

EFFICACITÉ ET
PRODUCTIVITÉ DES RÉGIONS

CANQ
TR
BSM
RE
123

Mai 1984

Jean David
Service de la statistique
Direction de la recherche

297560

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
JUIL 26 1993
TRANSPORTS QUÉBEC

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

EFFICACITÉ ET
PRODUCTIVITÉ DES RÉGIONS

cen

Mai 1984

CANQ
TR
BSM
RL
123

Jean David
Service de la statistique
Direction de la recherche

TABLE DES MATIERES

	Page
PLAN DU RAPPORT	1
INTRODUCTION	2
Définition des objectifs	2
RÉGIONALISATION DES DÉPENSES	
Sources de renseignements	4
Tableau 1 - Pourcentage des dépenses régionalisées et pourcentage des dépenses de la catégorie 01 pour l'année 1981-82, pour les programmes 3 et 4	6
Pourcentage de régionalisation	9
Tableau 2 - Pourcentage de régionalisation pour le programme 3 (activités 4 et 5) et pour le programme 4 selon la liste S62P	11
Tableau 3 - Pourcentage de régionalisation pour chaque élément du programme 3 (activité 5 seulement) et chaque élément du programme 4 (liste S62P)	11
ÉVOLUTION DES DÉPENSES PAR RÉGION	13
Tableau 4 - Part relative moyenne de chaque région pour le programme 4	15
ANALYSE DES DÉPENSES	18
1. La population	19
Tableau 5 - Distribution des dépenses régionalisées du programme 3 selon certains indicateurs pour l'année 1979-80	21
Tableau 6 - Indices comparés des dépenses par région, pour chacun des indicateurs et indice composé pour l'année 1979-80 - Programme 3	22
Tableau 7 - Distribution des dépenses régionalisées du programme 4 selon certains indicateurs pour l'année 1979-80	23
Tableau 8 - Indices comparés des dépenses par région pour chacun des indicateurs et indice composé pour l'année 1979-80 - Programme 4	24
2. Les véhicules immatriculés	25
3. Kilométrage de routes	26
4. Véhicules-kilomètres	27
Tableau 9 - Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice, calculé par rapport à la moyenne provinciale pour le programme 3	33

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Tableau 10 - Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice, calculé par rapport à la moyenne provinciale pour le programme 4	33
Tableau 11 - Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice, calculé par rapport à l'indice composé pour le programme 3	34
Tableau 12 - Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice, calculé par rapport à l'indice composé pour le programme 4	34
CONCLUSION	35
ANNEXE 1 - Document de travail à la base du présent rapport	39
Introduction	40
Méthode à suivre	
a) Répartition selon les régions	41
b) Amélioration du réseau selon les régions	45
Étapes à suivre	46
Conclusion	48
ANNEXE 2 - Tableaux relatifs à l'évolution des dépenses régionales	49
Liste des tableaux	50 et 51
Tableau 2,1	53
Tableau 2,2	55
Tableau 2,3	58
Tableau 2,4	62
Tableau 2,5	65
Tableau 2,6	69
Tableau 2,7	72
Tableau 2,8	75
Tableau 2,9	77
Tableau 2,10	79
Tableau 2,11	81
Tableau 2,12	84
Tableau 2,13	86
Tableau 2,14	89
Tableau 2,15	91
Tableau 2,16	92
Tableau 2,17	94
ANNEXE 3 - Graphiques illustrant l'évolution des dépenses pour chaque région	95
Liste des graphiques	96 et 97
Graphique 3,1	99
Graphique 3,2	101
Graphique 3,3	103
Graphique 3,4	105
Graphique 3,5	107
Graphique 3,6	109

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Graphique 3,7	111
Graphique 3,8	113
Graphique 3,9	115
Graphique 3,10	117
Graphique 3,11	119
Graphique 3,12	121
ANNEXE 4 - Tableaux relatifs aux indicateurs	122
Liste des tableaux	123
Tableau 4,1	125
Tableau 4,2	127
Tableau 4,3	129
Tableau 4,4	131

PLAN DU RAPPORT

Le présent rapport comprend cinq chapitres et quatre annexes, soit:

INTRODUCTION

RÉGIONALISATION DES DÉPENSES

ÉVOLUTION DES DÉPENSES PAR RÉGION

ANALYSE DES DÉPENSES À L'AIDE DES INDICATEURS EN 1980

CONCLUSION

ANNEXES: Annexe 1 - Document de travail à la base du présent rapport.

Annexe 2 - Tableaux relatifs à l'évolution des dépenses régionales.

Annexe 3 - Graphiques illustrant l'évolution des dépenses pour chaque région.

Annexe 4 - Tableaux relatifs aux indicateurs.

INTRODUCTION

La structure du ministère des Transports est telle que pour les fins des programmes 3 et 4, soit respectivement la construction et la conservation du réseau routier, le territoire du Québec est divisé en 12 régions. Chaque année, plusieurs centaines de millions sont, pour ces deux programmes, répartis entre les régions en fonction des besoins et des projets de construction de chacune d'entre elles. Au cours des années, les sommes allouées à chacune des régions ont pu varier, parfois de façon assez importante, de telle sorte qu'ainsi s'est façonnée une certaine répartition des argents. On peut donc aujourd'hui se demander si cette répartition est correcte et bien fondée ou si, au contraire, elle peut engendrer de l'inefficacité tant au niveau régional que provincial.

Définition des objectifs

La présente étude vise plus particulièrement à déterminer des critères objectifs de répartition de budget entre les régions. Il ne s'agit donc pas de déterminer l'efficacité et la productivité des régions au sens strict des termes, comme pourrait le laisser supposer le titre. En effet, une réelle étude de productivité ou d'efficacité viserait à établir, par exemple, des coûts unitaires de construction par kilomètre construit et les comparer d'une région à l'autre. On pourrait également chercher à mesurer de combien chaque région a amélioré la qualité de son réseau, compte tenu des sommes allouées. Ce serait sans doute là la véritable manière de mesurer l'efficacité et la productivité des régions. Cependant, il n'existe pas encore de véritables outils permettant de calculer la qualité du réseau routier dans son ensemble et encore moins de voir si cette qualité augmente ou diminue. Il existe, certes, certaines mesures de la qualité

d'une route (par exemple, le coefficient de rebondissement ou encore la mesure de la profilométrie), mais pour généraliser à l'ensemble d'un réseau routier, il existe un certain nombre de problèmes statistiques et leur solution ne serait pas sans entraîner des coûts.

Nous viserons donc à établir des critères de répartition. Il s'agit de poser des bases permettant des comparaisons valables entre les régions. Puisque l'on fera des comparaisons après la répartition et en fonction d'éléments n'étant pas intervenus directement au moment des choix budgétaires, on aura donc une façon objective de faire des comparaisons entre les régions. Chaque élément de comparaisons pourra comporter des inconvénients, mais il aura comme grand avantage de mettre toutes les régions sur le même pied. Puisque plus d'un élément seront considérés, on devra voir si tous ces indicateurs indiquent une tendance, plutôt que de les considérer séparément.

On trouvera, en annexe 1, un document explicitant en détail le plan de travail ainsi que les objectifs que l'on cherchait à atteindre. Ce document avait été préparé au moment où l'étude débutait. L'objectif fondamental est demeuré inchangé. Toutefois, plusieurs difficultés (et de tout ordre) se sont présentées et on a diminué le nombre d'indicateurs. Pour plusieurs raisons, également, la réalisation de ce projet a subi plusieurs retards.

REGIONALISATION DES DEPENSES

Sources de renseignements

Pour obtenir des données au niveau régional, nous pouvons faire appel à deux types de sources de renseignements. Premièrement, nous avons des outils de gestion, tels les systèmes 23 et 129. La liste S62P du système 23, en principe, nous fournit une régionalisation de toutes les dépenses du programme 4, sauf les dépenses de la catégorie 01, les traitements et salaires des employés réguliers. D'autre part, la liste S06 du système 129 régionalise toutes les dépenses relatives à l'activité 5, les projets de construction, du programme 3 et cela, au niveau de chaque élément de programme. Comme on peut le constater immédiatement, seulement une partie des données sont régionalisées par ces listes et on remarque également que cela n'est pas fait sur la même base pour les deux programmes.

Pour le programme 4, on doit constater que certaines dépenses, autres que la catégorie 01, ne sont pas régionalisées et en particulier pour les éléments 3, 4 et 5 cela est particulièrement évident. Ainsi, prenons l'élément 3 pour lequel en 1981-82, seulement 1,151 million de dollars sont régionalisés sur un total de 26,953 millions, alors que la catégorie 01 ne compte que 6,407 millions de dollars. Pour ces éléments, moins de 50% des données sont régionalisées et dans les faits, on doit constater que ce manque est important et qu'il ne correspond sûrement pas à une réalité quelconque. D'autre part, pour le programme 3, on peut obtenir du Service des expropriations, une régionalisation des dépenses pour l'activité 4, les expropriations.

Toutefois, cela laisse de côté les six (6) autres activités qui sont:

Activité 1: études préparatoires

Activité 2: arpentage légal

Activité 3: plans et devis

Activité 6: utilités publiques

Activité 7: contrôle qualitatif

Activité 8: surveillance

Pour certaines de ces activités, les dépenses ne sont pas effectuées en région et pour cette raison, on peut les laisser de côté. Comme le total des dépenses pour les activités 4 et 5 représente plus de 70% du programme 3, on peut finalement affirmer que ce qui manque à la régionalisation est beaucoup moins important. Il n'en demeure pas moins que l'on doit constater que l'image est partielle et il faut bien en être conscient.

La deuxième source de renseignements est de nature comptable. Ce sont les listes 7S23 et 7S67 de Sygbec. Ces listes ont la propriété de comptabiliser les dépenses par centre de responsabilité, mais pour des raisons techniques, les dépenses de la catégorie 01 ne sont pas comptabilisées. Or, certains centres de responsabilité correspondent à des districts et à des régions. Par conséquent, on peut aisément faire la somme pour tous les centres de responsabilité correspondant à chacune des régions et ainsi, obtenir un total pour chaque région, chaque élément de programme et chaque catégorie de dépenses. La liste 7S23 (ou son résumé, la liste 7S67) permet donc une régionalisation des données qui se fait sur une même base pour les deux programmes. On doit cependant constater que les dépenses effectivement régionalisées correspondent à un pourcentage qui n'est pas

le complément de la catégorie 01, comme en principe cela devrait l'être. Le tableau no 1 ci-dessous est explicite à ce sujet.

TABLEAU 1
Pourcentage des dépenses régionalisées et pourcentage
des dépenses de la catégorie 01 pour l'année 1981-82, pour les
programmes 3 et 4

	POURCENTAGE DES DÉPENSES RÉGIONALISÉES	100%, MOINS LE POURCENTAGE DES DÉPENSES RÉGIONALISÉES	POURCENTAGE DE LA CATÉGORIE 01
<u>Programme 3</u>			
Élément 1	63,7%	36,3%	11,5%
Élément 2	64,2%	35,8%	13,3%
Élément 3	78,3%	21,7%	19,7%
Élément 4	98,7%	1,3%	11,3%
TOTAL	63,8%	36,2%	12,9%
<u>Programme 4</u>			
Élément 1	69,2%	30,8%	26,8%
Élément 2	83,1%	16,9%	12,8%
Élément 3	4,2%	95,8%	23,8%
Élément 4	73,3%	26,7%	18,2%
Élément 5	25,4%	74,6%	58,8%
Élément 6	42,0%	58,0%	32,5%
TOTAL	57,5%	43,5%	26,8%

On constate que pour le programme 3, environ 13% des dépenses sont de la catégorie 01, alors que 36% des dépenses ne sont pas régionalisées. Pour le programme 4, les pourcentages respectifs sont 27% et 44%. Il faut donc en conclure que certaines dépenses sont facturées à des centres de responsabilité autres que des régions. Il s'agit là d'un fait peu surprenant puisqu'en réalité certaines dépenses n'ont pas à être régionalisées, étant donné qu'elle ne sont pas effectuées en région. Toutefois, les écarts observés dans le tableau 1, et en particulier pour certains éléments du pro-

gramme 4, ne peuvent entièrement s'expliquer ainsi. La facturation comptable masque donc en partie le fait que certaines dépenses sont effectuées en région et devraient plutôt leur être attribuées. De ce tableau, il ressort également que si les dépenses de la catégorie 01 étaient régionalisées, le pourcentage des dépenses qui ne sont pas régionalisées et qui devraient l'être serait probablement assez faible et sans aucun doute, on s'en soucierait beaucoup moins. Comme dernière remarque au sujet de la liste 7S23, ajoutons que certaines dépenses de la catégorie 01 sont incluses dans cette liste, mais il s'agit, dans la plupart des cas, d'exceptions assez peu importantes. Ainsi, par exemple, pour l'élément 4 du programme 3, on a régionalisé environ 0,6 million de dollars sur un total de 10,4 millions.

En ce qui concerne la régionalisation des dépenses, notre principal problème se situe principalement au niveau de la catégorie 01. Cela est vrai surtout pour le programme 4, car pour le programme 3, si nous procédons par activité comme il est possible de le faire, le problème est tout-à-fait différent: en effet, les catégories de dépenses n'entrent pas en ligne de compte. Toutefois, si nous voulons une base commune de régionalisation, alors nous devons utiliser la 7S23 (ou 7S67) et là, le problème de la catégorie 01 se pose. De toute manière, pour le programme 4, nous avons ce problème. Pour la catégorie 01, la seule source de renseignements est le système de paie, SAGIP. Or, le système de paie procède de la façon suivante: chaque employé du Ministère relève d'un centre de responsabilité, et également, on le caractérise comme étant affecté à un programme du Ministère, et même à un élément de programme. Cette affectation est théorique et ne correspond pas généralement à la réalité. En effet, selon

Les besoins du district, un employé peut accomplir des travaux de construction (programme 3) ou de conservation (programme 4), ou encore passer d'un élément de programme à un autre. Par conséquent, s'il pourrait être relativement simple de déterminer les dépenses globales de catégorie 01 pour chaque région, il est pratiquement impossible de les attribuer dans les bonnes proportions à chaque programme, ou élément de programme. En effet, la répartition régionale que nous pourrions obtenir du système de paie ne correspondrait qu'en théorie, à la réalité. Donc, il est inutile de chercher à régionaliser les dépenses de catégorie 01 dans les conditions actuelles.

Des paragraphes qui précèdent, on peut tirer certaines conclusions quant au pourcentage des dépenses qui sont effectivement régionalisées. En effet, il y a deux points importants à constater:

- 1) certaines dépenses des programmes 3 et 4 n'ont pas à être régionalisées, puisqu'elles ne sont pas effectuées en région, et cela indépendamment de leur attribution actuelle ou non à un centre de responsabilité qui ne correspond pas à une région;

- 2) les dépenses de catégorie 01 attribuées à ces programmes le sont sans tenir compte de la réalité à l'intérieur des régions et le système SAGIP, par un regroupement par centre de responsabilité, ne peut fournir les données désirées, comme peut le faire, par exemple, la liste 7S67 de Sygbec pour les autres catégories de dépenses.

La véritable conclusion à tirer de ces résultats est que, d'une part, on

ne réussit à régionaliser qu'une partie des données qui devraient l'être et que, d'autre part, on ne connaît pas le total réel qui devrait être régionalisé compte tenu des remarques précédentes. Par conséquent, les pourcentages de régionalisation que nous allons donner dans la seconde partie de ce chapitre sont donc incorrects puisqu'ils sont basés sur des totaux provenant des Comptes publics qui, eux-mêmes, proviennent de Sygbec et SAGIP. Pour obtenir le véritable total des dépenses effectuées pour chaque région, il faudra sûrement inventer une toute nouvelle méthode de travail. Cette méthode devra être basée sur des procédures établies au niveau des régions et qui permettront d'obtenir des mises à jour donnant le niveau réel des dépenses pour chaque élément de programme. En d'autres termes, c'est au niveau régional lui-même qu'il faut déterminer la quantité de dépenses effectuées et non pas à partir de systèmes établis au niveau provincial et qui ne donnent que des données théoriques.

Pourcentage de régionalisation

Malgré les conclusions précédentes, nous devons avoir une idée du pourcentage des dépenses que nous avons pu régionalisées. Ce pourcentage sera, bien sûr, établi par rapport aux totaux actuellement établis par les Comptes publics, même si ces totaux ne représentent pas la quantité réelle de dépenses qui devraient être régionalisées.

Les séries historiques disponibles s'étendent de 1976-77 à 1981-82 pour le programme 3 et de 1974-75 à 1981-82 pour le programme 4. Il est à remarquer que ces mêmes séries sont disponibles pour chaque élément de programme. On notera que pour les listes 7S23 et 7S67, seules les années 1980-81 et 1981-82 sont disponibles. D'autre part, pour l'activité 4 du programme 3, les données ne sont pas disponibles pour chacun des éléments, et ne sont pas disponibles en 1976-77 pour l'ensemble du programme. Le tableau no 2 nous donne le pourcentage de régionalisation pour chaque programme, alors que le tableau no 3 nous le donne pour les éléments de programme.

On observera en particulier que le pourcentage de régionalisation pour le programme 4 semble vouloir décroître pour se situer aux environs de 62% pour les trois dernières années. En ce qui concerne le programme 3, les données sont plus variables mais, par contre, les pourcentages sont plus élevés pour se situer aux environs de 75%, ce qui est intéressant.

Il convient maintenant de se demander si les données que nous avons pu régionaliser sont représentatives de l'ensemble des données qui devraient l'être. Pour répondre à cette question adéquatement, il faut avoir une bonne idée de ce que représentent les données régionalisées, par rapport à celles qui ne le sont pas. A ce titre on peut, par exemple, considérer que pour le programme 4, la catégorie 01 des dépenses n'est pas régionalisée. Par conséquent, puisqu'il y a des différences dans la nature des dépenses qui sont régionalisées et celles qui ne le sont pas, on ne peut prétendre que nous avons des données représentatives, à moins que nous postulions que les traitements et salaires sont répartis à peu près de la

TABLEAU 2

Pourcentage de régionalisation pour le programme 3 (activités 4 et 5)
et pour le programme 4 selon la liste S62P

ANNÉE	PROGRAMME 3	PROGRAMME 4
	Activité 5 selon la liste S06 et activité 4	Liste S62P
1974-75	-	74,2 %
1975-76	-	66,9 %
1976-77	-	62,1 %
1977-78	71,2 %	62,5 %
1978-79	76,8 %	62,9 %
1979-80	75,4 %	61,5 %
1980-81	80,1 %	61,8 %
1981-82	72,3 %	61,6 %

TABLEAU 3

Pourcentage de régionalisation pour chaque élément du programme 3
(activité 5 seulement) et chaque élément du programme 4 (liste S62P)

PROGRAMME	1974-75	1975-76	1976-77	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82
Prog. 3								
élément 1	-	-	51,7%	54,4%	63,4%	61,5%	81,3%	64,1%
élément 2	-	-	58,4%	61,3%	67,3%	62,8%	71,9%	58,6%
élément 3	-	-	62,4%	59,2%	60,8%	53,4%	58,3%	51,1%
élément 4	-	-	48,4%	57,3%	65,5%	69,9%	69,3%	59,6%
Prog. 4								
élément 1	90,9%	81,1%	74,0%	70,5%	70,9%	69,0%	70,3%	69,8%
élément 2	94,7%	87,6%	81,3%	79,3%	83,1%	76,8%	88,4%	84,7%
élément 3	17,3%	14,6%	9,3%	6,3%	5,6%	5,2%	5,2%	4,3%
élément 4	94,5%	82,1%	85,2%	76,7%	77,1%	78,9%	74,0%	80,8%
élément 5	77,6%	64,7%	44,4%	42,5%	42,0%	37,0%	34,1%	25,9%
élément 6	-	-	-	38,5%	39,9%	37,6%	45,7%	41,8%

même manière que les autres dépenses. D'autre part, le tableau no 3 nous révèle que pour ce même programme, certains éléments de programme sont peu régionalisés par rapport aux autres. Il s'agit là d'un fait qui va à l'encontre de la représentativité des données. Par contre, ces éléments sont peu importants en valeur absolue par rapport aux autres, ce qui contrebalance les effets négatifs. En conséquence, malgré certaines réserves, nous considérerons que les données sont assez représentatives de l'ensemble des données qui devraient être régionalisées.

EVOLUTION DES DEPENSES PAR REGION

En considérant l'évolution des dépenses par région, nous nous attarderons principalement à définir la part relative de chacune des régions. Notons que tous les pourcentages sont calculés en fonction du total des dépenses régionalisées. Nous ne considérons pas les dépenses en valeur absolue. En effet, la dévaluation constante du dollar en période inflationniste rend caduque toute comparaison d'une année à l'autre sur la base de données en valeur absolue. Pour étudier l'évolution des dépenses, il est donc préférable de considérer la part relative de chacune des régions. Nous avons également calculé une part moyenne relative pour chacune des régions. De cette façon, nous définissons de façon historique ce que chacune des régions a reçu. Il est évident que ces parts ont varié selon les années: ces variations ont des raisons historiques en fonction de projets et d'impératifs déterminés par les circonstances et notre but ici n'est pas de les déterminer, ni de les expliquer. Nous n'en faisons que le constat. Tous les tableaux relatifs à l'évolution des dépenses régionales se retrouvent en annexe 2, et les graphiques en annexe 3.

En ce qui concerne le programme 3 (tableaux 2,1 à 2,3), on observera que la caractéristique la plus importante est la variation de la part relative de chaque région. Par rapport à une part moyenne, la variation observée pour chaque région est de l'ordre de 20% de la valeur moyenne, ce qui est considérable. D'autre part, si nous considérons les parts relatives moyennes entre elles, on obtient que le coefficient de variation est de l'ordre de 40%, c'est-à-dire qu'il y a un écart très important entre les parts relatives moyennes de chaque région. En d'autres termes, certaines régions

sont grandement favorisées par rapport à d'autres. On observe, à ce titre, que seulement quatre régions ont des parts relatives moyennes assez près de la moyenne théorique de 0,083. Toutes ces variations que l'on a observées s'imposent donc comme étant sans doute la caractéristique la plus importante. Cela veut dire que la part relative moyenne de chaque région n'est pas tellement représentative de la période considérée et on ne peut donc pas l'utiliser pour caractériser chacune des régions. On observe également que la part de chaque région est beaucoup plus stable pour l'activité 4 que pour l'activité 5. Cela peut démontrer, en particulier, que les dépenses d'expropriation semblent se stabiliser puisque les grands projets sont de moins en moins nombreux. Au niveau des éléments de programme, on notera en premier lieu que seules les dépenses de l'activité 5 sont régionalisées. Le coefficient de variation moyen est de l'ordre de 82% pour l'élément 1, la construction d'autoroutes, de 37% pour les éléments 2 et 3 et de 23,5% pour l'élément 4. On remarque donc une certaine décroissance du coefficient de variation moyen en fonction du type de routes, c'est-à-dire des autoroutes aux chemins municipaux, en passant par les routes principales et secondaires. Cette constatation n'est pas surprenante et selon toute logique, il s'agit là d'un fait bien normal.

En ce qui concerne le programme 4, nous avons un portrait complètement différent, spécialement en ce qui a trait à la variabilité des résultats. En effet, le coefficient de variation moyen est inférieur à 7%, ce qui indique une très grande stabilité des résultats. Compte tenu de ce résultat, on peut donc affirmer que la part relative moyenne est assez représentative de la réalité, en ce qui concerne la répartition des

dépenses selon les régions. Le tableau 4 suivant nous donne ces résultats.

TABLEAU 4

Part relative moyenne de chaque région
pour le programme 4

RÉGION	NO	PART RELATIVE MOYENNE	RANG
BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE	01	0,138	1
SAGUENAY - LAC ST-JEAN	02	0,066	10
QUÉBEC - CÔTE-NORD	3-1	0,106	3
RIVE-SUD DE QUÉBEC - BEAUCE	3-2	0,125	2
TROIS-RIVIÈRES	04	0,078	5
SHERBROOKE	05	0,071	7
DRUMMONDVILLE	6-1	0,070	8
SUD DE MONTRÉAL	6-2	0,072	6
ILE-DE-MONTRÉAL ET ILE-JÉSUS	6-3	0,058	12
NORD DE MONTRÉAL	6-4	0,083	4
OUTAOUAIS	07	0,065	11
ABITIBI	08	0,069	9

On remarquera que six régions, soit les régions 6-4, 04, 6-2, 05, 6-1 et 08 se situent assez près de la part moyenne qui est de 0,083. Les régions 01 et 3-2 qui ont un réseau routier important occupent les deux premiers rangs. Quant à la région 6-3, le réseau autoroutier est important, mais dans l'ensemble, le réseau routier compte un kilométrage plutôt faible.

Quant aux éléments de programme, nous avons dû limiter nos considérations aux éléments 1, 2 et 5 puisque pour les autres éléments, le taux de régionalisation est trop faible et ainsi, les données régionalisées ne peuvent être considérées comme étant suffisamment représentatives. En ce qui concerne l'élément 1, conservation des routes, et l'élément 5, l'exploitation d'hiver, on peut affirmer que la part relative de chaque région est passablement stable. Il s'agit des deux éléments les plus importants du programme, du moins quant à leur budget. En ce qui concerne l'élément 2, conservation des structures, on remarque une bien moins grande stabilité des résultats avec un coefficient de variation moyen de l'ordre de 33%.

En considérant les graphiques de l'annexe 3, nous allons examiner les variations dans la part relative des régions, et cela, région par région. En effet, on peut, pour certaines régions, observer des caractéristiques bien particulières. Ainsi, la part de la région 01 pour le programme 4 a, en général, tendance à augmenter depuis 1974-75. Cela pourrait indiquer un effort constant pour maintenir le réseau existant, qui est important en terme de kilomètres de route. Pour la région 02, on observe une stabilité remarquable de sa part relative pour le programme 4 et on aurait pu faire le même commentaire pour le programme 3, s'il n'y avait pas l'écart important de 1980-81. Dans la région 3-1, on observe des variations très importantes pour le programme 3, les dépenses étant à leur minimum en 1979-80. Pour la région 3-2, on observe une instabilité importante jusqu'en 1976-77 pour le programme 4. D'autre part, pour le programme 3, la part relative de la région diminue progressivement. En ce qui concerne la région 04, on observe particulièrement une pointe importante en 1979-80 pour le programme 3. On note un résultat semblable pour la région 05, sauf

que les variations sont régulières. Pour la région 6-1, il n'y a vraiment rien de spécial à noter, tout comme d'ailleurs pour la région 6-2. Pour la région 6-3, on observe des variations très importantes pour le programme 3 et des variations quand même remarquables pour le programme 4 et, cela, sans tendance précise. Par contre, il semble y avoir une certaine décroissance de la part relative de la région 6-4 pour le programme 4. La part relative de la région 07, pour le programme 3, passe de 4% en 1976-77 à presque 15% en 1981-82. Il s'agit là d'une des variations les plus importantes. Il y a eu un saut brusque et particulièrement important de 1977-78 à 1978-79. Enfin, pour la région 08, la part relative se situe tout au long de la période aux environs de 7% pour le programme 4. Pour le programme 3, la part relative passe de 2 à 7% de façon assez régulière.

En résumé donc, chaque région connaît des variations qui parfois suivent des tendances assez précises, surtout pour le programme 4, mais le plus souvent de façon assez imprévisible, particulièrement pour le programme 3.

ANALYSE DES DEPENSES

Jusqu'à maintenant, notre démarche a consisté à analyser les dépenses en considérant la part relative de chaque région sans tenir compte des caractéristiques qui font que les régions diffèrent entre elles, c'est-à-dire comme si toutes les régions étaient identiques ou sur un même pied. Pourtant, les douze régions du ministère des Transports sont un découpage inégal de la province et cela, à bien des points de vue. Les quatre tableaux, présentés en annexe 4, démontrent clairement que sous différents aspects, les régions ont une part relative bien différente et en quelque sorte, on pourrait à la fois les déclarer toutes riches ou pauvres, dépendant seulement du point de vue. Par conséquent, il faut donc tenir compte de ces aspects, qui font que les régions sont différentes, pour analyser de façon pertinente les dépenses qui y sont effectuées. Affirmer qu'une région n'a eu que sa juste part avec 8,3% des dépenses peut être profondément incorrect si cette région, par exemple, compte plus que 8,3% de la population ou plus que 8,3% des routes à entretenir.

De fait, les caractéristiques pertinentes sont sans doute nombreuses et on ne peut être assuré de toutes les énumérer. En annexe 1, dans la nomenclature des indicateurs, nous avons fait référence à plusieurs d'entre elles et nous ne les répéterons pas ici. Nous mentionnerons cependant qu'il n'est pas possible de toutes les définir de façon précise et que nous avons décidé volontairement de nous restreindre à quatre d'entre elles, soit la population, le nombre de véhicules immatriculés, le nombre de kilomètres de routes et le nombre de véhicules-kilomètres. Nous avons donc construit quatre indicateurs permettant de calculer sur la base

d'unité, les dépenses effectuées dans chaque région. Plusieurs difficultés se sont présentées pour la construction de ces indicateurs et nous allons maintenant considérer chacun d'entre eux en termes de leur définition et de leur signification exactes.

1. La population

La population se définit comme étant le nombre d'habitants dans chaque région. De prime abord, cet indicateur semble très simple. Toutefois, il n'est pas aisé de déterminer avec précision le nombre d'habitants puisqu'à ce titre, le recensement de la population ne donne pas de données précises, les régions n'étant pas définies selon les secteurs de recensement. Pour obtenir des données, il faut aller au niveau de la municipalité, en ce sens que l'on peut définir chaque région à l'aide d'une liste de municipalités dont la population est connue. Cependant, la plupart des régions contiennent d'assez vastes territoires non organisés, lesquels ne suivent pas les découpages régionales. Ainsi donc, pour ces territoires, il faut estimer la population. L'erreur n'est cependant pas très importante puisque la population de ces territoires est peu importante. Cependant, au niveau de la superficie de chaque région, les problèmes sont importants et on a dû, pour le moment, renoncer à établir un indicateur pour cette dernière caractéristique. Quoi qu'il en soit, le tableau 4.1 contient les résultats pour notre premier indicateur. Il convient maintenant de s'interroger sur la signification réelle de cet indicateur. En consultant le tableau 5 pour le programme 3 et le tableau 7 pour le programme 4, on peut déceler rapidement pour quelles régions on a dépensé le plus par habitant. On s'aperçoit rapidement qu'il y a des écarts très importants et on peut même calculer que le coefficient de variation est de

l'ordre de 100% pour le programme 3 et de 87% pour le programme 4. Comment se fait-il, par exemple, que pour le programme 3, on ait dépensé en 1979-80 environ 11\$ par habitant dans la région 6-3 et plus de 190\$ dans la région 04? Plusieurs raisons peuvent expliquer ces écarts, mais il y en a une en particulier qui a un rapport direct avec l'indicateur lui-même. En effet, la région 6-3 compte plus de 2,2 millions d'habitants, alors que la région 04 en compte moins de 300 milliers. La région 6-3 est très fortement urbanisée avec un réseau local très important et non entretenu par le Ministère, alors qu'une bonne partie de la région 04 est rurale avec un réseau local partiellement entretenu par le Ministère. Cela explique, en quelque sorte, aisément les écarts pour le programme 4 (voir tableau 7). Il faut compter que les habitants de la région 6-3 ont des systèmes de transport en commun, fortement subventionnés, qui font partie de l'offre de transport. Ces sommes, qui rétabliraient l'équilibre, du moins partiellement, ne sont pas incluses dans les dépenses pour les programmes 3 et 4. Cet indicateur à lui seul ne rend sûrement pas justice à chaque région. On doit donc considérer que ces écarts doivent exister et, dans l'interprétation que l'on donne à l'indicateur "population", il faut tenir compte de ces différents aspects. D'une façon générale, on peut considérer que les régions les plus importantes en termes de population seront les régions où la dépense per capita devrait être la plus faible. Cependant, il n'est pas dit non plus que les dépenses per capita observées pour l'année 1979-80 doivent être considérées comme étant correctes et de nature à engendrer l'efficacité. Il faut donc être assez critique envers ces données. Toutefois, elles nous donnent quand même une idée de ce qui se passe dans la réalité.

TABLEAU 5

DISTRIBUTION DES DÉPENSES RÉGIONALISÉES¹ DU PROGRAMME 3
SELON CERTAINS INDICATEURS POUR L'ANNÉE 1979-80

RÉGION	DÉPENSES PAR HABITANT		DÉPENSES PAR VÉHICULE IMMATRICULÉ		DÉPENSES PAR KILOMÈTRE DE ROUTES		DÉPENSES PAR MILLIER DE VÉH/KILOMÈTRES	
	Nombre	Rang	Nombre	Rang	Nombre	Rang	Nombre	Rang
01	141,42	3	252,81	3	4759,19	7	21,80	4
02	51,75	8	94,23	8	4133,45	8	11,17	7
3-1	53,36	7	101,54	6	8134,76	5	15,08	5
3-2	50,73	9	81,10	10	2056,91	12	6,38	10
04	190,98	1	304,58	2	11295,05	3	30,98	2
05	181,15	2	330,16	1	9271,83	4	39,29	1
6-1	49,92	10	85,31	9	2979,50	9	7,25	9
6-2	15,75	11	29,85	11	2295,84	11	3,18	12
6-3	10,91	12	26,48	12	17410,98	1	5,48	11
6-4	55,14	6	94,99	7	5689,55	6	8,17	8
07	135,65	4	237,68	4	11576,44	2	22,28	3
08	92,34	5	154,61	5	2376,68	10	12,92	6
MOYENNE PROVINCIALE	54,03	-	105,84	-	5623,82	-	12,40	-

¹Ce sont les activités 4 et 5 du programme 3.

TABLEAU 6

INDICES COMPARÉS DES DÉPENSES PAR RÉGION, POUR CHACUN DES INDICATEURS
ET INDICE COMPOSÉ POUR L'ANNÉE 1979-80 - PROGRAMME 3

RÉGION	INDICE DES DÉPENSES PAR HABITANT	INDICE DES DÉPENSES PAR VÉH. IMMATRICULÉ	INDICE DES DÉPENSES PAR KM DE ROUTES	INDICE DES DÉPENSES PAR MILLIER DE VÉH/KILOMÈTRES	INDICE COMPOSÉ	
					Valeur	Rang
01	2,62	2,39	0,85	1,76	1,91	4
02	0,96	0,89	0,73	0,90	0,87	9
3-1	0,99	0,96	1,45	1,22	1,16	6
3-2	0,94	0,77	0,37	0,51	0,65	11
04	3,53	2,88	2,01	2,50	2,73	2
05	3,35	3,12	1,65	3,17	2,82	1
6-1	0,92	0,81	0,53	0,58	0,71	10
6-2	0,29	0,28	0,41	0,26	0,31	12
6-3	0,20	0,25	3,10	0,44	1,00	7
6-4	1,02	0,90	1,01	0,66	0,90	8
07	2,51	2,25	2,06	1,80	2,16	3
08	1,71	1,46	0,42	1,04	1,16	5
MOYENNE PROVINCIALE	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-

TABLEAU 7

DISTRIBUTION DES DÉPENSES RÉGIONALISÉES¹ DU PROGRAMME 4 SELON
CERTAINS INDICATEURS POUR L'ANNÉE 1979-80

RÉGION	DÉPENSES PAR HABITANT		DÉPENSES PAR VEH. IMMATRICULÉ		DÉPENSES PAR KM DE ROUTES		DÉPENSES PAR MILLIER DE VEH/KILOMÈTRES	
	Nombre	Rang	Nombre	Rang	Nombre	Rang	Nombre	Rang
01	95,44	2	170,61	1	3211,82	7	14,71	1
02	48,01	8	87,42	6	6448,51	1	10,37	4
3-1	28,42	10	54,08	10	4332,48	3	8,03	8
3-2	75,91	3	121,36	3	3078,05	9	9,54	5
04	55,48	5	88,47	5	3280,94	6	9,00	6
05	62,54	4	113,99	4	3201,21	8	13,56	2
6-1	49,84	6	85,15	8	2974,90	11	7,24	9
6-2	20,54	11	38,94	11	2994,90	10	4,15	11
6-3	3,77	12	9,15	12	6014,73	2	1,89	12
6-4	37,85	9	65,21	9	3905,60	5	5,60	10
07	49,61	7	86,92	7	4233,40	4	8,15	7
08	96,56	1	161,67	2	2475,85	12	13,51	3
MOYENNE PROVINCIALE	32,51	-	63,69	-	3383,97	-	7,46	-

¹ Les dépenses de catégorie 01 ne sont pas comprises.

TABLEAU 8

INDICES COMPARÉS DES DÉPENSES PAR RÉGION POUR CHACUN
DES INDICATEURS ET INDICE COMPOSÉ POUR L'ANNÉE 1979-80,
PROGRAMME 4.

RÉGION	INDICE DES DÉPENSES PAR HABITANT	INDICE DES DÉPENSES PAR VÉH. IMMATRICULÉ	INDICE DES DÉPENSES PAR KM DE ROUTES	INDICE DES DÉPENSES PAR MILLIER DE VÉH/KILOMÈTRES	INDICE COMPOSÉ	
					Valeur	Rang
01	2,94	2,68	0,95	1,97	2,14	1
02	1,48	1,37	1,91	1,39	1,54	5
3-1	0,87	0,85	1,28	1,08	1,02	9
3-2	2,33	1,91	0,91	1,28	1,61	4
04	1,71	1,39	0,97	1,21	1,32	6
05	1,92	1,79	0,95	1,82	1,62	3
6-1	1,53	1,34	0,88	0,97	1,18	8
6-2	0,63	0,61	0,89	0,56	0,67	11
6-3	0,12	0,14	1,78	0,25	0,57	12
6-4	1,16	1,02	1,15	0,75	1,02	10
07	1,53	1,36	1,25	1,09	1,31	7
08	2,97	2,54	0,73	1,81	2,01	2
MOYENNE PROVINCIALE	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-

2. Les véhicules immatriculés

Disons immédiatement, pour être plus précis, qu'il s'agit des véhicules en circulation et non pas des immatriculations. Pour obtenir ces données, il nous a fallu inventer un outil. En effet, ces données n'étaient aucunement disponibles. Pour les obtenir, on a dû procéder à un échantillonnage du fichier-maître de l'immatriculation, déterminer une règle de correspondance entre les codes postaux et les régions, et déterminer manuellement les codes postaux manquants. Pour la première année, cela a demandé un travail important, surtout au niveau de la conception de l'outil. Indiquons seulement ici, que les résultats sont très satisfaisants et que l'échantillon contient environ 10 000 dossiers. On notera que cet outil est utilisé également à d'autres fins.

Cet indicateur est donc le nombre de véhicules en circulation dont le propriétaire est résident de la région concernée. Il faut convenir que cet indicateur est en rapport avec la population. Cependant, le rapport n'est pas tout-à-fait constant d'une région à l'autre. Ainsi, le nombre de véhicules par 100 habitants a tendance à être plus faible dans les régions fortement urbanisées et il y a sans doute un lien avec l'existence ou non du transport en commun et de la qualité du service. Il faut comprendre que les dépenses effectuées au titre des programmes 3 et 4 le sont d'abord et avant tout pour les véhicules en circulation sur les routes. Dans chaque région, les véhicules en circulation sont d'abord ceux provenant de la dite région. Par conséquent, cet indicateur a donc un sens bien précis. Il ne faut cependant pas oublier que, dans les régions plus urbanisées, l'offre de transport est plus diversifiée, soit en termes du type de transport, soit en termes du réseau routier (juridictions provinciale ou

municipale), et cela a donc un effet bien important sur le total des dépenses au titre des programmes 3 et 4. Par conséquent, même si cet indicateur semble avoir une signification plus précise, il faut tout de même tenir compte de l'offre globale de transport. Les tableaux 5 et 7 fournissent les données pertinentes.

3. Kilométrage de routes

Le tableau 4,3 de l'annexe 4 nous donne les résultats et ceux-ci proviennent de la liste S-10 du système 23. Les compilations étant déjà faites, cet indicateur ne nous a donné aucun problème particulier pour sa réalisation.

Pour le programme 4, cet indicateur a une signification vraiment précise et il correspond à une réalité bien évidente. En effet, on peut s'attendre à ce que les coûts d'entretien soient proportionnels au kilométrage de routes. Les résultats du tableau 7 confirment passablement bien cet énoncé. Pour être plus précis, il faudrait sans aucun doute tenir également compte du type de routes et sans doute, de certains facteurs climatiques. Quoi qu'il en soit, on notera que c'est pour cet indicateur que le coefficient de variation entre les régions est le plus faible (42%). On notera d'autre part, que pour le programme 3, la relation n'est pas aussi valable et d'ailleurs, les écarts entre les régions sont plus importants et cela vaut également pour le coefficient de variation (66%). Pour le programme 3, l'ampleur du réseau existant a son importance puisque "construction" signifie souvent reconstruction et dans ce sens, l'indicateur a bel et bien une valeur. On notera que la construction de routes nouvelles ou l'amélioration de routes existantes va de pair avec l'ampleur

du réseau et qu'en ce sens, l'indicateur a également une valeur.

4. Véhicules-kilomètres

Il s'agit ici de mesurer l'utilisation du réseau routier. De façon plus précise, on calcule le nombre de véhicules-kilomètres en multipliant le jour moyen annuel d'une section (ou sous-section) par la longueur de celle-ci en kilomètres. Plus simplement, cela nous donne le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau routier de la région, lorsque l'on fait la somme sur toutes les sections de la région. Pour cet indicateur, nous avons dû construire un outil spécial, car aucune donnée de ce type n'existait. Nous avons dû procéder par type de routes. Pour les routes principales et secondaires, un outil informatique a permis d'établir pour chaque sous-section un JMA, lequel fut juxtaposé au kilométrage de la sous-section. Ainsi, nous avons pu obtenir un total de véhicules-kilomètres pour chaque région et pour ce type de routes. Il nous restait par la suite les autoroutes et les chemins municipaux entretenus par le Ministère. En ce qui concerne ces derniers, nous avons été servis par la chance, puisqu'en 1980, la Direction de la programmation effectuait une enquête spéciale par échantillonnage pour déterminer les besoins en amélioration pour ce type de routes. Un des items était les volumes journaliers. Nous avons donc pu, ainsi, déterminer un volume journalier moyen pour chacune des régions. Ces résultats nous ont servi à déterminer le nombre de véhicules-kilomètres pour ces routes. En ce qui concerne les autoroutes, le travail a été fait manuellement. Tous ces résultats sont donnés au tableau 4,4.

Cet indicateur est, à mon avis, très indicatif, parce qu'il définit l'utilisation que l'on fait du réseau routier, définit également les besoins pour chacune des régions. En d'autres termes, plus les routes d'une région sont utilisées, plus elles ont besoin d'entretien ou d'amélioration et cela justifie d'y dépenser des sommes d'argent. Par conséquent, on est beaucoup plus près ici de l'efficacité que pour tout autre indicateur. D'autre part, la qualité du réseau existant (en termes d'autoroutes, etc.) peut avoir une influence importante sur la quantité des ressources nécessaires pour maintenir ce réseau et diminuer ainsi l'efficacité de notre estimateur. Il faut donc exercer une certaine prudence à ce titre.

Chacun de ces quatre indicateurs comportent donc une certaine vérité. Il faut comprendre que les résultats des tableaux 5 et 7 indiquent qu'il y a des écarts entre les régions. Ces écarts peuvent avoir deux causes profondes: d'une part, une mauvaise répartition des dépenses et, d'autre part, un manque de relation entre l'indicateur et les dépenses effectuées.

En théorie, si l'indicateur est parfait et si les dépenses sont bien réparties, alors on devrait obtenir une répartition uniforme. Pour chaque indicateur, il est difficile de déterminer laquelle des deux raisons est valable; on peut même dire que les deux raisons sont valables à la fois, sans pouvoir délimiter la part de chacune. Nous allons donc tenter d'analyser les résultats à la lumière des quatre indicateurs conjointement. Une façon de procéder est de ramener sur une même base chacun des indicateurs et de les considérer comme équivalents: il s'agit des tableaux 6 et 8. Ces deux tableaux ont été construits à partir des tableaux 5 et 7

respectivement en divisant chaque montant par le résultat moyen correspondant. La dernière colonne est simplement la moyenne arithmétique des quatre indices. L'interprétation des résultats est assez simple en ce sens que, par exemple, au tableau 6, première colonne, on obtient que la dépense moyenne par habitant pour la région 01 est de 2,62 fois celle pour l'ensemble de la province, en ce qui a trait au programme 3. On remarquera ainsi que c'est pour la région 04 que cette dépense est la plus élevée, soit 3,53 fois la moyenne globale. Chacun des trois indices doit être considéré de la même façon, tant pour le programme 3 (tableau 6) que pour le programme 4 (tableau 8). Il s'agit là d'un excellent moyen de comparer les diverses régions par rapport à un résultat moyen, ou encore entre elles-mêmes. En effet, dans ce dernier cas, il suffit de faire le rapport des indices des deux régions.

Quant à l'indice composé, son interprétation est un peu plus complexe. Il s'agit de la moyenne arithmétique des quatre indices, ce qui implique que ceux-ci sont équivalents. Nous savons fort bien que cela est contestable, mais d'autres compositions pourraient l'être tout autant. Il s'agit donc d'une moyenne d'indices qui indique une certaine quantité de dépenses par rapport à différentes unités. Comme on ne peut pas affirmer qu'un type d'unités est vraiment plus valable qu'un autre, on a décidé de faire une moyenne de ceux-ci. Ainsi, pour le programme 3, on pourrait affirmer que l'on dépense, dans la région 05, 2,82 fois ce que l'on dépense dans l'ensemble de la province pour l'ensemble des unités considérées, alors que pour la région 6-2, c'est 0,31 fois ce que l'on dépense dans l'ensemble. Si l'on considère que nos quatre indices définissent,

dans l'ensemble, assez bien les régions, on peut conclure que les dépenses sont plutôt mal réparties entre les régions, du moins pour le programme 3. Dans le même ordre d'idée, on concluerait que la région 6-3 obtient sa juste part, puisque l'indice composé est égal à 1,00. On peut faire un raisonnement identique pour le tableau 8 et conclure, d'une part, que les écarts entre les régions sont beaucoup moins importants et, d'autre part, que les régions 3-1 et 6-4 ont approximativement une juste part. On peut, en second lieu, faire une analyse un peu plus globale en comparant le résultat de chaque région par rapport à la moyenne provinciale et, cela, pour chaque indice incluant l'indice composé. Pour bien faire ressortir l'analyse globale, nous ne considérerons que le signe de l'écart entre le résultat et la moyenne. En d'autres termes, un signe "+" indique que la région est au-dessus de la moyenne et un signe "-" indique au-dessous de la moyenne. On constatera, en premier lieu, que la moyenne provinciale est une moyenne pondérée et non pas une moyenne arithmétique simple. Par conséquent, les totaux verticaux de + et de - n'ont pas à être égaux. Or, comme on peut le constater, ces résultats s'équilibrent et il s'agit là d'un résultat significatif. En considérant le rang des régions en fonction des indicateurs (voir tableaux 4,1 à 4,4), on obtient les résultats suivants pour les six régions les plus importantes:

<u>Population</u>	Nombre de -: 4
	Nombre de +: 2
<u>Véhicules immatriculés</u>	Nombre de -: 5
	Nombre de +: 1
<u>Kilomètres</u>	Nombre de -: 5
	Nombre de +: 1
<u>Véhicules-kilomètres</u>	Nombre de -: 5
	Nombre de +: 1

Puisque le nombre total de + et de - s'équilibre, on conclura que les régions les plus importantes sont, en général, défavorisées en termes de coût à l'unité, alors que la situation inverse prévaut pour les régions les moins importantes. On remarquera, d'autre part, que pour quatre régions, le pointage horizontal est 0+ et 4-, alors que pour trois autres régions (04, 05 et 07), c'est le pointage inverse qui prévaut. En d'autres termes, pour ces trois régions, quel que soit l'indicateur, l'on se retrouve au-dessus de la moyenne, alors que pour les régions 02, 3-2, 6-1 et 6-2, on est au-dessous de la moyenne dans tous les cas. Au tableau 10, pour le programme 4, le résultat 4 à 0 en faveur des + ne vaut que pour deux régions, soit 02 et 07. Cela implique donc que la région 07 a un pointage parfait de 8 à 0 au-dessus de la moyenne, alors que c'est la situation inverse pour la région 6-2. Si pour chaque indicateur, on place les régions selon leur importance, on obtient que pour le programme 4, le classement par ordre d'importance correspond à un classement des signes - aux premiers rangs. La seule exception à cette règle est la région 6-1 qui est précédée par les régions 3-1 et 3-2 pour l'indicateur "véhicules-kilomètres". Cette région 6-1 est au-dessous de la moyenne, alors que les deux autres sont au-dessus. Encore une fois, donc, les régions les plus importantes, quel que soit l'indicateur, sont généralement sous la moyenne. Nous constatons également que l'indicateur "kilomètres de routes" semble agir à l'inverse des autres indicateurs pour le programme 4. En résumé, l'analyse du signe des écarts par rapport à la moyenne provinciale indique autant pour le programme 4 que pour le programme 3, que les régions les plus importantes, quel que soit l'indicateur, se situent sous la moyenne provinciale, du moins de façon générale. Il s'agit d'un résultat assez normal. Il semble, d'autre part, que cette même analyse révèle que la région 07 occupe une place enviable car, quel que soit l'indicateur ou le

programme, le résultat est toujours positif. Les régions 04 et 05 sont presque dans le même cas, avec un seul résultat négatif pour chacun: programme 4, indicateur "kilomètres de routes". D'ailleurs, pour le programme 4, cet indicateur joue exactement à l'inverse des autres pour six régions.

Nous allons maintenant considérer une troisième façon d'analyser les résultats. Encore une fois, nous considérerons le signe de l'écart, mais cette fois-ci, ce sera en fonction de l'indice composé qui est la moyenne arithmétique des quatre indices. Les résultats de cette analyse toucheront principalement le comportement des indicateurs les uns par rapport aux autres. Les tableaux 11 et 12 nous donnent les résultats pour les programmes 3 et 4 respectivement. On remarquera, en premier lieu, que les totaux horizontaux de + et de - devraient, en principe, être égaux puisqu'il s'agit d'une moyenne arithmétique. Dans les cas où nous obtenons 3 et 1, ou 1 et 3, il faut supposer que le résultat isolé doit être de beaucoup inférieur ou de beaucoup supérieur aux trois autres résultats. Or, on constatera aisément que pour tous ces cas, c'est l'indicateur "kilomètres de routes" qui est isolé. Il faut donc conclure que cet indicateur agit au contraire des autres dans plusieurs cas. On remarquera aussi que, pour les résultats 2 à 2, les deux premiers indicateurs sont d'un signe et les deux derniers, du signe opposé. D'une façon générale, on peut donc affirmer que les indicateurs tendent à équilibrer les résultats et surtout, il le font de façon systématique pour la plupart des régions, c'est-à-dire qu'ils agissent à peu près de la même manière pour la plupart des régions. D'une certaine façon, on peut affirmer qu'il s'agit là d'un résultat assez réconfortant et qu'ainsi, dans l'ensemble, nos indicateurs ne sont peut-être pas trop mauvais.

TABLEAU 9

Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice,
calculé par rapport à la moyenne provinciale pour le programme 3

RÉGION	Par habitant	Par véh. immatriculé	Par kilomètre	Par véh.- kilomètre	Total de +	Total de -	Indice composé
01	+	+	-	+	3	1	+
02	-	-	-	-	0	4	-
3-1	-	-	+	+	2	2	+
3-2	-	-	-	-	0	4	-
04	+	+	+	+	4	0	+
05	+	+	+	+	4	0	+
6-1	-	-	-	-	0	4	-
6-2	-	-	-	-	0	4	-
6-3	-	-	+	-	1	3	0
6-4	+	-	+	-	2	2	-
07	+	+	+	+	4	0	+
08	+	+	-	+	3	1	+
Moyenne provinciale	0	0	0	0	/	/	0
Nombre total de +	6	5	6	6	/	/	6
Nombre total de -	6	7	6	6	/	/	5

TABLEAU 10

Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice,
calculé par rapport à la moyenne provinciale pour le programme 4

RÉGION	Par habitant	Par véh. immatriculé	Par kilomètre	Par véh.- kilomètre	Total de +	Total de -	Indice composé
01	+	+	-	+	3	1	+
02	+	+	+	+	4	0	+
3-1	-	-	+	+	2	2	+
3-2	+	+	-	+	3	1	+
04	+	+	-	+	3	1	+
05	+	+	-	+	3	1	+
6-1	+	+	-	-	2	2	+
6-2	-	-	-	-	0	4	-
6-3	-	-	+	-	1	3	-
6-4	+	+	+	-	3	1	+
07	+	+	+	+	4	0	+
08	+	+	-	+	3	1	+
Moyenne provinciale	0	0	0	0	/	/	0
Nombre total de +	9	9	5	8	/	/	10
Nombre total de -	3	3	7	4	/	/	2

TABLEAU 11

Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice, calculé par rapport à l'indice composé pour le programme 3

RÉGION	Par habitant	Par véh. immatriculé	Par kilomètre	Par véh.- kilomètre	Indice composé	Total de +	Total de -
01	+	+	-	-	0	2	2
02	+	+	-	+	0	3	1
3-1	-	-	+	+	0	2	2
3-2	+	+	-	-	0	2	2
04	+	+	-	-	0	2	2
05	+	+	-	+	0	3	1
6-1	+	+	-	-	0	2	2
6-2	-	-	+	-	0	1	3
6-3	-	-	+	-	0	1	3
6-4	+	-	+	-	0	2	2
07	+	+	-	-	0	2	2
08	+	+	-	-	0	2	2
Nombre total de +	9	8	4	3	/	/	/
Nombre total de -	3	4	8	9	/	/	/

TABLEAU 12

Signe de l'écart pour chaque région et chaque indice, calculé par rapport à l'indice composé pour le programme 4

RÉGION	Par habitant	Par véh. immatriculé	Par kilomètre	Par véh.- kilomètre	Indice composé	Total de +	Total de -
01	+	+	-	-	0	2	2
02	-	-	+	-	0	1	3
3-1	-	-	+	+	0	2	2
3-2	+	+	-	-	0	2	2
04	+	+	-	-	0	2	2
05	+	+	-	+	0	3	1
6-1	+	+	-	-	0	2	2
6-2	-	-	+	-	0	1	3
6-3	-	-	+	-	0	1	3
6-4	+	0	+	-	0	2	1
07	+	+	-	-	0	2	2
08	+	+	-	-	0	2	2
Nombre total de +	8	7	5	2	/	/	/
Nombre total de -	4	4	7	10	/	/	/

CONCLUSION

En faisant un bilan rapide de l'étude que nous venons de réaliser, on peut certes dégager un certain nombre de points positifs et négatifs. En obtenant des séries historiques de dépenses au niveau régional, en définissant quatre indicateurs de performance et en formant un indice composé qui donne une image globale de la répartition des dépenses, nous avons sans aucun doute atteint une bonne partie de notre objectif. D'autre part, nous devons constater que la régionalisation des données est incomplète et qu'il serait difficile de faire mieux. Nous devons également admettre que notre indice composé est embryonnaire et que l'image obtenue est peut-être biaisée. Dans l'ensemble, nous pouvons considérer les résultats comme assez satisfaisants, surtout si l'on constate qu'au départ, la plupart des données dont nous avons besoin étaient inexistantes. Il ne faut pas oublier que plusieurs outils indispensables étaient carrément à inventer.

Cette réalisation, même si elle est partielle, nous aura tout au moins permis de se rendre compte de l'ampleur des problèmes auxquels on doit se confronter pour obtenir les résultats désirés. Au point de départ, tout semblait beaucoup plus simple. Ces problèmes touchant principalement les trois éléments suivants: régionalisation des données relativement aux dépenses, obtention des données relatives aux indicateurs et la définition d'un indice composé permettant une analyse globale des résultats. Tous ces éléments, dont l'étude aura permis d'en préciser la nature, permettront sans doute, du moins je l'espère, de prendre une décision éclairée relativement à la poursuite de cette étude.

Les décisions à prendre pourraient être de deux ordres. Premièrement, on

pourrait se poser la question à savoir si l'on doit ou non poursuivre cette étude et toujours viser sensiblement les mêmes objectifs. En second lieu, si l'on a décidé de poursuivre l'étude, il faudra s'interroger sur la direction précise à prendre. En effet, doit-on continuer à travailler avec des indicateurs de performance tels que nous les avons définis jusqu'à maintenant, ou doit-on résolument se tourner vers un outil qui déterminerait la performance réelle des régions en termes de l'amélioration de la qualité du réseau versus les sommes dépensées? Il y a là également des embûches très importantes dont la plus importante est sans doute la définition même de ce que l'on entend par la qualité du réseau routier. Celle-ci se définit-elle, en termes de coefficient de roulement, de déflexion, de courbes sous-standard, d'accidents de la route, ou encore d'autres éléments que l'on pourrait considérer? Poursuivre l'étude, c'est déterminer une nouvelle méthode qui permettra une meilleure régionalisation des dépenses. A ce titre, les orientations que l'on doit prendre doivent nécessairement passer par les régions elles-mêmes. En effet, il faudra se tourner vers de véritables outils de gestion et ne plus utiliser des systèmes comptables, car ceux-ci ont l'inconvénient de laisser en blanc de larges parts des dépenses.

La poursuite de cette étude vers la direction envisagée jusqu'à maintenant impliquerait donc de consacrer des efforts importants pour bâtir des séries de données vraiment de qualité. Pour obtenir une véritable régionalisation des données, il importera de se donner un outil de gestion vraiment valable. Il faudra également maintenir à date des séries historiques relatives aux indicateurs. Cela implique également de mieux définir les régions les unes par rapport aux autres à l'aide de nouveaux indica-

teurs. Il faudra se pencher sur un indice composé en recherchant une meilleure pondération pour chacun des indicateurs, de telle sorte que l'image globale produite par l'indice composé soit fiable. A ce titre, il y aurait sûrement lieu d'entreprendre des discussions avec les différents intervenants. En résumé, on peut dire que pour suivre cette étude exigerait d'y consacrer des efforts importants. L'étude que nous venons de faire démontrer que l'atteinte des objectifs est possible.

ANNEXES

ANNEXE I

DOCUMENT DE TRAVAIL A
LA BASE DU PRÉSENT RAPPORT

INTRODUCTION

La structure du ministère des Transports est telle que pour les fins des programmes 3 et 4, soit la construction et la conservation du réseau routier, le territoire du Québec est divisé en 12 régions administratives. Les régions administrent donc les budgets ainsi alloués dans le but de maintenir et d'améliorer la qualité du réseau routier. Le programme 4 vise particulièrement l'entretien du réseau, c'est-à-dire maintenir la qualité des routes et des structures en faisant toute réparation mineure qui s'impose. Il vise également l'enlèvement de la neige en hiver et la conservation des éléments de contrôle et de sécurité. D'autre part, le programme 3 vise particulièrement l'amélioration du réseau routier soit par la pose de couche d'usure, soit par la réfection de certains tronçons de route inadéquats ou trop détériorés, soit par la construction de nouveaux tronçons de route.

En 1978-79, 438 millions de dollars furent consacrés au programme 3 et plus de 280 millions de dollars au programme 4. Ce sont donc, chaque année, des sommes considérables qui sont réparties selon les différentes régions. Il est important de se demander si ces sommes d'argent sont effectivement bien réparties entre les régions. Suite à cette question, il est important de trouver des indices permettant de savoir s'il s'agit d'une bonne répartition. En second lieu, on peut également se demander si cela a contribué à augmenter ou maintenir la qualité du réseau routier. Les deux aspects sont importants. En effet, une mauvaise répartition des argents entre les régions peut

engendrer de l'inefficacité. Des régions trop bien nanties pourraient dépenser, de façon peu efficace, les sommes reçues et d'autres régions défavorisées subiraient une dégradation de leur réseau à cause du manque d'argent. Quant au deuxième aspect, il va de soi et il complète le premier.

METHODE A SUIVRE

Nous allons établir la méthode à suivre en fonction de ces deux aspects dont nous venons de parler, soit la répartition de l'argent selon les régions, soit l'amélioration du réseau selon les régions.

a) Répartition selon les régions

Nous allons déterminer des indicateurs qui nous aideront à établir s'il y a effectivement une bonne répartition des sommes d'argent. La question à poser évidemment est à savoir quels sont ces fameux indicateurs. En effet, comment déterminer ce qui nous indiquera s'il y a eu une bonne répartition entre les régions? A mon avis, on ne devra pas se fier à aucun indicateur en particulier, mais plutôt à un groupe d'indicateurs. Il conviendra, peut-être éventuellement, de considérer que certains d'entre eux soient plus importants que d'autres, ou encore, si cela devient possible, établir un genre de fonction des indicateurs qui deviendrait un super indicateur. Pour le moment, nous nous contenterons de définir ces indicateurs.

Indicateur no 1: argent dépensé par habitant

Son usage est de décrire globalement la situation. Il nous donne une idée précise de la répartition des sommes d'argent selon les diverses régions. Il ne nous indique d'aucune manière si oui ou non l'argent est bien réparti, car on ne peut considérer que la répartition des coûts est fonction du nombre de personnes. Cet indicateur a quand même son mérite, parce qu'il permet d'établir des comparaisons.

Indicateur no 2: argent dépensé par kilomètre carré

Cet indicateur tient compte d'un élément caractéristique du territoire couvert par une région, soit la superficie. Une bonne partie des coûts reliés à l'entretien, par exemple, est liée à la superficie. Plus un territoire est grand, plus ces coûts peuvent être élevés. Par contre, certaines régions couvrent des territoires immenses sans toutefois pour cela que les territoires organisés soient importants. Il serait peut-être plus réaliste de ne considérer que les territoires organisés en municipalités, avec certaines compensations lorsqu'une route traverse un territoire non organisé. Il y aura lieu d'étudier précisément les effets d'inclure ou de ne pas inclure ces territoires non organisés.

Indicateur no 3:

Cet indicateur pourrait être une combinaison des deux premiers. Il serait basé sur la densité de la population et de ce fait, il tiendrait compte à la fois de la population et de la superficie du territoire; toutefois, il est à définir de façon précise. Cela pourra

présenter quelques difficultés.

Indicateur no 4: argent dépensé par kilomètre de routes

Pour que ce quatrième indicateur ait une valeur quelconque, on devra tenir compte de la répartition du kilométrage en fonction du type de route. Les types de route sont les autoroutes, les routes principales, les routes secondaires et les autres. Ces différents types n'entraînent pas des dépenses de même nature et de même ordre de sorte qu'il faut absolument en tenir compte pour que l'indicateur atteigne son potentiel. Il faudra également tenir compte de la quantité de chemins municipaux. En ce qui touche ce dernier aspect, il faut tenir compte de la structure urbaine ou non de chaque région. Il y aura lieu de faire une répartition des municipalités selon leur population ou leur désignation pour chaque région et de déterminer une façon de combiner cela avec l'indicateur. Enfin, il faudra tenir compte du nombre de kilomètres de route selon le type de recouvrement (béton, asphalte, gravier). Tous ces éléments sont susceptibles d'influer sur les sommes d'argent nécessaires pour les programmes 3 et 4.

Indicateur no 5:

Le cinquième indicateur devra tenir compte des structures à entretenir. En effet, ces structures entraînent des coûts d'entretien que l'on ne peut éviter et influent donc grandement sur les coûts totaux d'entretien d'une région. A ce titre, le relief d'une région peut avoir une influence déterminante.

Indicateur no 6:

Cet indicateur à définir touchera à divers aspects tels que le climat, les précipitations et le relief. Il vise à établir de quelle manière ces éléments peuvent influencer sur les coûts d'entretien. Bien que d'une région à l'autre les différences ne soient pas énormes, sauf pour des régions éloignées, leur influence peut quand même être assez importante au niveau des coûts d'entretien et de construction.

Indicateur no 7: argent dépensé par véhicule immatriculé

Puisque les routes sont construites et entretenues pour faire rouler les véhicules, et que ce sont ces mêmes véhicules qui détériorent les routes, c'est donc un indicateur qui a son importance. Toutefois, même si ce sont les véhicules d'une région qui utilisent d'abord les routes, il y a des interrelations entre les régions et cet indicateur à lui seul ne rend pas compte de toute la réalité.

Indicateur no 8:

Ce huitième indicateur sera un complément du précédent, car il touche au type de véhicules. En effet, tous les véhicules n'usent pas également les routes: les poids lourds, en particulier, usent davantage et parfois même peuvent détériorer une route de façon importante.

Indicateur no 9:

Le neuvième indicateur sera complexe, car il considérera les véhicules en circulation. En effet, on tentera d'établir un coût en fonc-

tion du nombre de milles parcourus sur les routes de la région. C'est un indicateur qui pourra rendre compte assez précisément de la véritable situation de l'argent dépensé dans chaque région. Les routes sont entretenues et construites en fonction justement des véhicules qui sont en circulation sur les routes. Ce sont eux qui usent les routes ou qui nécessitent leur construction. Il faudra également tenir compte du type de véhicules.

D'autres facteurs peuvent également influencer l'efficacité des régions. On pourrait penser, par exemple, au soutien en équipement, en main d'oeuvre ou en matériel que possède chacune des régions. Il y a là un élément qu'il ne faudra pas négliger. Enfin, il faut mentionner un indicateur qui pourrait être intéressant. Il s'agit des revenus perçus par le Ministère. Il serait intéressant de régionaliser ces revenus et de faire une comparaison avec les dépenses.

D'une façon générale, chacun des indicateurs peut révéler une partie de la véritable situation qui prévaut au niveau des régions dans le sens d'une comparaison entre elles et, également, avec l'ensemble du Québec qui devient alors une moyenne qui peut jusqu'à un certain point être considérée comme étant le standard.

b) Amélioration du réseau selon les régions

Cet aspect est sans aucun doute le plus important. Toutefois, il sera le plus difficile à traiter. En effet, il s'agira de déterminer une façon de calculer l'amélioration du réseau routier dans chacune des

régions. Cette amélioration peut être le résultat d'efforts au niveau des programmes 3 et 4. Alors, il faudra faire intervenir deux types de dépenses qui ne conduisent pas nécessairement à des résultats semblables. Certes, le plus difficile sera de déterminer une façon de calculer cette amélioration. Le Service des relevés techniques a déjà fait des essais dans ce domaine et sans doute, grâce à leur collaboration, cela deviendra possible.

C'est cependant très important de réussir, car ce n'est qu'à ce niveau qu'on pourra vraiment établir l'efficacité réelle des régions et du Ministère. Les millions dépensés chaque année ont-ils comme résultat une amélioration sensible de la qualité du réseau routier? Il s'agit aussi de mesurer cette amélioration, afin de pouvoir comparer avec les dépenses effectuées. En principe, cela peut paraître assez simple, toutefois, dans beaucoup de cas, il peut s'agir de simplement maintenir et, cela peut devenir assez difficile de mesurer quoi que ce soit. C'est le rôle, en particulier, du budget du programme 4.

ETAPES A SUIVRE

Maintenant que nous connaissons les principaux éléments qui constituent la tâche à accomplir, il s'agit pour nous de déterminer selon quelles étapes et dans quel ordre nous allons accomplir le travail. En effet, il est bien clair que tout ne peut pas être fait d'un seul coup et qu'au contraire, on doit y aller par étape. Ce genre de travail n'ayant jamais été fait, il y a plusieurs éléments qui sont actuellement inexistantes. Certains pourront être obtenus immédiate-

ment et sans trop de difficultés; d'autres, par contre, seront plus difficiles à obtenir.

Etape 1: Construction de séries historiques au niveau des régions

Cette première étape a pour but précis d'établir ce qui a été fait dans chaque région depuis quelques années. Il serait intéressant de connaître le détail pour les éléments de programme, ou encore pour quelques catégories de données. L'idéal serait de pouvoir remonter jusqu'en 1973-74 afin d'avoir ces données pour 5 ou 6 ans en arrière. Si cela n'est pas possible, il faudra s'occuper d'amasser ce qui est possible et surtout d'accumuler au moins à partir de maintenant.

Etape 2: Construction des six (6) premiers indicateurs

Etape 3: Construction des trois (3) derniers indicateurs

Etape 4: Construction d'une mesure pour l'amélioration de la qualité du réseau routier.

Les étapes 1 et 2 devraient être une réalisation assez simple et les résultats devraient être connus assez rapidement. Quant aux étapes 3 et 4, leur réalisation sera plus longue et plus complexe.

CONCLUSION

Les étapes 1 et 2 devraient pouvoir nous fournir un assez bon portrait de ce qui se passe au sein des régions. Les six (6) premiers indicateurs, bien qu'imparfaits pour éclairer totalement la situation, nous fourniront quand même des données essentielles. On pourra traiter séparément les programmes 3 et 4 afin de ne pas "mêler les cartes". Il serait toujours possible de trouver une façon convenable de les combiner.

Les étapes 3 et 4 seront plus complexes et demanderont un temps de réflexion plus long. Toutefois, leur réalisation est une nécessité dans le but d'obtenir des comparaisons significatives. Elles permettront une meilleure planification, particulièrement pour le programme 3.

Enfin, il y aurait peut-être lieu de considérer ce qui se fait au niveau des districts. A ce titre, il faudra vérifier quelles sont les données disponibles à ce niveau et quelles sont les indicateurs qu'il serait possible de calculer. Cela pourra éventuellement constituer une cinquième étape.

ANNEXE 2

TABLEAUX RELATIFS A L'EVOLUTION DES DEPENSES

REGIONALES

LISTE DES TABLEAUX

<u>TABLEAU 2,1</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme 3, construction du réseau routier, selon la liste S06 du système 129.
<u>TABLEAU 2,2</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1977-78 à 1981-82 pour l'activité 4, expropriations, du programme 3, construction du réseau routier.
<u>TABLEAU 2,3</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1977-78 à 1981-82 pour les activités 4 et 5 du programme 3, construction du réseau routier.
<u>TABLEAU 2,4</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82 pour le programme 4, conservation du réseau routier, selon la liste S62P du système 23.
<u>TABLEAU 2,5</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région pour les années 1980-81 et 1981-82 selon les listes 7S23 et 7S67 de Sygbec.
<u>TABLEAU 2,6</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-1, construction d'autoroutes, selon la liste S06 du système 129.
<u>TABLEAU 2,7</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-2, construction de routes principales, selon la liste S06 du système 129.
<u>TABLEAU 2,8</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-3, construction de routes secondaires, selon la liste S06 du système 129.
<u>TABLEAU 2,9</u>	Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-4, construction d'autres routes, selon la liste S06 du système 129.

- TABLEAU 2,10 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région en 1981-82 pour chacun des éléments du programme 3, selon la liste 7S67 de Sygbec et part relative de chaque région pour la même année selon la liste S06 du système 129.
- TABLEAU 2,11 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82 pour le programme-élément 4-1, conservation des chaussées et des éléments de confort, selon la liste S62P du système 23.
- TABLEAU 2,12 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82 pour le programme-élément 4-2, conservation des structures, selon la liste S62P du système 23.
- TABLEAU 2,13 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82 pour le programme-élément 4-3, conservation des éléments de contrôle et de sécurité, selon la liste S62P du système 23.
- TABLEAU 2,14 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82 pour le programme-élément 4-4, exploitation d'hiver, selon la liste S62P du système 23.
- TABLEAU 2,15 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82 pour le programme-élément 4-5, activités de soutien, selon la liste S62P du système 23.
- TABLEAU 2,16 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1977-78 à 1981-82 pour le programme-élément 4-6, soutien en matériel, selon la liste S62P du système 23.
- TABLEAU 2,17 Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région en 1981-82 pour chacun des éléments du programme 4, selon la liste 7S67 de Sygbec et part relative de chaque région pour la même année selon la liste S62P du système 23.

TABLEAU 2,1

COMMENTAIRES

Les projets de construction (activité 5) sont effectués à contrat ou en régie. Les argents dépensés à ce titre vont directement à la réalisation du projet de construction et sont, sans aucun doute, la partie la plus visible de l'investissement et le profit va directement à la région concernée. A ce titre, le tableau 2,1 a donc un intérêt particulier.

On notera, en premier lieu, qu'il y a beaucoup de variations d'une année à l'autre et cela est valable pour toutes les régions, bien que pour certaines, celles-ci soient encore plus évidentes:

Région 3-1:	de 11,0% à 25,3%
Région 04 :	de 7,9% à 18,5%
Région 05 :	de 4,6% à 13,8%
Région 6-2:	de 2,9% à 10,7%
Région 6-3:	de 4,3% à 15,5%
Région 07 :	de 4,0% à 11,2%

Ces pourcentages expriment la part relative de chacune des régions et, comme on peut le constater, il y a beaucoup de variations.

Tableau 2,1

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme 3, construction du réseau routier, selon la liste 506 du système 129.

REGION	#	1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
		Montant	%										
Bas St-Laurent-Gaspésie	1	29 685	11,1%	30 913	12,2%	42 417	15,0%	32 288	11,3%	34 398	10,6%	33 375	12,9%
Saguenay-Lac St-Jean	2	9 271	3,5%	11 629	4,6%	10 894	3,9%	10 983	3,9%	19 104	5,9%	7 744	3,0%
Québec - Côte Nord	3-1	67 976	25,3%	52 334	20,6%	43 402	15,3%	31 449	11,0%	45 761	14,1%	37 412	14,5%
Rive sud de Québec-Beauce	3-2	21 512	8,0%	20 342	8,0%	15 310	5,4%	15 500	5,4%	19 258	5,9%	11 248	4,4%
Trois-Rivières	4	23 287	8,7%	19 997	7,9%	30 276	11,8%	52 664	18,5%	37 653	11,6%	31 678	12,3%
Sherbrooke	5	12 327	4,6%	18 532	7,3%	29 759	10,5%	39 282	13,8%	24 615	7,6%	13 237	5,1%
Drummondville	6-1	9 206	3,4%	14 122	5,6%	17 228	6,1%	13 244	4,6%	12 434	3,8%	7 587	2,9%
Sud de Montréal	6-2	15 751	5,9%	27 152	10,7%	15 107	5,3%	8 292	2,9%	25 067	7,7%	17 960	6,9%
Ile de Montréal et Ile Jesus	6-3	41 597	15,5%	21 681	8,5%	16 117	5,7%	19 146	6,7%	13 940	4,3%	29 361	11,4%
Nord de Montréal	6-4	20 958	7,8%	17 163	6,8%	18 934	6,7%	22 676	8,0%	29 584	9,1%	13 075	5,1%
Outaouais	7	10 867	4,0%	11 510	4,5%	27 092	9,6%	27 632	9,7%	36 275	11,2%	38 324	14,8%
Abitibi	8	6 044	2,3%	8 831	3,5%	13 334	4,7%	11 508	4,0%	15 331	4,7%	17 440	6,7%
TOTAL		268 481	100%	254 204	100%	282 868	100%	284 864	100%	323 805	100%	258 440	100%

TABLEAU 2,2

COMMENTAIRES

La part relative de chacune des régions, en ce qui concerne les expropriations, subit des variations beaucoup moins importantes que dans le cas des projets de construction. On notera que la période couverte compte une année de moins.

Il s'agit sans doute du reflet d'un fait notable: soit un ralentissement marqué au niveau des projets de construction pour les années à venir, puisque les expropriations précèdent toujours la réalisation des projets. On note quand même, pour certaines régions, des variations importantes:

Région 01 :	de 13,7% à 21,1%
Région 6-3:	de 8,0% à 21,2%
Région 07 :	de 12,0% à 21,9%

Pour d'autres régions, cependant, leur part relative est plusôt stable:

Région 3-2:	de 4,4% à 4,9%
Région 6-1:	de 2,2% à 3,5%
Région 08 :	de 1,1% à 3,3%

Tableau 2,2

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1977-78 à 1981-82 pour l'activité 4, expropriations, du programme 3, construction du réseau routier.

REGION	#	1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
		Montant	%								
Bas St-Laurent - Gaspésie	1	8 339	13,7%	11 311	21,1%	11 406	20,4%	6 311	19,3%	8 690	16,5%
Saguenay-Lac St-Jean	2	2 720	4,5%	2 644	4,9%	3 864	6,9%	1 760	5,4%	2 244	4,3%
Québec - Côte Nord	3-1	8 009	13,1%	4 882	9,1%	5 564	9,9%	3 810	11,6%	8 032	15,3%
Rive Sud de Québec - Beauce	3-2	2 663	4,4%	2 657	4,9%	2 733	4,9%	1 505	4,6%	3 013	5,7%
Trois-Rivières	4	5 410	8,9%	3 326	6,2%	3 936	7,0%	1 424	4,4%	2 402	4,6%
Sherbrooke	5	3 107	5,1%	2 914	5,4%	4 694	8,4%	2 273	6,9%	4 097	7,8%
Drummondville	6-1	1 851	3,0%	1 204	2,2%	1 612	2,9%	1 161	3,5%	1 758	3,3%
Sud de Montréal	6-2	2 516	4,1%	2 601	4,8%	3 006	5,4%	2 386	7,3%	5 520	10,5%
Ile de Montréal et Ile Jesus	6-3	12 944	21,2%	9 305	17,3%	4 985	8,9%	2 617	8,0%	5 031	9,6%
Nord de Montréal	6-4	5 389	8,8%	4 932	9,2%	3 678	6,6%	1 425	4,4%	2 837	5,4%
Outaouais	7	7 313	12,0%	6 131	11,4%	8 892	15,9%	7 177	21,9%	7 441	14,1%
Abitibi	8	674	1,1%	1 786	3,3%	1 652	2,9%	886	2,7%	1 561	3,0%
TOTAL		60 935	100%	53 693	100%	56 021	100%	32 735	100%	52 626	100%

TABLEAU 2,3

COMMENTAIRES

Le tableau 2,3 est en quelque sorte la somme des deux tableaux précédents. Nous pouvons observer dans ce tableau que les variations dans les pourcentages relatifs aux parts de chaque région sont importantes, tout comme dans le tableau 2,1. Cette fois-ci cependant, elles sont légèrement moins importantes et les voici par ordre d'importance:

Région 07 :	de	6,0%	à	14,7%
Région 04 :	de	8,1%	à	16,6%
Région 3-1:	de	10,9%	à	19,2%
Région 05 :	de	5,6%	à	12,9%
Région 6-3:	de	4,8%	à	11,1%
région 6-2:	de	3,3%	à	9,4%

Quant aux six autres régions, les écarts sont beaucoup moins importants.

D'autre part, nous allons maintenant regarder globalement les cinq années considérées, soit de 1977-78 à 1981-82, en calculant la moyenne des parts relatives de chaque région. Nous calculerons également l'écart-type qui est une mesure des écarts observés et le coefficient de variation qui est le rapport, en pourcentage, entre l'écart-type et la moyenne. Examinons, en premier lieu, le tableau à la page suivante:

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ECART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,1331	2	0,0141	10,6%
02	0,0443	10	0,0094	21,2%
3-1	0,1466	1	0,0263	17,9%
3-2	0,0571	9	0,0094	16,5%
04	0,1156	3	0,0278	24,0%
05	0,0857	5	0,0254	29,7%
6-1	0,0437	12	0,0086	19,7%
6-2	0,0669	8	0,0216	32,3%
6-3	0,0829	6	0,0243	29,3%
6-4	0,0721	7	0,0127	17,6%
07	0,1076	4	0,0293	27,2%
08	0,0443	11	0,0103	23,3%

Pour se faire une bonne idée de ce que ces chiffres représentent, on peut considérer que la part relative moyenne devrait se situer à 0,0833 si toutes les régions devaient être considérées sur un même pied, peu importe leurs caractéristiques. On peut remarquer, à ce titre, que les régions 05 et 6-3 auraient leur juste part puisque leur part moyenne se situe respectivement à 0,0857 et 0,0829 pour les cinq dernières années, et il faudrait donc considérer que les dix autres régions ont eu, soit plus, soit moins que leur juste part. On notera également que, par hasard, toutes les quatre régions qui occupent les rangs 5 à 8 ont une part se situant assez près de la moyenne de 0,0833.

Tableau 2,3

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1977-78 à 1981-82 pour les activités 4 et 5 du programme 3, construction du réseau routier.

REGION	#	1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
		Montant	%								
Bas St-Laurent - Gaspésie	1	39 252	12,5%	53 728	16,0%	43 694	12,8%	40 710	11,8%	42 066	13,5%
Saguenay-Lac St-Jean	2	14 349	4,6%	13 538	4,0%	14 847	4,4%	20 864	6,0%	9 988	3,2%
Québec - Côte Nord	3-1	60 342	19,2%	48 284	14,4%	37 013	10,9%	49 570	14,3%	45 443	14,6%
Rive Sud de Québec - Beauce	3-2	23 005	7,3%	17 966	5,3%	18 232	5,4%	20 763	6,0%	14 261	4,6%
Trois-Rivières	4	25 407	8,1%	36 601	10,9%	56 600	16,6%	39 077	11,3%	34 080	11,0%
Sherbrooke	5	21 639	6,9%	32 672	9,7%	43 976	12,9%	26 887	7,8%	17 335	5,6%
Drummondville	6-1	15 973	5,1%	18 432	5,5%	14 856	4,4%	13 595	3,9%	9 344	3,0%
Sud de Montréal	6-2	29 668	9,4%	17 707	5,3%	11 298	3,3%	27 453	7,9%	23 480	7,6%
Ile de Montréal et Ile Jesus	6-3	34 626	11,0%	25 423	7,6%	24 132	7,1%	16 558	4,8%	34 392	11,1%
Nord de Montréal	6-4	22 551	7,2%	23 867	7,1%	26 354	7,7%	31 009	9,0%	15 911	5,1%
Outaouais	7	18 823	6,0%	33 223	9,9%	36 524	10,7%	43 452	12,6%	45 765	14,7%
Abitibi	8	9 505	3,0%	15 120	4,5%	13 160	3,9%	16 217	4,7%	19 001	6,1%
TOTAL		315 139	100%	336 562	100%	340 685	100%	346 157	100%	311 066	100%

Cependant, les douze régions du M.T.Q. ne peuvent pas être mises sur le même pied, car elles sont très différentes les unes des autres. Par contre, on ne pourra s'empêcher de constater que quatre régions ont obtenu en moyenne chaque année, plus de 50% des argents dépensés pour les activités 4 et 5 du programme 3.

D'autre part, l'écart type qui est la moyenne des écarts entre la part moyenne et la part relative de chaque année, nous indique les régions où il y a eu le plus de variations. On notera qu'en moyenne, pour les douze régions, la variation est de 0,0183, ce qui donne un coefficient de variation de 22%; c'est donc dire qu'en moyenne, pour chaque région, la variation est de l'ordre de 1/5 de la valeur de la moyenne, ce qui est beaucoup. On peut aisément remarquer, à l'aide de la dernière colonne, que cette variation est également assez variable d'une région à l'autre, la région 01 apparaissant comme étant la plus stable.

En résumé, il apparaît que la variation que l'on a est plus à constater que la valeur elle-même de cette part relative de chaque région et elle apparaît comme une caractéristique importante.

TABLEAU 2,4

COMMENTAIRES

Notons au départ que ces montants ne comprennent pas les dépenses pour la catégorie 1, les traitements et salaires.

Une première observation nous permet de constater que la variation dans les parts relatives est beaucoup moins importante que pour les dépenses du programme 3. Il s'agit là d'un fait incontestable pour six régions où les variations sont particulièrement faibles:

Région 02 :	de 6,0% à 6,8%
Région 04 :	de 7,2% à 8,3%
Région 05 :	de 6,7% à 7,4%
Région 6-1:	de 6,7% à 7,7%
Région 6-2:	de 6,4% à 7,7%
Région 08 :	de 6,6% à 7,5%

D'autre part, si l'on calcule la part relative moyenne des régions pour les huit années considérées, on obtient que six régions se situent assez près de 0,083 qui représente la part relative moyenne de toutes les régions. Dans le cas du programme 3, il n'y avait que quatre régions qui se situaient assez près de la moyenne. On notera, en particulier, que l'écart moyen des régions par rapport à la moyenne est de 0,026 soit environ 31% de la valeur de la moyenne (0,083), alors que ce pourcentage atteignait presque 41% dans le cas du programme 3.

Le tableau suivant nous précise toutes ces données:

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ECART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,138	1	0,008	5,9%
02	0,066	10	0,003	4,1%
3-1	0,106	3	0,008	7,5%
3-2	0,125	2	0,009	7,5%
04	0,078	5	0,004	5,2%
05	0,071	7	0,002	2,9%
6-1	0,070	8	0,003	4,1%
6-2	0,072	6	0,004	5,2%
6-3	0,058	12	0,009	14,8%
6-4	0,083	4	0,009	11,1%
07	0,065	11	0,006	9,1%
08	0,069	9	0,003	4,6%
MOYENNE	0,083	-	0,006	6,7%

Si on compare ce tableau avec le précédent, on s'aperçoit rapidement que les différences sont énormes et que si la variabilité des résultats était l'élément important dans le cas du programme 3, c'est exactement l'inverse pour le programme 4, et les parts relatives moyennes ci-dessus semblent très bien définir ce qui se passe dans la réalité et même affirmer que ces parts relatives sont "correctes" puisqu'elles sont peu modifiées d'une année à l'autre; cela correspondrait à une certaine réalité.

Tableau 2,4

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-1975 à 1981-82 pour le programme 4, conservation du réseau routier, selon la liste 562P du système 23.

REGION	1974-75		1975-76		1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%														
Bas St-Laurent - Gaspésie	15 693	12,5%	19 906	13,8%	18 105	12,7%	24 169	14,6%	23 569	13,3%	29 488	14,4%	31 231	14,9%	31 196	14,0%
Saguenay - Lac St-Jean	7 893	6,2%	9 839	6,8%	8 555	6,0%	10 991	6,6%	11 843	6,7%	13 774	6,7%	14 241	6,8%	14 764	6,6%
Québec - Côte Nord	13 139	10,3%	14 687	10,2%	17 397	12,2%	17 446	10,5%	18 990	10,7%	19 713	9,6%	24 204	11,5%	22 358	10,0%
Rive sud de Québec-Beauce	15 085	11,8%	15 063	10,5%	19 713	13,8%	21 078	12,7%	22 017	12,5%	27 284	13,3%	26 134	12,4%	28 609	12,8%
Trois-Rivières	9 485	7,4%	10 323	7,2%	10 651	7,4%	13 394	8,1%	14 677	8,3%	16 441	8,0%	16 150	7,7%	18 624	8,3%
Sherbrooke	8 589	6,7%	10 415	7,2%	10 206	7,1%	11 693	7,1%	12 533	7,1%	15 183	7,4%	14 859	7,1%	15 163	6,8%
Drummondville	8 846	6,9%	10 269	7,1%	9 877	6,9%	12 821	7,7%	11 879	6,7%	14 833	7,2%	14 491	6,9%	15 330	6,9%
Sud de Montréal	9 822	7,7%	10 482	7,3%	9 208	6,4%	11 438	6,9%	13 128	7,4%	14 738	7,2%	15 505	7,4%	15 457	6,9%
Ile de Montréal et Ile Jesus	8 130	6,4%	9 654	6,7%	9 558	6,7%	8 915	5,4%	10 987	6,2%	8 336	4,1%	10 485	5,0%	13 316	6,0%
Nord de Montréal	12 596	9,9%	12 930	9,0%	12 394	8,7%	11 572	7,0%	13 912	7,9%	18 091	8,8%	15 278	7,3%	16 980	7,6%
Outaouais	9 283	7,3%	10 645	7,4%	7 976	5,6%	9 690	5,9%	11 110	6,3%	13 356	6,5%	12 719	6,1%	14 555	6,5%
Abitibi	8 721	6,8%	9 671	6,7%	9 370	6,6%	12 285	7,4%	12 044	6,8%	13 761	6,7%	14 769	7,0%	16 744	7,5%
TOTAL	127 553	100%	143 884	100%	143 010	100%	165 493	100%	176 688	100%	204 998	100%	210 067	100%	223 097	100%

TABLEAU 2,5

COMMENTAIRES

Nous allons nous attarder particulièrement à comparer les résultats de 1981-82 de ce tableau avec ceux obtenus précédemment pour la même année. Le petit tableau suivant nous donne les parts relatives de chaque région, selon les différentes sources:

RÉGION	PROGRAMME 3		PROGRAMME 4	
	Liste S06	Liste 7S67	Liste S62P	Liste 7S67
01	13,5%	13,3%	14,0%	12,7%
02	3,2	3,0	6,6	7,1
3-1	14,6	13,5	10,0	10,4
3-2	4,6	3,3	12,8	13,6
04	11,0	12,2	8,3	8,9
05	5,6	5,5	6,8	4,8
6-1	3,0	3,4	6,9	5,9
6-2	7,6	7,0	6,9	7,4
6-3	11,1	12,3	6,0	6,1
6-4	5,1	5,2	7,6	8,2
07	14,7	14,4	6,5	6,8
08	6,1	7,0	7,5	8,1

Il est intéressant de constater que les écarts sont assez mineurs entre les deux distributions et les deux programmes. Pour le programme 4, ce n'est pas un résultat très surprenant puisque, en principe, les deux listes n'excluent que la catégorie 01 des dépenses. Toutefois, pour le programme 3, les données, dans le cas de la liste S06, contiennent les dépenses

relatives à l'activité 5, auxquelles nous avons ajouté celles de l'activité 4, alors que la liste 7S67 comprend en principe toutes les dépenses, sauf celles de la catégorie 01. Il s'agit donc de deux bases différentes et pourtant, il n'y a pas de différences tellement significatives entre les deux distributions.

Par ailleurs, nous allons comparer les pourcentages qui sont régionalisées à l'aide du tableau suivant qui donne pour chaque cas, la part des dépenses régionalisées:

ANNÉE 1981-82	SOURCE	POURCENTAGE DES DÉPENSES RÉGIONALISÉES
Programme 3	Liste S06 + Activité 4	72,3%
Programme 3	7S67	63,8%
Programme 4	S62P	61,6%
Programme 4	7S67	57,5%

Il apparaît donc assez clairement, du moins pour l'année 1980-81, que la liste 7S67 régionalise une partie moins importante des données. Toutefois, elle a le grand avantage de régionaliser les dépenses des deux programmes sur une même base. Il ne faut toutefois pas oublier que si nous désirions une régionalisation par catégorie de dépenses, la liste 7S67 peut le faire sauf évidemment pour la catégorie 01.

Tableau 2,5

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région pour les programmes 3 et 4 pour les années 1980-81 et 1981-82 selon les listes 7S23 et 7S67 de SYGBEC. (1 et 2)

REGION	#	1980-81				1981-82			
		Programme 3		Programme 4		Programme 3		Programme 4	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Bas St-Laurent - Gaspésie	1	37 311	12,2%	26 491	11,3%	36 586	13,3%	26 454	12,7%
Saguenay - Lac St-Jean	2	16 893	5,5%	39 790 (3)	17,0%	8 352	3,0%	14 847	7,1%
Québec - Côte Nord	3-1	45 864	15,1%	22 254	9,5%	36 940	13,5%	21 705	10,4%
Rive sud de Québec - Beauce	3-2	16 968	5,6%	26 279	11,2%	8 955	3,3%	28 428	13,6%
Trois-Rivières	4	35 999	11,8%	15 525	6,6%	33 357	12,2%	18 473	8,9%
Sherbrooke	5	24 683	8,1%	15 563	6,6%	15 194	5,5%	10 054	4,8%
Drummondville	6-1	11 037	3,6%	14 547	6,2%	9 230	3,4%	12 330	5,9%
Sud de Montréal	6-2	22 373	7,3%	15 047	6,4%	19 143	7,0%	15 364	7,4%
Ile de Montréal et Ile Jesus	6-3	14 012	4,6%	13 358	5,7%	33 694	12,3%	12 765	6,1%
Nord de Montréal	6-4	27 910	9,2%	17 161	7,3%	14 174	5,2%	17 138	8,2%
Outaouais	7	35 725	11,7%	12 457	5,3%	39 606	14,4%	14 198	6,8%
Abitibi	8	15 915	5,2%	15 885	6,8%	19 162	7,0%	16 827	8,1%
SOUS-TOTAL		304 692	100%	234 357	100%	274 392	100%	208 583	100%
Dépenses non régionalisées (4)		72 923		34 548		92 584		40 339	
TOTAL		377 615		268 905		366 976		248 922	

Notes: 1) Ce tableau est le résultat de compilations faites à partir de la liste 7523 en 1980-81 et de la liste 7567, en 1981-82.

2) Les seules données non-incluses dans ce tableau sont des dépenses relatives à la catégorie 01, les traitements et salaires.

3) Ce chiffre est sans doute en erreur.

4) Cette ligne correspond à des dépenses faites par un centre de responsabilité qui n'est pas une région, ou un district.

TABLEAU 2,6

COMMENTAIRES

Si nous avons déjà remarqué que pour le programme 3, la caractéristique principale était la variabilité des parts relatives de chaque région, il apparaît assez nettement qu'une bonne partie de cette variabilité vient du programme-élément 3-1. Notons en particulier l'étendue des variations pour les six régions suivantes:

Région 3-1:	de 9,2% à 18,3%
Région 04 :	de 14,1% à 37,1%
Région 05 :	de 1,0% à 24,8%
Région 6-2:	de 0,9% à 17,7%
Région 6-3:	de 9,4% à 36,4%
Région 07 :	de 4,1% à 17,8%

Il est à remarquer que si nous nous référons aux commentaires du tableau 2,1, nous venons de nommer exactement les mêmes six régions. On notera également que le tableau 2,6 ne contient que les dépenses relatives à l'activité 5, car l'activité 4 n'est pas régionalisée au niveau des éléments de programme.

On remarquera, d'autre part, que la construction d'autoroutes implique des projets très localisés et en même temps des budgets importants et cela explique, en bonne partie, les écarts que nous pouvons observer. On notera cependant qu'au cours

des dernières années, les régions 01, 02 et 08 ont été très peu favorisées à ce titre.

Enfin, dans le tableau qui suit, on observera que si certains coefficients de variation sont très élevés, cela est dû principalement au fait que la moyenne est très petite et non parce qu'en valeur absolue, les variations sont importantes.

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ÉCART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,004	11	0,003	88,6%
02	0,004	10	0,008	179,1
3-1	0,144	3	0,040	28,0
3-2	0,046	9	0,350	76,6
04	0,222	1	0,076	34,4
05	0,109	4	0,081	73,9
6-1	0,046	8	0,029	63,2
6-2	0,084	6	0,058	68,6
6-3	0,195	2	0,095	48,7
6-4	0,048	7	0,022	45,3
07	0,097	5	0,049	50,4
08	0,001	12	0,003	230,8

En moyenne, le coefficient de variation est de l'ordre de 82% ce qui, évidemment, est très élevé.

Finalement, on peut noter que si la région 04 occupe le premier rang, c'est surtout à cause de la construction de l'autoroute 40 qui était à ce moment dans sa phase la plus importante. Quant à la région de Montréal, au deuxième rang, c'est sans doute en bonne partie à cause de l'importance de son réseau existant et en particulier à la construction de l'autoroute Ville-Marie.

Tableau 2,6

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-1, construction d'autoroutes selon la liste 506 du système 129.

REGION	1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%										
1	71	0,1%	878	0,9%	34	0,0%	77	0,1%	555	0,5%	498	0,5%
2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2 464	2,1%	561	0,5%
3-1	17 893	18,0%	11 918	12,8%	20 129	18,3%	9 573	9,2%	11 155	9,5%	19 911	18,3%
3-2	9 028	9,1%	8 842	9,5%	2 341	2,1%	176	0,2%	3 637	3,1%	3 683	3,4%
4	14 813	14,9%	13 126	14,1%	26 728	24,4%	38 685	37,1%	26 040	22,1%	22 301	20,4%
5	988	1,0%	7 866	8,5%	17 534	16,0%	25 826	24,8%	14 327	12,2%	3 193	2,9%
6-1	1 752	1,8%	8 241	8,9%	8 942	8,1%	3 255	3,1%	5 170	4,4%	1 508	1,4%
6-2	7 984	8,0%	16 421	17,7%	4 933	4,5%	978	0,9%	16 502	14,0%	5 816	5,3%
6-3	36 187	36,4%	17 117	18,4%	11 538	10,5%	16 083	15,4%	11 124	9,4%	29 324	26,9%
6-4	6 489	6,5%	3 946	4,3%	5 211	4,7%	2 240	2,2%	10 142	8,6%	2 916	2,7%
7	4 120	4,1%	4 485	4,8%	12 330	11,2%	7 292	7,0%	15 644	13,3%	19 363	17,8%
8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	983	0,8%	0	0%
TOTAL	99 325	100%	92 840	100%	109 720	100%	104 186	100%	117 743	100%	109 073	100%
Grand total des dépenses (1)	192 158		170 511		173 129		169 488		144 857		170 219	
Pourcentage du total (2)	51,7%		54,4%		63,4%		61,5%		81,3%		64,1%	

Notes: 1) Il s'agit de grand total des dépenses pour le programme-élément 3-1 que les dépenses soient régionalisées ou non.

2) Il s'agit du pourcentage des dépenses régionalisées par rapport au grand total des dépenses.

TABLEAU 2,7

COMMENTAIRES

Pour chacune des régions, on peut observer que les variations d'une année à l'autre sont assez importantes bien qu'elles le soient beaucoup moins que dans le cas de l'élément 1 du programme 3.

On notera cependant que la région 01 prend une part importante des dépenses (près de 28%). Il faut remarquer que la région 01 est très allongée et qu'elle contient une très grande part de la route 132. D'autre part, la région 3-1 occupe le deuxième rang. On observera également que quatre régions ont une part moyenne se situant assez près de la moyenne: il s'agit des régions 02, 6-4, 08 et 07 qui occupent respectivement les rangs 3, 4, 5 et 6. On remarquera enfin que le coefficient de variation moyen est de 36,5%.

Le tableau de la page suivante résume toutes ces données.

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ÉCART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,277	1	0,062	22,2%
02	0,095	3	0,028	29,7
3-1	0,230	2	0,069	29,8
3-2	0,022	10	0,013	57,3
04	0,038	8	0,019	49,5
05	0,029	9	0,009	32,1
6-1	0,010	12	0,004	43,3
6-2	0,048	7	0,026	54,6
6-3	0,020	11	0,022	106,9
6-4	0,089	4	0,036	40,1
07	0,065	6	0,044	67,2
08	0,078	5	0,034	44,1
MOYENNE	0,083	-	0,030	36,5

Tableau 2,7

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82
pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-2, construction de routes principales,
selon la liste S06 du système 129.

REGION	1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%										
1	15 201	22,0%	16 855	23,1%	27 957	38,6%	16 860	24,3%	19 820	24,8%	22 794	33,6%
2	5 744	8,3%	6 292	8,6%	6 389	8,8%	6 619	9,5%	12 222	15,3%	4 177	6,2%
3-1	20 491	29,6%	24 002	32,9%	15 801	21,8%	13 045	18,8%	18 221	22,8%	8 150	12,0%
3-2	648	0,9%	748	1,0%	1 216	1,7%	2 292	3,3%	3 541	4,4%	1 290	1,9%
4	4 836	7,0%	2 094	2,9%	906	1,2%	3 301	4,8%	3 682	4,6%	1 630	2,4%
5	3 158	4,6%	1 891	2,6%	1 479	2,0%	1 299	1,9%	2 141	2,7%	2 275	3,4%
6-1	1 132	1,6%	851	1,2%	318	0,4%	643	0,9%	392	0,5%	818	1,2%
6-2	2 175	3,1%	4 829	6,6%	3 892	5,4%	1 816	2,6%	1 415	1,8%	6 403	9,4%
6-3	3 649	5,3%	3 519	4,8%	336	0,5%	215	0,3%	1 035	1,3%	15	0,0%
6-4	7 239	10,5%	4 636	6,3%	5 341	7,4%	10 917	15,7%	6 775	8,5%	3 173	4,7%
7	369	0,5%	358	0,5%	5 679	7,8%	6 230	9,0%	7 798	9,8%	7 705	11,4%
8	4 515	6,5%	6 960	9,5%	3 199	4,4%	6 081	8,8%	2 936	3,7%	9 433	13,9%
TOTAL	69 157	100%	73 035	100%	72 513	100%	69 318	100%	79 978	100%	67 863	100%
Grand total des dépenses (1)	118 476		119 095		107 668		110 349		111 295		115 834	
Pourcentage du total (2)	58,4%		61,3%		67,3%		62,8%		71,9%		58,6%	

Notes: 1) Voir note (1) du tableau 2,6

2) Voir note (2) du tableau 2,6

TABLEAU 2,8

COMMENTAIRES

Sauf pour deux régions (01 et 08), la part relative moyenne de chaque région se situe soit bien au-dessus de la moyenne (les régions 05, 07, 6-4, 3-1 et 3-2), soit bien au-dessous de la moyenne (les régions 6-3, 02, 6-1, 04 et 6-2). La répartition des dépenses est donc différente pour cet élément, principalement par rapport à l'élément 2. D'autre part, le coefficient de variation moyen est de l'ordre de 37%, ce qui est assez semblable à l'élément 2. Le tableau de la page suivante nous résume ces données.

On notera finalement, que les variations sont particulièrement importantes quant à leur étendue, pour la plupart des régions, sauf peut-être pour les deux régions suivantes:

Région 6-3: de 0,0% à 1,6%
Région 04 : de 2,1% à 6,6%

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ECART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,076	7	0,025	33,6%
02	0,016	11	0,025	154,3
3-1	0,121	4	0,069	56,9
3-2	0,117	5	0,035	29,6
04	0,040	9	0,016	39,7
05	0,172	1	0,038	22,3
6-1	0,025	10	0,018	70,8
6-2	0,041	8	0,028	68,0
6-3	0,004	12	0,006	160,5
6-4	0,142	3	0,032	22,3
07	0,164	2	0,038	23,4
08	0,082	6	0,039	47,9
MOYENNE	0,083	-	0,031	37,0%

Tableau 2,8

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77
à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-3,
construction de routes secondaires, selon la liste SO6 du système 129.

REGION	1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
1	3 148	6,7%	2 893	9,2%	2 293	7,3%	3 191	11,0%	1 142	3,4%	1 838	6,9%
2	436	0,9%	2 057	6,6%	55	0,2%	214	0,7%	0	0,0%	168	0,6%
3-1	24 384 (3)	51,9%	7 578	24,2%	1 287	4,1%	2 171	7,5%	4 800	14,2%	2 851	10,6%
3-2	3 663	7,8%	3 278	10,5%	4 919	15,7%	4 200	14,5%	4 088	12,1%	1 566	5,8%
4	857	1,8%	645	2,1%	1 085	3,5%	1 917	6,6%	970	2,9%	1 275	4,8%
5	5 360	11,4%	5 299	16,9%	6 640	21,2%	3 722	12,9%	4 468	13,2%	5 901	22,0%
6-1	81	0,2%	847	2,7%	435	1,4%	794	2,7%	67	0,2%	1 462	5,5%
6-2	1 584	3,4%	407	1,3%	1 628	5,2%	1 572	5,4%	2 669	7,9%	141	0,5%
6-3	300	0,6%	51	0,2%	517	1,6%	31	0,1%	0	0,0%	6	0,0%
6-4	3 226	6,9%	4 751	15,2%	3 964	12,6%	3 733	12,9%	6 729	19,9%	2 850	10,6%
7	3 742	8,0%	3 101	9,9%	5 370	17,1%	5 545	19,2%	5 005	14,8%	5 593	20,9%
8	242	0,5%	400	1,3%	3 177	10,1%	1 852	6,4%	3 807	11,3%	3 150	11,8%
TOTAL	47 023	100%	31 307	100%	31 370	100%	28 942	100%	33 745	100%	26 801	100%
Grand total des dépenses (1)	75 407		52 922		51 577		54 203		57 914		52 473	
Pourcentage du total (2)	62,4%		59,2%		60,8%		53,4%		58,3%		51,1%	

Notes: 1) Voir note (1) du tableau 2,6

2) Voir note (2) du tableau 2,6

3) Ce chiffre semble douteux. Il se peut aussi qu'il s'agisse d'un cas spécial.

TABLEAU 2,9

COMMENTAIRES

L'élément 4 se caractérise par une meilleure stabilité des résultats. En effet, le coefficient de variation moyen est de l'ordre de 23,5%, ce qui est inférieur à celui observé pour chacun des autres éléments. Toutefois, il s'agit d'un résultat qui est encore une fois supérieur à ce qui a été observé pour l'ensemble du programme 3. Il faut cependant comprendre que seule l'activité 5 est incluse. D'autre part, nous avons cinq régions dont la part relative moyenne se situe près de la moyenne, soit les régions 04, 6-1, 6-4 et 07.

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ECART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,171	1	0,022	13,1%
02	0,056	11	0,005	8,2
3-1	0,114	2	0,027	23,5
3-2	0,113	3	0,023	20,5
04	0,084	5	0,023	28,0
05	0,059	10	0,021	36,1
6-1	0,093	4	0,018	19,3
6-2	0,074	7	0,020	26,8
6-3	0,026	12	0,017	64,0
6-4	0,071	8	0,004	6,2
07	0,078	6	0,023	29,9
08	0,063	9	0,032	51,5
MOYENNE	0,083	-	0,020	23,5%

Tableau 2,9

Depenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1976-77 à 1981-82 pour l'activité 5, projets de construction, du programme-élément 3-4, construction d'autres routes, selon la liste S06 du système 129.

REGION	1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%										
1	11 265	21,3%	10 287	18,0%	12 132	17,5%	12 160	14,8%	12 881	15,7%	8 245	15,1%
2	3 092	5,8%	3 280	5,7%	4 450	6,4%	4 151	5,0%	4 418	5,4%	2 838	5,2%
3-1	5 229	9,9%	8 835	15,4%	6 185	8,9%	6 660	8,1%	11 584	14,1%	6 500	11,9%
3-2	8 174	15,4%	7 473	13,1%	6 834	9,9%	8 832	10,7%	7 992	9,8%	4 710	8,6%
4	2 781	5,2%	4 132	7,2%	4 557	6,6%	8 950	10,9%	6 961	8,5%	6 472	11,8%
5	2 821	5,3%	3 476	6,1%	4 105	5,9%	8 435	10,2%	3 678	4,5%	1 869	3,4%
6-1	6 240	11,8%	4 383	7,7%	7 534	10,9%	8 552	10,4%	6 805	8,3%	3 798	6,9%
6-2	4 009	7,6%	5 495	9,6%	4 655	6,7%	3 926	4,8%	4 481	5,5%	5 600	10,2%
6-3	1 462	2,8%	995	1,7%	3 727	5,4%	2 817	3,4%	1 782	2,2%	15	0,0%
6-4	4 004	7,6%	3 829	6,7%	4 418	6,4%	5 785	7,0%	5 938	7,2%	4 135	7,6%
7	2 635	5,0%	3 566	6,2%	3 714	5,4%	8 565	10,4%	7 828	9,6%	5 662	10,4%
8	1 288	2,4%	1 471	2,6%	6 957	10,0%	3 575	4,3%	7 605	9,3%	4 857	8,9%
TOTAL	53 000	100%	57 222	100%	69 268	100%	82 408	100%	81 953	100%	54 701	100%
Grand total des dépenses (1)	109 474		99 820		105 681		117 821		118 211		91 748	
Pourcentage du total (2)	48,4%		57,3%		65,5%		69,9%		69,3%		59,6%	

Notes: 1) Voir note (1) du tableau 2,6

2) Voir note (2) du tableau 2,6

TABLEAU 2,10

COMMENTAIRES

Pour chacun des éléments 1 et 4, on peut observer que les deux distributions de pourcentage se ressemblent beaucoup plus que pour les deux autres éléments de programme.

Deuxièmement, il apparaît de façon assez évidente que la liste S06, qui n'inclut que l'activité 5, donne un pourcentage de régionalisation plus faible que la liste 7S67 pour les éléments 2, 3 et 4. Il est toutefois surprenant d'obtenir 98,7% de régionalisation pour l'élément 4, alors que celui-ci compte pour plus de 10 millions de dollars en salaires et traitements et, qu'en principe, la liste 7S67 ne contient pas cette catégorie de dépenses, sauf dans certains cas. L'élément 4 regrouperait-il toutes ces exceptions?

Tableau 2,10

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région en 1981-82 pour chacun des éléments du programme 3 selon la liste 7S67 de SYGBEC et part relative de chaque région pour la même année selon la liste S06 du système 129.

REGION	Elément 1			Elément 2			Elément 3			Elément 4		
	Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative	
		7S67	S06 (3)		7S67	S06 (4)		7S67	S06 (5)		7S67	S06 (6)
1	367	0,3%	0,5%	20 036	26,9%	33,6%	3 278	8,0%	6,9%	13 422	14,8%	15,1%
2	556	0,5%	0,5%	11 339	15,2%	6,2%	3	0,0%	0,6%	5 551	6,1%	5,2%
3-1	20 032	18,5%	18,3%	17 715	23,8%	12,0%	8 159	19,9%	10,6%	8 800	9,7%	11,9%
3-2	49	0,0%	3,4%	3 282	4,4%	1,9%	5 189	12,6%	5,8%	8 370	9,2%	8,6%
4	21 597	19,9%	20,4%	2 362	3,2%	2,4%	984	2,4%	4,8%	9 314	10,3%	11,8%
5	3 417	3,2%	2,9%	3 004	4,0%	3,4%	3 935	9,6%	22,0%	4 508	5,0%	3,4%
6-1	1 485	1,4%	1,4%	244	0,3%	1,2%	382	0,9%	5,5%	7 414	8,2%	6,9%
6-2	5 818	5,4%	5,3%	903	1,2%	9,4%	2 476	6,0%	0,5%	6 123	6,8%	10,2%
6-3	33 564	30,9%	26,9%	8	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	2 067	2,3%	0,0%
6-4	2 613	2,4%	2,7%	5 932	8,0%	4,7%	7 678	18,7%	10,6%	6 490	7,2%	7,6%
7	18 957	17,5%	17,8%	6 602	8,9%	11,4%	5 156	12,5%	20,9%	9 402	10,4%	10,4%
8	0	0,0%	0,0%	2 950	4,0%	13,9%	3 863	9,4%	11,8%	9 102	10,1%	8,9%
TOTAL	108 466	100%	100%	74 376	100%	100%	41 103	100%	100%	90 563	100%	100%
Grand total des dépenses (1)	170 219			115 834			52 473			91 748		
Pourcentage des dépenses (2)	63,7%			64,2%			78,3%			59,6%		

Notes: 1) Voir note (1) du tableau 2,6

2) Voir note (2) du tableau 2,6

3) Sources: tableau 2,6

4) Sources: tableau 2,7

5) Sources: tableau 2,8

6) Sources: tableau 2,9

TABLEAU 2,11

COMMENTAIRES

Ce tableau démontre, de façon assez évidente, que la part relative de chaque région est plutôt stable au cours de la période considérée. Ainsi, la région pour laquelle l'étendue des variations est la plus importante est la région 3-2, avec une part relative qui varie entre 10,7% et 15,8%. D'ailleurs, on notera que le coefficient de variation moyen est d'environ 9%. On observera également que sept régions ont une part relative moyenne près de ou assez près de 0,083.

Le tableau suivant résume tous ces résultats:

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ECART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,131	2	0,012	9,0%
02	0,065	10	0,004	5,4
3-1	0,085	4	0,011	12,5
3-2	0,135	1	0,014	10,1
04	0,089	3	0,007	7,6
05	0,079	8	0,005	6,8
6-1	0,081	7	0,005	6,1
6-2	0,083	6	0,005	6,5
6-3	0,042	12	0,007	16,0
6-4	0,085	5	0,009	11,0
07	0,055	11	0,007	12,1
08	0,071	9	0,007	9,1
MOYENNE	0,083	-	0,008	9,1%

Tableau 2,11

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région 1974-75 à 1981-82
pour le programme-élément 4-1, conservation des chaussées et des éléments de confort, selon
la liste S62P du système 23.

REGION	1974-75		1975-76		1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%														
1	6 985	12,4%	8 999	14,4%	7 544	11,1%	9 309	13,1%	9 019	11,7%	12 037	13,6%	13 644	14,7%	11 800	13,4%
2	3 464	6,1%	4 279	6,8%	3 967	5,9%	4 433	6,2%	5 055	6,6%	5 641	6,4%	6 327	6,8%	6 086	6,9%
3-1	5 500	9,7%	5 041	8,0%	7 284	10,8%	5 818	8,2%	6 243	8,1%	6 762	7,6%	7 527	8,1%	6 684	7,6%
3-2	7 513	13,3%	6 700	16,7%	10 708	15,8%	9 438	13,3%	9 963	12,9%	12 334	13,9%	12 405	13,3%	12 796	14,5%
4	4 912	8,7%	5 280	8,4%	5 815	8,6%	6 846	9,6%	7 567	9,8%	7 920	8,9%	7 041	7,6%	8 431	9,5%
5	4 043	7,2%	5 315	8,5%	5 551	8,2%	6 061	8,5%	6 353	8,3%	7 257	8,2%	6 986	7,5%	6 282	7,1%
6-1	4 620	8,2%	5 169	8,3%	5 412	8,0%	6 252	8,8%	5 522	7,2%	7 784	8,8%	7 520	8,1%	6 836	7,7%
6-2	4 332	7,7%	5 325	8,5%	4 861	7,2%	5 929	8,3%	6 902	9,0%	7 824	8,8%	7 813	8,4%	7 458	8,4%
6-3	2 841	5,0%	2 910	4,6%	2 498	3,7%	2 776	3,9%	4 073	5,3%	2 860	3,2%	3 777	4,1%	3 237	3,7%
6-4	4 386	7,8%	5 164	8,2%	6 000	8,9%	4 803	6,8%	6 631	8,6%	9 168	10,3%	8 101	8,7%	7 322	8,3%
7	3 783	6,7%	3 993	6,4%	3 104	4,6%	3 777	5,3%	4 163	5,4%	4 251	4,8%	5 037	5,4%	4 934	5,6%
8	4 157	7,4%	4 455	7,1%	5 009	7,4%	5 565	7,8%	5 504	7,1%	4 861	5,5%	6 915	7,4%	6 417	7,3%
TOTAL	56 536	100%	62 629	100%	67 752	100%	71 006	100%	76 995	100%	88 699	100%	93 095	100%	88 282	100%
Grand total des dépenses (1)	62 180		77 250		91 576		100 655		108 598		128 520		132 475		126 448	
Pourcentage des dépenses (2)	90,9%		81,1%		74,0%		70,5%		70,9%		69,0%		70,3%		69,8%	

Notes: 1) Ce chiffre représente le grand total des dépenses pour l'élément de programme selon les comptes publics.

2) Ce pourcentage est le pourcentage des dépenses régionalisées (total) par rapport au grand total des dépenses.

TABLEAU 2,12

COMMENTAIRES

En ce qui concerne l'élément 2 du programme 4, on note des variations très importantes pour certaines régions:

Région 6-4:	de	4,0%	à	32,2%
Région 6-3:	de	13,8%	à	28,6%
Région 3-2:	de	8,5%	à	17,0%
Région 01 :	de	5,4%	à	13,7%

Le coefficient de variation moyen est de l'ordre de 33%. Notons également que la part relative de la région 6-3 est de l'ordre de 20%, ce qui est passablement plus élevé que toutes les autres régions.

Le tableau de la page suivante détaille avec précision tous ces résultats.

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ECART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,102	4	0,029	28,3%
02	0,036	12	0,012	34,3
3-1	0,077	5	0,018	23,9
3-2	0,130	2	0,027	20,7
04	0,064	7	0,023	36,7
05	0,053	8	0,014	26,9
6-1	0,043	11	0,013	31,5
6-2	0,074	6	0,024	32,0
6-3	0,203	1	0,047	23,3
6-4	0,122	3	0,085	69,6
07	0,051	9	0,021	41,4
08	0,047	10	0,018	38,6
MOYENNE	0,083	-	0,028	33,3%

Tableau 2,12

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82 pour le programme-élément 4-2, conservation des structures, selon la liste S62P du système 23.

REGION	1974-75		1975-76		1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%														
1	452	5,4%	737	7,7%	663	8,4%	1 349	13,7%	1 467	13,2%	1 179	9,5%	2 165	13,6%	1 445	9,7%
2	186	2,2%	176	1,8%	289	3,6%	333	3,4%	605	5,4%	574	4,6%	452	2,8%	755	5,1%
3-1	524	6,2%	1 088	11,4%	785	9,9%	709	7,2%	834	7,5%	820	6,6%	1 046	6,6%	875	5,9%
3-2	808	9,6%	811	8,5%	961	12,1%	1 497	15,2%	1 589	14,3%	2 107	17,0%	1 987	12,5%	2 189	14,6%
4	302	3,6%	329	3,4%	410	5,2%	1 055	10,7%	886	8,0%	783	6,3%	1 297	8,2%	801	5,4%
5	522	6,2%	331	3,5%	629	7,9%	406	4,1%	610	5,5%	716	5,8%	869	5,5%	518	3,5%
6-1	288	3,4%	526	5,5%	495	6,2%	537	5,5%	533	4,8%	281	2,3%	537	3,4%	430	2,9%
6-2	717	8,5%	568	5,9%	433	5,5%	473	4,8%	855	7,7%	1 360	11,0%	1 733	10,9%	744	5,0%
6-3	1 163	13,8%	2 733	28,6%	1 649	20,8%	1 886	19,2%	2 135	19,2%	1 827	14,7%	3 133	19,7%	3 894	26,1%
6-4	2 701	32,2%	1 650	17,3%	910	11,5%	745	7,6%	531	4,8%	1 371	11,0%	1 485	9,4%	601	4,0%
7	380	4,5%	243	2,5%	232	2,9%	398	4,1%	722	6,5%	898	7,2%	646	4,1%	1 345	9,0%
8	358	4,3%	359	3,8%	467	5,9%	434	4,4%	337	3,0%	504	4,1%	515	3,2%	1 351	9,0%
TOTAL	8 400	100%	9 551	100%	7 924	100%	9 821	100%	11 105	100%	12 422	100%	15 867	100%	14 947	100%
Grand total des dépenses (1)	8 867		10 897		9 741		12 391		13 371		16 184		17 945		17 644	
Pourcentage des dépenses (2)	94,7%		87,6%		81,3%		79,3%		83,1%		76,8%		88,4%		84,7%	

Notes: 1) Voir (1) tableau 2,11

2) Voir (2) tableau 2,11

TABLEAU 2,13

COMMENTAIRES

Le pourcentage des dépenses régionalisées varie entre 4,3% et 17,3%, ce qui est trop peu pour nous permettre d'obtenir des résultats valables. C'est pourquoi, aucun calcul des parts relatives n'a été fait. En effet, il est bien évident que la proportion de dépenses redistribuées par région est beaucoup trop faible pour pouvoir même poser l'hypothèse que les résultats obtenus sont représentatifs de l'ensemble de l'élément 3 du programme 4.

Tableau 2,13

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75
à 1981-82 pour le programme-élément 4-3, conservation des éléments de contrôle et de
sécurité selon la liste S62P du système 23.

REGION	1974-75		1975-76		1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%														
1	203		200		165		168		102		117		133		161	
2	95		135		49		38		44		52		70		70	
3-1	250		273		113		129		121		110		130		49	
3-2	176		78		161		138		96		109		118		121	
4	91		110		93		73		73		110		112		115	
5	82		99		94		68		83		93		115		83	
6-1	161		122		63		42		72		73		75		74	
6-2	192		198		79		97		87		93		106		103	
6-3	203		198		110		56		77		109		88		76	
6-4	200		216		133		108		125		137		152		159	
7	159		126		122		86		117		133		105		87	
8	89		102		38		38		32		33		47		53	
TOTAL	1 899		1 857		1 223		1 042		1 030		1 168		1 253		1 151	
Grand total des dépenses (1)	10 968		12 692		13 089		16 583		18 355		22 671		23 950		26 953	
Pourcentage des dépenses (2)	17,3%		14,6%		9,3%		6,3%		5,6%		5,2%		5,2%		4,3%	

Notes: 1) Voir note (1) tableau 2,11

2) Voir note (2) tableau 2,11

TABLEAU 2,14

COMMENTAIRES

Comme on pouvait s'y attendre, la part relative de chaque région en ce qui a trait à l'exploitation d'hiver est très stable. En effet, les variations les plus importantes sont celles des trois régions suivantes:

Région 3-1: de 11,0% à 16,5%
Région 6-3: de 2,5% à 7,7%
Région 6-4: de 5,0% à 9,1%

et on observe assez facilement que l'étendue de ces variations est loin d'être aussi importante que ce que l'on a connu pour d'autres éléments de programme.

Le coefficient de variation moyen est de l'ordre de 9% et c'est l'un des plus faibles observés jusqu'à maintenant.

RÉGION	PART RELATIVE MOYENNE	RANG	ECART-TYPE	COEFFICIENT DE VARIATION
01	0,155	1	0,008	5,1%
02	0,069	7	0,004	6,1
3-1	0,129	2	0,017	13,1
3-2	0,120	3	0,006	4,8
04	0,076	5	0,005	6,8
05	0,068	8	0,004	5,3
6-1	0,067	9	0,004	5,2
6-2	0,059	11	0,006	10,3
6-3	0,045	12	0,015	34,2
6-4	0,076	4	0,012	15,1
07	0,076	6	0,008	11,0
08	0,062	10	0,005	7,6
MOYENNE	0,083	-	0,008	9,2%

Tableau 2,14

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75 à 1981-82
pour le programme-élément 4-4, exploitation d'hiver, selon la liste S62P du système 23.

REGION	1974-75		1975-76		1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%														
1	7 356	14,2%	8 861	14,7%	8 887	15,3%	10 334	16,7%	9 942	15,5%	12 684	16,4%	11 506	16,1%	13 890	15,3%
2	3 518	6,8%	4 561	7,6%	3 740	6,5%	4 263	6,9%	4 249	6,6%	5 558	7,2%	5 183	7,2%	5 639	6,2%
3-1	5 777	11,1%	6 623	11,0%	7 395	12,8%	8 060	13,1%	8 833	13,8%	8 944	11,5%	11 792	16,5%	11 808	13,0%
3-2	5 722	11,0%	6 949	11,5%	7 067	12,2%	7 544	12,2%	7 913	12,4%	10 058	13,0%	8 687	12,1%	10 545	11,6%
4	3 848	7,4%	4 199	7,0%	4 031	7,0%	4 430	7,2%	4 855	7,6%	6 134	7,9%	5 974	8,4%	7 496	8,3%
5	3 564	6,9%	4 278	7,1%	3 579	6,2%	3 873	6,3%	4 104	6,4%	5 472	7,1%	4 954	6,9%	6 431	7,1%
6-1	3 368	6,5%	3 891	6,5%	3 497	6,0%	4 520	7,3%	4 381	6,8%	5 263	6,8%	4 892	6,8%	6 221	6,9%
6-2	3 843	7,4%	3 637	6,0%	3 283	5,7%	3 564	5,8%	3 803	5,9%	3 991	5,1%	4 144	5,8%	5 175	5,7%
6-3	2 626	5,1%	2 481	4,1%	4 438	7,7%	2 739	4,4%	2 964	4,6%	2 001	2,6%	1 815	2,5%	4 165	4,6%
6-4	4 736	9,1%	5 198	8,6%	4 736	8,2%	4 384	7,1%	4 841	7,6%	5 910	7,6%	3 588	5,0%	7 042	7,8%
7	4 286	8,2%	5 582	9,3%	4 083	7,0%	4 210	6,8%	4 461	7,0%	6 287	8,1%	5 084	7,1%	6 338	7,0%
8	3 318	6,4%	3 953	6,6%	3 221	5,6%	3 814	6,2%	3 696	5,8%	5 223	6,7%	3 888	5,4%	5 978	6,6%
TOTAL	51 962	100%	60 213	100%	57 957	100%	61 736	100%	64 042	100%	77 525	100%	71 507	100%	90 729	100%
Grand total des dépenses (1)	54 962		73 343		68 024		80 532		83 089		98 256		96 644		112 221	
Pourcentage des dépenses (2)	94,5%		82,1%		85,2%		76,7%		77,1%		78,9%		74,0%		80,8%	

Notes: 1) Voir note (1) du tableau 2,11

2) Voir note (2) du tableau 2,11

TABLEAUX 2,15 ET 2,16

COMMENTAIRES

Le taux de régionalisation des données est beaucoup trop faible pour que l'on puisse raisonnablement étudier l'évolution des dépenses régionales. Pour cette raison, ce sera là notre seul commentaire relativement à ces deux tableaux.

Tableau 2,15

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1974-75
à 1981-82 pour le programme-élément 4-5, activités de soutien, selon la liste S62P du
système 129.

REGION	1974-75		1975-76		1976-77		1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
1	969	11,1%	1 109	11,5%	846		1 304		951		1 132		981		915	
2	631	7,2%	688	7,1%	510		982		876		807		749		730	
3-1	1 089	12,4%	1 661	17,2%	1 820		1 195		1 447		1 561		1 615		1 009	
3-2	864	9,9%	525	5,4%	815		838		861		925		762		756	
4	332	3,8%	406	4,2%	302		424		553		562		506		458	
5	379	4,3%	392	4,1%	354		481		506		574		533		430	
6-1	409	4,7%	561	5,8%	410		503		435		475		454		534	
6-2	738	8,4%	753	7,8%	336		545		580		504		473		617	
6-3	1 297	14,8%	1 334	13,8%	863		853		930		755		850		660	
6-4	573	6,5%	702	7,3%	613		455		704		464		514		416	
7	675	7,7%	701	7,3%	435		454		717		790		611		585	
8	800	9,1%	803	8,3%	634		979		1 005		1 196		1 246		1 013	
TOTAL	8 754	100%	9 633	100%	7 940		9 013		9 565		9 746		9 293		8 125	
Grand total des dépenses (1)	11 274		14 895		17 884		21 221		22 762		26 370		27 284		31 723	
Pourcentage des dépenses (2)	77,6%		64,7%		44,4%		42,5%		42,0%		37,0%		34,1%		25,6%	

Notes: 1) Voir note (1) tableau 2,11

2) Voir note (2) tableau 2,11

Tableau 2,16

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région de 1977-78 à 1981-82
pour le programme-élément 4-6, soutien en matériel, selon la liste S62P du système 23. (1)

REGION	1977-78		1978-79		1979-80		1980-81		1981-82	
	Montant	%								
1	1 705		2 090		2 339		2 801		2 985	
2	942		1 013		1 142		1 460		1 484	
3-1	1 535		1 512		1 515		2 094		1 933	
3-2	1 623		1 595		1 752		2 176		2 203	
4	566		742		932		1 220		1 323	
5	804		876		1 071		1 401		1 419	
6-1	967		936		956		1 012		1 235	
6-2	831		901		966		1 236		1 359	
6-3	605		808		784		821		1 283	
6-4	1 076		1 080		1 040		1 438		1 441	
7	766		929		997		1 236		1 266	
8	1 454		1 469		1 944		2 158		1 933	
TOTAL	12 874		13 951		15 438		19 052		19 863	
Grand total des dépenses (2)	33 462		34 927		41 104		41 719		47 493	
Pourcentage des dépenses (3)	38,5%		39,9%		37,6%		45,7%		41,8%	

Notes: 1) aucune donnée régionalisée avant 1977-78

2) voir note (1) du tableau 2,11

3) voir note (2) du tableau 2,11

TABLEAU 2,17

COMMENTAIRES

Il est très satisfaisant d'observer que, quelle que soit la source de nos données, les résultats sont du même ordre, que ce soit en termes du taux des dépenses qui sont régionalisées, ou que cela touche à la part relative de chaque région pour chaque élément de programme. Par conséquent, que l'on utilise la liste 7S67 de Sygbec ou la liste S62P du système 23, les résultats sont à peu près identiques.

Tableau 2,17

Dépenses en milliers de dollars et part relative de chaque région en 1981-82
pour chacun des éléments du programme 4 selon la liste 7S67 de Sygbec et part relative
pour la même année selon la liste S62P du système 23.

REGION	Element 1			Element 2			Element 3			Element 4			Element 5			Element 6		
	Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative		Montant 7S67	Part relative	
		7S67	S62P(1)		7S67	S62P(2)		7S67	S62P(3)		7S67	S62P(4)		7S67	S62P(5)		7S67	S62P(6)
1	11 870	13,6%	13,4%	1 425	9,7%	9,7%	164			9 035	11,0%	15,3%	873			3 087		
2	6 146	7,0%	6,9%	752	5,1%	5,1%	69			5 733	7,0%	6,2%	665			1 482		
3-1	6 062	6,9%	7,6%	751	5,1%	5,9%	42			11 646	14,2%	13,0%	1 268			1 936		
3-2	12 221	14,0%	14,5%	2 189	14,9%	14,6%	118			10 851	13,2%	11,6%	743			2 306		
4	8 671	9,9%	9,5%	810	5,5%	5,4%	114			7 101	8,6%	8,3%	446			1 331		
5	6 134	7,0%	7,1%	566	3,9%	3,5%	83			6 370	7,7%	7,1%	435			1 465		
6-1	6 904	7,9%	7,7%	430	2,9%	2,9%	73			3 202	3,9%	6,9%	492			1 229		
6-2	7 551	8,6%	8,4%	747	5,1%	5,0%	103			5 057	6,1%	5,7%	546			1 360		
6-3	3 068	3,5%	3,7%	3 603	24,6%	26,1%	80			4 311	5,2%	4,6%	668			1 034		
6-4	7 358	8,4%	8,3%	712	4,9%	4,0%	154			7 057	8,6%	7,8%	399			1 458		
7	4 956	5,7%	5,6%	1 342	9,1%	9,0%	86			6 045	7,3%	7,0%	493			1 276		
8	6 561	7,5%	7,3%	1 340	9,1%	9,0%	50			5 858	7,1%	6,6%	1 035			1 983		
TOTAL	87 504	100%	100%	14 667	100%	100%	1 138			82 265	100%	100%	8 062			19 948		
Grand total des dépenses (7)	126 448			17 644			26 953			112 221			31 723			47 493		
Pourcentage des dépenses (8)	69,2%		69,8%	83,1%		84,7%	4,2%		4,3%	73,3%		80,8%	25,4%		25,6%	42,0%		41,8%

- Notes: 1) Sources: Tableau 2,11
 2) " : " 2,12
 3) " : " 2,13
 4) " : " 2,14
 5) " : " 2,15
 6) " : " 2,16
 7) Voir note (1) tableau 2,11
 8) Voir note (2) tableau 2,11

ANNEXE 3

GRAPHIQUES ILLUSTRANT L'EVOLUTION
DES DEPENSES POUR CHAQUE REGION

LISTE DES GRAPHIQUES

- GRAPHIQUE 3,1 Proportion des dépenses effectuées dans la région 01 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,2 Proportion des dépenses effectuées dans la région 02 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,3 Proportion des dépenses effectuées dans la région 3-1 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,4 Proportion des dépenses effectuées dans la région 3-2 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,5 Proportion des dépenses effectuées dans la région 04 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,6 Proportion des dépenses effectuées dans la région 05 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,7 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-1 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,8 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-2 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,9 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-3 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.
- GRAPHIQUE 3,10 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-4 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.

GRAPHIQUE 3,11 Proportion des dépenses effectuées dans la région 07 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.

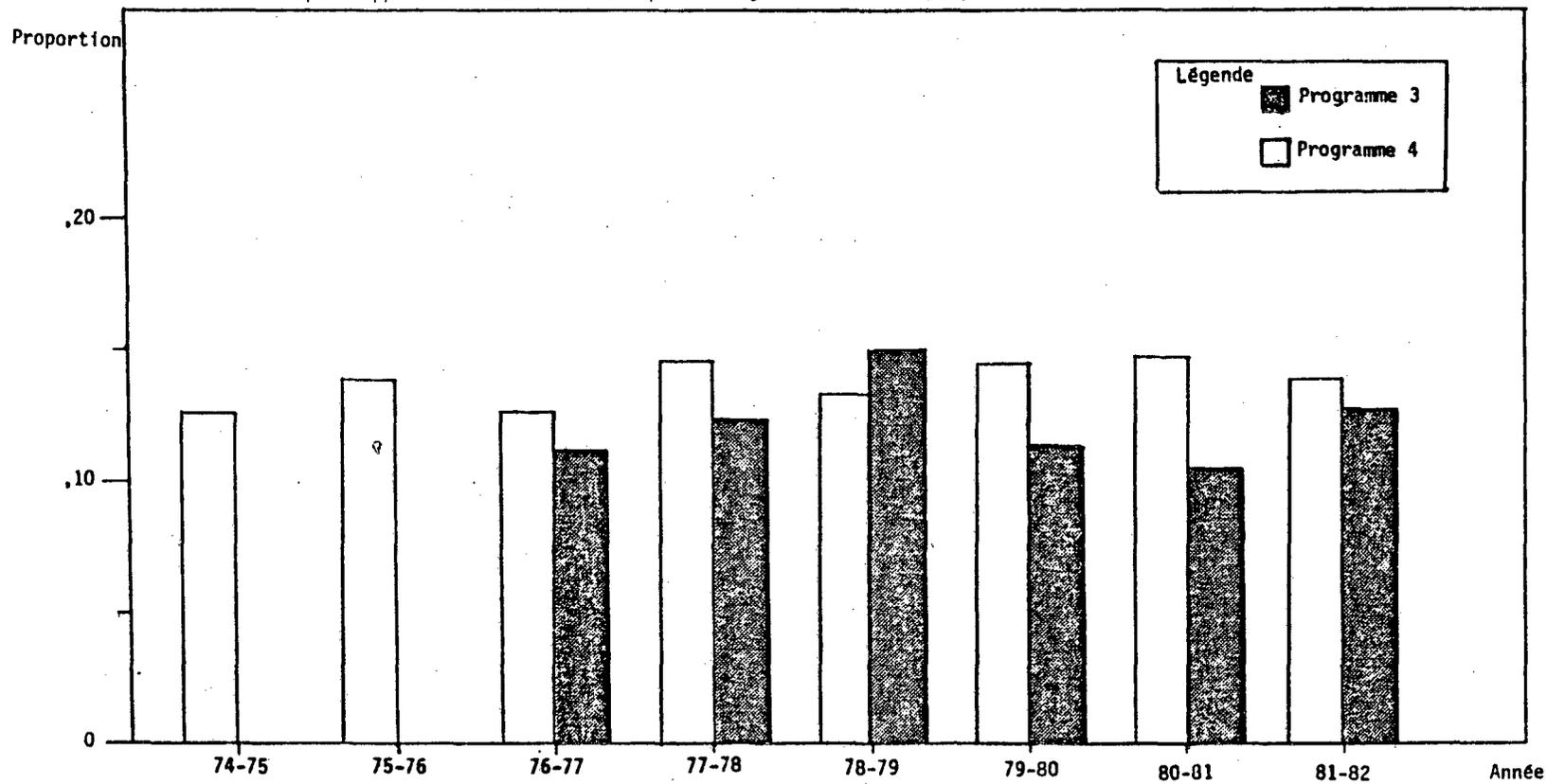
GRAPHIQUE 3,12 Proportion des dépenses effectuées dans la région 08 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.

GRAPHIQUE 3,1

COMMENTAIRES

Pour la région 01, les variations observées dans sa part relative des dépenses sont à peu près du même ordre de grandeur pour les deux programmes. On observera également qu'en 1978-79, la région 01 a obtenu sa part relative la plus importante aux environs de 15% pour le programme 3, alors que pour le programme 4, ce fut en 1980-81 avec une part relative du même ordre. La part la plus faible fut en 1980-81, pour le programme 3, alors qu'il faut remonter en 1974-75, pour le programme 4. D'ailleurs, la part relative de la région 01 pour le programme 4 a, en général, tendance à augmenter depuis 1974-75. Cela pourra indiquer un effort constant pour maintenir le réseau existant qui est important en termes de kilomètres de routes.

GRAPHIQUE 3,1 Proportion des dépenses effectuées dans la région 01 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.

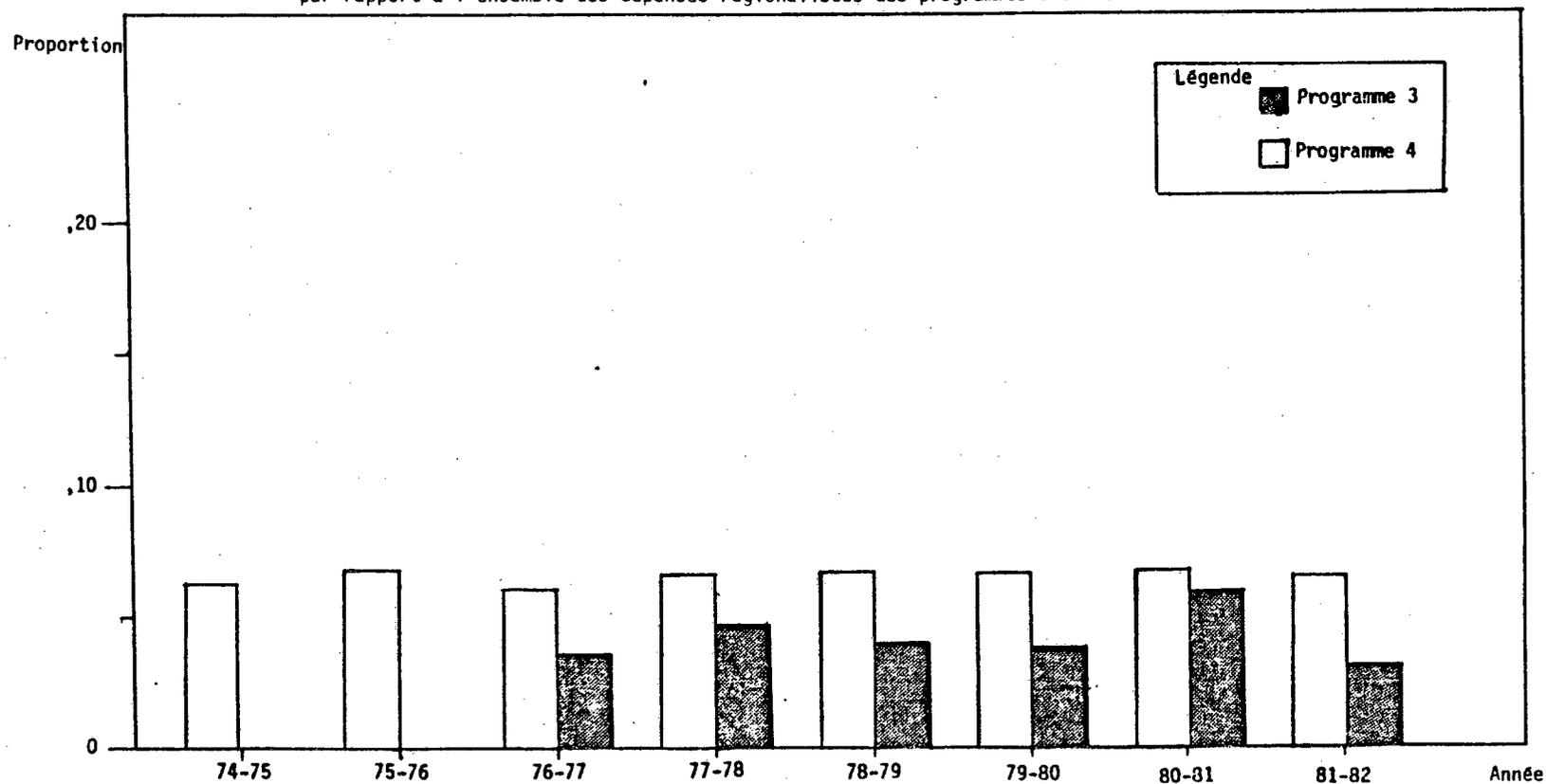


GRAPHIQUE 3,2

COMMENTAIRES

La part relative de la région 02 est plutôt stable pour l'un et l'autre des programmes. On ne remarque qu'une seule variation importante et c'est en 1980-81 pour le programme 3, la part relative de la région atteignant presque 6%, son plus haut total. Toutefois, en 1981-82, soit l'année suivante, on obtient la part la plus faible avec 3%. Dans le cas du programme 4, sa part se situe légèrement supérieure à 6%, sans variation ou presque. Depuis 1976-77, on observe également que la part relative de la région pour le programme 3 est toujours inférieure à sa part relative pour le programme 4.

GRAPHIQUE 3,2 Proportion des dépenses effectuées dans la région 02 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.

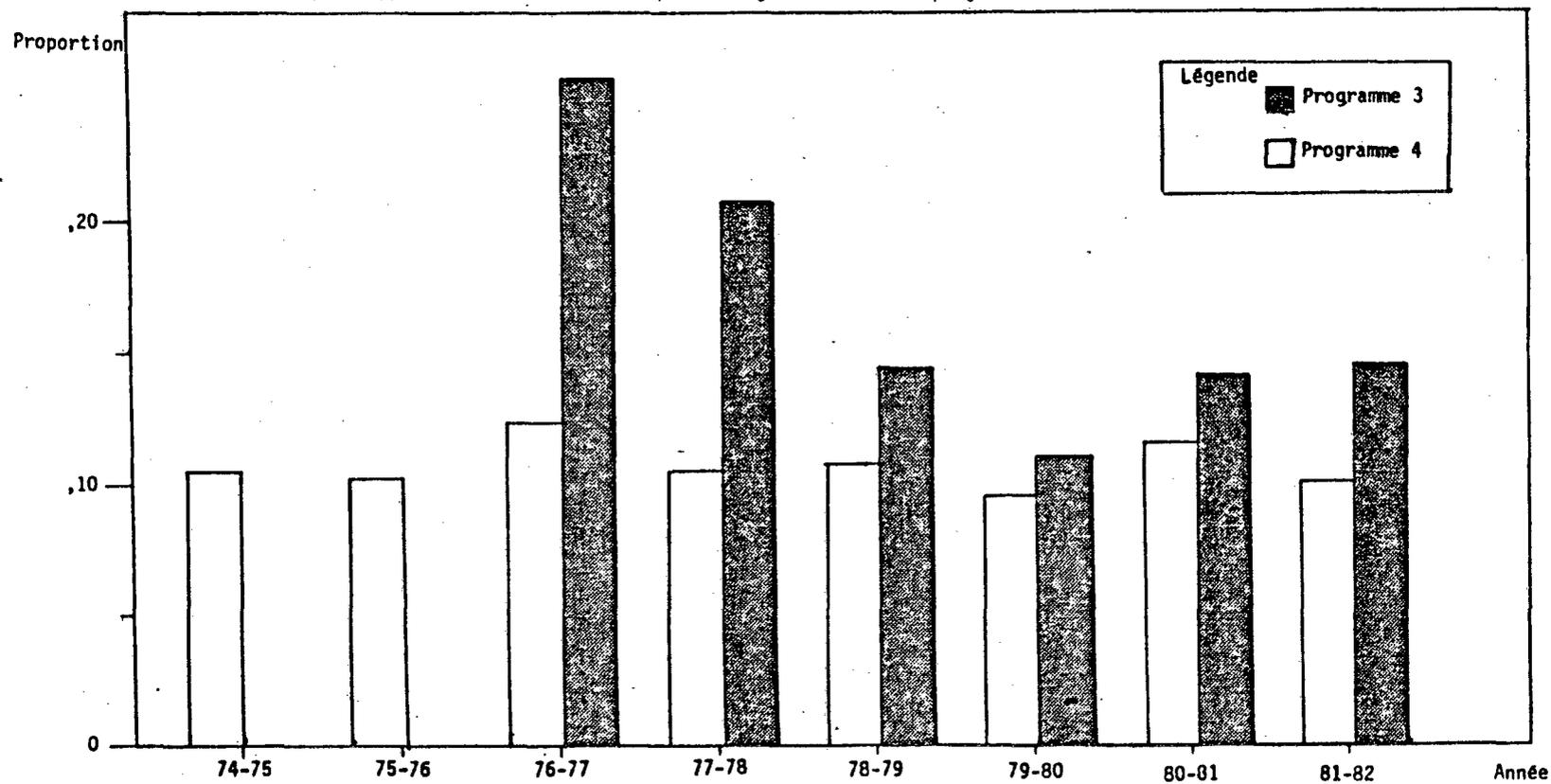


GRAPHIQUE 3,3

COMMENTAIRES

La part relative de la région 3-1 pour le programme 3 varie considérablement d'une année à l'autre, diminuant progressivement et de façon importante de 1976-77 à 1979-80 et augmentant, mais plus légèrement, par la suite. On note également que le programme 3 dépasse toujours le programme 4 depuis cette date. Celui-ci, sur l'ensemble de la période, demeure relativement stable et n'a pas de tendance précise dans son évolution.

GRAPHIQUE 3,3 Proportion des dépenses effectuées dans la région 3-1 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



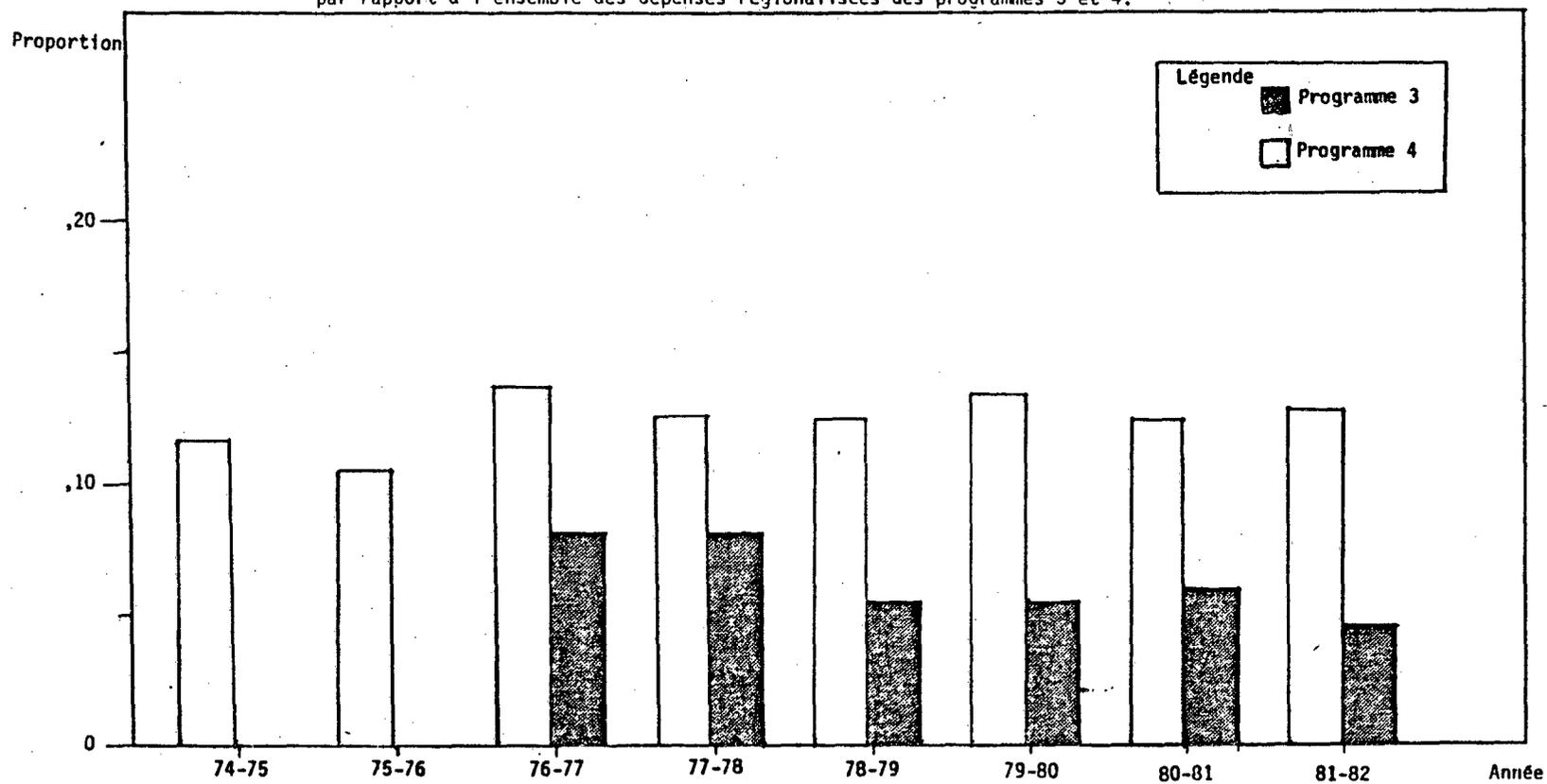
GRAPHIQUE 3,4

COMMENTAIRES

Pour le programme 4, la part relative de la région 3-2 a été très instable de 1974-75 à 1976-77, mais très stable par la suite, se maintenant aux environs de 12%.

D'autre part, pour le programme 3, il semble bien que la part relative de cette région diminue progressivement, passant de 8%, aux environs de 4%.

GRAPHIQUE 3,4 Proportion des dépenses effectuées dans la région 3-2 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



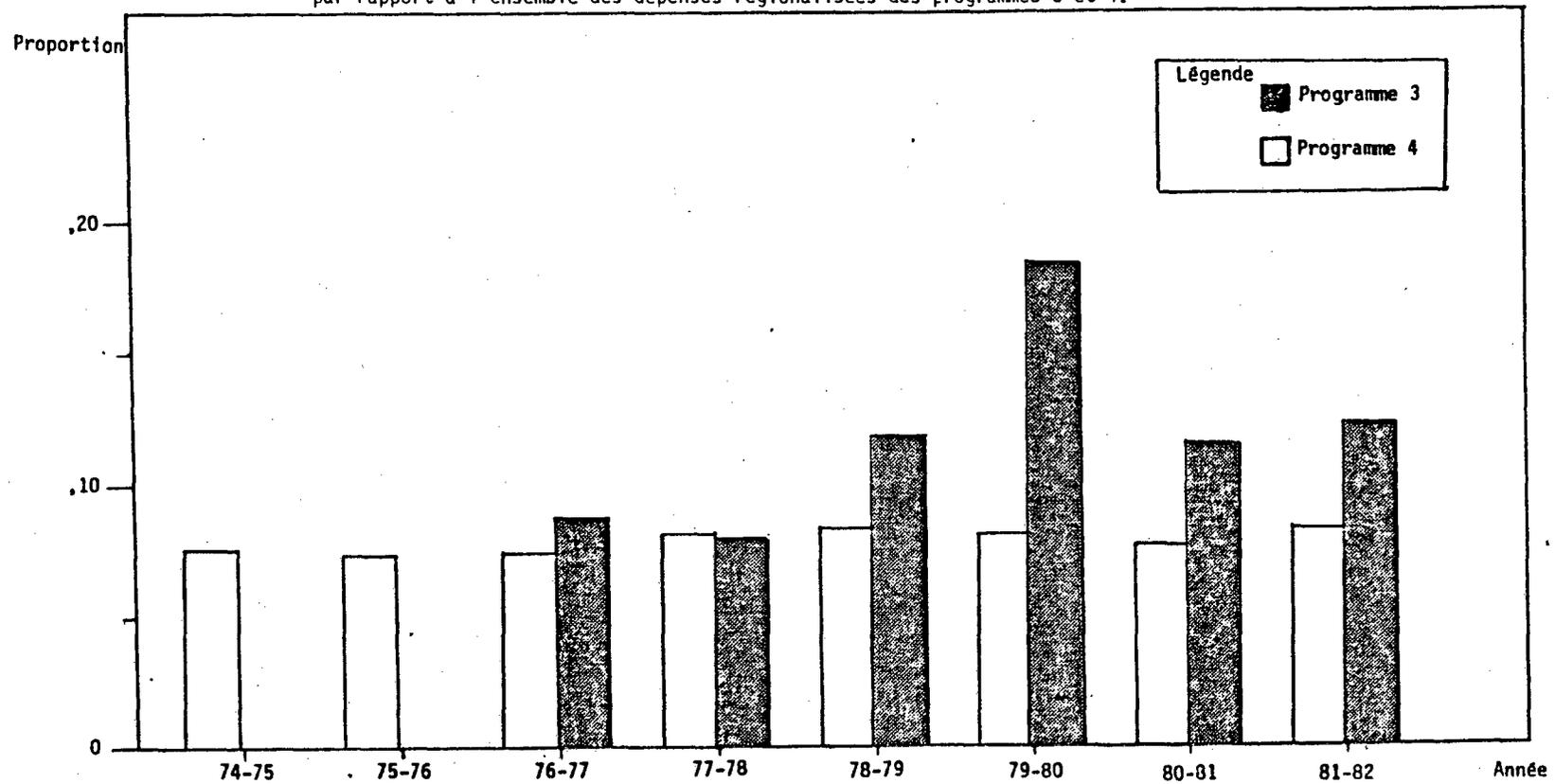
GRAPHIQUE 3,5

COMMENTAIRES

Pour le programme 4, on observe, dans la très grande stabilité de la part relative de la région 04, une tendance indiquant une légère augmentation de la part relative.

Pour le programme 3, l'année 1979-80 représente une pointe relativement à la part de la région 04. On observe, d'autre part, que pour les deux années de 1976-77 à 1977-78, une stabilité aux environs de 8%, alors qu'on observe pour les années 1978-79, 1980-81 et 1981-82, une stabilité aux environs de 12%.

GRAPHIQUE 3,5 Proportion des dépenses effectuées dans la région 04 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



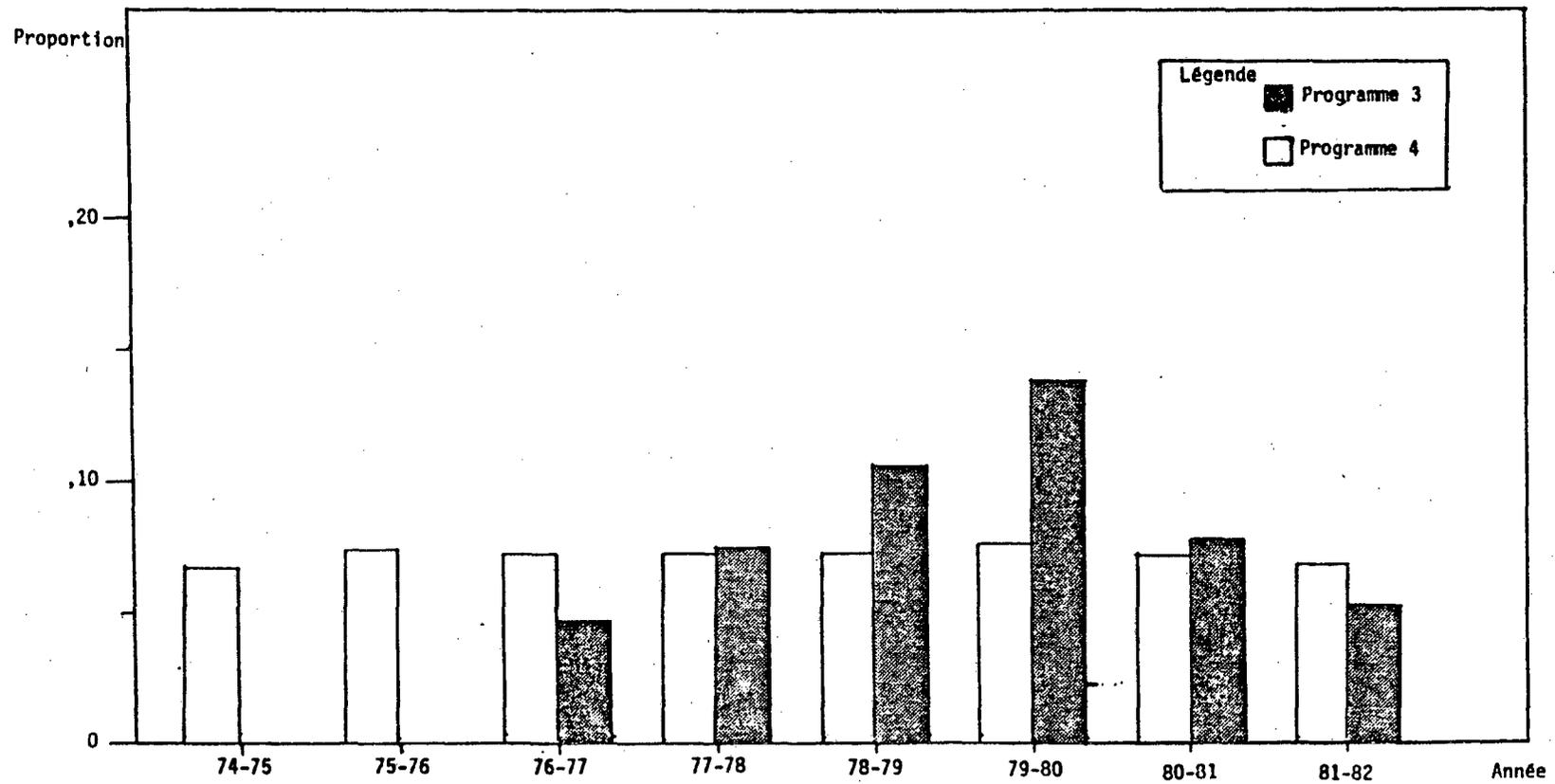
GRAPHIQUE 3,6

COMMENTAIRES

Pour le programme 3, la part relative de la région, 05 augmente jusqu'en 1979-80 pour subir une décroissance par la suite.

Par contre, pour le programme 4, la part relative de cette région est très stable, particulièrement de 1975-76 à 1978-79 inclusivement (aux environs de 7%).

GRAPHIQUE 3,6 Proportion des dépenses effectuées dans la région 05 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



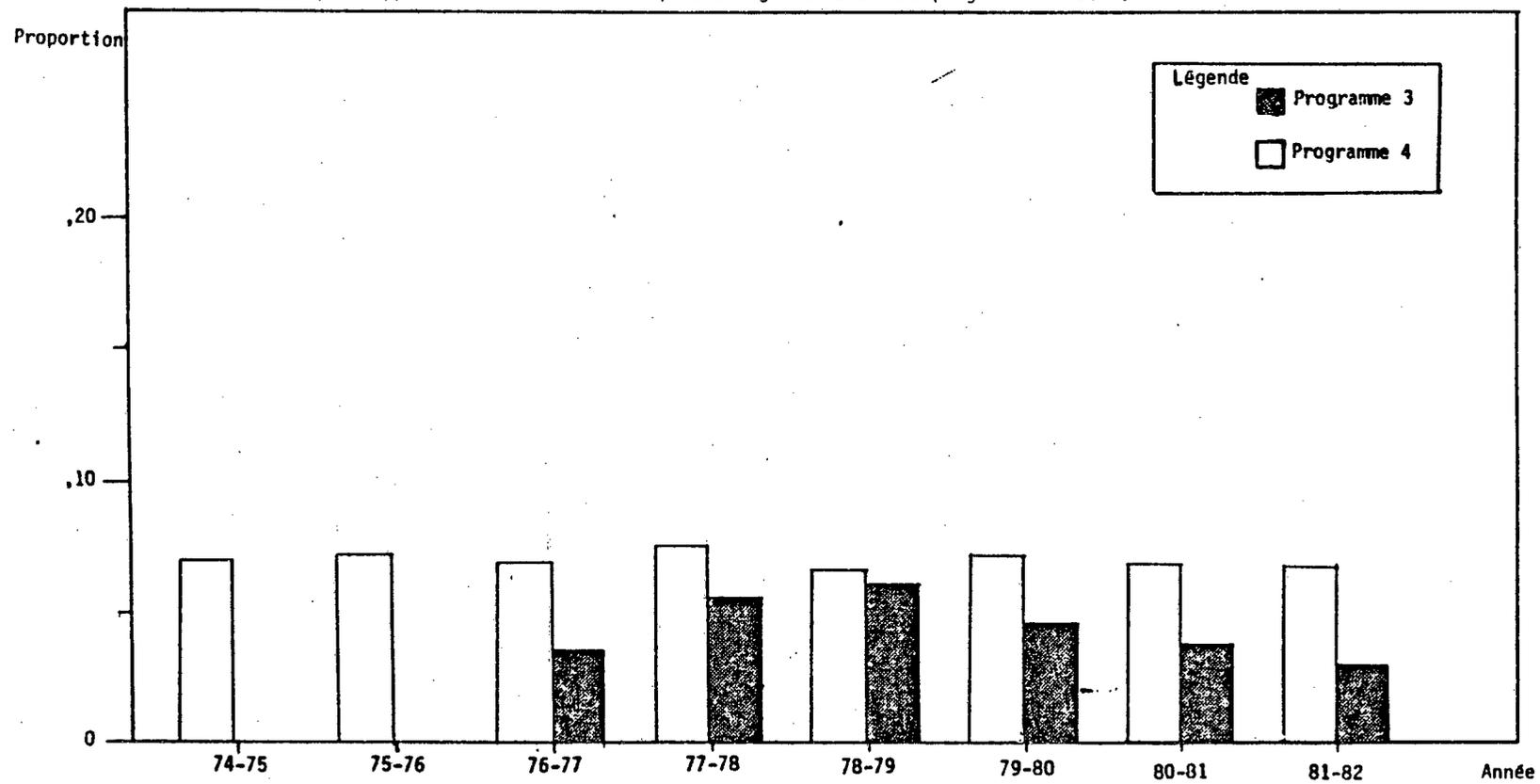
GRAPHIQUE 3,7

COMMENTAIRES

En ce qui concerne le programme 4, on observe une stabilité très marquée de la part relative de la région 6-1 et il n'y a aucune tendance que ce soit vers le haut ou le bas.

Par contre, en ce qui concerne le programme 3, même si les variations ne sont pas très marquées, on observe que la part relative de la région augmente de 1976-77 à 1978-79 et diminue par la suite. Ces changements se font de façon régulière et progressivement.

GRAPHIQUE 3,7 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-1 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



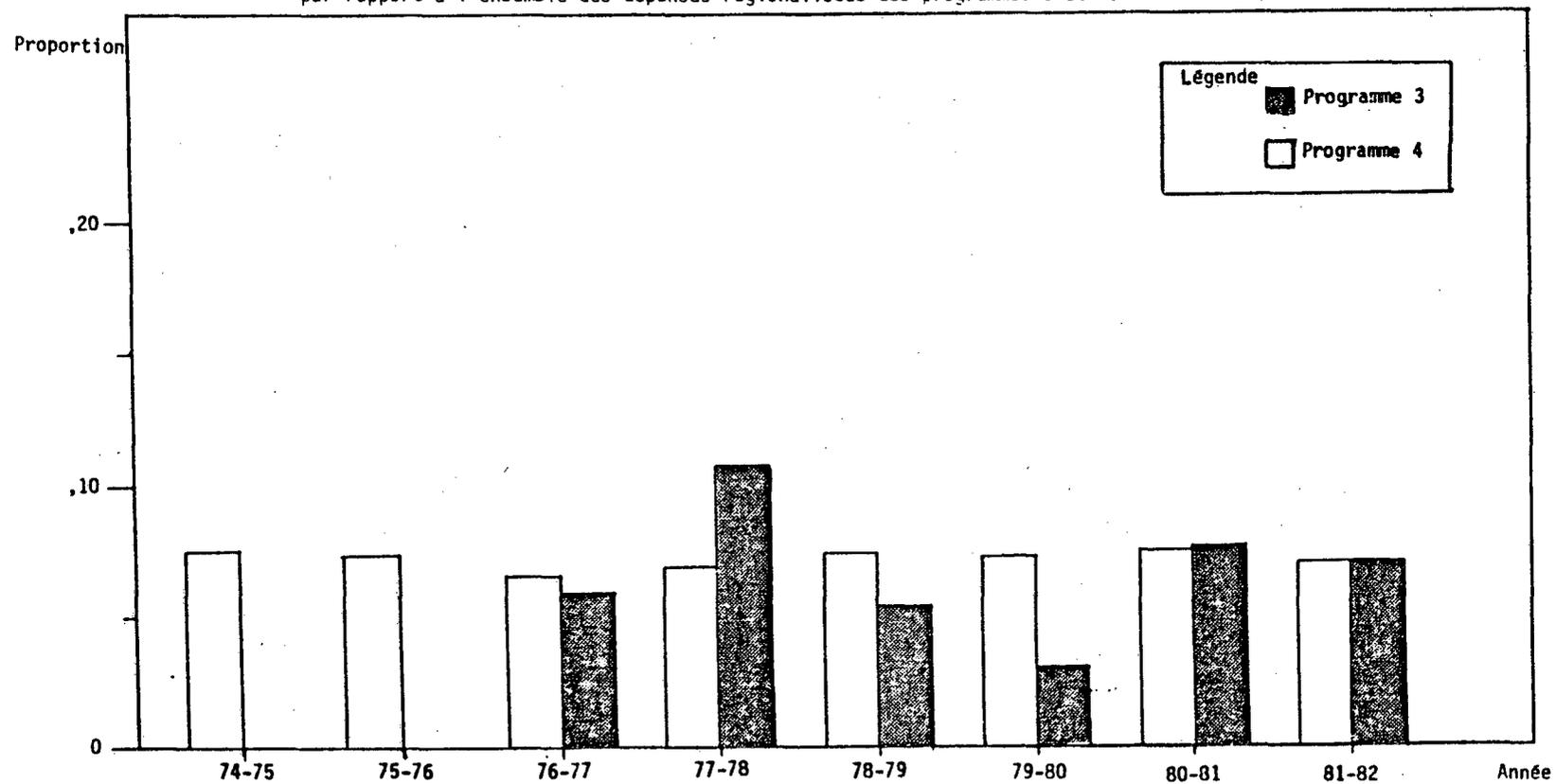
GRAPHIQUE 3,8

COMMENTAIRES

Les variations dans la part relative de la région 6- pour le programme 3 se présentent sous la forme de très légères vagues, c'est-à-dire sous la forme de variations progressives sans haut et sans creux très marqués, mais que l'on peut voir quand même assez bien. Cependant, le résultat final indique que la part de cette région (aux environs de 7%) se maintient du début à la fin de la période.

Par contre, les variations observées pour le programme 3 sont beaucoup plus irrégulières et, sans doute, plus marquées avec une pointe importante en 1977-78. On notera toutefois, que pour les deux dernières années, les parts relatives de la région pour les deux programmes sont quasiment identiques, ce qui n'est pas le cas de 1976-77 à 1979-80.

GRAPHIQUE 3,8 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-2 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



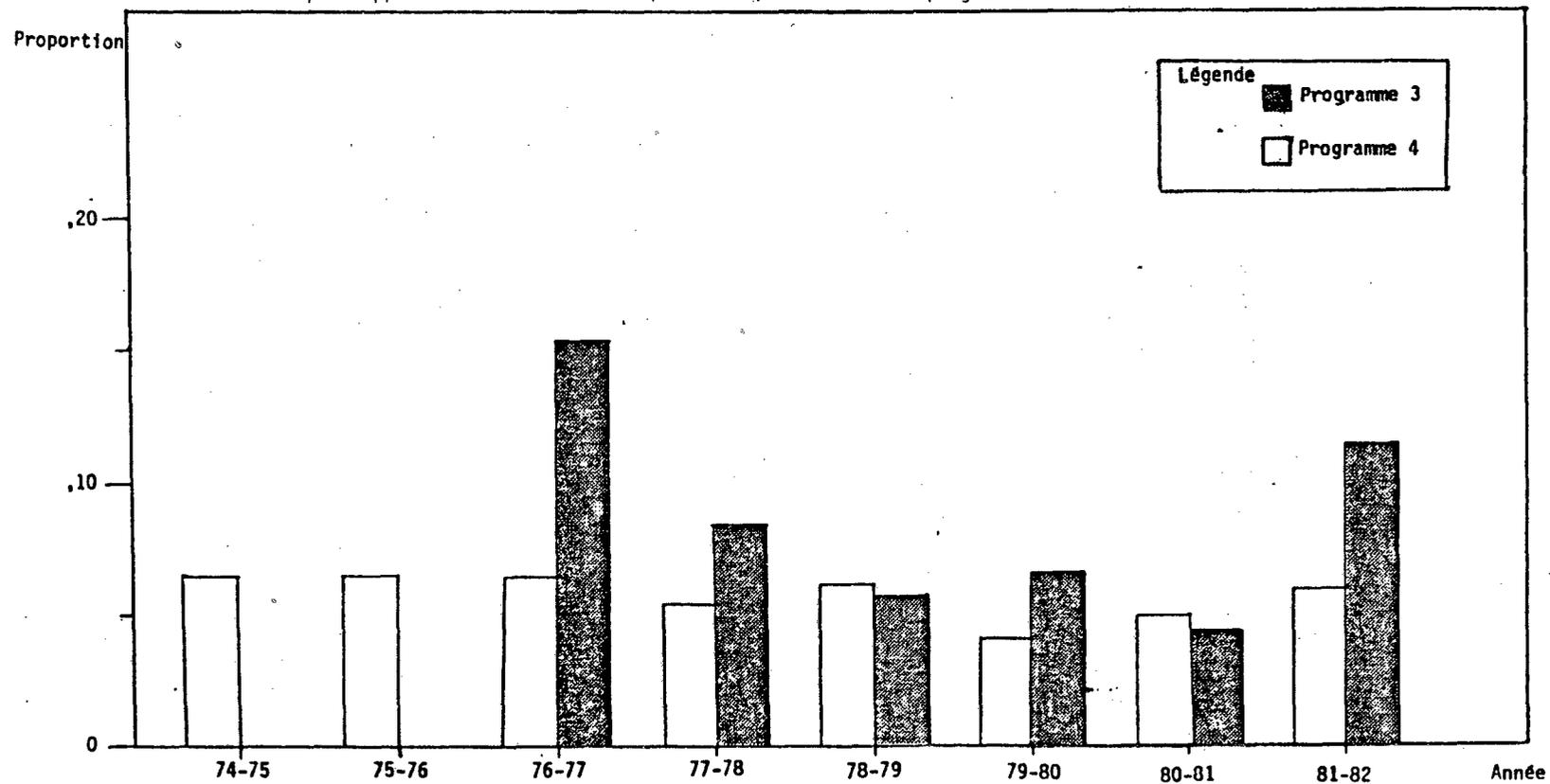
GRAPHIQUE 3,9

COMMENTAIRES

On observe que contrairement aux régions précédentes, la part relative de la région 6-3 pour le programme 4 est plutôt variable au cours de la période considérée. Evidemment, c'est beaucoup plus faible que les variations observées pour le programme 3, mais c'est quand même assez important pour être signalé.

Quant au programme 3, on notera deux pointes importantes en 1976-77 et en 1981-82, avec respectivement une part relative aux environs de 15% et 11%, alors que l'on retrouve une part de 4% en 1980-81.

GRAPHIQUE 3,9 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-3 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



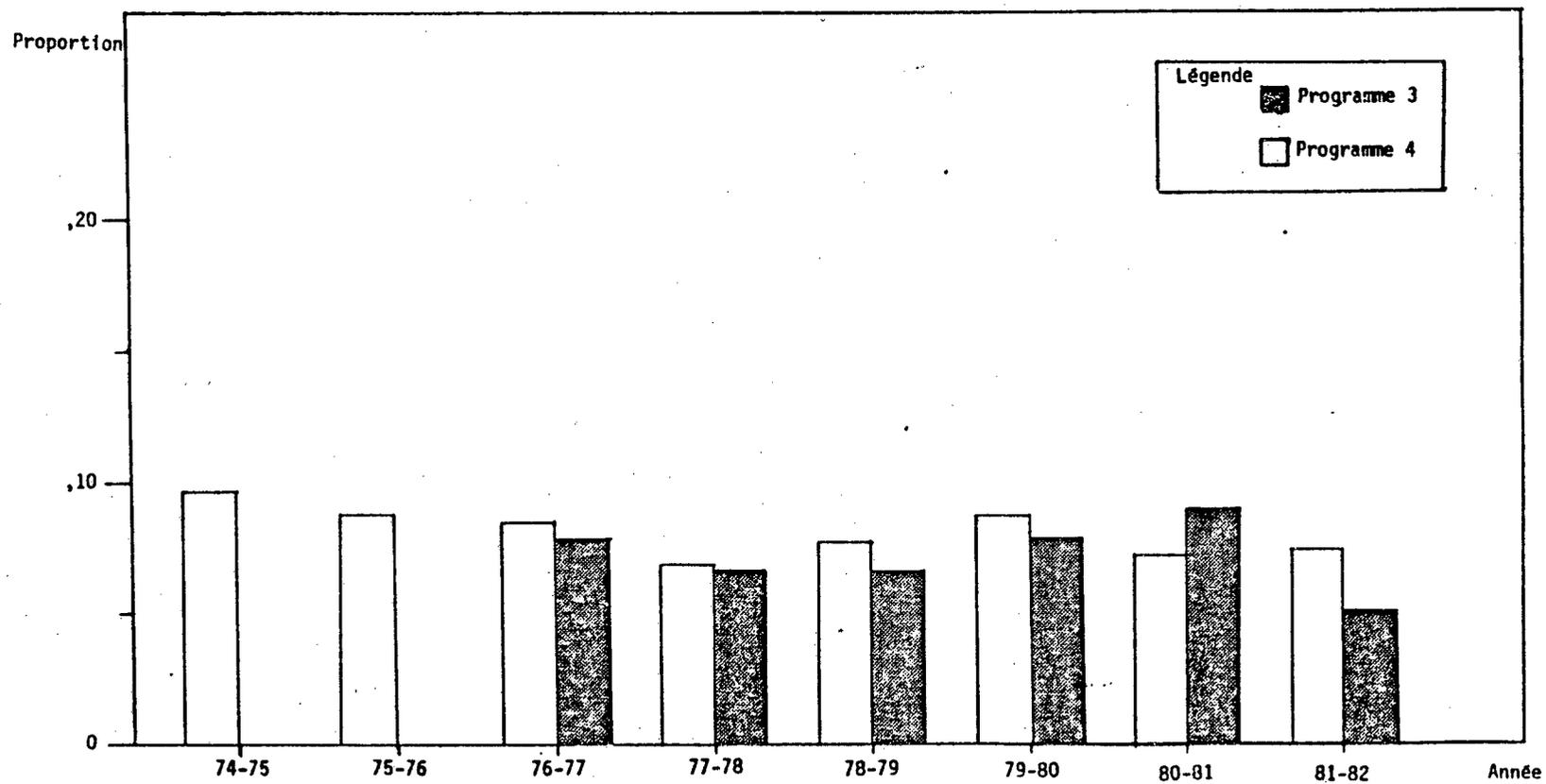
GRAPHIQUE 3,10

COMMENTAIRES

Pour le programme 4, on observe des variations dans la part relative de la région 6-4 qui sont assez semblables à celles de la région 6-2, sauf que sur l'ensemble de la période, on observe une diminution de la part relative qui passe de 10% à un peu plus de 7%.

Pour le programme 3, on observe des variations qui se caractérisent par une baisse régulière de 1976-77 à 1978-79, par une remontée qui se poursuit jusqu'en 1980-81 où l'on observe une part relative de 9%. En 1981-82, cette part chute cependant à seulement 5%.

GRAPHIQUE 3,10 Proportion des dépenses effectuées dans la région 6-4 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



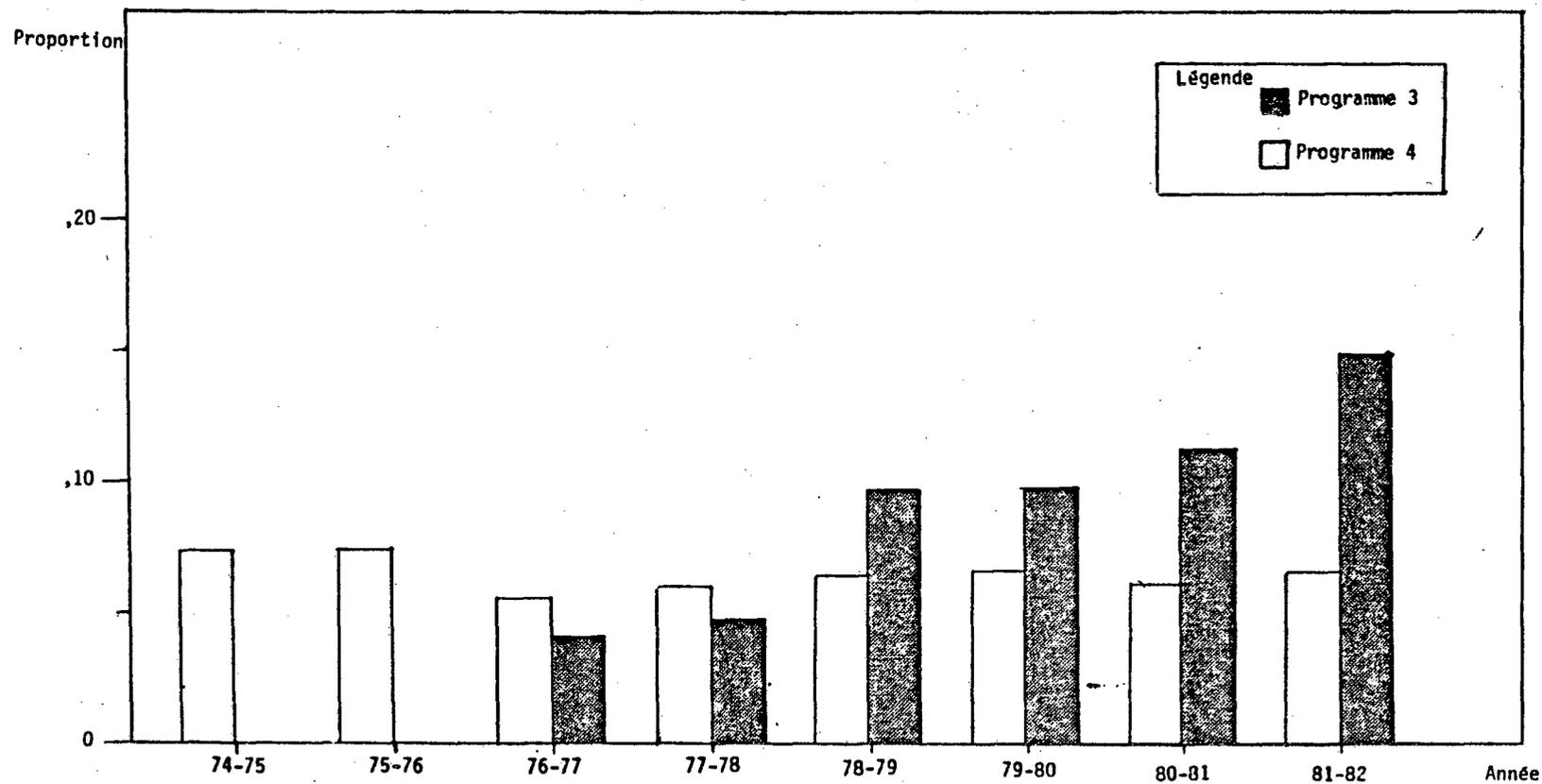
GRAPHIQUE 3,11

COMMENTAIRES

Pour le programme 4, on observe que la part relative de la région 07 dépasse légèrement 7% en 1974-75 et en 1975-76. Toutefois, on observe en 1976-77 une baisse aux environs de 5,5% pour se stabiliser par la suite aux environs de 6%.

Pour le programme 3, la part relative de cette région passe de 4% en 1976-77 à presque 15% en 1981-82. Il s'agit là d'une des variations les plus importantes. On observera qu'il y a eu un saut brusque et particulièrement important entre 1977-78 et 1978-79.

GRAPHIQUE 3,11 Proportion des dépenses effectuées dans la région 07 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



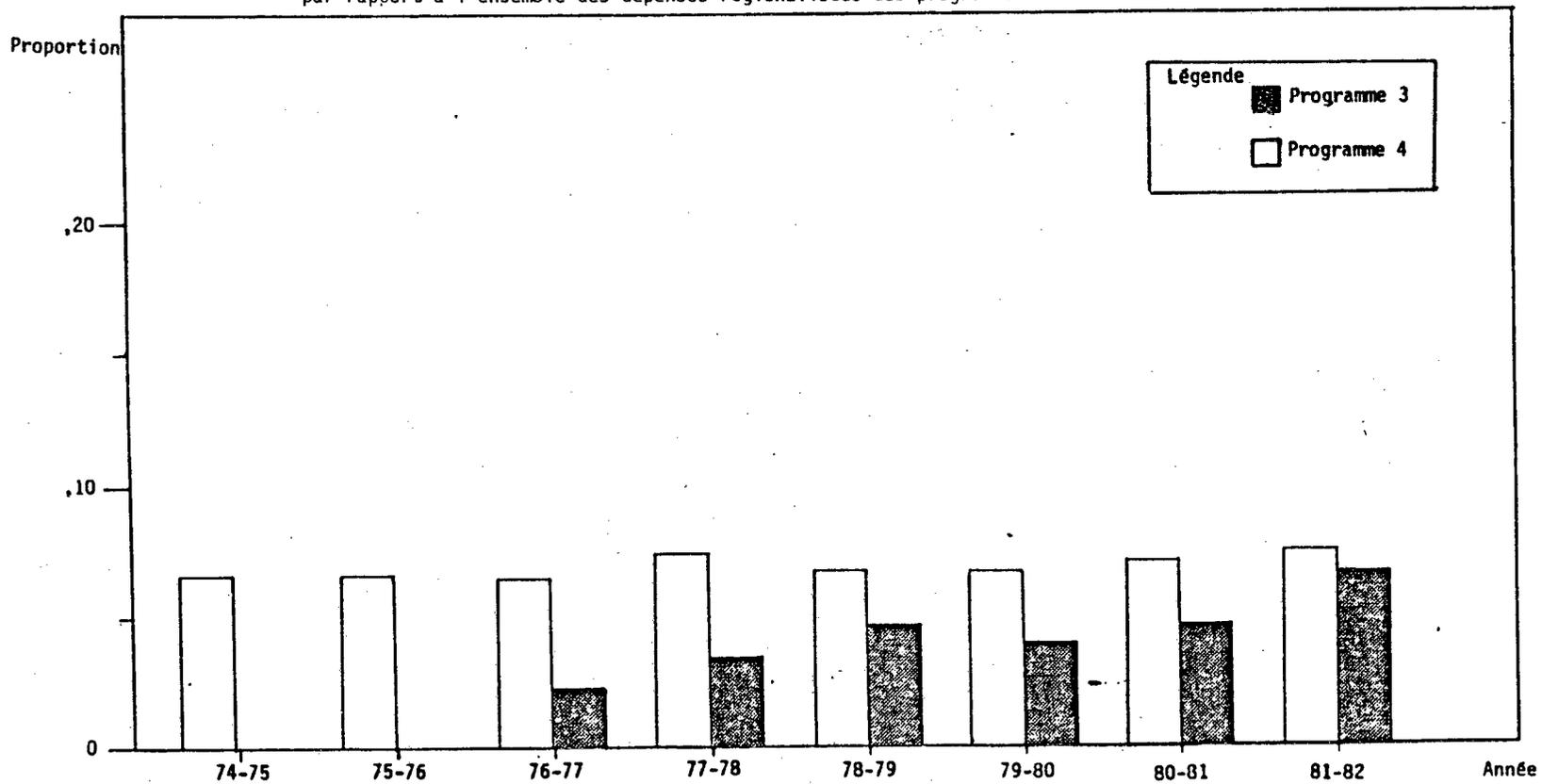
GRAPHIQUE 3,12

COMMENTAIRES

On observe en premier lieu que pour le programme 3, la part relative de la région 08 est particulièrement stable tout au long de la période considérée, le pourcentage demeurant à peu près le même du début à la fin. Donc, il n'y a pas eu de changements dans la part de cette région, la part relative se situant aux environs de 7%.

Par contre, la part relative de cette région, pour le programme 3, passe de 2% environ à presque 7% en 1981-82. L'augmentation se fait de façon assez régulière, sauf en 1979-80, où l'on a connu une baisse par rapport à l'année précédente.

GRAPHIQUE 3,12 Proportion des dépenses effectuées dans la région C8 de 1974-75 à 1981-82 par rapport à l'ensemble des dépenses régionalisées des programmes 3 et 4.



ANNEXE 4

TABLEAUX RELATIFS AUX INDICATEURS

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 4.1 Distribution de la population selon les régions du ministère des Transports en 1979.

TABLEAU 4,2 Distribution du nombre de véhicules en circulation selon les régions du MTQ en 1979 et en 1980.

TABLEAU 4,3 Répartition du nombre de kilomètres pondérés selon les régions du MTQ et selon le type de routes. Ces données proviennent de la liste S-10 de 1979.

TABLEAU 4,4 Répartition du nombre de véhicules-kilomètres selon le type de routes pour l'année 1980. Les données sont en milliers de véhicules-kilomètres.

TABLEAU 4,1

COMMENTAIRES

La part relative de chaque région varie énormément. En particulier, la région 6-3 compte 35,1% de la population, alors que la région 08 compte seulement 2,8% de la population. De plus, peu de régions se situent près de la part moyenne qui s'établit à 8,3%. La région du Nord de Montréal, avec 7,6%, est la seule région assez près de la moyenne. Cela ne sera pas sans nous causer certaines difficultés au niveau des indicateurs d'efficacité. Par contre, quatre régions ont une part à peu près équivalente:

Région 01: 4,9%

Région 02: 4,6%

Région 03: 4,7%

Région 6-1: 4,7%

Tableau 4,1

Distribution de la population selon les régions du Ministère
des Transports en 1979. (1)

REGION	#	Nombre	Pourcentage	Rang
Bas St-Laurent - Gaspésie	1	308 971	4,9%	6
Saguenay-Lac St-Jean	2	286 902	4,6%	9
Québec - Côte Nord	3-1	693 609	11,0%	3
Rive sud de Québec - Beauce	3-2	359 415	5,7%	5
Trois-Rivières	4	296 360	4,7%	8
Sherbrooke	5	242 763	3,8%	11
Drummondville	6-1	297 621	4,7%	7
Sud de Montréal	6-2	717 570	11,4%	2
Ile de Montréal et Ile Jésus	6-3	2 212 612	35,1%	1
Nord de Montréal	6-4	477 960	7,6%	4
Outaouais	7	269 246	4,3%	10
Abitibi	8	142 505	2,3%	12
TOTAL	- -	6 305 534	100%	-

Note: (1) Les données de ce tableau sont préliminaires. Elles ont été faites à partir du répertoire des municipalités et d'une carte donnant les régions du MTQ. Un relevé spécial est présentement en cours, lequel permettra d'établir avec une grande précision la population et la superficie de chaque région.

TABLEAU 4,2

COMMENTAIRES

Nous observerons en premier lieu que les résultats sont très stables d'une année à l'autre quant à la part relative de chaque région, sauf peut-être pour la région 6-4 où l'on note une légère variation de 8,6% à 9,2%. On notera également que cette région représente un cas moyen puisque c'est la seule région dont la part relative est assez près de la moyenne, soit 8,3%. Tout comme pour la population, il y a des variations importantes entre les régions, lesquelles demeurent d'une année à l'autre. Encore une fois, cela pourra compliquer notre travail au niveau des indicateurs d'efficacité.

Tableau 4,2

Distribution du nombre de véhicules en circulation selon les régions du MTQ en 1979 et en 1980. (1)

REGION	#	1979			1980		
		Nombre	Pourcentage	Rang	Nombre	Pourcentage	Rang
Bas St-Laurent - Gaspésie	1	172 800	5,4%	8	176 600	5,3%	8
Saguenay - Lac St-Jean	2	157 600	4,9%	9	162 500	4,9%	9
Québec - Côte-Nord	3-1	364 500	11,3%	3	383 700	11,5%	3
Rive sud de Québec - Beauce	3-2	224 800	7,0%	5	225 500	6,8%	5
Trois-Rivières	4	185 800	5,8%	6	189 700	5,7%	6
Sherbrooke	5	133 200	4,1%	11	133 000	4,0%	11
Drummondville	6-1	174 100	5,4%	7	180 900	5,4%	7
Sud de Montréal	6-2	378 500	11,8%	2	391 400	11,7%	2
Ile de Montréal et Ile Jésus	6-3	911 300	28,3%	1	933 200	28,0%	1
Nord de Montréal	6-4	277 400	8,6%	4	307 900	9,2%	4
Outaouais	7	153 700	4,8%	10	152 100	4,6%	10
Abitibi	8	85 100	2,6%	12	95 200	2,9%	12
SOUS-TOTAL		3 218 800	100%	-	3 331 700	100%	-
Véhicules dont le propriétaire n'est pas résident du Québec		29 600			19 100		
TOTAL		3 248 417			3 350 746		

Note: (1) Ces données ont été obtenues à partir d'un échantillon aléatoire d'environ 10 000 dossiers de chacun des fichiers-maîtres de l'immatriculation de 1979 et 1980. Les marges d'erreur relatives à ces résultats varient entre 1,6% et 13,6% du plus grand au plus petit résultat.

TABLEAU 4,3

COMMENTAIRES

On observe en premier lieu que selon le type de chemins on a des répartitions par région qui sont très variables. C'est un premier aspect à considérer.

En deuxième lieu, on observe que pour cinq régions, la part relative de chacune d'entre elles pour l'ensemble des routes est assez près de la moyenne:

Région 04: 8,3%

Région 6-1: 8,2%

Région 6-2: 8,1%

Région 05: 7,8%

Région 6-4: 7,7%

Ceci sera un résultat assez intéressant lorsque viendra le temps d'analyser les indicateurs de performance au niveau du kilométrage de routes.

Tableau 4,3

Repartition du nombre de kilomètres pondérés (1) selon les régions du MTQ.
et selon le type de routes. Ces données proviennent de la liste de S-10 de 1979.

REGION	Autoroutes		Routes principales		Routes secondaires		Chemin municipaux (2)		Total		
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Rang
1	189	5,8%	1 594	15,7%	796	9,6%	6 602	17,0%	9 181	15,2%	1
2	0	0,0%	1 350	13,3%	106	1,3%	2 136	5,5%	3 592	5,9%	10
3-1	324	9,9%	1 524	15,0%	813	9,8%	1 889	4,9%	4 550	7,5%	9
3-2	481	14,6%	659	6,5%	1 471	17,7%	6 253	16,1%	8 864	14,6%	2
4	338	10,3%	735	7,2%	596	7,2%	3 342	8,6%	5 011	8,3%	4
5	106	3,2%	550	5,4%	812	9,8%	3 275	8,4%	4 743	7,8%	7
6-1	315	9,6%	552	5,4%	523	6,3%	3 596	9,3%	4 986	8,2%	5
6-2	496	15,1%	685	6,7%	830	10,0%	2 910	7,5%	4 921	8,1%	6
6-3	741	22,6%	10	0,1%	141	1,7%	494	1,3%	1 386	2,3%	12
6-4	243	7,4%	680	6,7%	820	9,9%	2 889	7,4%	4 632	7,7%	8
7	53	1,6%	642	6,3%	714	8,6%	1 746	4,5%	3 155	5,2%	11
8	0	0,0%	1 175	11,6%	689	8,3%	3 694	9,5%	5 558	9,2%	3
TOTAL	3 286	100%	10 156	100%	8 311	100%	38 826	100%	60 579	100%	-

Notes: (1) Le nombre de kilomètre est pondéré par le nombre de voies. Ainsi, un kilomètre de route à deux voies vaut 1, alors qu'un kilomètre de route à quatre voies vaut 2.

(2) Ces chemins municipaux sont entretenus par le MTQ.

TABLEAU 4,4

COMMENTAIRES

Les chiffres de ce tableau proviennent de sources différentes selon le type de routes. Ainsi, le nombre de véhicules-kilomètres sur les autoroutes proviennent d'une compilation manuelle faite à partir du diagramme d'écoulement de la circulation. Pour les routes principales et secondaires, ils proviennent d'une compilation spéciale (liste S22) faite par le Service des relevés techniques. Enfin, l'évaluation pour les chemins municipaux a été faite par le Service de la statistique à partir d'une enquête spéciale par échantillon, faite en 1980.

Tableau 4,4

Repartition du nombre de véhicules - kilomètres selon les régions et selon le type de routes pour l'année 1980. Les données sont en milliers de véh.-kilometres.

REGION	Autoroutes		Routes princ. et secondaires		Chemin municipaux		Total		
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Rang
1	224 374	2,0%	1 348 605	10,2%	431 321	13,6%	2 004 300	7,3%	7
2	-	0,0%	1 109 594	8,4%	219 274	6,9%	1 328 868	4,8%	10
3-1	969 437	8,7%	1 340 552	10,2%	145 215	4,6%	2 455 204	8,9%	5
3-2	1 041 289	9,4%	1 411 278	10,7%	406 574	12,8%	2 859 141	10,4%	4
4	653 871	5,9%	937 958	7,1%	235 078	7,4%	1 826 907	6,7%	8
5	94 794	0,9%	712 351	5,4%	312 258	9,9%	1 119 403	4,1%	11
6-1	1 020 146	9,2%	801 965	6,1%	227 103	7,2%	2 049 214	7,5%	6
6-2	1 411 501	12,7%	1 775 946	13,5%	365 073	11,5%	3 552 520	12,9%	2
6-3	4 256 817	38,2%	113 264	0,9%	31 718	1,0%	4 401 799	16,0%	1
6-4	1 170 326	10,5%	1 664 459	12,6%	392 922	12,4%	3 227 707	11,7%	3
7	288 297	2,6%	1 090 150	8,3%	260 701	8,2%	1 639 148	6,0%	9
8	-	0,0%	874 034	6,6%	144 321	4,6%	1 018 355	3,7%	12
TOTAL	11 130 852	100%	13 180 156	100%	3 171 558	100%	27 482 566	100%	-

MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 093 350