

Systeme de selection au 1/10
Financé
468947

M A M

LES PROGRAMMES D'AIDE AU TRANSPORT

COLLECTIF EN MILIEU URBAIN

Préparé par:

André LAVIGNE
Service de la Recherche

Janvier 1978

QMTRA
CANQ
TR
AP
115

DOCUMENTATION

TABLE DES MATIERES

	PAGES
Introduction	1
A- Pourquoi le transport collectif en milieu urbain est-il subventionné?	3
B- Les marchés du transport urbain	7
C- Analyse des formules actuelles de financement.	9
D- Autres formules de financement des program- mes d'aide au transport collectif	23
1ère formule; imposer un taux annuel de croissance des montants alloués aux Commissions de transport	23
2ère formule; accorder les subventions sur une base des coûts d'exploitation	24
3ère formule; accorder les subventions sur une base du nombre de passa- gers réguliers	26
4ère formule; accorder les subventions sur une base des revenus recueillis auprès des usagers réguliers ..	28
E- Conclusion	31
F- Annexe 1	34 à 44
G- Annexe 2	45

LES PROGRAMMES D'AIDE AU TRANSPORT

COLLECTIF EN MILIEU URBAIN

Le transport collectif en milieu urbain fait face au fil des années à des difficultés qui se traduisent, entre autres, par des déficits d'opération de plus en plus élevés. De \$10 millions qu'il était en 1972, le déficit d'exploitation des Commissions de transport s'élevait à 81.2 millions en 1976 tandis que les budgets de l'année 1977 prévoient un montant de 105.2 millions. De plus il est prévu en 1978 pour le seul budget de la C.T.C.U.M. un déficit de \$98.0 millions de dollars. Afin d'alléger les effets financiers de ces hausses sur le budget des municipalités, le Ministère des transports avait instauré en 1975 une politique d'aide financière au transport urbain qui s'est concrétisée par l'implantation des programmes suivants:

- aide de 100.0% des coûts pour la réalisation de certaines études techniques.
- aide de 33.0% des coûts de l'acquisition d'un ou des réseaux existants lorsqu'une commission de transport est créée ou élargie.
- aide de 30.0% des coûts de l'achat d'équipements roulants (si l'achat est effectué auprès d'une entreprise située au Québec).
- aide de 45.0% à 55.0% du déficit d'exploitation.
- aide de 60.0% du service de dette du Métro.

Les montants versés en 1976 aux Commissions de transport et à certains services municipaux bénéficiaires sont décrits au tableau 1 de l'annexe 1. Chaque programme a accordé au total les montants suivants:

	1976	1977
<u>Tableau erroné (voir remarques au tableau 1)</u>		
réalisation d'études:	306,600 ✓	58
acquisition de réseaux existants:	432,000 ✓	432.0
achats d'équipements roulants:	7,744,0 7,698,300	5,474.0
déficit d'exploitation:	29,928,7 44,259,000	49,556.7
service de dette du Métro:	25,000,000	29,498.1
aide à l'établissement d'un réseau de ceinture Hull-Ottawa:	400,000 ✓	—
Train de banlieue	63,841.3	600.0
<u>Total:</u>	<u>78,095,200</u>	<u>150.0</u>
Huile usées		

Pour le seul programme basé sur les déficits d'exploitation, il est prévu que les montants s'élèveront à 55 millions pour l'année 1977, et que dans le seul cas de la C.T.C. U.M. la province accordera en 1978 au moins 50 millions à ce programme.

Dans l'optique du Ministère des transports, la mise sur pied de ces programmes devrait cependant s'astreindre à respecter les deux principes suivants:

- le transport collectif en milieu urbain est une fonction locale plutôt que provinciale.
- les différents modes de transport doivent tendre à payer eux-mêmes les coûts qu'ils engendrent à la société, compte tenu d'une aide particulière apportée au transport collectif; ~~afin d'équilibrer les subventions implicites reçues par les automobilistes.~~

Afin de continuer à répondre à ces principes et devant la hausse fulgurante des montants versés dans le passé et de celle prévue pour les années futures, il s'avère maintenant nécessaire d'analyser si les formules actuelles permettent d'atteindre les objectifs recherchés et si elles sont encore les plus appropriés dans le contexte actuel.

Cette analyse est d'autant plus importante que les formules de financement de ces déficits détermineront de plus en plus dans les prochaines années le niveau et la qualité des services fournis par les Commissions de transport, les prix imposés aux utilisateurs de ce mode de transport et les incitations pour la mise en place des moyens nécessaires pour améliorer la productivité des Commissions de transport.

Pour les fins de notre analyse, seules les formules de deux programmes les plus importants seront examinées: soit celle du programme d'aide à l'achat de nouveaux équipements et celle basée sur les déficits d'exploitation. Elles seront étudiées selon quatre critères d'évaluation qui devraient relever leurs principales incidences. Ces quatre critères sont respectivement les suivants:

- 1- les formules choisies permettent-elles d'atteindre les objectifs recherchés par ces programmes?
- 2- les formules encouragent-elles l'atteinte de l'efficacité économique dans la production et la distribution du service de transport collectif?

3- quels sont les coûts administratifs des formules choisies?

4- les formules sont-elles équitables?

Ces critères serviront aussi dans une seconde étape à analyser quelques formules qui pourraient remplacer les formules actuelles et dans une troisième étape à proposer la formule qui pourrait s'adapter le mieux possible aux nouvelles réalités qui affecteront le secteur du transport urbain.

Avant de procéder à ces diverses analyses, il sera d'abord rappelé les principaux arguments qui ont justifié le besoin de subventionner le transport collectif dans le milieu urbain et il sera décrit les divers marchés qui sont regroupés dans le transport urbain.

A. Pourquoi le transport collectif en milieu urbain est-il subventionné?

D'abord il est à signaler que la volonté de subventionner le transport collectif n'est plus confinée aux très grandes villes du Québec. En effet, en plus des cinq Commissions de transport des grandes agglomérations du Québec, ^{not} la C.T.C.U.M., C.T.C.U.Q., C.T.L.^{R.S.M.} Laval, C.T. ~~de la Rive-Sud de Montréal~~ et la C.T.C.R.O.[?], il existe des besoins en transport collectif dans les agglomérations à moyenne densité de population, telles que celle du Haut-Saguenay, celle de la Mauricie, celle de la Rive-Sud du Québec et celle de Sherbrooke. Cette revitalisation du transport collectif en milieu urbain s'appuie généralement sur les arguments suivants:

3 buts: -

- Donner du transport aux captifs
- Commerce
- Congestion.

- la nécessité de fournir des ressources financières afin que les Commissions de transport maintiennent bas leurs tarifs aux usagers et qu'elles améliorent la qualité de leurs services. Le but ultime est de substituer le transport collectif au transport par automobile.

- la volonté d'assurer un niveau acceptable de mobilité aux gens qui sont incapables d'utiliser et de posséder des automobiles personnelles.

Le premier argument se base habituellement sur trois éléments importants, soit les économies d'échelle dans les opérations de ces entreprises de transport, soit l'incapacité de faire payer aux usagers de l'auto les coûts sociaux qu'ils occasionnent, soit la nécessité d'équilibrer l'aide au transport collectif par autobus à celui reçu implicitement par les utilisateurs de l'automobile (coûts sociaux mise à part). D'abord selon certains auteurs, il semble qu'au niveau théorique la production de ces entreprises de transport collectif font face à des économies d'échelle qui se reflètent généralement par une diminution du coût moyen de production selon l'augmentation du nombre d'usagers. Alors comme toutes entreprises de ce genre, les subventions sont nécessaires afin d'accéder au niveau de production qui créent ces économies d'échelle. En d'autres mots, les subventions aux entreprises de transport permettent d'améliorer leur service et de maintenir assez bas leurs tarifs de sorte qu'ils peuvent attirer une clientèle supplémentaire pour finalement atteindre le niveau de production qui permet de fournir un service avec un coût moyen inférieur (montants de la subvention compris). Mais ces économies d'échelle existent-elles réellement dans les entreprises de transport collectif?

Comme réponse, seulement un raisonnement théorique est ici possible. Il semble qu'il est vrai que ces économies d'échelle existent mais uniquement jusqu'à un certain point de leur échelle de production, point qui varie d'une entreprise de transport à l'autre selon la proportion des usagers de l'heure de pointe par rapport à celle des usagers hors pointe. Cette variation du point où les économies d'échelle s'arrêtent dépend de la demande variable de leur service au cours des heures de la journée. En effet ces entreprises investissent de telle sorte que leur équipement est utilisé à pleine capacité aux heures de pointe et presque pas aux autres heures. Donc cette demande variable a pour conséquence qu'au delà d'un certain point les économies d'échelle existent si les usagers supplémentaires se retrouvent aux heures hors pointe et que des déséconomies apparaissent si ces usagers utilisent le transport collectif aux heures de pointe. Pratiquement il est difficile de fixer ce point exact dans l'échelle de production de ces

Transport par automobile
se fait au coût marginal

Tous les services sont fait en fonction
de la demande maximum.

1245
1246
1247
1248
1249
1250
1251
1252
1253
1254
1255
1256
1257
1258
1259
1260
1261
1262
1263
1264
1265
1266
1267
1268
1269
1270
1271
1272
1273
1274
1275
1276
1277
1278
1279
1280
1281
1282
1283
1284
1285
1286
1287
1288
1289
1290
1291
1292
1293
1294
1295
1296
1297
1298
1299
1300

entreprises où les économies d'échelle s'arrêtent. Comme exemple, il est certain que l'achat d'autobus supplémentaires à la C.T.C.U.M. et à la C.T.C.U.Q. pour répondre à une demande accrue aux heures de pointe créeraient sans doute des déficits de plus en plus importants puisque la demande aux autres heures ne justifie d'un tel achat. A cause de la difficulté de fixer le point où les économies d'échelle s'arrêtent, il est permis uniquement de justifier une partie des subventions mais sans établir quelle doit être le montant exact de celles-ci.

L'impossibilité de mesurer à bas coûts les coûts sociaux occasionnés par l'automobile et de les faire payer à ses utilisateurs justifie aussi une partie des subventions qui doivent être accordées. Ces coûts sociaux sont ceux principalement occasionnés aux heures de pointe et qui se représentent par la congestion, par la pollution de l'air et du bruit, et par les coûts qui seraient créés par la construction de nouvelles autoroutes vers le centre-ville. Ces derniers comprennent, entre autres, la perte de logements à bas prix pour les gens démunis et celle d'une base de taxation pour la ville centrale. Cet élément accorde implicitement un caractère temporaire à une partie du programme d'aide au transport collectif puisque les montants versés devraient diminuer selon l'imposition à l'automobiliste des coûts sociaux engendrés par eux. Il exige cependant la contribution des municipalités membres des Commissions de transport au financement puisque les coûts sociaux sont provoqués en grande partie par les résidents de ces municipalités, et aussi celle du gouvernement provincial puisque une part de ces coûts sociaux sont créés par les résidents des municipalités non-membres. Mais ici aussi, il est difficile de fixer le montant exact de subventions qui devrait être accordé.

Ces difficultés de mesure existent aussi lorsqu'il est comparé les subventions accordées aux infrastructures routières et celles au mode de transport collectif en milieu urbain. Selon N. Bryan⁽¹⁾, le secteur routier ne s'autofinance pas et il reçoit une aide estimée entre vingt et trente pour cent, aide qui s'ajoute aux coûts de la pollution émise par les différents véhicules. Donc ces sub-

(1) N. Bryan, "More taxes and More traffic", Canadian Tax Foundation Toronto, 1970. Voir aussi Rapport sur l'urbanisation p. 229.

ventions implicites à l'automobile justifient aussi une part des subventions au transport collectif en milieu urbain.

En plus de ces divers éléments énumérés ici, le mode de transport par autobus en milieu urbain devenait aussi de moins en moins concurrentiel à l'automobile à cause des augmentations très fortes des coûts d'opération que les Commissions de transport devaient faire face pour les raisons suivantes:

- Le transport collectif est une entreprise dite intensive en main d'oeuvre et toutes les entreprises de ce type ont subies au cours des dernières années des hausses de coûts très importantes à la suite des augmentations des salaires des avantages sociaux. En plus elles sont incapables de compenser ces augmentations par une productivité accrue. Selon le tableau 2 de l'annexe 1, la part relative des coûts de main-d'oeuvre par rapport aux dépenses totales des Commissions de transport est d'environ _____ ?
- Le transport collectif est appelé de plus en plus à desservir des banlieues à faible densité.

Le deuxième objectif sert d'appui à la politique sociale du gouvernement provincial envers les gens ^{les pauvres qui cherchent} ~~démunis~~ ^{des maisons}. Il exige par ailleurs qu'une partie de la subvention soit accordée par la province provinciale parce que cette institution est responsable de la politique sociale. Par contre, ce seul argument ne peut pas justifier l'organisation de transport collectif par autobus dans les villes peu peuplées et à faible densité. Dans celles-ci, d'autres instruments moins coûteux sont disponibles pour atteindre ce but social. Afin d'exercer une telle aide, il serait sans doute préférable de suivre l'exemple de certains états américains qui accordent aux gens visés par le programme d'aide des bons leur permettant d'utiliser le taxi avec une contribution minime de leur part.

Finalement les subventions gouvernementales et locales continueront d'être nécessaires, mais celles-ci devraient à l'avenir s'accompagner de mesures qui tenteront d'intégrer les coûts sociaux dans le prix de l'utilisation de l'auto. Dans ce sens il est suggéré d'appliquer les éléments suivants:

- hausser les prix de stationnements aux centres-villes
- établir des quotas dans le nombre de stationnements aux centres-villes
- hausser le prix des contreventions pour les stationnements interdits
- hausser la taxe d'essence
- émettre dans le cas de la C.T.C.U.M. des vignettes qui permettraient aux usagers de l'automobile d'utiliser le système routier aux heures de pointe avec un seul passager.
- fixer une vitesse maximale à 80.0 km/heure, sur les autoroutes
- réorganiser le transport par taxi de sorte que ce mode puisse substituer l'automobile sur certaines lignes et aux heures de pointe.

Parallèlement à cette intégration des coûts sociaux aux automobilistes, il est suggéré d'encourager le transport collectif de la façon suivante:

- construire des espaces de stationnement aux périphéries des villes
- créer des couloirs et des mesures donnant priorités aux autobus
- envisager de réserver certains boulevards, rues ou certains ponts dans le cas de Montréal aux autobus et aux taxis

Finalement les subventions aux Commissions de transport sont justifiables et ceci malgré le fait qu'il est difficile de mesurer avec exactitude quelle devrait être les montants de ces subventions. Devant ces difficultés, l'approche prise dans ce document recherche une formule de financement qui, tout en permettant aux Commissions de transport de concurrencer l'auto, permettra aussi d'inciter les divers agents impliqués à rechercher une meilleure efficacité économique.

B- Les marchés du transport urbain

Il existe trois marchés différents du transport urbain. Le premier comprend relativement un petit nombre de personnes qui vivent principalement au centre-villes, qui utilisent uniquement le transport en commun pour tous leurs déplacements, et qui se regroupent chez les vieillards ou (et) chez les pauvres, et en plus chez les enfants d'âge scolaire. Sur ce marché, le transport collectif est le seul mode de transport utilisé ou presque.

Le second marché comprend les déplacements vers le ou du centre-ville aux heures de pointe pour aller travailler ou pour le retour à la maison. Sur ce marché, la compétition est très forte entre les divers modes de transport, principalement entre l'autobus et l'automobile.

Le troisième marché consiste à tous les autres déplacements: ceux dans des directions autres que celle de l'axe centre-ville-maison aux heures de pointe, ceux aux heures hors-pointe et ceux non reliés au travail (loisir). Pour ce marché, l'automobile a un avantage très prononcé.

Ces trois marchés ont aussi comme caractéristique de varier considérablement d'une ville à l'autre de sorte que les besoins d'un service de transport collectif par autobus n'est pas la solution optimale dans toutes les villes.

En effet le besoin d'un service de transport collectif n'est pas aussi nécessaire dans une ville de 25,000 habitants qu'à Montréal puisque la demande du transport collectif aux trois marchés énumérés sont différentes. De plus cette demande est assez élevée à Montréal pour nécessiter l'implantation du métro. Selon Wilfrid Owen, auteur de "transportation for Cities"⁽¹⁾, la construction d'un métro devient nécessaire seulement si une agglomération possède une population minimum de deux (2) millions d'habitants et si sa densité est de 14,000 habitants au mille carré. A l'aide de ces renseignements, il faudrait sans doute réexaminer la nécessité du prolongement du métro prévu pour les prochaines années.

Par contre aucune étude disponible ne fournit les conditions minimales qu'une ville doit posséder sur les trois marchés pour justifier la création d'un service de transport collectif par autobus. Il serait important à l'avenir d'effectuer de telles études avant d'implanter des Commissions de transport dans des centres de densité moyenne.

Il est aussi important de noter que la compétition entre l'autobus et l'automobile est fonction en très grande partie de la capacité du réseau routier en place par rapport à la population desservie. Selon cette caractéristi-

(1) Wilfrid Owen, "transportation for Cities", the Brookings Institution, Washington, 1970.

que, l'autobus réussit à mieux concurrencer l'auto à Montréal que dans les autres villes. Comme exemple, le système routier de la région de Québec est relativement très développé par rapport à celui de la région de Montréal de sorte qu'il est beaucoup plus difficile pour le transport collectif d'attirer une clientèle à Québec. Disons aussi qu'à Québec la politique gouvernementale de tarification des stationnements publics au centre-ville n'aide pas beaucoup le mode de transport public. Ces caractéristiques peuvent expliquer en partie la différence entre le rapport clientèle-population desservie de la C.T.C.U.M. et celui des autres Commissions de transport.

Tableau 1: Rapport clientèle - population desservie - 1976

	Clientèle "000000"	Population desservie (1) "000"	Rapport cli- le, popula- desservie
C.T.C.U.M.	304	1,743	174.4
C.T.C.U.Q.	27	447	60.4
C.T.L.	15	241	62.2
C.T.C.R.O.	10	177	56.5
C.T.R.S.M.	10	192	52.1

C- Analyse des formules actuelles de financement

Comme il a été déjà mentionné, notre attention se porte principalement sur les programmes d'aide à l'acquisition de nouveaux équipements roulants et à la couverture du déficit d'exploitation. Ils sont examinés respectivement selon quatre critères d'évaluation qui cherchent à cerner tous les incidences créés par leur implantation.

1- 1er critère: la formule choisie permet-elle d'atteindre les objectifs recherchés?

Le premier objectif de ces programmes d'aide est de rendre le transport collectif aussi concurrentiel que possible au transport par automobile afin d'éliminer les coûts sociaux engendrés par ce dernier mode. Pour atteindre ce but, les Commissions de transport doivent alors attirer une clientèle à l'aide du maintien des tarifs à un prix équivalent ou plus bas que le prix de l'utilisation

(1) Population des municipalités membres des Commissions de transport
Source: Ministère des transports

de l'auto (assurance, stationnement compris) pour le même trajet et par une amélioration de la qualité des services qui se mesure en très grande partie par la vitesse prise pour parcourir le trajet. Avant 1975, les Commissions de transport perdaient d'une année à l'autre leur clientèle et devant une telle situation le gouvernement a instauré les nouveaux programmes mentionnés. Ces derniers ont-ils atteint leur but?

Avant d'essayer de répondre à cette question, il est bon de rappeler (le gouvernement semble l'avoir oublié) que lors de l'implantation de ces programmes un principe de base très important mentionnait que l'aide au transport collectif était nécessaire pour équilibrer les subventions implicites reçues par les automobilistes mais qu'à long terme les différents modes de transport devaient tendre à payer eux-mêmes les coûts qu'ils engendrent.

L'analyse du comportement du gouvernement provincial et des municipalités depuis 1975 démontre qu'ils ont plutôt subventionné le transport collectif pour lui attirer la clientèle en lui permettant d'être concurrentiel avec le transport par automobile et qu'ils ont été très timides dans l'implantation de mesures pour faire défrayer leurs coûts, de telle sorte que nous pouvons conclure que les deux modes de transports sont subventionnés maintenant.

Ceci dit, il est maintenant important de vérifier si les Commissions de transport ont attiré une clientèle supplémentaire, et si oui à quel prix. Les données statistiques disponibles et décrites au tableau 3 semblent indiquer que les montants accordés en subvention par le gouvernement et les municipalités-membres ont contribué non seulement à arrêter la diminution de l'achalandage dont les Commissions de transport faisaient face avant 1975, mais aussi à l'accroître. En effet aucune Commission n'a subi depuis 1975 une baisse de clientèle et elles l'ont même augmenté de façon considérable en 1975, à l'exception de la C.T.C.U.M. qui a dû arrêter de fournir son service quelques semaines à cause d'une grève de ses employés. Les données disponibles nous permettent de conclure que les programmes d'aide ont réussi à maintenir au transport collectif leur clientèle et même de l'accroître. Par contre, il est intéressant de connaître à quel prix elles ont réussi ce revirement de la tendance d'avant 1975.

Les données disponibles (voir tableau 4, de l'annexe) nous permettent de déceler que les Commissions ont augmenté en 1975 leur clientèle considérablement, sauf la C.T.C.U.M., sans accroître leur déficit de façon trop rapide et qu'elles ont attiré beaucoup moins de passagers supplémentaires en 1976 malgré une croissance assez élevée des déficits (entre 31.0% et 175.0%). Quoiqu'une période de trois ans est très courte pour déceler une tendance qui se dessinera à l'avenir, ces données et les prévisions au sujet des déficits de 1977 et de 1978 nous permettent de prédire que les Commissions de transport réussiront dans les années futures à maintenir et accroître leur clientèle uniquement avec l'aide de déficits subventionnés qui prendront une ampleur de plus en plus importante si le gouvernement ne prend des mesures nécessaires pour faire défrayer les coûts aux automobilistes.

Le second objectif des programmes d'aide est de fournir un mode de transport convenable aux gens démunis et sans doute il est atteint par les programmes actuels. Cependant il serait très intéressant de savoir:

- quelle proportion des gens démunis utilisent le transport collectif par autobus (et métro),
- quelle proportion des usagers du transport collectif sont pauvres,
- et quelle proportion des déficits sont occasionnés par le service fourni aux pauvres.

Les données disponibles ne nous permettront de répondre que partiellement.

Plusieurs études américaines démontrent cependant que la majorité des usagers du transport collectif ne sont pas des gens pauvres. Une étude canadienne, effectuée par Mark Frankena ⁽²⁾, prouve que le transport collectif dans les villes banlieues de moyenne à basse densité de population n'est pas un service fourni aux gens démunis puisqu'il existe une corrélation très positive entre les revenus des citoyens et la distance de leur résidence au centre-ville.

A partir de ces études, il est permis de se poser la question à savoir quelle proportion des déficits est créé par la production du service aux usagers des banlieues. Sans appuyer cela avec des chiffres, il est possible de croire

(2) Frankena Mark, "Income Distributional Effects of Urban transit subsidies", Journal of transport Economics and policy, vol. VII, no 3, sept. 1973, p. 222-223.

que l'aide gouvernementale contribue à satisfaire beaucoup plus les usagers de banlieues que les gens pauvres et handicapés. Donc le second objectif est sans doute atteint dans le sens que les gens pauvres ont à leur disposition un service de transport peu dispendieux et de bonne qualité, mais par contre beaucoup de gens de classes moyenne et riche en bénéficient aussi de cet aide et ils reçoivent sans doute la forte proportion des montants des programmes de subventions au transport collectif par autobus; surtout si nous considérons que ces gens parcourent des grandes distances et vivent dans des zones peu denses.

→ 2- 2^{ième} critère: les formules actuelles encouragent-elles l'efficacité économique?

Il est désirable que la formule de subsides, peu importe le programme concerné, encouragent la meilleure utilisation des ressources disponibles à un meilleur coût dans la production et la distribution du service de transport collectif. Toutes formules de programmes de subventions créent implicitement des incitations qui peuvent aller à l'encontre des objectifs recherchés. De fait les formules de base aux deux programmes étudiés ici (achat d'équipements roulants et financement du déficit) ont été critiqués et condamnés dans plusieurs administrations gouvernementales à cause des incitations implicites créées par leur implantation.

Les principaux reproches à l'endroit de la formule qui accorde un pourcentage fixe du coût de nouveaux équipements sont de contenir les incitations suivantes:

- à substituer de nouveaux autobus aux vieux autobus par leur remplacement plus fréquent, d'où une vie économique plus restreinte de l'équipement
- à ne pas maintenir et à ne pas réparer les autobus.

Les données disponibles ne nous permettent pas de mesurer si ces effets possibles se sont concrétisés dans les opérations des Commissions de transport québécoises. Malgré cela, nous pouvons en douter parce que d'une part le pourcentage de 30.0% du coût total de l'achat est relativement faible par rapport au coût supporté par la Commission de transport, et que d'autre part ces organismes sont incités à entretenir et à réparer les autobus grâce au programme d'aide d'exploitation qui accorde entre

En ce qui concerne ce dernier programme, les commentaires ne sont pas très élogieux au sujet de sa formule actuelle. Les principales critiques à son endroit est de contenir implicitement les incitations suivantes:

- à exercer moins de pression sur le contrôle des coûts.
- à ne pas s'opposer aux demandes salariales des syndicats
- à ne pas utiliser les règles de tarification plus appropriées (tarification différenciée pour les heures de pointe et pour les trajets les plus longs).

Cependant il est important de noter qu'une formule basée sur les déficits d'exploitation ne résulte pas en réalité nécessairement à tous ces aspects négatifs malgré le fait qu'elle incite implicitement à atteindre de tels buts. Quoiqu'il est difficile de mesurer les impacts précis d'une telle formule, les incitations et les effets qui peuvent en résulter ont été jugés assez importants par le gouvernement fédéral américain puisqu'il s'est toujours refusé d'utiliser une telle formule pour la redistribution des fonds disponibles entre les Commissions de transport, et aussi par l'Ontario puisqu'il a modifié cette année (1977) sa formule de financement. Par contre certains états américains utilisent encore une telle formule mais ils l'accompagnent d'un contrôle sur les efforts fournis par les Commissions de transport pour justifier certaines dépenses.

Le Québec a voulu aussi atténuer les effets d'une telle formule en ajoutant une incitation à accroître l'achalandage. Il croyait réussir cet effet en fixant d'abord l'aide à 45.0% du déficit et en ajoutant un montant qui peut porter de l'aide total à 55.0% du déficit d'exploitation. Ce pourcentage supplémentaire augmente selon la croissance de l'achalandage et diminue selon l'augmentation de la population desservie. La formule utilisée est décrite à l'annexe 11.

L'application d'une telle formule accordera en 1977 une aide de 45.0% à la C.T.C.U.M. lorsqu'elle a reçu en 1976 une aide de 55.0%. Cette diminution est provoquée non pas par le manque d'efforts de sa part pour attirer la clientèle mais par la venue des deux événements importants suivants:

- la tenue des Jeux Olympiques en 1976 qui a accrue l'achalandage de cette année-là de façon considérable. Le rapport financier de 1976 de la C.T.C.U.M. stipule que cet événement a atténué une clientèle supplémentaire à 6.5 millions.
- elle fait face en 1977 à une grève qui diminuera davantage son achalandage.

Donc la formule incitative du Ministère du transport ne tient pas compte de la venue d'événements exceptionnels sur le territoire des commissions de transport et ainsi elle ne contribue pas à compenser et à inciter les efforts fournis à long terme par celles-ci pour attirer une nouvelle clientèle.

Le laps de temps disponible et la complexité du sujet ne nous permettent pas de vérifier avec précision si les Commissions de transport accordent facilement les demandes salariales à leurs employés. Il est possible de nier une telle attitude de leur part puisqu'elles subissent régulièrement des arrêts de travail pendant leur négociations avec leurs employés. Mais il s'agit d'une réponse très superficielle puisque les Commissions peuvent laisser aller la situation jusqu'à la grève afin de mieux faire accepter à la population ces hausses salariales.

La grève peut-être utilisée par la Commission de transport (il s'agit d'hypothèses qui restent à vérifier) pour faire représenter à la population l'utilité du transport collectif principalement aux heures de pointe et ainsi elle contribue à créer une pression politique auprès des autorités pour qu'elles acceptent les demandes salariales aux frais des municipalités membres et du gouvernement provincial. Puisque les montants impliqués à la suite de ces négociations deviennent de plus en plus importants à cause de la proportion des salaires et des avantages sociaux dans le budget des Commissions de transport, le gouvernement devrait analyser de plus près les résultats des conventions collectives des Commissions de transport.

^{A titre}
~~En guise~~ indicatif seulement, les salaires honoraires et annuels des chauffeurs d'autobus et des employés d'entretiens à la C.T.C.U.M. ont été comparés à ceux d'autres employés oeuvrant dans des secteurs exigeant des qualifications similaires.

Tableau 2

Comparaison entre le salaire horaire et hebdomadaire des chauffeurs d'autobus de la C.T.C.U.M. et celui de travailleurs montréalais équivalents.

Occupation	Date	Salaires hebdomadaires		Salaire horaire
1- Chauffeurs d'autobus de la C.T.C.U.M.*	12/07/76	\$276.00 ⁽¹⁾		\$6.90
2- Employés d'entretien (1er classe)*	12/07/76	\$290.00 ⁽¹⁾		\$7.25
		<u>médiane</u>	<u>9^e decile</u>	<u>médiane</u> <u>9^e decile</u>
3- Mécanicien dans le secteur général dans le transport par autobus	01/10/76			\$5.75 \$7.60
4- Mécanicien dans le secteur de l'automobile**	01/10/76	\$250.00	\$304.00	
5- Chauffeur de camion (industrie du camionnage)	01/10/76			\$6.47 \$7.12
6- Mécanicien dans le secteur du camionnage	01/10/76			\$6.86 \$7.66
7- Soudeur d'entretien (industrie métallique)	01/10/76			\$6.18 \$7.32
8- Pompier 1er classe	01/10/76	315.00	323.00	

Source: Sommaire des taux salariaux et des conditions de travail des employés de la C.T.C.U.M.
: taux de salaire, traitements et heures de travail au 1er octobre 1976, Ministère du travail du Canada

(1) Salaire est basé sur une semaine de 40 hres sans temps supplémentaire

Tableau 2

Comparaison entre le salaire horaire et hebdomadaire des chauffeurs d'autobus de la C.T.C.U.M. et celui de travailleurs montréalais équivalents.

Occupation	Date	Salaires hebdomadaires		Salaire horaire	
1- Chauffeurs d'autobus de la C.T.C.U.M.*	12/07/76	\$276.00 ⁽¹⁾		\$6.90	
2- Employés d'entretien (1er classe)*	12/07/76	\$290.00 ⁽¹⁾		\$7.25	
		<u>médiane</u>	<u>9^e decile</u>	<u>médiane</u>	<u>9^e decile</u>
3- Mécanicien dans le secteur général dans le transport par autobus	01/10/76			\$5.75	\$7.60
4- Mécanicien dans le secteur de l'automobile**	01/10/76	\$250.00	\$304.00		
5- Chauffeur de camion (industrie du camionnage)	01/10/76			\$6.47	\$7.12
6- Mécanicien dans le secteur du camionnage	01/10/76			\$6.86	\$7.66
7- Soudeur d'entretien (industrie métallique)	01/10/76			\$6.18	\$7.32
8- Pompier 1er classe	01/10/76	315.00	323.00		

Source: Sommaire des taux salariaux et des conditions de travail des employés de la C.T.C.U.M.
: taux de salaire, traitements et heures de travail au 1er octobre 1976, Ministère du travail du Canada

(1) Salaire est basé sur une semaine de 40 hrcs sans temps supplémentaire

Tableau 2

Comparaison entre le salaire horaire et hebdomadaire des chauffeurs d'autobus de la C.T.C.U.M. et celui de travailleurs montréalais équivalents.

Occupation	Date	Salaires hebdomadaires		Salaire horaire	
		<u>médiane</u>	<u>9^e decile</u>	<u>médiane</u>	<u>9^e decile</u>
1- Chauffeurs d'autobus de la C.T.C.U.M.*	12/07/76		\$276.00 ⁽¹⁾		\$6.90
2- Employés d'entretien (1er classe)*	12/07/76		\$290.00 ⁽¹⁾		\$7.25
3- Mécanicien dans le secteur général dans le transport par autobus	01/10/76			\$5.75	\$7.60
4- Mécanicien dans le secteur de l'automobile**	01/10/76	\$250.00	\$304.00		
5- Chauffeur de camion (industrie du camionnage)	01/10/76			\$6.47	\$7.12
6- Mécanicien dans le secteur du camionnage	01/10/76			\$6.85	\$7.66
7- Soudeur d'entretien (industrie métallique)	01/10/76			\$6.18	\$7.32
8- Pompier 1er classe	01/10/76	315.00	323.00		

Source: Sommaire des taux salariaux et des conditions de travail des employés de la C.T.C.U.M.
: taux de salaire, traitements et heures de travail au 1er octobre 1976, Ministère du travail du Canada

(1) Salaire est basé sur une semaine de 40 hres sans temps supplémentaire

A Selon les données du tableau 2, le taux horaire des employés de la C.T.C.U.M. semble correspondre à ceux des employés d'autres secteurs. Il s'agit ici d'une comparaison très sommaire puisque les avantages marginaux ne sont pas considérés.

Quant aux incitations créées par les formules actuelles de financement sur l'implantation d'une tarification différenciée (appelée aussi au coût marginal) selon l'heure à laquelle l'utilisateur utilise le transport collectif, et même selon la distance parcourue, les renseignements disponibles nous confirment la faiblesse des décisions prises par les Commissions de transport à ce sujet. Cette tarification devrait, à l'instar d'études théoriques, résulter surtout à des tarifs plus élevés pour la consommation de service aux heures de pointe qu'aux heures hors-pointe. Ce type de tarification se base sur le fait que d'une part le coût marginal de produire le service est plus élevé à ces heures et que d'autre part il est nécessaire aux heures hors-pointe d'imposer aux usagers de l'autobus des tarifs assez bas pour attirer une clientèle qui permettrait de rentabiliser le transport collectif.

Une telle tarification n'est qu'un prolongement du principe du Ministère du transport qui cherche à faire payer à long terme à chaque mode de transport le coût qu'il engendre puisqu'une tarification au coût marginal tend à faire payer aux usagers le coût de leur fournir un service. Le coût marginal plus élevé de fournir le service de transport aux heures de pointe se produit par la politique d'investissement des Commissions de transport; celles-ci s'équipent en capital et en main-d'oeuvre pour répondre à la demande des heures de pointe et elles doivent maintenir selon conventions collectives les travailleurs un minimum d'heures de sorte qu'aux autres heures ces investissements sont sous-utilisés. Des tarifs plus bas aux heures de hors-pointe ont pour but d'attirer une clientèle accrue à ces heures afin d'entraîner des revenus qui viendront diminuer les déficits sans créer pour autant des coûts supplémentaires, puisque le coût de faire circuler un autobus avec quelques usagers sur un trajet n'est pas beaucoup plus élevé que celui de le faire circuler avec une pleine capacité.

Selon le tableau 5 de l'annexe indiquant les tarifs des Commissions de transport, seule la C.T.C.R.O. et C.T.R.S.M. semblent fournir un effort minimum vers une tarification différenciée; la C.T.C.R.O. accorde aux personnes âgées des tarifs plus bas si elles utilisent le transport collectif aux heures hors pointe et la C.T.R.S.M. impose un tarif plus élevé aux heures de pointe. Mentionnons cependant que les autorités responsables de la tarification de l'automobile n'ont pas fourni des efforts considérables (ils sont même nuls) pour faire payer aux automobilistes le véritable coût de leur utilisation du système routier aux heures de pointe et que cette attitude n'a certainement pas incité les Commissions de transport à imposer des tarifs supplémentaires aux heures de pointe. Les formules de financement des programmes d'aide ne sont donc pas les seules responsables des efforts minimes dans la recherche d'une tarification plus près des véritables coûts occasionnés par les usagers, mais par contre elles ne fournissent pas les incitations très fortes à l'utilisation d'une telle tarification.

Finalement les formules de financement actuelles, principalement celle basée sur les déficits d'exploitation, ne produisent pas implicitement les incitations à l'utilisation rationnelle des ressources disponibles aux Commissions de transport. Elles diminuent les pressions exercées pour ralentir l'augmentation des coûts puisqu'elles imposent automatiquement au gouvernement le fardeau de 45.0% à 55.0% du déficit d'exploitation. Elles incitent aussi les Commissions de transport à accepter facilement les demandes salariales de ses employés et à ne pas imposer une tarification appropriée. Il n'est pas dit que les Commissions de transport suivent ces incitations, les données disponibles ne nous le permettent pas, mais elles sont enclins à une telle attitude.

Devant la hausse effrénée des coûts d'exploitation des dernières années, et celle des déficits d'exploitation, il serait nécessaire (selon le gros bon sens) d'implanter au moins des formules qui incitent à une rationalisation plus accrue des dépenses et à l'implantation d'une tarification plus réaliste. Ces modifications devraient cependant, si nous voulons ne pas voir décroître la qualité de transport collectif, s'accompagner d'une imposition plus accrue aux

automobilistes des coûts qu'ils engendrent.

3- 3^{ième} critère: quels sont les coûts administratifs des formules choisies?

Les coûts administratifs des formules actuelles de financement des programmes d'aide sont très minimes. C'est sans doute leur seul avantage. Les montants déficits sont connus à partir des informations fournies par les rapports financiers des Commissions de transport; et les renseignements au sujet des montants qui doivent être affectés aux programmes d'aide à l'achat d'équipement sont pris sur les copies des soumissions que les Commissions de transport leur envoient.

Les seuls problèmes administratifs de ces programmes proviennent de l'incertitude d'une année à l'autre qui est créée au sujet des montants que le gouvernement du Québec doit allouer principalement aux programmes d'aide basés sur les déficits d'exploitation, et du manque de contrôle que ce dernier possède sur les augmentations de plus en plus importantes de ces montants impliqués.

4- 4^{ième} critère: les formules actuelles sont-elles équitables?

L'équité de la distribution des subventions entre les différentes Commissions de transport s'analyse très difficilement puisque chacune d'entre elles oeuvrent dans une situation particulière et très différente de l'une à l'autre. Les problèmes de congestion et de pollution, la densité de la population et les possibilités de concurrencer l'auto varient considérablement d'une Commission à l'autre. Idéalement les montants accordés en subvention devraient être proportionnels aux coûts sociaux éliminés par l'utilisation du transport collectif au lieu de l'auto. Puisque ces coûts sociaux ne se mesurent que très difficilement, d'autres mesures substituts tenteront ici de mesurer le degré de l'équité de la distribution actuelle de l'aide gouvernementale. Ces mesures substituts prises une à une ne donnent qu'une image très limitée du degré d'équité de la distribution des formules actuelles et l'analyse de ces

mesures permettront de fournir une meilleure interprétation de la situation réelle. Les indices développés sont les suivants:

- le montant de l'aide gouvernementale par dollars perçu auprès des usagers réguliers;
- l'aide gouvernementale par passager;
- l'aide gouvernementale par mille parcouru.

D'autres indices basés sur les dépenses par passager et les dépenses par mille parcouru ont été rejetées parce que la comptabilité des Commissions de transport ne séparent pas leurs dépenses entre les divers services fournis. Nous retrouvons en effet dans les différents items du poste "dépenses" un seul chiffre pour le coût du service régulier, celui du transport scolaire, celui du transport touristique et celui de tous les autres services.

Le premier indice se base sur le montant de l'aide gouvernementale par dollar perçu et il indique le degré de l'effort de la Commission de transport à s'autofinancer ou encore la relation entre l'aide gouvernementale et la contribution monétaire des passagers. Il est estimé tout simplement par la division de montants accordés en 1976 à chaque Commission de transport par les montants perçus auprès des usagers du service régulier. Il a été calculé d'abord uniquement pour les montants accordés par le programme d'aide basé au déficit et ensuite pour l'ensemble des trois programmes suivants: la dette du Métro, l'aide basé sur les déficits et l'aide à l'achat d'équipements roulants. Les résultats sont décrits ci-dessus.

Tableau 3

Aide gouvernementale par \$1. perçu par les Commissions de transport

	Indice du programme basé sur les déficits	Indice de l'aide des trois programmes (1)
C.T.C.U.M.	.33¢	.63¢ (.39¢) (2)
C.T.C.U.Q.	.44¢	.51¢
C.T.L.	.53¢	.60¢
C.T.C.R.O.	.35¢	.35¢
C.T.R.S.M.	.39¢	.64¢

(1) Les trois programmes sont les suivants: service de dette du métro, aide au déficit et aide à l'achat de l'équipement

(2) L'indice inscrit entre parenthèses ne considère pas l'aide de \$25 millions accordé à la C.U.M. pour couvrir le service de dette du Métro.

L'analyse des résultats indique que l'aide gouvernementale semble plus généreuse pour les Commissions de transport de la région montréalaise que pour les autres Commissions; le gouvernement accorde dans la région montréalaise au moins .60¢ à chaque \$1. versé par les usagers tandis qu'à Québec et à la C.T.C.R.O. il donne respectivement .51¢ et .35¢. Cette disparité diminue par ailleurs, si le seul programme basé sur les déficits est considéré; la C.T.C.U.M. et la C.T.C.R.O. reçoivent de ces programmes une aide inférieure à celle des trois autres Commissions, principalement par rapport à la C.T. de Laval qui reçoit pas moins de .53¢.

Ces disparités dans la distribution de l'aide gouvernementale se confirment avec l'utilisation de second indice qui calcule l'aide gouvernementale par passager du transport collectif. Ces résultats de l'application de l'application de cet indice sont inscrits au tableau ci-dessous:

Tableau 4 Aide gouvernementale par usager

	Indice du programme basé sur les déficits	Indice de l'aide des trois programmes (1)
C.T.C.U.M.	.11¢	.21¢ (.13¢) (2)
C.T.C.U.Q.	.13¢	.15¢
C.T.L.	.20¢	.23¢
C.T.C.R.O.	.09¢	.09¢
C.T.R.S.M.	.12¢	.19¢

(1) Les trois programmes sont les suivants: service de dette du métro, aide au déficit et aide à l'achat de l'équipement.

(2) L'indice inscrit entre parenthèses ne considère l'aide de \$25 millions accordé à la C.U.M. pour couvrir le service de dette du Métro.

Ces indices indiquent donc que l'ensemble des programmes d'aide favorisent des Commissions de transport montréalaise, la C.T.C.U.M., la C.T.L. et la C.T.R.S.M. tandis que le seul programme basé sur les déficits avantagent principalement la C.T.C.U.Q. et la C.T.L.

Les explications de l'avantage relatif de la C.T.L. et de la C.T.C.U.Q. dans les montants alloués par le programme d'aide aux déficits sont sans doute nombreuses mais il serait intéressant de connaître quelle

part de cet avantage peut provenir de la difficulté de ces Commissions de transport à concurrencer l'auto à cause de l'existence des réseaux routiers relativement très développés dans leur territoire respectif.

Le troisième indice ne peut être utilisé qu'avec une certaine prudence à cause des incertitudes au sujet de la précision des statistiques concernant le nombre de mille parcouru par les autobus pour fournir les services réguliers. Nous le reproduisons ici dans le seul but de fournir un indicateur supplémentaire de l'irrégularité de la redistribution actuelle des formules d'aide aux Commissions de transport. Cet indice mesure le rapport aide gouvernementale par mille parcouru. Voici les résultats:

Tableau 5 Aide gouvernementale par mille parcouru

	Indice du programme basé sur les déficits	Indice de l'aide des trois programmes (1)
C.T.C.U.M.	.47¢ ⁽³⁾	.90¢ (.55¢) ⁽²⁾
C.T.C.U.Q.	.43¢	.55¢
C.T.L.	.43¢	.49¢
C.T.C.R.O.	.23¢	.33¢
C.T.R.S.M.	.31¢	.51¢

-
- (1) Les trois programmes sont les suivants: service de dette du métro, aide au déficit et aide à l'achat de l'équipement.
- (2) L'indice inscrit entre parenthèses ne considère l'aide de \$25 millions accordé à la C.U.M. pour couvrir le service de dette du Métro.
- (3) La manière de calculer le nombre de milles parcourus par le métro semble biaiser ce résultat à la hausse.

Enfin, devant une décision au sujet du maintien ou du remplacement des formules actuelles de financement des programmes d'aide aux Commissions de transport, le gouvernement doit (devrait) d'une part soupeser leurs avantages et leurs désavantages et comparer le résultat net à d'autres formules substituées, compte tenu qu'elles permettent aussi d'atteindre les objectifs. Dans le cas actuel, les incitations de ces formules sur l'efficacité économique et l'iniquité de la distribution des montants ne semblent pas être compensées par la simplicité de leur administration. Il reste à savoir maintenant si ces résultats négatifs peuvent être éliminés par des formules substituées; c'est l'objectif de la prochaine section.

D- Autres formules de financement des programmes d'aide au transport collectif.

Cette section a pour but de proposer quelques formules qui pourraient remplacer les formules actuelles de financement des deux programmes d'aide suivants: celui basé sur les déficits d'exploitation et celui à l'achat des équipements roulants. Les autres programmes (inclus le service de dette du métro) ne sont pas considérés parce qu'ils s'adressent aux programmes d'investissement à long terme des Commissions de transport et que les montants impliqués ont peu d'incidence sur la rationalité des décisions prises. (sauf cependant le programme d'aide du service de dette du métro qui devrait peut être considéré à part).

Ces formules substitués seront analysées une à une selon les quatre critères énumérés à la section précédente et ensuite une d'entre elle sera proposée comme substitut aux formules actuelles. Cette formule devrait atteindre les objectifs des programmes existants tout en minimisant les coûts économiques des effets secondaires des formules actuelles.

1^{er} formule: imposer un taux annuel de croissance des montants alloués aux Commissions de transport.

Si le gouvernement désire uniquement éliminer les incertitudes au sujet de l'évolution annuelle des montants alloués aux Commissions de transport, il pourrait alors imposer un taux annuel de croissance des montants alloués à ces programmes et informer les récipiendaires au sujet du taux choisi. Ce taux peut se baser sur un indice quelconque: soit l'indice de l'augmentation du prix, soit encore l'indice de l'augmentation du salaire moyen.

Une telle attitude serait cependant simpliste et n'éliminerait pas les effets secondaires des programmes existants. Les principales critiques à l'endroit d'une telle formule sont les suivantes:

- elle gèle la distribution des montants entre les Commissions de transport selon celle de l'année de base choisie sans considérer la variation possible dans l'évolution du contexte dans lequel ces Commissions agissent.
- elle n'introduit nécessairement pas des incitations à une meilleure utilisation des ressources.

- Elle laisse en fait progresser les incitations selon les variations entre l'évolution de l'indice choisi et celle du contexte des Commissions de transport.
- Elle n'améliore aucunement l'équité de la formule actuelle.
- Elle n'incite pas implicitement à l'implantation de mesures pour imposer à la voiture ces véritables coûts.

Cette formule ne semble donc pas éliminer l'ensemble des problèmes créés par les formules existantes.

2^{ième} formule: accorder les subventions sur une base des coûts d'exploitation

Le gouvernement québécois pourrait être aussi tenté de suivre par mimétisme l'exemple de l'Ontario qui accorde depuis le 1er janvier 1977 une partie de ces subventions aux transports en commun sur une base des coûts d'opération. Une telle attitude risquerait de ne pas tenir compte des caractéristiques propres des Commissions de transport québécoises et elle pourrait aussi être incluse dans la catégorie de mesures dites myopes prises souvent afin de ne pas déplaire aux électeurs.

Du point de vue administratif, la formule ontarienne exige d'abord le classement des municipalités par strates de population et ensuite pour chacune de ces strates elle fixe comme guide la part des coûts d'exploitation qui devraient être financés par les usagers. Puis de ceci elle établit ensuite que les subventions gouvernementales devraient financer la moitié du pourcentage des coûts non perçus aux usagers. Il est important de remarquer que la part fictive que les usagers doivent payer peut varier dans les faits si les élus municipaux le désirent mais la part financée par le gouvernement demeure fixe. Comme exemple, la formule ontarienne fixe comme guide que les usagers du transport en commun d'une municipalité de population supérieure à un million devrait financer (et non pas doit financer) 72.50% du coût d'exploitation, que les subsides doivent couvrir 13.75% de ces coûts et que l'autre 13.75% devrait être supporté par la municipalité. Elle laisse cependant les municipalités libres de défrayer plus ou moins 13.75% des dépenses d'exploitation. Le tableau guide de la formule ontarienne est le suivant:

TABLEAU 6

Tableau guide des subventions aux dépenses d'opération

Ontario, 1977

Population	Pourcentage critère des revenus comme % des coûts d'opération (%)	Les subventions en % des coûts d'exploitation (%)
0-100,000	50.00	25.00
100,000 - 150,000	55.00	22.50
150,000 - 200,000	60.00	20.00
200,000 - 1,000,000	65.00	17.50
1,000,000 et plus	72.50	13.75

Ce tableau nous montre que l'Ontario accorde en subventions un pourcentage décroissant des dépenses selon l'augmentation de la taille de la population des municipalités classées par strates. La justification d'une telle décroissance de l'aide gouvernementale semble, les documents en main ne le mentionnent pas, se baser sur l'existence possible d'économies d'échelles que les entreprises de transport collectif réalisent dans les régions à plus forte densité de population. En d'autres mots, l'Ontario aide davantage les municipalités les moins peuplées puisqu'il leur est plus difficile d'attirer une clientèle que dans les grands centres à cause des éléments suivants: concentration moins importante des édifices à bureaux aux centres-villes, congestion moins élevée des réseaux routiers et flux moins dense entre les résidences et les lieux de travail etc...

Mais cette formule ontarienne pourrait difficilement se juxtaposer au Québec pour les raisons suivantes:

- pourquoi l'aide gouvernementale devrait varier selon l'importance de la population des municipalités et de façon inversement proportionnelle à l'importance de cette population lorsque les bénéfices sociaux créés par l'aide au transport en commun sont plus importants dans les régimes à forte densité de population? Ou encore pourquoi le gouvernement aiderait-il davantage les municipalités où les usagers peuvent utiliser leur voiture sans créer de congestion importante?
- la comptabilité des entreprises de transport ne séparent pas et ne peuvent pas séparer facilement les dépenses totales entre elles du service régulier et celles des autres services. Une aide basée sur les dépenses entraînerait une aide aux divers services fournis par les Commissions de transport.

- le coût supplémentaire de fournir des services spécifiques dépendamment de la taille des municipalités devraient être rééquilibrés par des programmes spécifiques à cette fin et non pas par chacun des programmes d'aide. Pourquoi fausser les prix s'il en coûte plus cher de vivre dans une petite municipalité.
- cette formule ne permet pas au gouvernement de contrôler les hausses du budget qu'il doit allouer annuellement à ces programmes d'aide au transport collectif.

Pendant cette formule ontarienne incite à une meilleure efficacité économique et à une meilleure équité que les formules actuelles. Elle joue ce rôle grâce au partage des coûts entre les usagers et la municipalité d'une part et le gouvernement d'autre part. Chaque \$1. dépensé doit être financé dans une proportion fictive entre d'une part les usagers et la municipalité et selon une proportion fixe entre eux et le gouvernement d'autre part, tandis que selon les formules actuelles les derniers dollars dépensés en supplément des revenus sont uniquement partagés entre la municipalité et le gouvernement. De plus cette formule n'a pas de coûts administratifs très élevés puisque les données nécessaires sont facilement disponibles.

Malgré les avantages de cette formule ontarienne, elle ne devrait pas être considérée, puisqu'il est impossible de séparer dans la comptabilité les coûts d'opération des services réguliers de ceux des autres services fournis conjointement par les Commissions de transport. Pourquoi le gouvernement aiderait-il la C.T.C.U.Q. pour fournir un service aux touristes et non pas les entreprises privées qui fournissent le même service? Pourquoi le gouvernement aiderait-il davantage les Commissions de transport pour fournir un service aux écoliers et non pas les autres transporteurs d'écoliers? Pourquoi le gouvernement aiderait-il les Commissions de transport à financer les services de transport nolisées et non pas la compagnie Voyageur?

3^{ième} formule: accorder les subventions sur une base du nombre de passagers réguliers.

Le gouvernement pourrait aussi lier les subsides aux Commissions de transport selon le nombre de passagers réguliers des Commissions de transport. Une telle formule impliquerait l'établissement d'un taux unique de subsides par passager régulier, taux applicable à toutes les entreprises de transport éligibles.

Le principal avantage d'une telle formule serait de favoriser les entreprises de transport à suivre une véritable politique de tarification, à améliorer la qualité des services et à distribuer leurs services de façon à attirer un plus grand nombre d'usagers. Elles amélioreraient alors les incitations à atteindre une meilleure efficacité économique dans ces entreprises et elles pourraient aussi inciter les autorités locales à intégrer aux automobilistes les coûts de l'utilisation de leur mode de façon à attirer une plus grande clientèle.

Les principaux désavantages de cette formule s'adressent principalement à l'équité résultante et à son administration. D'abord elle semble favoriser par son taux unique les entreprises situées dans les petits centres puisque les distances parcourues par les usagers sont petites tandis que le contrôle du nombre de passagers est beaucoup plus difficile et plus coûteux que le coût de l'administration des formules existantes. Les entreprises pourraient être incitées à fournir des chiffres beaucoup plus élevés que les chiffres réels au sujet du nombre de passagers réguliers.

En plus de ces problèmes administratifs, d'autres se soulèvent dans les cas suivants:

- le problème de mesurer le nombre de passagers lorsqu'une Commission de transport implante une politique de tarification qui n'est pas basée sur chaque passage. Comme exemple, comment doit-on calculer le nombre de passagers annuel à la C.T.C.U.Q. qu'il a implanté un système de cartes permettant aux usagers d'utiliser le service de transport collectif autant de fois qu'ils le désirent dans un mois pour un prix fixe?
- quel doit être le taux de subsides par passager lors de la première année qu'une telle formule est appliquée?
- quel doit être le taux annuel de croissance de ce taux?

Le problème de mesurer le nombre de passagers à la C.T.C.U.Q. pourrait être résolu simplement à l'aide d'une estimation du nombre moyen de fois qu'un passager régulier utilisent le transport collectif durant un mois. Celui de déterminer le taux de subsides par passager est plus complexe. D'abord ce taux devrait, selon les coutumes gouvernementales habituelles, faire en sorte que lors de la première année de son application chaque Commission reçoive au moins les montants accordés au cours de l'année pré-

cédente. Si une telle formule s'était appliquée en 1977, les données au sujet du nombre de passagers réguliers des transporteurs publics ne sont pas encore disponibles et ils nous empêchent d'estimer pour le moment ce tarif. Les chiffres de 1976 nous permettent d'établir qu'un taux de 13¢ par passager aurait accordé en 1976 une somme équivalente à celle que les Commissions de transport ont reçu cette année-là. En effet, les différentes Commissions ont obtenu en 1976 par passager le taux équivalent à ceux-ci:

C.T.C.U.M.	11¢
C.T.C.U.Q.	13¢
C.T.L.	20¢
C.T.C.R.O.	.09¢
C.T.R.S.M.	12¢

Le tableau de l'annexe 8 représente les sommes que les Commissions de transport auraient reçues si un subside de 13¢ par usager auraient été accordé.

Au sujet du taux annuel de croissance, plusieurs possibilités peuvent être choisies, soit l'indice de l'augmentation des prix, soit l'indice de l'augmentation des salaires puisqu'une majeure partie des dépenses de ces entreprises est occasionnée par les salaires, soit toutes autres indices.

Finalement le choix d'une formule basée sur le nombre de passagers mettrait en place des incitations beaucoup plus fortes que les formules actuelles pour atteindre une meilleure efficacité mais aux dépens de problèmes administratifs supplémentaires. Ces difficultés ne sont pas insolubles mais elles diminuent sensiblement son attrait.

4^{ième} formule: accorder les subventions sur une base des revenus recueillis auprès des usagers réguliers.

Comme remède aux problèmes soulevés par une formule basée sur le nombre de passagers, il est fréquemment suggéré d'accorder des subsides de façon proportionnelle aux revenus recueillis auprès des usagers réguliers. Cette formule est similaire à la formule ontarienne avec cependant comme caractéristique qu'elle s'appuie sur les revenus au lieu des coûts d'exploitation. Elle évite ainsi de subventionner d'autres services

que le transport régulier des passagers, le but ultime de l'existence de ces Commissions de transport.

Une telle formule semble contenir tous les avantages qu'une formule basée sur le nombre de passagers possèdent sans en avoir les principaux problèmes administratifs déjà soulevés. D'abord elle mettrait en place des incitations qui permettraient d'atteindre une meilleure efficacité économique. Spécifiquement, elle encourage l'établissement de tarifs aux usagers qui maximisent les revenus totaux du service régulier. Ainsi elle inciterait à différencier les tarifs selon les heures du service et selon les distances parcourues par les usagers. Elle pourrait alors inciter à accroître les tarifs aux heures de pointe à cause de la faible progression à changer de service à ces heures à la suite du changement des prix de l'utilisation du service d'autobus, et ceci principalement si des mesures sont prises conjointement pour décourager les usagers à utiliser la voiture. Elle inciterait aussi à envisager la possibilité de faire payer les usagers selon la distance parcourue et à distribuer les services uniquement sur des circuits qui justifient le besoin d'un service par autobus.

Le seul désavantage important d'une telle formule consiste à la possibilité que les Commissions de transport soient incitées à augmenter leurs tarifs de sorte que certaines personnes auraient accès plus difficilement au transport collectif. Ce problème peut être résorbé en grande partie si le gouvernement, par le biais des Affaires sociales, consisterait à fournir certaines sommes d'argent pour faciliter l'accès au transport public à certains groupes cibles de citoyens. Comme exemple, si une Commission de transport fixe aux personnes âgées un tarif de .25¢ au lieu de .50¢ le prix d'un passage régulier, le gouvernement pourrait financer la différence, soit ici 25¢, à la Commission de transport. Le problème administratif de mesurer le nombre de personnes âgées qui utilisent ce mode de transport pourrait être résolu à l'aide de billets ou de cartes de couleur différente dont le nombre vendu pourrait contrôler facilement. Dans ce sens, le Ministère de l'Education ou le Ministère de transport pourrait aussi contribuer au transport des écoliers dans les entreprises de transport de façon équivalente à son aide aux autres transporteurs d'écoliers.

A tout considérer une telle formule semble la plus appropriée dans le contexte actuel si le gouvernement veut implanter des incitations.

~~incertitudes~~ à améliorer la productivité des Commissions de transport sans coûts importants et sans mettre en tutelle celles-ci. Si une telle formule était choisie, quel devrait être alors la relation entre le montant accordé en subsides et les montants recueillis auprès des usagers?

Pour nous guider à trouver une réponse, les données disponibles de l'année 1976 au sujet de cette relation nous seront utiles. Dépendamment si un ou deux programmes sont considérés, elle est respectivement dans chaque Commission de transport la suivante:

Tableau 7 Relation entre les subsides reçus et les revenus provenant des usagers réguliers.

Commission de transport	Programme basé sur les déficits d'exploitation	Programme basé sur les déficits d'exploitation et celui à l'achat des autobus.
C.T.C.U.M.	.33¢	.39¢ (63¢) (1)
C.T.C.U.Q.	.44¢	.51¢
C.T.L.	.53¢	.60¢
C.T.C.R.O.	.35¢	.35¢
C.T.R.S.M.	.39¢	.64¢

(1) Si nous incluons aussi le service de dette du métro.

A l'aide de ce tableau nous suggérons le choix entre les deux formules suivantes:

- soit accorder un montant de .40¢ à chaque \$1. perçu auprès des usagers réguliers pour remplacer uniquement le programme basé sur les déficits d'exploitation.
- soit accorder un montant de .60¢ à chaque \$1. perçu auprès des usagers réguliers pour remplacer les trois programmes suivants: celui basé sur les déficits d'exploitation, celui à l'achat des équipements roulants et celui au service de dette du métro.

Les taux de .40¢ et .60¢ pourraient être modifiés lorsque les données de 1977 seront connues. Si le principe d'une telle formule est choisi, une estimation des programmes supplémentaires d'aide à des groupes cibles devra être effectuée conjointement avec le Ministère de transport ainsi que les impacts sur les services municipaux de transport dont les données pertinentes ne sont pas disponibles actuellement.

Les tableaux 8a et 8b de l'annexe indiquent les montants qui auraient été accordés aux Commissions de transport si les taux de 40¢ et 60¢ par dollar perçu aux usagers réguliers avaient été choisis en 1976 et en 1977 comme base aux programmes d'aide.

- Autres formules possibles mais non analysés ici.

A titre de renseignements, voici une liste de formules possibles qui ne semble pas être appropriée au contexte actuel des Commissions de transport:

- subventions proportionnelles à la population urbaine
- subventions proportionnelles au nombre d'usager potentielle
- subventions proportionnelles aux véhicules-milles de service
- subventions basées sur une formule mixe considérant le nombre d'usagers réguliers et le nombre de milles parcourus par les autobus
- accorder aux municipalités des sources de revenus supplémentaires et cesser de subventionner.

Conclusion

Le transport collectif en milieu urbain devient de plus en plus nécessaire afin de répondre aux besoins de transport des urbains. Les grèves ont au moins comme avantage d'illustrer aux citoyens l'utilité d'un tel mode de transport. Devant cette nécessité, le gouvernement a mis en place en 1975 des mesures qui ont pour but d'attirer une clientèle au dépens de l'auto. [L'analyse des mesures prises par le gouvernement et par les municipalités démontre qu'ils ont encouragé le transport collectif en le subventionnant sans mettre en place des mesures plus coercitives pour faire défrayer aux automobilistes le coût de l'utilisation de leur auto. Une telle attitude a ^{pour} comme incidence que les Commissions de transport font

face au fil des années à des déficits de plus en plus importants tout en attirant une clientèle supplémentaire de moins en moins importante. Ces hausses de déficits sont devenues si élevées qu'il est ^{a l'aller} maintenant approprié de réviser les formules ^{précédentes} actuelles de financement des programmes d'aide à ces Commissions de transport. Cette analyse des formules actuelles s'est principalement concentrée sur les programmes d'aide au déficit d'exploitation et à l'achat des équipements roulants et elle les aborde selon les quatre critères d'évaluation suivants:

- les formules actuelles ont-elles permis d'atteindre les objectifs?
- sont-elles efficaces?
- sont-elles équitables?
- sont-elles administrées à bas coûts?

Elle a permis de conclure que particulièrement le programme d'aide au déficit d'exploitation n'est pas la formule la plus appropriée pour encourager l'atteinte d'une meilleure efficacité économique dans la production et la distribution du service de transport et ceci malgré qu'il soit difficile de le prouver avec l'appui de chiffres. Cette formule est cependant peu dispendieuse à administrer, c'est sans doute son seul avantage, et en plus elle ne semble pas distribuer les montants d'argent de façon équitable entre les Commissions de transport, en autant qu'il est possible de définir le terme équité dans ce cas précis. Globalement les effets de telles formules sont jugés assez néfastes pour qu'il soit considéré de les remplacer par une formule beaucoup plus dynamique mais qui pourrait exiger pour son implantation un certain courage politique.

Afin de trouver une formule plus dynamique, je me suis limité à analyser uniquement les quatre formules substituts suivantes:

- imposer un taux annuel de croissance des montants alloués aux Commissions de transport
- accorder les subventions sur une base des coûts d'exploitation
- accorder les subventions sur une base du nombre de passagers réguliers.

- accorder les subventions sur une base des revenus recueillis auprès des usagers réguliers;

Une tentative de mesurer relativement les avantages et les désavantages de chacune d'entre elles par rapport aux formules actuelles est résumée au tableau 10 de l'annexe. Ce dernier nous permet de conclure malgré que ce soit difficilement mesurable avec exactitude, que la formule basée sur les revenus perçus auprès des usagers soit la plus appropriée si nous accordons une pondération assez importante aux critères d'efficacité et d'équité. Il est donc suggéré:

- soit d'accorder un montant de .40¢ à chaque dollar perçu auprès des usagers réguliers pour remplacer uniquement le programme basé sur les déficits d'exploitation.
- soit d'accorder un montant de .60¢ à chaque dollar perçu auprès des usagers réguliers pour remplacer les trois programmes d'aide suivants: celui au déficit d'exploitation, celui à l'achat des équipements roulants et celui au service de dette du métro.
- et d'accorder des montants supplémentaires pour défrayer la différence entre le tarif payé effectivement par les usagers réguliers et celui payé par certains groupes tels que les personnes âgées et les enfants.

TABLEAU I

AIDE (1) GOUVERNEMENTALE AUX ORGANISMES
DE TRANSPORT EN MILIEU URBAIN

1976

"En millions de dollars"

Mauvais calcul
Les déficits subventionnés sont
celles de 1977, additionnées
aux autres données de 1976.
Plusieurs données sont
incorrectes.
PH
8/79

TYPE D'AIDE GENRE D'ORGANISME	DEFICIT D'EXPLOI- TATION	ACHAT D'AUTO- BUS	ACQUI- SITION DE RESEAUX.	REALISA- TION D'ETUDES	AUTRE	TOT.
COMMISSIONS DE TRANSPORT						
C.T.C.U.M.	34,262.6	5,924.0			25,000. ⁽²⁾	65,18
C.T.C.U.Q.	3,632.3	545.7	432.0	28.5		4,63
C.T.L.	3,709.6	472.7				4,18
C.T.C.R.O.	874.3				400.0 ⁽³⁾	1,27
C.T.R.S.M.	1,175.4	755.5		11.2		1,9
SOUS-TOTAL	43,654.2	7,698.3	432.0	39.7	25,400.	77,22
SERVICES MUNICIPAUX						
SAGUENAY	310.2			68.7		3
CAP-DE-LA- MADELEINE	64.1] 166.3] 75.0] 24
TROIS-RIVIERES	102.2					
RIVE-SUD DE QUEBEC	128.3				55.5	
SOUS-TOTAL	604.8			199.2 266.9 266.9		8
GRAND TOTAL	44,259.0	7,698.3	432.0	306.6 39.7 266.9 306.6	25,400.	78,0

(1) Les données présentées, sauf celles des programmes d'aide aux déficits d'exploitation, sont des déboursés du ministère du Transport pour l'année 1976-77. Les données sur l'aide des déficits ont été prises dans les rapports financiers 1976 de ces organismes.

(2) Aide au service de dette du métro.

(3) Aide à l'établissement d'un réseau de ceinture Hull-Ottawa.

SOURCE: Ministère du Transport, service du Transport en commun, rapport financier des commissions de transport.

Annexe 1

TABLEAU 2

LA PROPORTION DES DEPENSES POUR LE FACTEUR
MAIN D'OEUVRE DANS LES COMMISSIONS DE TRANSPORT

1976

	DEPENSES TOTALES	DEPENSES EN SALAIRES ET AVANTAGES MARGINAUX	%
	"000"	"000"	
C.T.C.U.M.	172,711.0	^{116.0} 121,339.0	70.3
C.T.C.U.Q.	17,744.0	^{12.3} 12,267.0	69.1
C.T.L.	^{50.1} 19,591.1	^{7.7} 7,673.1	39.2
C.T.C.R.O.	^{7.6} 7,859.0	^{4.6} 4,472.1	56.9
C.T.R.S.M.	^{5.4} 5,449.0	^{3.1} 3,062.8	56.2
LEVIS	811.4	444.6	54.8
TROIS-RIVIERES	635.1	331.2	52.1
SAGUENAY	2,056.6	1,025.2	49.8

SOURCE: Rapport financier

TABLEAU 3

EVOLUTION DE LA CLIENTELE
DES COMMISSIONS DE TRANSPORT
(Service régulier)

		<u>C.T.C.U.M.</u>	<u>C.T.C.U.Q.</u>	<u>C.T.L.</u>	<u>C.T.C.R.O.</u>	<u>C.T.R.S.</u>
Nombre de passagers (10 ⁶)	1971:	264				
	1972:	270	21			
	1973:	274	20	21	5	
	1974:	263	21	11	8	
	1975:	264 ⁽¹⁾	26	17	10	6
	1976:	304 ⁽²⁾	27 ⁽³⁾	18	10	10
% de croissance	1973-74:	- 4%	5%	-48%	60%	
% de croissance	1974-75:	.3%	23.8%	54.5%	25%	
% de croissance	1975-76:	15.1%	3.8%	7.6%	0	66.

(1) La C.T.C.U.M. a fait face à une grève de ses employés

(2) Partie de la croissance due aux Jeux Olympiques.

(3) La C.T.C.U.Q. a fait face aussi à une grève en 1976.

SOURCE : Commissions de Transport

Annexe 1

TABLEAU 4

AUGMENTATION ANNUELLE EN % DE LA CLIENTELE ET DU

DEFICIT ENTRE 1974 ET 1976 POUR CHAQUE

COMMISSION DE TRANSPORT

<u>COMMISSION DE TRANSPORT</u>	<u>AUGMENTATION DE LA CLIENTELE (en %)</u>		<u>AUGMENTATION DU DEFICIT (en %)</u>	
	<u>1974-75</u>	<u>1975-76</u>	<u>1974-75</u>	<u>1975-76</u>
C.T.C.U.M.	.5	15.2	27.8	36.6
C.T.C.U.Q.	23.8	3.8	19.5	175.6
C.T.L.	56.3	5.7	12.3	83.2
C.T.C.R.O.	25.0	5.0	24.5	31.1
C.T.R.S.M.		66.6		35.0

Annexe 1

TABLEAU 5

TARIFS

DES COMMISSIONS DE TRANSPORT

(Billet = B - Comptant = C)

(¢)

	<u>C.T.C.U.M.</u>		<u>C.T.C.U.Q.</u>		<u>C.T.L.</u>	<u>C.T.C.R.O.</u>		<u>C.T.R.S.</u> ⁽²⁾
	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>C</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>C</u>
Adultes:	38.4	50	35	40	-- - 40	33.3	40	-- - 35
Personnes âgées	12.5	15	15	20	-- - 40	gratuit ⁽¹⁾		-- - 20
Enfants	8.0	10	15	20	-- - 20	-- - 20		-- - 20
Etudiants	8.0	10	15	20	-- - 20	-- - 20		-- - 20
Type	Exact		Exact					Exact

NOTE (1) Hors Pointe

" (2) Elle a augmenté les tarifs de l'heure de pointe en décembre 1977

SOURCE: Commissions de transport

TABLEAU 6

EVOLUTION DES ETATS REVENUS-DEPENSES DES ORGANISMES EN TRANSPORT EN COMMUN ENTRE 1974 ET 1975

Annexe 1

(1978 SI DISPONIBLE)

		C.T.C.U.M.		C.T.C.U.Q.		C.T.L.		C.T.C.R.O.		C.T.R.S.M.		TOTAL
		\$	%d'accr.	\$	%d'accr.	\$	%d'accr.	\$	%d'accr.	\$	%d'accr.	
REVENUS	1974	76,700.0		8,529.0		8,530.0		3,522.0		890.0 ⁽¹⁾		
	1975	83,326.0	8.6	10,626.0	24.6	11,876.5	39.2	4,850.0	37.7	2,253.0		
	1976	110,416.0	32.5	9,672.0	- 9.0	13,393.0	12.8	5,915.0	22.0	3,312.0	47.0	
	1977	107,660.0	- 2.5	12,135.0	25.4	14,387.9	7.4	6,284.0	6.2	3,741.0	13.0	
	1978	112,929.3	4.9							5,965.0	59.4	
DEPENSES	1974	113,600.0 ⁽²⁾		14,313.0		11,810.0		5,012.0		1,388.0 ⁽¹⁾		
	1975	130,361.0 ⁽²⁾	14.9	15,222.0	6.4	15,558.2	31.7	6,332.0	26.3	3,836.0		
	1976	172,711.0 ⁽²⁾	32.5	17,744.0	16.6	19,594.1	25.9	7,859.0	26.3	5,449.0	42.0	
	1977	186,973.0 ⁽²⁾	8.3	22,626.0	27.5	21,178.5	8.1	10,217.0	30.0	9,444.1	73.3	
	1978	210,782.2 ⁽²⁾	12.7							17,655.0	86.9	
DEFICITS	1974	36,800.0		5,707.0		3,280.0		1,190.0		488.0 ⁽¹⁾		
	1975	47,035.0	27.8	4,596.0	(-19.5)	3,681.7	12.2	1,482.0	24.5	1,583.0		
	1976	62,295.0	32.4	8,072.0	75.6	6,744.7	83.2	1,943.0	31.1	2,137.0	35.0	
	1977	79,313.0	27.3	10,491.0	30.0	6,709.6	(- 0.5)	3,932.0	102.3	5,703.1	166.8	
	1978	97,852.9	23.3							11,690.0	105.0	

SOURCES: Rapport financier 1974, 1975 et 1976 des commissions de transport
Budget 1977 et 1978 des commissions de transport

(1) Pour 6 mois seulement

(2) A l'exclusion du service de dette du métro

TABLEAU 7

1976

DONNEES DE BASE SUR LES ORGANISMES DE TRANSPORT URBAIN

Annexe 1

Données erronées
(voir remarques
au tableau)

	<u>C.T.C.U.M.</u>	<u>C.T.C.U.Q.</u>	<u>C.T.L.</u>	<u>C.T.C.R.O.</u>	<u>C.T.R.S.M.</u>	<u>SOUS-TOTAL</u>	<u>RIVE SUD DE QUEBEC</u>	<u>SAGUENAY</u>	<u>TROIS- RIVIERES</u>	<u>SHERBROOKE⁽¹⁾</u>
<u>REVENUS</u>										
Service régulier	103,556.0	8,218.0	7,019.3	2,483.0	3,040.0	124,316.3	378.8	541.7	410.6	
Service particulier	3,635.0	1,172.0	6,115.8	2,186.0	212.0	13,320.8	174.4	319.7	18.4	
Autres	3,225.0	282.0	257.9	1,245.0	59.0	5,068.9	67.0	583.6	1.6	
<u>TOTAL</u>	<u>110,416.0</u>	<u>9,672.0</u>	<u>13,393.0</u>	<u>5,914.0</u>	<u>3,311.0</u>	<u>142,706.0</u>	<u>620.2</u>	<u>1,445.0</u>	<u>430.6</u>	
REVENU URBAIN	93.8	85.0	52.4	42.0	91.8	87.1	61.1	37.5	95.4	
<u>DÉPENSES</u>										
Revenus-dépenses	64.1	54.5	66.5	75.3	60.8	63.7	70.2	70.3	67.8	
Provenance:										
gouvernement	34,262.6	3,632.3	3,709.6	874.3	1,175.4	43,654.2	128.3	310.2	102.2	
municipalités	28,032.4	4,439.7	3,035.1	1,068.7	961.6	37,539.8	135.1	301.4	102.2	
<u>TOTAL</u>	<u>62,295.0</u>	<u>8,072.0</u>	<u>6,744.7</u>	<u>1,943.0</u>	<u>2,137.0</u>	<u>81,194.0</u>	<u>263.4</u>	<u>611.6</u>	<u>204.4</u>	
Subvention du gouvernement/ Revenus urbains	33.1	44.2	52.8	35.2	38.7	35.1	33.9	57.3	24.9	
Autres subventions:										
Achat d'équipement	5,924.4	545.7	472.7		7,555.0	7,698.3				
Autres										
1- métro	25,000.0					25,000.0				
2- autres		460.5		400.0	11.2	871.7	55.5	68.7	75.0	
<u>TOTAL</u>	<u>65,187.0</u>	<u>4,638.5</u>	<u>4,182.3</u>	<u>1,234.3</u>	<u>1,942.1</u>	<u>77,224.2</u>	<u>183.8</u>	<u>378.9</u>		
Nombre de passager (service régulier)	304,394.0	27,000.0	18,315.0	10,000.0	10,000.0	369,709	n.d.	n.d.	n.d.	
Nombre de milles parcourus (service régulier)	72,756.0	8,460.0	8,602.0	3,852.0	3,788.0	97,458.0	n.d.	n.d.	n.d.	

Annexe 1

TABLEAU 8

A- MONTANTS ALLOUES AUX COMMISSIONS DE TRANSPORT SELON L'HYPOTHESE
D'UNE AIDE DE 13¢ PAR PASSAGER REGULIER POUR REMPLACER LE SEUL
PROGRAMME D'AIDE AU DEFICIT D'EXPLOITATION

<u>COMMISSION</u> <u>DE TRANS-</u> <u>PORT</u>	<u>MONTANTS EFFEC-</u> <u>TIVEMENT ACCOR-</u> <u>DES (1)</u> <u>"000"</u>	<u>MONTANTS ACCORDES</u> <u>SELON L'HYPOTHESE</u> <u>13¢</u> <u>"000"</u>	<u>DIFFERENCE</u> <u>"000"</u>
C.T.C.U.M.	34,262.6	39,571.2	+ 5,308.62
C.T.C.U.Q.	3,632.3	3,510.0	- 122.3
C.T.L.	3,709.6	2,380.9	- 1,328.7
C.T.C.R.O.	874.3	1,300.0	+ 425.7
C.T.R.S.M.	1,175.4	1,300.0	+ 124.6
TOTAL	43,654.2	48,062.1	+ 4,407.9

(1) Seulement le programme d'aide des déficits est considéré.

B- MONTANTS ALLOUES AUX COMMISSIONS DE TRANSPORT SELON L'HYPOTHESE
D'UNE AIDE DE 14¢ PAR PASSAGER REGULIER POUR REMPLACER LES
PROGRAMMES D'AIDE AU DEFICIT ET A L'ACHAT D'EQUIPEMENT

<u>COMMISSION</u> <u>DE TRANS-</u> <u>PORT</u>	<u>MONTANTS EFFEC-</u> <u>TIVEMENT ACCOR-</u> <u>DES (1)</u> <u>"000"</u>	<u>MONTANTS ACCORDES</u> <u>SELON L'HYPOTHESE</u> <u>14¢</u> <u>"000"</u>	<u>DIFFERENC</u> <u>"000"</u>
C.T.C.U.M.	40,187.0	42,615.2	+ 2,428.0
C.T.C.U.Q.	4,175.0	3,780.0	- 395.0
C.T.L.	4,182.3	2,564.1	- 1,618.
C.T.C.R.O.	874.3	1,400.0	+ 525.
C.T.R.S.M.	1,164.2	1,400.0	+ 235.8
TOTAL	50,582.8	51,759.3	+ 1,176.5

(1) Seulement le programme d'aide des déficits est considéré

TABLEAU 9a

MONTANTS ACCORDES SI LA FORMULE DE FINANCEMENT D'AIDE AU DEFICITETAIT BASEE SUR L'ARGENT PERCU AUPRES DES USAGERS

(1976 et 1977)

HYPOTHESE: 40¢ par dollar perçu

COMMISSIONS OU ORGANISMES	MONTANTS EFFECTIVEMENT ACCORDES		MONTANTS ACCORDES SI 40¢ par \$		DIFFERENCE	
	1976	"000" 1977	1976	1977	1976	1977
C.T.C.U.M.	34,262.6	35,690.8 ⁽¹⁾	41,422.4	41,024.8	+ 7,159.8	+ 5,334.0
C.T.C.U.Q.	3,632.3	5,245.5 ⁽¹⁾	3,287.2	4,127.6	- 345.1	- 1,117.9
C.T.L.	3,709.6	3,354.8 ⁽¹⁾	2,807.7	3,484.8	- 901.9	+ 130.0
C.T.C.R.O.	874.3	1,966.0 ⁽¹⁾	993.2	1,198.8	+ 118.9	- 768.0
C.T.R.S.M.	1,175.4	2,851.5 ⁽¹⁾	1,216.0	1,320.0	+ 40.6	- 1,531.5
TOTAL	43,654.2	49,108.5 ⁽¹⁾	49,726.5	51,156.0	+ 6,072.3	+ 2,047.5
RIVE-SUD-DE-QUEBEC.	128.3	150.0 ⁽¹⁾	151.5	n.d.	+ 23.2	n.d.
TROIS-RIVIERES (2)	102.2	128.8 ⁽¹⁾	164.2	n.d.	+ 62.0	n.d.
CAP-DE-LA-MADELEINE ⁽¹⁾	64.2	61.5 ⁽¹⁾	116.2	n.d.	+ 52.0	n.d.
SAGUENAY	310.2	400.0 ⁽¹⁾	216.7	n.d.	- 93.5	n.d.
SHERBROOKE	0	135.0 ⁽¹⁾	-	n.d.	-	n.d.
TOTAL	604.9	875.3 ⁽¹⁾	648.6	n.d.	+ 43.7	n.d.

(1) Ce sont des estimés

(2) En 1978, ces deux entreprises seront réunies pour devenir la Commission intermunicipale de Trois-Rivières.

Annexe 1

TABLEAU 9b

MONTANTS ACCORDES SI LA FORMULE DE FINANCEMENT DES PROGRAMMES

D'AIDE A L'EXPLOITATION ETAIT BASEE SUR UN % DE L'ARGENT PERCU AUPRES DES USAGERS

HYPOTHESE: 60¢ par dollar perçu

COMMISSIONS OU ORGANISMES	MONTANTS EFFECTIVEMENT ACCORDES		MONTANTS ACCORDES SI 60¢ par \$		DIFFERENCE	
	1976	"000" 1977	1976	1977	1976	1977
C.T.C.U.M.	65,187.0 ⁽¹⁾	n.d.	62,133.6	61,537.2	- 3,053.4	-
C.T.C.U.Q.	4,175.0	n.d.	4,930.8	6,191.4	+ 755.8	-
C.T.L.	4,182.3	n.d.	4,211.6	5,226.7	+ 29.3	-
C.T.C.R.O.	874.3	n.d.	524.6	1,798.2	- 349.7	-
C.T.R.S.M.	1,164.2	n.d.	1,824.0	198.0	+ 659.8	-
TOTAL	75,582.8		73,624.6	76,733.5	+ 1,958.2	-
RIVE-SUD-DE-QUEBEC	128.3	n.d.	227.3	n.d.	+ 99.0	-
SAGUENAY	310.2	n.d.	325.0	n.d.	+ 14.8	-
TROIS-RIVIERES	241.3	n.d.	246.4	n.d.	+ 5.1	-
CAP-DE-LA-MADELEINE	-	n.d.	-	n.d.	-	-
SHERBROOKE	-	n.d.	-	n.d.	-	-
TOTAL	679.8		798.7		+ 118.9	

(1) Service de dette du métro est inclus

TABLEAU 10.

MESURES (1) RELATIVES DES AVANTAGES ET DES DESAVANTAGES DE
QUATRE FORMULES SUBSTITUTS D'AIDE AU TRANSPORT COLLECTIF

CRITERES D'EVALUATION

FORMULES	(1) POSSIBILITE D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS FIXES	(2) POSSIBILITE D'ATTEINDRE L'EFFICACITE ECONOMIQUE	(4) COÛTS ADMINIS- TRATIFS FAIBLES	(5) DEGRE D'EQUITE	AUTRES COMMEN- TAIRES
A- Imposer un taux annuel de croissance	C	D	A	D	
B- Accorder les subventions sur une base des coûts d'exploitation	B	B	A	C	Subventionne- ment aussi des services autres que le service régulier
C- Accorder les subventions sur une base du nombre de passagers réguliers	B	A	D	A	
D- Accorder les subventions sur une base des revenus recueillis auprès des usagers	B	A	B	A	
E- Formules actuelles	A	D	A	C	

(1) Mesures relatives sont traduites par les lettres A, B, C, D et E
où A signifie excellent et E la plus désavantageuse

ANNEXE II

FORMULE UTILISEE POUR MESURER LE

POURCENTAGE DE LA SUBVENTION AUX DEFICITS

$$\% \text{ subvention} = 45\% + \left(\frac{A_{\tau} / A_{\tau-1}}{P_{\tau} / P_{\tau-1}} - 1 \right) \times 1,000$$

où A_{τ} : achalandage de l'année de base

$A_{\tau-1}$: achalandage de l'année antérieure à celle de base

P_{τ} : population desservie au cours de l'année de base

$P_{\tau-1}$: population desservie au cours de l'année antérieure à celle de base