la gestion des systèmes.

6.0 Tentatives de solutions

- a) Gestes posés jusqu'ici par le Gouvernement:

3/...

Voies d'aménée  
 Correction du taux des intérêts antérieurs à 1970  
 Réduction de 50% à partir de 1972 du taux d'intérêt sur les avances du ministère des Finances  
 Construction de certaines sections du réseau autoroutier par le ministère des Transports

- b) Propositions non acceptées  
 Modifications à la loi  
 Modifications à la tarification  
 Modifications à la comptabilisation  
 Demande de subventions d'équilibre budgétaire

7.0 Objectifs recherchés et principes sous-jacents

Favoriser la plus grande mobilité possible des biens et des personnes dans un contexte de rentabilité économique  
 Transport privé versus transport public  
 Partage des coûts par les usagers  
 Choix individuels

8.0 Alternatives (solutions) à envisager (scénarios)

- a) Énoncé des alternatives:  
 Du Statu quo . . . . . à l'abolition  
 (Tarification au coût marginal)
- b) Évaluation
- c) Recommandations possibles

9.0 Stratégie de mise en application

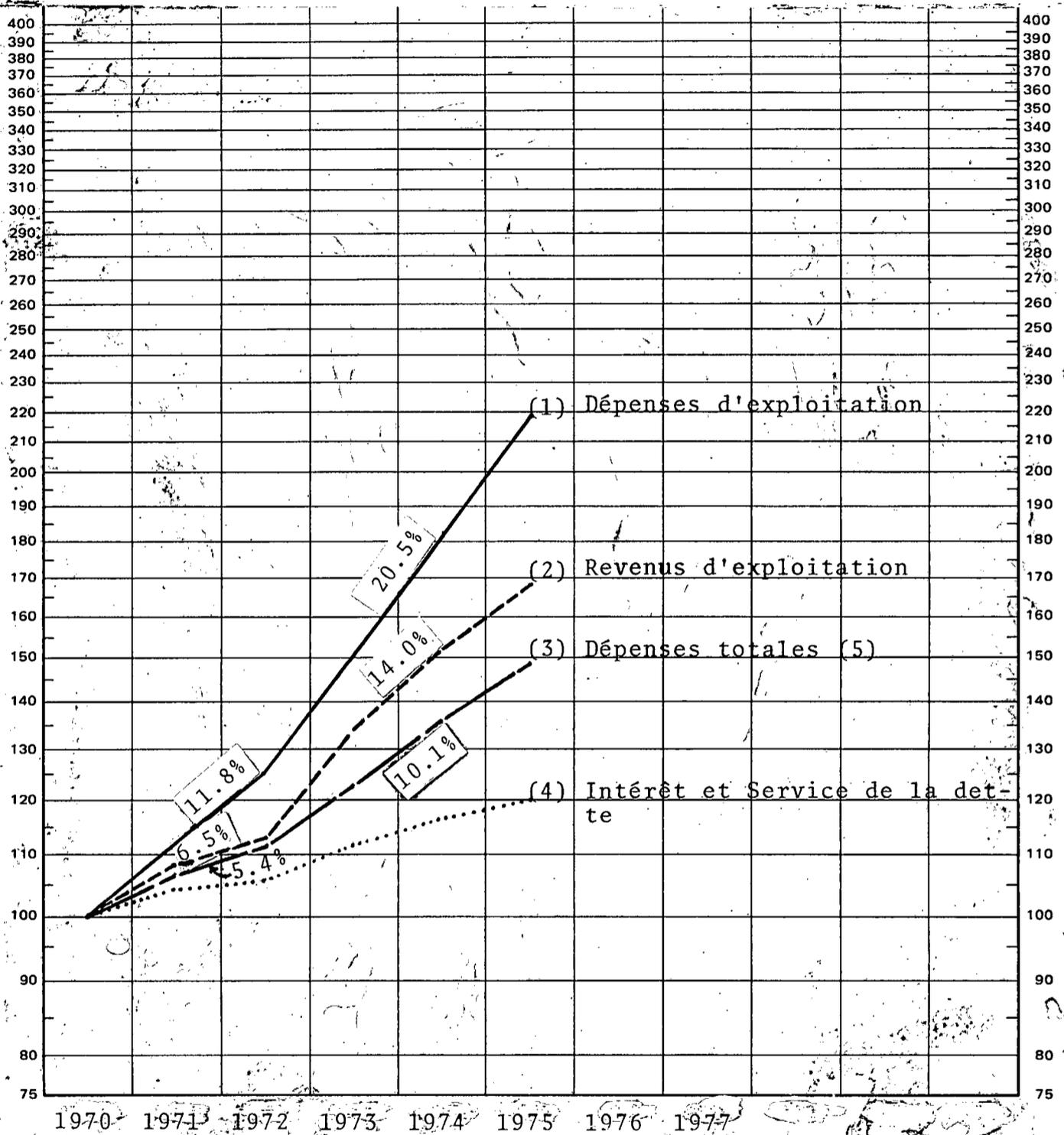
Identification des étapes et des processus

OFFICE DES AUTOROUTES DU QUEBEC

INDICE DES REVENUS ET DEPENSES

(en dollars courants)

Année 1970 = 100.0



- (1) Taux moyen annuel 17.0%
- (2) Taux moyen annuel 10.9%
- (3) Taux moyen annuel 8.2%
- (4) Taux moyen annuel 3.7%

(5) Les dépenses totales sont la somme des dépenses d'exploitation et des dépenses relatives aux intérêts et au service de la dette. La contribution gouvernementale (rabais de 50% des taux d'intérêts sur avances) n'est pas comprise dans ce calcul.

Source: Rapports annuels de l'O.A.Q.

Bureau du sous-ministre,  
Relations Ministérielles,  
Ministère des Transports,

Février 1977.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 103 874