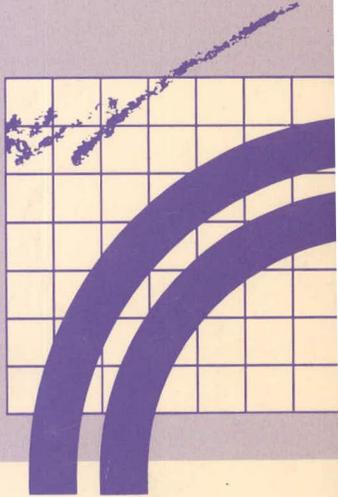


ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS



INDICATEURS DE PROGRAMMES EN TRANSPORT JANVIER 1989

SERGE GAUTHIER
MARYSE HAMEL
LUC LAMONTAGNE
RENÉ PAQUETTE
LOUIS ST-GERMAIN
ANDRÉ ST-SAUVEUR



SOCIO-ÉCONOMIE
DES TRANSPORTS

CANQ
TR
PR
102
1989

Québec 

244568

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 22^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

INDICATEURS DE PROGRAMMES EN TRANSPORT

JANVIER 1989

Da - Cer - Man

CANQ

PR 1

PR

1102

1989

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY
130 St. George Street
Toronto, Ontario M5S 1A5
Canada
416-978-2010

Dépôt légal, 4^e trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-20142-6



Titre et sous-titre du rapport Indicateurs de programmes en transport - janvier 1989				N° du rapport Transports Québec RTQ-89-12			
				Rapport d'étape <input type="checkbox"/>		An Mois Jour	
				Rapport final <input checked="" type="checkbox"/>			
				N° du contrat			
Auteur(s) du rapport Serge Gauthier, Maryse Hamel, Luc Lamontagne				Date du début d'étude		Date de fin d'étude	
René Paquette, Louis St-Germain, André St-Sauveur							
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service de l'évaluation de programmes 700, boul. St-Cyrille est, Québec, Québec G1R 5H1				Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports 700, boul St-Cyrille Est Québec, (Québec) G1R 5H1			
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Fournir sur une base régulière un ensemble d'informations portant sur la performance des programmes et visant à faciliter la planification et la prise de décision.							
Résumé du rapport Ce document présente un ensemble de paramètres-clés tentant de refléter l'état d'un programme sous certains aspects tel que l'évolution de la demande et de l'offre, de l'efficacité des ressources utilisées, de la qualité des services et de l'efficacité des interventions du Ministère. Il présente une série d'indicateurs relatifs à cinq (5) programmes d'intervention du Ministère, soit le transport en commun urbain, le transport scolaire, le transport adapté, le transport maritime de même que le réseau routier. Les indicateurs retenus décrivent des évolutions jugées significatives de certains grands paramètres particuliers à chacun des programmes. Pour chaque programme, une synthèse des principales constatations, est présentée, de même qu'un ensemble de fiches faisant état du niveau et de l'évolution des indicateurs choisis. Ces fiches contiennent un commentaire qui présente les faits saillants, un tableau et des graphiques de ces indicateurs. Ce premier recueil, qui reflète l'évolution du système d'indicateurs, ne couvre pas tous les secteurs d'activités particuliers à chacun des programmes de même que tout le champ dévolu à l'évaluation de programme. Les éditions subséquentes s'enrichiront du développement de ce système.							
Nbre de pages		Nbre de photos		Nbre de figures		Nbre de tableaux	
				Nbre de références bibliographiques		Langue du document Autre (spécifier)	
						<input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	
Mots-clés Transport en commun urbain, transport scolaire, transport adapté, transport maritime, réseau routier, indicateurs, demande, efficacité, efficacité, financement				Autorisation de diffusion <input type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite			
						89 09 13	
				Signature du directeur général		Date	

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	ix
LISTE DES FIGURES	xiii
INTRODUCTION	1
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPENSES DU MINISTÈRE	3
1. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (Organismes publics de transport)	
1.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME	5
1.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS	7
1.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS	9
1.4 CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS EN 1987	11
1.5 ÉVOLUTION DU FARDEAU FISCAL DES MUNICIPALITÉS	13
1.6 OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT	15
1.7 ACHALANDAGE ET KILOMÉTRAGE PER CAPITA	17
1.8 REVENUS PROVENANT DES USAGERS ET REVENUS PAR PASSAGE	19
1.9 COÛT PAR PASSAGE ET COÛT PAR KILOMÈTRE	21
NOTES DE RÉFÉRENCE	23
2. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE	
2.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME	25
2.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS	26
2.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES ALLOCATIONS	28
2.4 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE	30
2.5 OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE (TRANSPORT EXCLUSIF)	32
2.6 ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ	34

2.7 ÉTAT PHYSIQUE DES VÉHICULES SCOLAIRE ET LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE	36
2.8 COMPARAISONS FINANCIÈRES ENTRE LES TRANSPORTEURS SCOLAIRES DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO ET DU CANADA	38
NOTES DE RÉFÉRENCE	40
3. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ	
3.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME	45
3.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS	46
3.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS	48
3.4 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ	50
3.4.1 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR TYPE DE SERVICE	50
3.4.2 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE PAR MODE DE TRANSPORT	52
3.5 OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉ	54
3.6 COÛT MOYEN PAR DÉPLACEMENT PAR TYPE DE SERVICE	56
NOTES DE RÉFÉRENCE	58
4. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME	
4.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME	59
4.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS	60
4.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES TRANSFERTS	62
4.4 COÛTS D'OPÉRATIONS NETS, REVENUS ET SUBVENTIONS	64
Traverses	64
Dessertes	64
4.5 RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES	66
4.6 OFFRE ET DEMANDE DE SERVICES	68
4.7 COÛTS MOYENS D'OPÉRATION POUR LES TRAVERSES	70
4.8 TAUX DE FRÉQUENTATION DES TRAVERSES	72
NOTES DE RÉFÉRENCE	74

5. PROGRAMMES ROUTIERS	
5.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES	75
5.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS	76
5.3 ÉVOLUTION DES RESSOURCES FINANCIÈRES	78
5.4 RÉPARTITION DES DÉPENSES	80
Construction	80
Conservation	82
5.5 ÉTAT DES CHAUSSÉES	84
5.6 INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE	86
La circulation sur le réseau routier	86
5.7 PARC AUTOMOBILE	88
5.8 TRANSPORT DES MARCHANDISES	90
5.9 SÉCURITÉ ROUTIÈRE	92
5.10 PRODUCTIONS DU PROGRAMME DE CONSERVATION DES CHAUSSÉES	94
Couches d'usure	94
Rechargements	94
Rapiéçage mécanisé et manuel	96
Entretien d'hiver	98
Déneigement	98
Déglaçage	100
Subventions aux municipalités	100
NOTES DE RÉFÉRENCE	102

**LISTE DES TABLEAUX
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPENSES DU MINISTÈRE**

Tableau 1	Évolution des dépenses du Ministère 000,000 \$	4
-----------	--	---

1- PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

Tableau 2	Évolution du financement du transport en commun urbain (global) de 1981 à 1987	10
Tableau 3	Contributions par groupe d'organisme dans le financement du transport public en 1987	12
Tableau 4	Évolution du fardeau fiscal des municipalités (Contribution/100 \$ de richesse foncière uniformisée) de 1981 à 1986	14
Tableau 5	Achalandage, population desservie, kilométrage (En '000) de 1981 à 1986	16
Tableau 6	Achalandage per capita et Kilométrage per capita de 1981 à 1986	18
Tableau 7	Revenus provenant des usagers et revenus par passage	20
Tableau 8	Coût par passage et coût par kilomètre	22

2- PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

Tableau 9	Évolution des dépenses et des allocations de 1982-1983 à 1986-1987 (000'\$)	29
Tableau 10	Évolution de la clientèle transportée de 1982-1983 à 1986-1987	31
Tableau 11	Offre de service dans le transport scolaire - Transport exclusif de 1982 à 1987	33
Tableau 12	Allocation de base moyenne par élève transporté de 1982-1983 à 1986-1987	35
Tableau 13	État physique des véhicules scolaires et la sécurité du transport scolaire de 1983 à 1987	37
Tableau 14	Comparaisons financières entre les transporteurs scolaires du Québec, de l'Ontario et du Canada 1982 à 1985	39

3- PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

Tableau 15	Évolution des dépenses et des contributions 1983 à 1987	49
Tableau 16	Évolution de la demande de transport par type de service, 1983 - 1987	51
Tableau 17	Demande par mode de transport 1984 - 1987	53
Tableau 18	Offre de transport adapté 1983 - 1987	55
Tableau 19	Coût par déplacement, par type de service 1983-1987	57

4- PROGRAMME DE TRANSPORT 1983-1987 MARITIME

Tableau 20	Évolution des dépenses et des transferts du transport maritime de 1981-1982 à 1987-1988	63
Tableau 21	Coûts d'opérations nets, revenus et subventions de 1981-1982 à 1987-1988 (000 \$)	65
Tableau 22	Ratio d'autofinancement des traverses selon différentes répartitions	67
Tableau 23	Offre et demande de services de 1981-1982 à 1987-1988	69
Tableau 24	Coût moyen par véhicule-km et par passager-km de 1981-1982 à 1987-1988	71
Tableau 25	Taux de fréquentation pour l'ensemble des traverses de 1981-1982 à 1987-1988	73

5- PROGRAMMES ROUTIERS

Tableau 26	Évolution des ressources financières	79
Tableau 27	Construction du réseau routier - Répartition des dépenses (,000 \$)	81
Tableau 28	Conservation du réseau routier - Répartition des dépenses (,000 \$)	83
Tableau 29	Qualité du réseau routier - Pourcentage du réseau routier conforme aux normes de profilométrie	85

Tableau 30	Inventaire du réseau routier et circulation	87
Tableau 31	Parc automobile	89
Tableau 32	Transport de marchandises par camion pour le compte d'autrui	91
Tableau 33	Sécurité routière	93
Tableau 34	Entretien du réseau routier	95
Tableau 35	Entretien du réseau routier	97
Tableau 36	Entretien d'hiver du réseau routier	99
Tableau 37	Entretien d'hiver du réseau routier	101

**LISTE DES FIGURES
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPENSES DU MINISTÈRE**

Figure 1	Dépenses du ministère des Transports de 1981 à 1987	4
Figure 2	Dépenses du ministère des Transports selon les principaux programmes	4
Figure 3	Croissance des dépenses du gouvernement et du MTQ	4

1- PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

Figure 4	Dépenses totales dans le transport en commun urbain	8
Figure 5	Contributions au financement du transport en commun urbain	8
Figure 6	Indice de l'évolution de l'achalandage selon le type d'organisme.	8
Figure 7	Évolution des revenus par passage	8
Figure 8	Contributions au financement du transport en commun urbain	10
Figure 9	Dépenses totales dans le transport en commun urbain	10
Figure 10	Répartition de la contribution gouvernementale par groupe d'organisme en 1987	12
Figure 11	Contributions des participants au financement des organismes de transport public en 1987	12
Figure 12	Fardeau fiscal des municipalités - Contributions par 100 \$ de richesse foncière uniforminée	14
Figure 13	Indice de l'évolution de l'achalandage selon le type d'organisme	16
Figure 14	Répartition en % de l'achalandage par groupe d'organisme en 1987	16
Figure 15	Achalandage per capita	18
Figure 16	Nombre de kilomètres parcourus per capita	18

Figure 17	Évolution des revenus par passage	20
Figure 18	Revenus par passage selon le groupe d'organisme 1987 . . .	20
Figure 19	Coût par passage en \$ constants de 1981	22
Figure 20	Coût par kilomètre parcouru en \$ constants de 1981	22

2- PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

Figure 21	Les revenus des commissions scolaires et les allocations du MTQ au transport scolaire	27
Figure 22	Les élèves transportés par niveau scolaire	27
Figure 23	Allocation de base moyenne par élève transporté - Transport exclusif	27
Figure 24	Allocation de base moyenne par élève transporté - Transport intégré	27
Figure 25	Les revenus des commissions scolaires et les allocations du MTQ au transport scolaire	29
Figure 26	Le surplus annuel normalisé des commissions scolaires . . .	29
Figure 27	La proportion des élèves transportés par niveau scolaire .	31
Figure 28	Les élèves transportés par niveau scolaire	31
Figure 29	Parc de véhicules scolaires	33
Figure 30	Nombre d'élèves transportés par place disponible	33
Figure 31	Allocation de base moyenne par élève transporté - Transport exclusif	35
Figure 32	Allocation de base moyenne par élève transporté - Transport intégré	35
Figure 33	Nombre d'accidents par million de véhicules-kilomètres dommages corporels seulement	37
Figure 34	Résultats des vérifications mécaniques	37
Figure 35	Rendement de l'actif	39
Figure 36	Marge bénéficiaire brute	39

3. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

Figure 37	Les déplacements par type de service 1983 et 1987	47
Figure 38	Les contributions au transport adapté par type de participant 1983 à 1987	47
Figure 39	Les déplacements selon le mode de transport 1984 à 1987 . .	47
Figure 40	Le coût moyen par déplacement par type de service 1983 à 1987	47
Figure 41	Les contributions au transport adapté par type de participant 1983 à 1987	49
Figure 42	Répartition des contributions entre les services 1983 et 1987	49
Figure 43	Les déplacements par type de service 1983 et 1987	51
Figure 44	Répartition des déplacements par type de service 1983 et 1987	51
Figure 45	Les déplacements selon le mode de transport 1984 à 1987	53
Figure 46	Proportion des déplacements effectués par taxi selon le type de service 1984 et 1987	53
Figure 47	Proportion de la population rejointe par le programme 1983 à 1987	55
Figure 48	Mode de développement de l'offre dans les services ruraux et semi-urbains 1984 à 1987	55
Figure 49	Le coût moyen par déplacement par type de service 1983 à 1987	57

4. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

Figure 50	Évolution des dépenses totales	61
Figure 51	Ratio d'autofinancement des traverses subventionnées . . .	61
Figure 52	Indice du nombre total de passager, de véhicules et de traversées	61

Figure 53	Taux de fréquentation - Ensemble des traverses subventionnées	61
Figure 54	Évolution des dépenses totales	63
Figure 55	Répartition des dépenses de transfert 1987-1988	63
Figure 56	Coûts d'opération et subventions - Traverses	65
Figure 57	Coûts d'opération et subventions - Dessertes	65
Figure 58	Ratio d'autofinancement des traverses subventionnées	67
Figure 59	Ratio d'autofinancement des traverses subventionnées selon le niveau de gratuité	67
Figure 60	Indice du nombre total de passagers, de véhicules et de traversées	69
Figure 61	Coût par passager-km et par véhicule-km - Ensemble des traverses	71
Figure 62	Coût par passager-km selon la distance	71
Figure 63	Coût par véhicule-km selon la distance	71
Figure 64	Taux de fréquentation - Ensemble des traverses subventionnées	73
Figure 65	Taux de fréquentation passagers-km selon la distance	73
Figure 66	Taux de fréquentation véhicules-km selon la distance	73

5. PROGRAMMES ROUTIERS

Figure 67	Croissance des dépenses du gouvernement et du MTQ	77
Figure 68	Répartition des dépenses par programme	77
Figure 69	Prog. 3 Construction routière - Répartition des dépenses par catégorie	77
Figure 70	Prog. 4 Conservation du réseau routier - Répartition des dépenses par catégorie	77
Figure 71	Dépenses effectuées sur le réseau routier	79

Figure 72	Répartition des dépenses par programme	79
Figure 73	Prog. 3 Construction routière - Répartition des dépenses par type de route	81
Figure 74	Prog. 3 Construction routière - Répartition des dépenses par catégorie	81
Figure 75	Prog. 4 Conservation du réseau routier - Répartition des dépenses par catégorie	83
Figure 76	Prog. 4 Conservation du réseau routier - Répartition des dépenses par type d'utilisation	83
Figure 77	Évolution de la qualité des chaussées - % du réseau dépassant les normes de profilométrie - Autoroutes	85
Figure 78	Évolution de la qualité des chaussées - % du réseau dépassant les normes de profilométrie - Routes principales	85
Figure 79	Évolution de la qualité des chaussées - % du réseau dépassant les normes de profilométrie - Routes régionales	85
Figure 80	Circulation sur le réseau routier	87
Figure 81	Répartition de la circulation sur le réseau routier 1985	87
Figure 82	Inventaire du réseau routier 1987	87
Figure 83	Parc automobile du Québec	89
Figure 84	Parc automobile par catégorie de véhicules	89
Figure 85	Marchandises transportées par camion pour le compte d'autrui	91
Figure 86	Nombre total d'accidents pour 100 000 véhicules en circulation	93
Figure 87	Nombre d'accidents mortels pour 100 000 véhicules en circulation	93
Figure 88	Longueur des couches d'usure étendues	95
Figure 89	Rechargement de chaussées - Nombre de tonnes de matériaux posées	95
Figure 90	Rapiéçage mécanisé - Nombre de tonnes d'enrobé posées	97
Figure 91	Rapiéçage manuel - Nombre de tonnes d'enrobé posées	97

Figure 92	Subventions aux municipalités - Entretien d'hiver	99
Figure 93	Coût unitaire du déneigement	101
Figure 94	Coût unitaire du déglacage	101

INTRODUCTION

La politique ministérielle d'évaluation de programme du ministère des Transports confie au Service de l'évaluation des programmes la responsabilité de la mise en place d'un système d'indicateurs de programme. Cet outil de gestion s'adresse aux autorités du Ministère et a pour objectif de fournir, sur une base régulière, un ensemble d'informations à caractère avant tout stratégique portant sur la performance de ses programmes et visant à faciliter la planification et la prise de décision. Le système est composé de paramètres-clés qui tentent de refléter l'état d'un programme sous certains aspects tels que l'évolution de la demande et de l'offre, de l'efficacité, de la qualité des services et de l'efficacité de nos interventions.

Ce document présente une série d'indicateurs relatifs à cinq programmes d'intervention du Ministère, soit le transport en commun urbain, le transport scolaire, le transport adapté, le transport maritime et le réseau routier. Les indicateurs retenus visent surtout à décrire l'évolution jugée significative de certains grands paramètres particuliers à chacun des programmes. Chaque programme fait l'objet d'une brève présentation suivie d'une synthèse des principales constatations qui est appuyée par une représentation graphique des indicateurs jugés les plus significatifs. Par la suite, l'information est présentée sous forme d'un ensemble de fiches faisant état, pour chacun des programmes, du niveau et de l'évolution des indicateurs choisis. Chaque fiche contient un commentaire qui présente les faits saillants d'un premier examen de l'information, un tableau et une représentation graphique des indicateurs. Les notes de renvoi apparaissent à la fin de chacune des sections.

Les indicateurs présentés dans ce recueil ne couvrent pas tous les secteurs d'activités particuliers à chacun des programmes. Le secteur routier en est un exemple. Ils sont également loin de couvrir tout le champ dévolu à l'évaluation de programme. On notera en particulier l'absence de mesures ayant trait à la qualité des services offerts et aux effets de nos interventions sur le milieu social ou l'ensemble de l'économie. On pourra également questionner la représentativité de certains indicateurs retenus comme instrument de mesure de

la performance des programmes. L'autre difficulté rencontrée provient des systèmes d'information en place qui, bien que permettant de cerner certains paramètres internes au programme (intrants) et de dégager des relations entre différents éléments (résultats), ne disposent pas toujours des renseignements nécessaires pour s'assurer de façon adéquate que les objectifs poursuivis sont réellement atteints ou pour faire état de l'impact positif et négatif des interventions sur le milieu.

De plus, la mise en place d'indicateurs permettant de suivre l'évolution des objectifs stratégique des programmes implique des définitions d'objectifs en termes clairs et mesurables. Or, on constate que souvent les objectifs de nos interventions sont définis en termes généraux, qu'ils sont difficilement mesurables et qu'ils décrivent tout simplement l'utilisation des moyens. Il s'agit de lacunes importantes dans une démarche d'évaluation qui se veut avant tout centrée sur les résultats.

Il importe à ce stade-ci de reconnaître ces difficultés et les limites du système envisagé et de poser les gestes requis afin de se doter graduellement d'un outil de gestion de la meilleure qualité possible qui reflètera la performance d'ensemble de nos programmes. C'est un premier pas en ce sens que vise le présent document.

ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPENSES DU MINISTÈRE

Au cours de la période 1981-1982 à 1987-1988, les dépenses du ministère des Transports ont augmenté de 24,8 % pour atteindre 1 690 M\$. Si l'on tient compte de l'inflation (plus de 37 % pour cette période), on assiste à une réduction de 9,4 % de ces dépenses. L'ensemble des dépenses du gouvernement du Québec s'est, pour sa part, accru à un rythme deux fois plus rapide (51,0 %), de sorte que la part relative du Ministère pour l'ensemble des dépenses gouvernementales est passée de 6,7 % en 1981-1982 à 5,5 % en 1987-1988. Le Ministère a donc contribué de façon importante à la réduction des dépenses gouvernementales imposée par le contexte économique des années 1980.

Les restrictions budgétaires, appliquées différemment selon les programmes, ont eu pour effet de modifier sensiblement la part relative des principaux programmes du Ministère. Ainsi, les programmes de transport terrestre des personnes et des écoliers, dont les dépenses ont connu une hausse de plus de 51,2 % depuis 1981, ont augmenté leur part relative de 35,0 à 42,4 %, alors que les programmes de construction et d'entretien, dont les dépenses ont augmenté de 6,4 %, ne représentent plus que 50,7 % des dépenses totales contre 59,5 %, six ans auparavant.

Les efforts de compression se sont également répercutés sur le nombre des effectifs permanents. En 1987-1988, le Ministère comptait 7 759 permanents, soit une baisse de 12,5 % par rapport à 1981-1982.

Tableau 1 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE
000 000 \$

	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	EN% 1987/1981
GOVERNEMENT DU QUÉBEC	20 360	22 259	24 524	25 542	27 222	29 023	30 738	+ 51,0
Variation annuelle %		9,33	10,17	4,16	6,58	6,61	5,91	
TRANSPORTS QUÉBEC	1 354	1 482	1 578	1 631	1 677	1 596	1 690	+ 24,8
Variation annuelle %		9,45	6,49	3,31	2,83	- 4,80	5,86	
TRANSPORTS / GOUV. QUÉBEC %	6,65	6,66	6,44	6,38	6,16	5,50	5,50	- 17,4
TRANSPORT TERRESTRE ET SCOLAIRE	474	603	626	667	696	700	717	+ 51,2
CONSTRUCTION ET ENTRETIEN	805	794	850	856	863	779	857	+ 6,4
AUTRES	75	85	102	108	118	117	116	+ 54,1
TOTAL	1 354	1 482	1 578	1 631	1 677	1 596	1 690	+ 24,8
EFFECTIFS PERMANENTS	8 862	9 198	8 729	8 569	8 403	7 763	7 759	- 12,5
INDICE DE PRIX								
Consommation	100,0	110,3	115,9	120,3	126,0	132,0	137,8	
Transport (Montréal)	100,0	115,5	119,7	124,6	129,9	133,3	137,6	

Source: Comptes publics 1982-83 à 1986-87 et Livre des crédits 1987-88.

Figure 1

DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
de 1981 à 1987

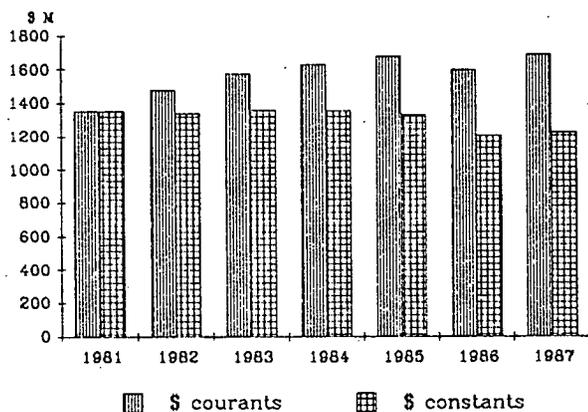


Figure 2

DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
selon les principaux programmes

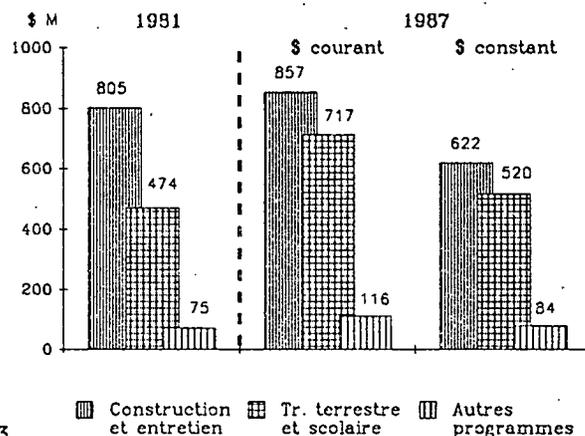
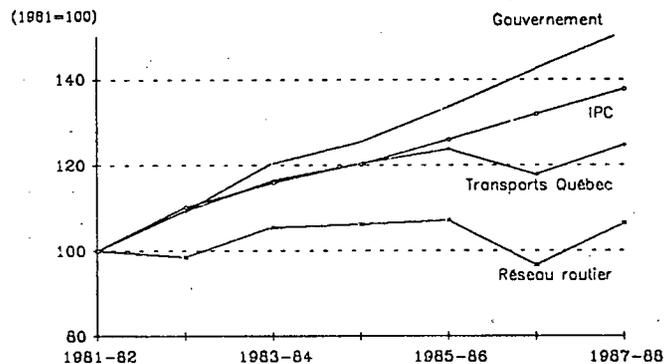


Figure 3

CROISSANCE DES DÉPENSES
DU GOUVERNEMENT ET DU MTQ



1. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (Organismes publics de transport)^{1,2}

1.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme de transport en commun urbain vise essentiellement à assurer la mobilité de la population en maintenant, particulièrement en milieu urbain, des conditions privilégiant le transport en commun comme principal mode de déplacement, et en favorisant le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces. Le gouvernement du Québec, les municipalités et les usagers participent au financement de ce programme. Neuf organismes de transport¹ sont concernés par ce programme.

Dès l'instauration du programme, en 1971, et jusqu'à la fin de 1987, celui-ci a surtout été axé sur la croissance des services afin d'augmenter l'achalandage. Depuis 1988, l'accent est plutôt mis sur des conditions favorisant une meilleure gestion et un accroissement de la productivité des organismes.

De 1980 à 1987, le programme comprenait trois catégories principales de subvention soit:

- la subvention de fonctionnement, essentiellement basée sur les revenus des usagers;
- la subvention spécifique aux laissez-passer;
- la subvention aux immobilisations.

À compter de 1988, les deux premières catégories de subvention sont remplacées par une enveloppe fermée et indexée annuellement.

Mentionnons qu'une subvention à la productivité a été introduite récemment. Les modalités de cette subvention sont en cours de définition.

La Direction générale du transport des personnes et des marchandises est responsable de l'administration du programme. La somme des subventions versées par le MTQ aux organismes publics de transport en commun s'établit à 368 M\$ en 1987.

1.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS

Les dépenses totales du transport en commun urbain sont passées de 603 à 869 M\$ de 1981 à 1987, soit une hausse de 44,1 %. Les subventions du MTQ dans cette activité ont augmenté de 55 %, passant de 237,3 à 367,7 M\$. La contribution relative de chacune des trois parties dans le financement a évolué différemment. Alors que la part du MTQ augmentait de 39,3 à 42,3 %, la part des revenus autonomes baissait de 34,6 % à 33,5 % et celle des municipalités de 26,1 % à 24,2 %. Pour les municipalités concernées, le fardeau fiscal, que représente leurs contributions au transport en commun par rapport à leur richesse foncière uniformisée, a diminué de 21,4 % de 1981 à 1986.

Bien que le programme de subvention du MTQ au transport en commun urbain ait été principalement axé sur la croissance des services de 1981 à 1987, seules les corporations ont connu une forte hausse de leur achalandage et du kilométrage parcouru. Les autres sociétés ou commissions ont connu une augmentation beaucoup moins forte alors que la STCUM a subi des baisses de son achalandage et de son kilométrage.

Durant la période 1981 à 1987, la population desservie par l'ensemble des organismes s'est maintenue à 3,4 millions de personnes. Le coût par kilomètre, en dollars constants, a augmenté de 7,2 % alors que le coût par passage a augmenté de 2,6 %. Les revenus réels provenant des usagers ont augmenté légèrement (3,1 %) à la suite d'une légère augmentation de la demande (1,9 %).

Dans l'avenir, plusieurs éléments influenceront l'évolution des indicateurs du transport en commun. L'évolution démographique, l'évolution de la situation économique, la réfection de certains équipements du métro, le mode de financement des effets de débordement inter-réseaux dans la région montréalaise et les nouvelles modalités de financement (enveloppe fermée) du programme de subventions du MTQ auront un impact sur la demande de ce programme, les coûts de transport, la répartition de contribution des participants et la qualité du service offert.

Figure 4

DEPENSES TOTALES
dans le transport en commun urbain

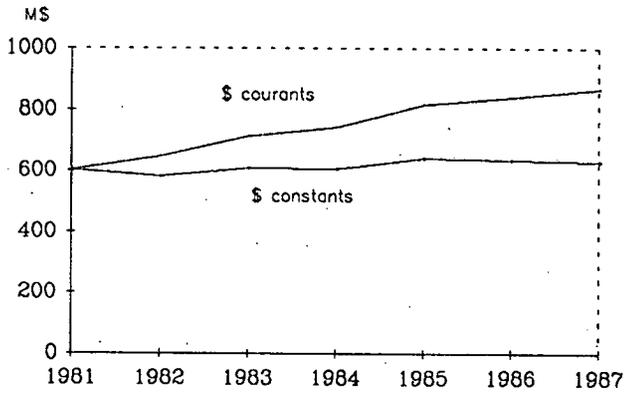


Figure 5

CONTRIBUTIONS AU FINANCEMENT
du transport en commun urbain

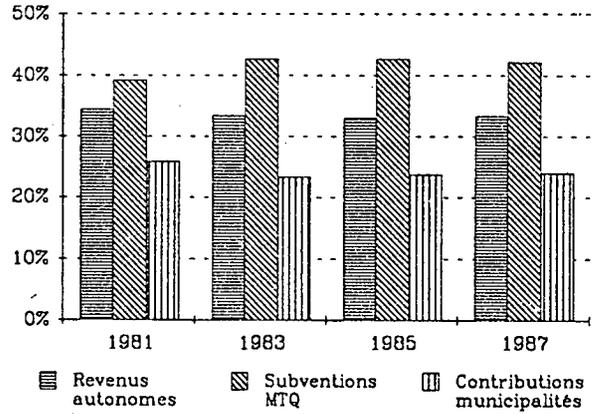


Figure 6

INDICE DE L'EVOLUTION DE L'ACHALANDAGE
selon le type d'organisme

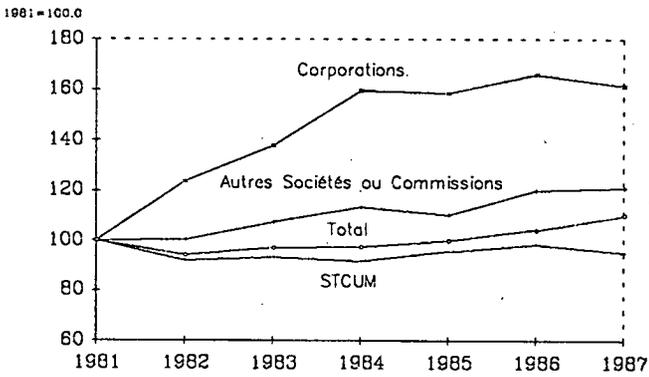
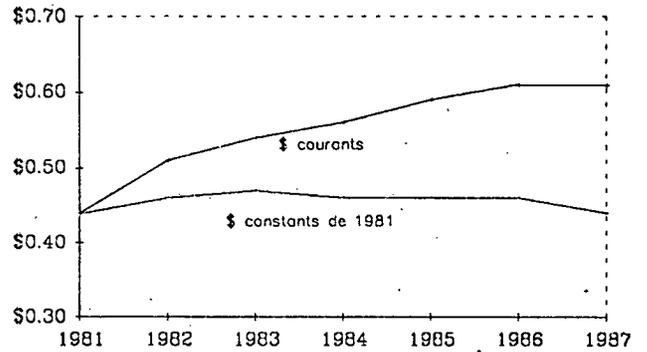


Figure 7

EVOLUTION DES REVENUS PAR PASSAGE



1.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS

Les dépenses totales pour le transport en commun urbain passent de 603 M\$ en 1981 à 869 M\$ en 1987, soit une augmentation de 44,1 %. En dollars constants, l'augmentation est de 4,5 %.

La contribution du MTQ connaît de loin le plus fort taux de croissance (55,0 %), suivi de celle des usagers (39,6 %) et de celle des municipalités (33,5 %). En termes réels, les subventions du MTQ augmentent de 12,4 %, les revenus autonomes demeurent stables, alors que les contributions des municipalités diminuent de 3,1 %.

Cette situation modifie la contribution relative de chacun dans le financement des dépenses de ce secteur. La part du MTQ, la plus importante durant toute la période, augmente de 3,0 points de pourcentage pour atteindre 42,3 % (367,7 M\$) en 1987 alors que la part des deux autres participants diminue. Cependant, entre 1986 et 1987, la part des municipalités a augmenté de près de 2,0 points de pourcentage aux dépens des revenus autonomes.

**Tableau 2 - ÉVOLUTION DU FINANCEMENT
DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (GLOBAL)
DE 1981 A 1987³**

	1981	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1981
REVENUS AUTONOMES					
en millions \$	208,6	271,7	294,6	291,2	+ 39,6
(en %)	(34,6)	(33,2)	(35,0)	(33,5)	
SUBVENTIONS MTQ					
en millions \$	237,3	350,4	354,8	367,7	+ 55,0
(en %)	(39,3)	(42,9)	(42,1)	(42,3)	
CONTRIBUTIONS MUNICIPALITÉS					
en millions \$	157,4	194,9	193,1	210,1	+ 33,5
(en %)	(26,1)	(23,9)	(22,9)	(24,2)	
DÉPENSES TOTALES⁴					
en millions \$ courants	603,2	817,0	842,5	869,0	+ 44,1
(en %)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	
en millions \$ constants de 1981	603,2	642,3	636,4	630,6	+ 4,5

Figure 8

CONTRIBUTIONS AU FINANCEMENT
du transport en commun urbain

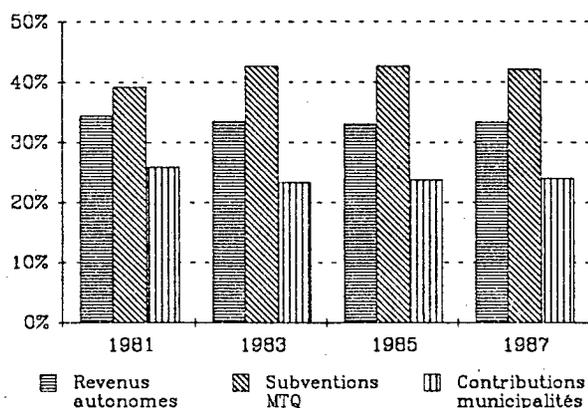
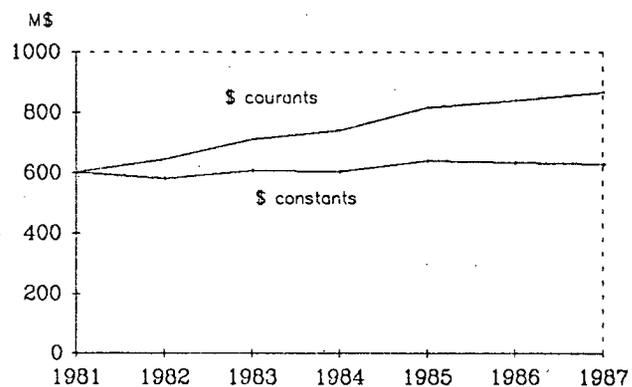


Figure 9

DÉPENSES TOTALES
dans le transport en commun urbain



1.4 CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS EN 1987

En 1987, la STCUM accapare un peu plus de 76 % des subventions versées par le MTQ. Les quatre autres sociétés et commissions ont reçu 20 % des subventions et les corporations près de 4 %.

L'importance des sources de financement varie selon le groupe d'organisme.⁵ Ainsi en 1987, les subventions du MTQ représentent respectivement 45,8 % et 44,0 % du financement des dépenses des corporations et de la STCUM et 36,2 % pour les autres sociétés ou commissions.

C'est à la STCUM que la part des revenus autonomes est la moins élevée, soit 32 %, comparativement à 37,3 % pour les autres sociétés ou commissions et 39,7 % pour les corporations. La part des municipalités dans le financement des dépenses se situe à 23,9 % pour la STCUM, à 26,5 % pour les autres commissions, alors qu'elle n'est que de 14,5 % pour les corporations..

Tableau 3 - CONTRIBUTIONS PAR GROUPE D'ORGANISME
DANS LE FINANCEMENT DU TRANSPORT PUBLIC EN 1987

	STCUM*	AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	CORPORATIONS
REVENUS AUTONOMES			
en '000 \$	204 710	74 044	12 440
(en %)	(32,0)	(37,3)	(39,7)
SUBVENTIONS MTQ			
en '000 \$	281 390	71 945	14 327
(en %)	(44,0)	(36,2)	(45,8)
CONTRIBUTIONS MUNICIPALITÉS			
en '000 \$	152 867	52 704	4 532
(en %)	(23,9)	(26,5)	(14,5)
DÉPENSES TOTALES			
en '000 \$	638 967	198 693	31 300
	(100,0)	(100,0)	(100,0)

Figure 10

RÉPARTITION DE LA CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE
par groupe d'organisme en 1987

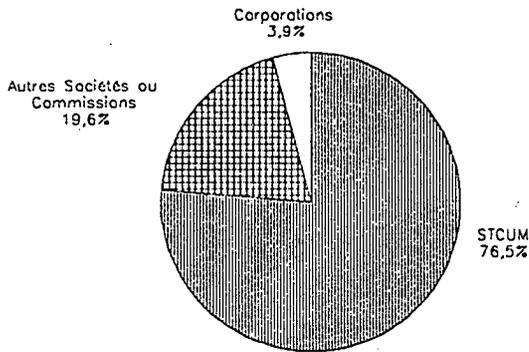
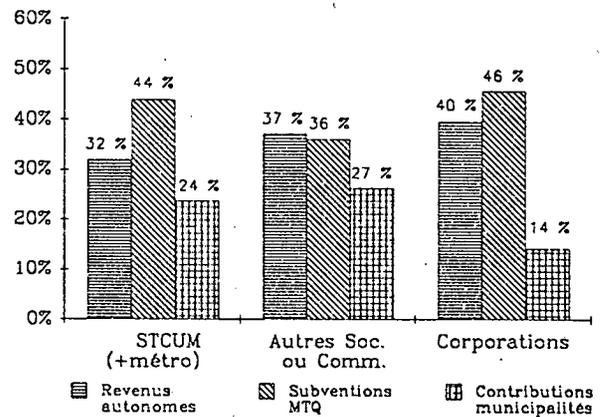


Figure 11

CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS
au financement des organismes de
transport public en 1987



* Comprend service de dette du métro.

1.5 ÉVOLUTION DU FARDEAU FISCAL DES MUNICIPALITÉS

Entre 1981 et 1986, pour l'ensemble des municipalités concernées, les contributions au transport en commun par 100 \$ de leur richesse foncière uniformisée passent de 0,28 \$ à 0,22 \$, soit une diminution globale de 21,4 %.

Cette baisse est en grande partie attribuable aux municipalités desservies par la STCUM dont les contributions sont passées de 0,39 \$ à 0,29 \$, alors que celles des municipalités des autres groupes ont peu varié.

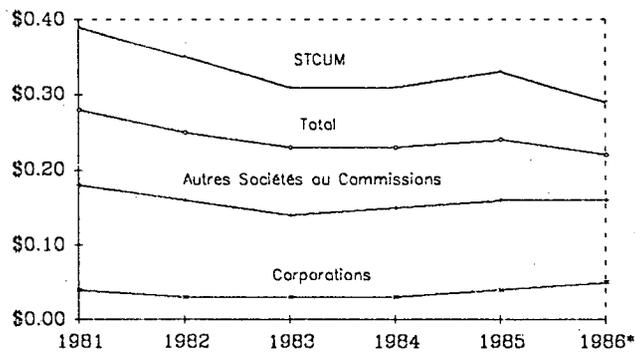
Malgré cette importante diminution, les municipalités desservies par la STCUM font, en 1986, un effort relatif plus grand que celui des municipalités des autres sociétés ou commissions (1,8 fois) et des corporations (5,8 fois). Cette différence s'explique notamment par le niveau et le type de service qui varie selon les groupes d'organismes.

**Tableau 4 - ÉVOLUTION DU FARDEAU FISCAL DES MUNICIPALITÉS
(CONTRIBUTIONS / 100 \$ DE RICHESSE FONCIÈRE UNIFORMISÉE)
DE 1981 À 1986**

	1981	1982	1983	1984	1985	1986*	EN % 1986/1981
STCUM (avec dette du métro)	0,39	0,35	0,31	0,31	0,33	0,29	- 25,6
AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	0,18	0,16	0,14	0,15	0,16	0,16	- 11,1
CORPORATIONS	0,04	0,03	0,03	0,03	0,04	0,05	+ 25,0
TOTAL	0,28	0,25	0,23	0,23	0,24	0,22	- 21,4

Figure 12

FARDEAU FISCAL DES MUNICIPALITÉS
contributions par 100\$ de richesse
foncière uniformisée



* Données budgétaires.

1.6 OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT

Pour l'ensemble des organismes publics de transport, l'achalandage a augmenté de seulement 1,9 % (7,9 millions) de 1981 à 1987, pour atteindre 435 millions de passages. Après avoir augmenté de 4,3 % de 1981 à 1986, il a baissé de 2,3 % de 1986 à 1987. Cette stabilité résulte d'une baisse de la demande de 4,6 % à la STCUM, et d'une hausse dans les autres organismes. Le plus grand étalement urbain, un recours plus prononcé à l'automobile, la croissance économique depuis 1982 et l'impact des conflits de travail expliquent en grande partie la baisse de la demande à la STCUM. Les augmentations d'achalandage plus élevées dans les corporations (61,5 %) s'expliquent par le fait que celles-ci étaient dans leur phase de développement du réseau alors que les autres étaient dans une phase de consolidation.

Le nombre de kilomètres parcourus a diminué de 2,4 % pour l'ensemble des organismes publics de transport de 1981 à 1987. Alors qu'il a baissé de 10 % à la STCUM, il a augmenté de 6,8 % dans les autres commissions et plus que doublé dans les corporations. Le recours aux services essentiels durant les conflits de travail a entraîné une baisse de l'offre de service à la STCUM.⁶

Dans l'ensemble, la population desservie a également peu augmenté (1,8 %). On doit cependant noter que la STCUM a délaissé une partie du territoire desservi au profit de la STRSM.

Tableau 5 - ACHALANDAGE, POPULATION DESSERVIE, KILOMÉTRAGE
(EN '000) DE 1981 À 1986

	1981	1984	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1981
ACHALANDAGE						
STCUM	335 452	307 460	320 943	330 672	320 027	- 4,6
AUTRES SOC. OU COMM.	81 140	92 048	89 454	97 538	98 331	+ 21,2
CORPORATIONS	10 055	16 046	15 960	16 699	16 236	+ 61,5
TOTAL	426 657	415 554	426 357	444 909	434 594	+ 1,9
KILOMÉTRAGE						
STCUM	148 128	138 812	146 000	142 100	133 265	- 10,0
AUTRES SOC. OU COMM.	57 157	55 641	62 110	57 347	61 038	+ 6,8
CORPORATIONS	5 695	9 786	10 423	11 606	11 540	+102,6
TOTAL	210 980	204 239	218 533	210 987	205 843	- 2,4
POPULATION DESSERVIE⁷						
STCUM ⁶	1 851	1 826	1 819	1 753*	1 753	
AUTRES SOC. OU COMM. ⁸	1 114	1 138	1 145	1 243*	1 243	
CORPORATIONS	379	385	415	407	407	
TOTAL	3 344	3 350	3 379	3 403	3 403	

Figure 13

INDICE DE L'ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE
selon le type d'organisme

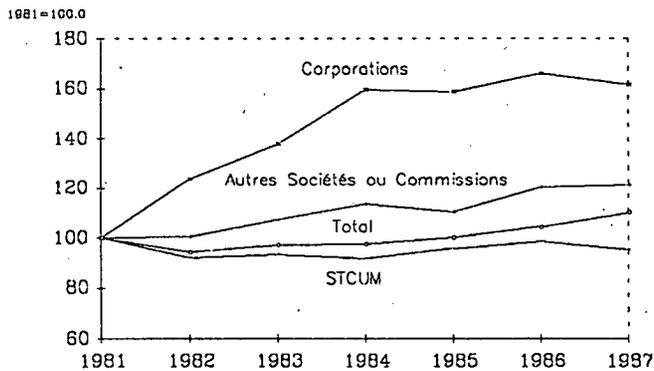
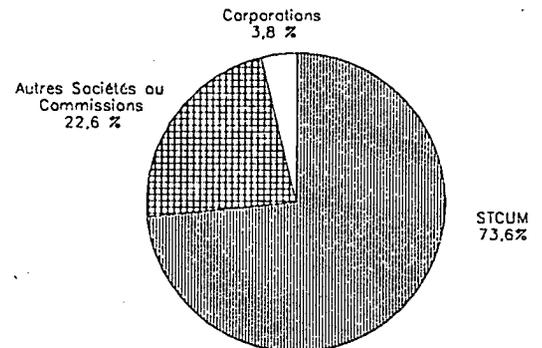


Figure 14

RÉPARTITION EN % DE L'ACHALANDAGE
par groupe d'organisme en 1987



1.7 ACHALANDAGE ET KILOMÉTRAGE PER CAPITA

Pour l'ensemble des organismes publics de transport, l'achalandage per capita (nombre de passages/population desservie) n'a pas augmenté de 1981 à 1987. Alors qu'il est demeuré stable à la STCUM (183), l'achalandage per capita a augmenté légèrement dans les autres sociétés ou commissions et de plus de 50 % dans les corporations. En 1987, le niveau de l'achalandage per capita, à la STCUM, est plus du double (183 par rapport à 79) de celui des autres sociétés ou commissions.

Le nombre de kilomètres parcourus per capita a légèrement baissé de 1981 à 1987 pour l'ensemble des organismes (4,1 %). Cet indicateur a augmenté de façon importante dans les corporations (88,4 %), mais il a diminué à la STCUM (5,0 %) et dans les autres sociétés ou commissions (4,3 %).

Tableau 6 - ACHALANDAGE PER CAPITA ET KILOMÉTRAGE PER CAPITA
DE 1981 À 1986

	1981	1984	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1981
ACHALANDAGE PER CAPITA						
STCUM	181	168	182	189	183	+ 0,7
AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	73	81	78	78	79	+ 8,6
CORPORATIONS	<u>27</u>	<u>42</u>	<u>38</u>	<u>41</u>	<u>40</u>	+ 50,1
TOTAL	128	124	129	131	128	+ 0,1
KILOMÉTRAGE PER CAPITA						
STCUM	80	76	80	81	76	- 5,0
AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	51	49	54	46	49	- 4,3
CORPORATIONS	<u>15</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>28</u>	<u>28</u>	+ 88,4
TOTAL	63	61	65	62	60	- 4,1

Figure 15
ACHALANDAGE PER CAPITA

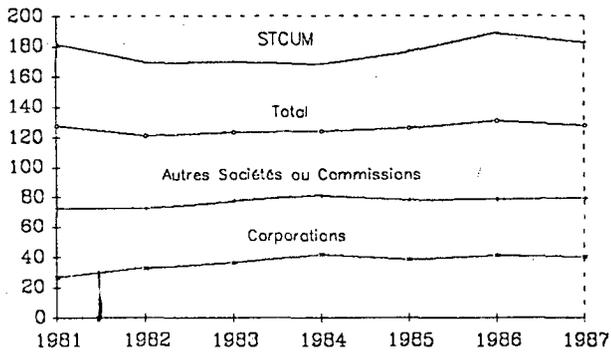
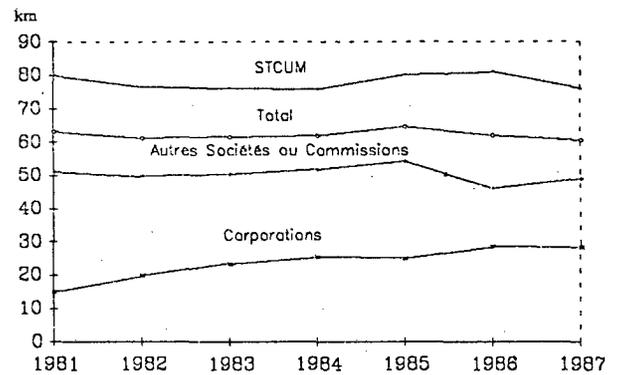


Figure 16
NOMBRE DE KILOMETRES PARCOURUS
per capita



1.8 REVENUS PROVENANT DES USAGERS ET REVENUS PAR PASSAGE

Les revenus provenant des usagers en dollars courants augmentent de 42,1 % de 1981 à 1987, alors qu'en dollars constants, l'augmentation est de 3,1 %. Les revenus des corporations connaissent de loin la hausse la plus importante (139,2 %), suivi des autres sociétés ou commissions (61,4 %) et de la STCUM (34,2 %).

Pour l'ensemble des organismes, le revenu par passage en dollars courants passe de 0,44 \$ en 1981 à 0,61 \$ en 1987, soit une hausse de 39,5 %. En dollars constants, l'augmentation est de 1,3 %.

Le revenu par passage augmente plus rapidement dans les corporations (48,1 %) qu'à la STCUM (40,7 %) et dans les autres commissions ou sociétés (33,2 %). En 1987, les revenus par passage étaient de 0,64 \$ dans des corporations, comparativement à 0,62 \$ pour les autres sociétés ou commissions et à 0,61 \$ à la STCUM.

Tableau 7 - REVENUS PROVENANT DES USAGERS ET REVENUS PAR PASSAGE

	1981	1987 \$ cour.	1987 \$ const.	VARIATION EN % 1987/1981	
				\$ cour.	\$ const.
REVENUS DES USAGERS					
STCUM	144 970	194 553	141 185	+ 34,2	- 2,6
AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	37 939	61 222	44 429	+ 61,4	+ 17,1
CORPORATIONS	<u>4 325</u>	<u>10 344</u>	<u>7 506</u>	<u>+139,2</u>	<u>+ 73,6</u>
TOTAL	187 234	266 119	193 120	+ 42,1	+ 3,1
REVENUS PAR PASSAGE					
STCUM	0,43	0,61	0,44	+ 40,7	+ 2,1
AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	0,47	0,62	0,45	+ 33,2	- 3,4
CORPORATIONS	<u>0,43</u>	<u>0,64</u>	<u>0,46</u>	<u>+ 48,1</u>	<u>+ 7,5</u>
TOTAL	0,44	0,61	0,44	+ 39,5	+ 1,3

Figure 17

ÉVOLUTION DES REVENUS PAR PASSAGE

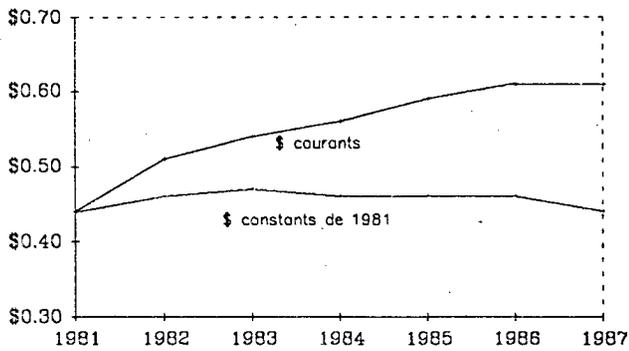
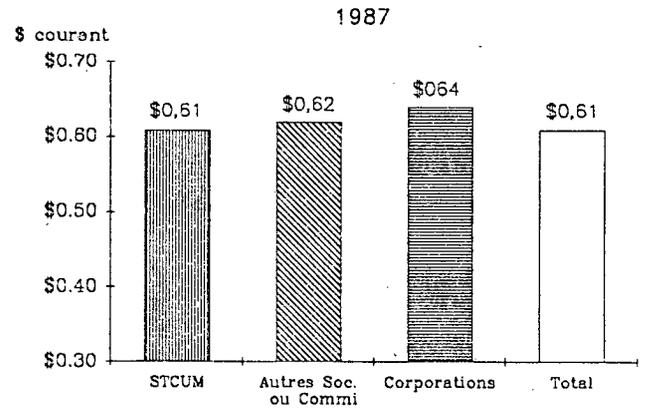


Figure 18

REVENUS PAR PASSAGE
selon le groupe d'organisme



1.9 COÛT PAR PASSAGE ET COÛT PAR KILOMÈTRE

Le coût par passage, en dollars courants, a augmenté de 41,4 % au cours de la période 1981-1987, passant de 1,41 \$ à 2,00 \$. En dollars constants, il a augmenté de 2,6 % pour se situer à 1,45 \$. L'augmentation la plus marquée a été dans les corporations (10,5 %), suivi de la STCUM (3,3 %). Dans les autres sociétés ou commissions, les coûts sont demeurés stables. L'augmentation du coût par passage s'explique par l'augmentation moins forte de l'achalandage (1,9 %) par rapport à l'augmentation des dépenses réelles (4,5 %).

Pour l'ensemble des organismes, le coût par kilomètre parcouru, en dollars courants, a augmenté de 47,7 % au cours de la période, soit un peu plus que l'inflation. En dollars constants, le coût par kilomètre parcouru a augmenté de 7,2 %, passant de 2,86 \$ à 3,06 \$. Les coûts ont augmenté de 9,6 % à la STCUM et de 12,5 % dans les autres commissions. L'augmentation importante du kilométrage parcouru dans les corporations a permis de réduire leur coût par kilomètre de 11,9 %.

Tableau 8 - COÛT PAR PASSAGE ET COÛT PAR KILOMÈTRE

	1981	1987		VARIATION EN % 1987/1981	
		\$ cour.	\$ const.	\$ cour.	\$ const.
COÛT PAR PASSAGE					
STCUM	1,40	2,00	1,45	+ 42,4	+ 3,3
AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	1,48	2,02	1,47	+ 36,6	- 0,9
CORPORATIONS	<u>1,27</u>	<u>1,93</u>	<u>1,40</u>	<u>+ 52,3</u>	<u>+ 10,5</u>
TOTAL	1,41	2,00	1,45	+ 41,4	+ 2,6
COÛT PAR KILOMÈTRE					
STCUM	3,18	4,79	3,48	+ 51,0	+ 9,6
AUTRES SOCIÉTÉS OU COMMISSIONS	2,10	3,26	2,36	+ 55,0	+ 12,5
CORPORATIONS	<u>2,23</u>	<u>2,71</u>	<u>1,97</u>	<u>+ 21,4</u>	<u>- 11,9</u>
TOTAL	2,86	4,22	3,06	+ 47,7	+ 7,2

Figure 19

COÛT PAR PASSAGE
en \$ constants de 1981

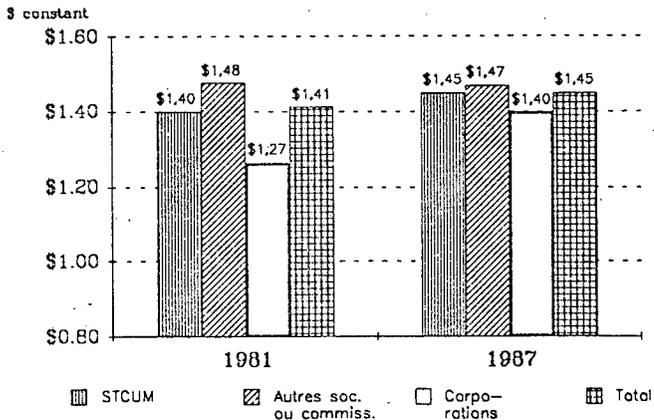
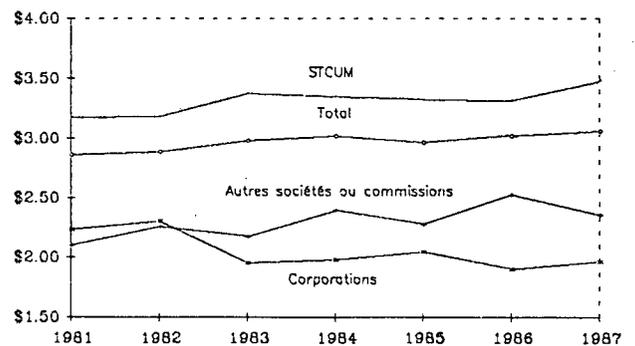


Figure 20

COÛT PAR KILOMÈTRE PARCOURU
en \$ constants de 1981



NOTES DE RÉFÉRENCE - TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

1. Groupes d'organismes

STCUM : STCUM
Autres Sociétés ou Commissions : CTCUQ, CTCRO, STL, STRSM
Corporations : CMTS, CITRSQ, CITS, CITF

Identification des organismes :

STCUM : La Société de Transports de la Communauté Urbaine de Montréal.
CTCUQ : La Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Québec.
CTCRO : La Commission de Transport de la Communauté Régionale de l'Outaouais
STL : La Société de Transport de la ville de Laval.
STRSM : La Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal.
CMTS : La Corporation Métropolitaine de Transport-Sherbrooke.
CITRSQ : La Corporation Intermunicipale de Transport de la Rive-Sud de Québec
CITS : La Commission Intermunicipale de Transport du Saguenay.
CITF : La Commission Intermunicipale de Transport des Forges.

2. Sources des données

- . Achalandage: Programme d'aide en transport terrestre des personnes, administration des programmes, demandes de subventions à l'exploitation de 1981 à 1987.
- . Revenus autonomes, revenus provenant des usagers, subventions du MTQ, contributions des municipalités, dépenses totales, kilomètres parcourus:
 - rapports annuels des organismes 1981 à 1987;
 - rapports annuels d'exploitation des organismes 1981 à 1986.

- . Population desservie: Bureau de la statistique du Québec, liste de populations de 1981 à 1986.
 - . Richesse foncière uniformisée: ministère des Affaires municipales, richesse foncière uniformisée, de 1981 à 1984, budgets en 1985 et 1986.
 - . Indice de prix à la consommation: Statistique Canada, Catalogue 62-001, Montréal (avril-mai)
3. Incluant les contributions au service de la dette du métro.
 4. Le total des revenus autonomes, subventions et contributions est égal au total des dépenses.
 5. Pour fins d'analyse, les neufs organismes ont été séparés en trois groupes, soit la STCUM, les autres sociétés ou commissions et les corporations.
 6. STCUM : Grève du 13 avril au 19 mai 1987 (services essentiels).
STRSM : Grève du 8 mars au 11 avril 1987 (services essentiels).
 7. Population desservie : population vivant sur le territoire interne des organismes. Pour 1987, la population desservie de 1986 a été utilisée.
 8. Depuis 1986, une partie de la ville de Longueuil est desservie par la STRSM alors qu'elle était desservie auparavant par la STCUM.

2. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

2.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le ministère des Transports du Québec subventionne et réglemente le transport des écoliers au Québec. Le programme de transport scolaire vise à rendre l'éducation accessible de la pré-maternelle au secondaire V, en fournissant un service de transport gratuit, sécuritaire et de qualité à un coût le plus avantageux possible pour le gouvernement.

Le ministère subventionne le transport des élèves par le biais d'une enveloppe budgétaire constituée des trois éléments suivants: une allocation de base, des allocations supplémentaires et des allocations spécifiques. Les deux premières allocations sont des enveloppes budgétaires fermées et rendent les organismes autorisés responsables de tout déficit éventuel et en contrepartie, permettent d'affecter le surplus selon leurs priorités.

En 1986-1987, le transport des 649 625 élèves représente des dépenses de transfert de 308,5 M\$ et des dépenses de fonctionnement et de capital de 0,6 M\$¹. De son côté, le ministère de l'Éducation du Québec a consacré 9,6 M\$² au financement des frais administratifs encourus par les commissions scolaires dans le cadre de ce programme.

2.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS

La clientèle du programme de transport scolaire est demeurée stable pendant la période 1982-1983 à 1986-1987, se situant aux environs de 649 500 élèves, malgré une baisse de 4,2 % de la clientèle inscrite. L'étalement urbain de même que la construction limitée de nouvelles écoles expliquent cette stabilité. Cela a eu pour effet de faire passer le pourcentage d'élèves transportés de 59,8 % en 1982-1983 à 62,5 % en 1986-1987.

Par niveau scolaire, on observe toutefois des tendances opposées pour ce qui est du nombre d'élèves transportés durant cette période, soit une hausse de 11,2 % au niveau primaire et une baisse de 10,6 % au secondaire. Cependant, ces tendances qui vont dans le même sens que celles observées pour la clientèle devraient changer au cours des prochaines années. En effet, des prévisions de l'évolution de la population scolaire jusqu'en 1992, laissent voir une augmentation de la clientèle du niveau secondaire et une diminution de celle du primaire. Cela pourrait avoir un impact sur l'offre de service pour les années futures, étant donné que le pourcentage des élèves transportés est plus élevé au secondaire qu'au primaire et que les élèves du secondaire occupent en moyenne 50 % plus d'espace qu'un élève du primaire. Par ailleurs, on remarque que le nombre d'élèves transportés via le transport intégré est en chute depuis 1983-1984, soit une baisse de 18,1 % (51 369 élèves en 1986-1987 contre 62 724 en 1983-1984).

De son côté, l'offre de service, exprimée en nombre de places disponibles a crû de façon modérée (5,6 % sur 5 ans). Cependant le nombre de véhicules utilisés a augmenté plus rapidement, soit 7 %, ce qui est dû à une plus grande utilisation de petits véhicules (berlines et adaptés) pour le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage et pour la desserte de zone à faible densité de population.

Les allocations versées par le MTQ pour transporter les élèves ont suivi d'assez près l'inflation, soit une augmentation de 24,9 % (4,4 % en dollars constants). Les règles de financement du programme (enveloppe fermée indexée) de même que des mesures de compression expliquent la croissance

limitée des allocations. L'évolution du coût par élève transporté pour le transport exclusif a également suivi de près l'inflation (21,2 %), alors que l'augmentation du coût par élève pour le transport intégré, excluant les subventions versées dans le cadre du transport en commun, a été plus prononcée (51,6 %).

La comparaison de certains ratios de performance Québec-Ontario permet de conclure à une utilisation plus rationnelle de véhicules au Québec et à un niveau de service plus élevé et ce, avec un prix de revient par élève transporté inférieur. Toutefois, sur la base de deux ratios financiers (rendement de l'actif et marge bénéficiaire) établis auprès des transporteurs scolaires ayant des recettes brutes d'exploitation de 100 000 \$ et plus, on constate que la performance financière des transporteurs québécois sur la période de 1982 à 1985 est inférieure à celle des transporteurs de l'Ontario et de l'ensemble du Canada.

Figure 21

LES REVENUS DES COMMISSIONS SCOLAIRES ET LES ALLOCATIONS DU MTQ AU TRANSPORT SCOLAIRE

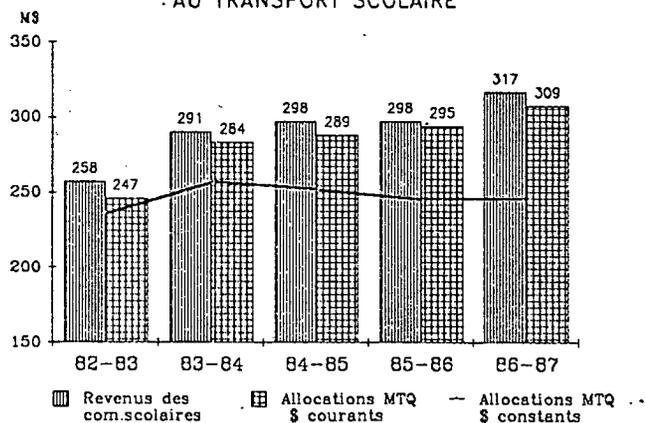


Figure 23

ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ TRANSPORT EXCLUSIF

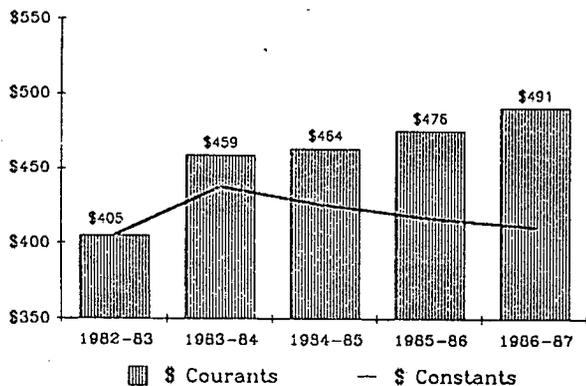


Figure 22

LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR NIVEAU SCOLAIRE

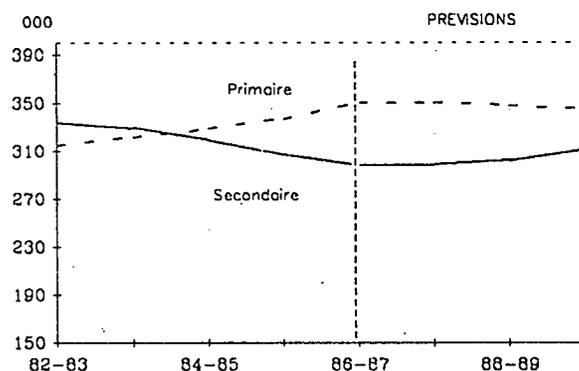
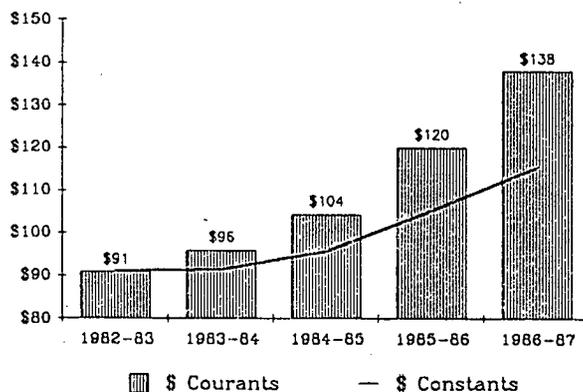


Figure 24

ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ TRANSPORT INTÉGRÉ



2.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES ALLOCATIONS

Sur la période 1982-1983 à 1986-1987, les dépenses des commissions scolaires pour le transport des écoliers ont augmenté de 28 %, pour atteindre 315,6 M\$. Les allocations totales du MTQ pour financer ces dépenses ont connu une hausse inférieure, soit 25 %, pour se situer à 308,5 M\$. L'allocation de base qui représente 97 % de ces allocations a pour sa part crû de 23,1 %. Les règles de financement du programme et les mesures de compression ont permis de limiter la croissance des sommes versées par le MTQ à 4,4 % en dollars constants³. Les modifications au mode de calcul des allocations ont également permis de réduire le surplus normalisé⁶ réalisé par les commissions scolaires de 12,3 M\$ en 1982-1983 à 2,5 M\$ en 1986-1987.

Tableau 9 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES ALLOCATIONS
DE 1982-1983 À 1986-1987⁴
(000'\$)

	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	VARIATION EN % 1986-87/ 1982-83
COMMISSIONS SCOLAIRES						
Revenus de transport \$ cour.	257 510	291 123	297 510	298 255	317 351	+ 23,2
Dépenses de transport \$ cour. ⁵	247 161	281 813	292 341	295 252	315 586	+ 27,7
Surplus annuel normalisé \$ cour. ⁶	12 254	12 607	8 473	4 553	2 524	- 79,4
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC⁷						
Allocations totales \$ cour.	246 916	284 122	289 054	294 678	308 543	+ 24,9
Allocations totales \$ cons. ⁸	246 916	270 504	265 033	258 068	257 863	+ 4,4
Allocations de base \$ cour. ⁸	244 636	276 887	280 232	287 717	301 053	+ 23,1

Figure 25

LES RÉVENUS DES COMMISSIONS SCOLAIRES
ET LES ALLOCATIONS DU MTQ
AU TRANSPORT SCOLAIRE

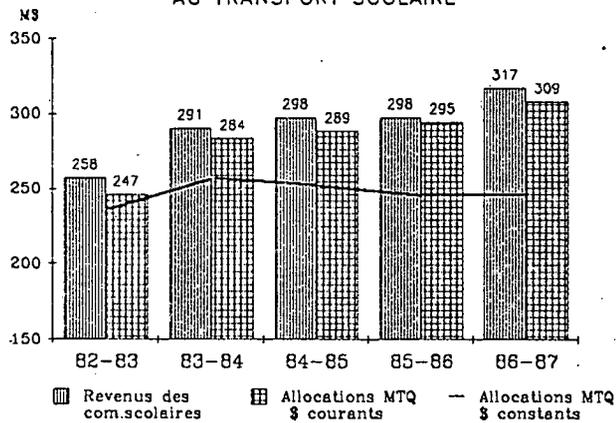
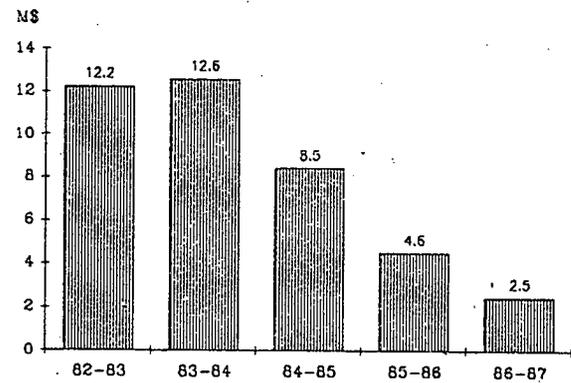


Figure 26

LE SURPLUS ANNUEL NORMALISÉ
DES COMMISSIONS SCOLAIRES



2.4 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE

La clientèle scolaire inscrite est passée de 1 086 170 élèves en 1982-1983 à 1 041 061 en 1986-1987, soit une baisse de 4,2 %. Cette diminution est attribuable à la forte baisse du nombre d'élèves du niveau secondaire (76 288 ou - 16,4 %), alors que celui du niveau primaire a augmenté (31 179 ou 5 %). Malgré cette baisse, la clientèle transportée demeure relativement stable, aux environs de 649 500 élèves. Au primaire, le nombre d'élèves transportés a augmenté de 11,2 % (35 367) alors qu'au secondaire il a diminué de 10,6 % (35 526).

L'étalement urbain de la clientèle scolaire et le nombre limité de nouvelles écoles expliquent la stabilité du nombre d'élèves transportés au Québec. L'étalement urbain est dû au vieillissement de la population de certains quartiers et de la faible densité des zones d'habitation où se sont construites les maisons de type unifamilial.

Pour les années 1987-1988 à 1990-1991, les prévisions⁹ sur l'évolution de la population scolaire montrent cependant un changement dans ces tendances, ce qui entraînera une augmentation de la clientèle transportée au secondaire et une diminution de celle du primaire.

L'évolution différente de la clientèle inscrite et transportée a fait passer le ratio des élèves transportés sur les élèves inscrits de 59,8 % à 62,4 %. Par niveau scolaire, les ratios sont passés de 50,8 % à 53,8 % au primaire et de 71,7 % à 76,7 % au secondaire. Sur la base de données ajustées pour fins de comparaison⁸ en 1984, 39,1 % des élèves inscrits bénéficiaient du transport scolaire en Ontario, comparativement à 61,3 % au Québec.

Tableau 10 - ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE DE 1982-1983 À 1986-1987⁴

	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	VARIATION EN % 1986-87/ 1982-83
LES ÉLÈVES INSCRITS¹⁰						
PRIMAIRE	620 249	623 255	628 669	638 757	651 428	+ 5,0
SECONDAIRE	<u>465 921</u>	<u>441 121</u>	<u>430 866</u>	<u>404 046</u>	<u>389 633</u>	- 16,4
TOTAL	1 086 170	1 064 376	1 059 535	1 042 803	1 041 061	- 4,2
LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS¹¹						
PRIMAIRE	315 308	322 457	329 280	337 581	350 675	+ 11,2
SECONDAIRE	<u>334 476</u>	<u>329 895</u>	<u>319 776</u>	<u>307 530</u>	<u>298 950</u>	- 10,6
TOTAL	649 784	652 352	649 056	645 111	649 625	0
LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (TRANSPORT EXCLUSIF)¹²						
PRIMAIRE	312 522	319 151	326 091	334 148	347 176	+ 11,1
SECONDAIRE	<u>277 497</u>	<u>270 477</u>	<u>264 995</u>	<u>256 923</u>	<u>251 080</u>	- 9,5
TOTAL	590 019	589 628	591 086	591 071	598 256	+ 1,4
LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (TRANSPORT INTÉGRÉ)¹³						
PRIMAIRE	2 786	3 306	3 189	3 433	3 499	+ 11,0
SECONDAIRE	<u>56 979</u>	<u>59 418</u>	<u>54 781</u>	<u>50 607</u>	<u>47 870</u>	- 16,0
TOTAL	59 765	62 724	57 970	54 040	51 369	- 14,1
PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS SUR LES ÉLÈVES INSCRITS						
PRIMAIRE %	50,84	51,74	52,38	52,85	53,83	
SECONDAIRE %	<u>71,79</u>	<u>74,79</u>	<u>74,22</u>	<u>76,11</u>	<u>76,73</u>	
TOTAL %	59,82	61,29	61,26	61,86	62,46	

DONNÉES ONTARIO 1984

Élèves inscrits	Élèves transportés	Élèves transportés/inscrits
1 706 800	667 890	39,13 %

Figure 27

LA PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR NIVEAU SCOLAIRE

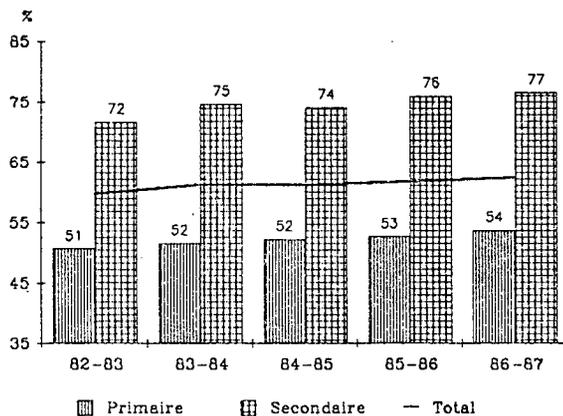
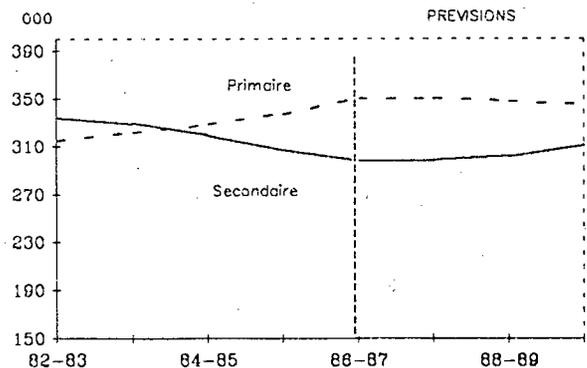


Figure 28

LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR NIVEAU SCOLAIRE



2.5 OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Sur la période observée, l'offre de service, exprimée en nombre de places disponibles a augmenté légèrement, c'est-à-dire 5,6 % sur 5 ans. Le ratio du nombre d'élèves transportés par place disponible a peu fluctué puisqu'il se situe en moyenne à 1,43. En 1984, à partir de données ajustées pour fins de comparaison, on observe un taux d'utilisation plus élevé au Québec qu'en Ontario, car un siège est utilisé ici en moyenne 1,21 fois par rapport à 0,88 fois.

Le nombre de véhicules scolaires utilisés pour le transport des élèves a augmenté plus rapidement que le nombre de places disponibles (7 % vs 5,6 %). Cela s'explique notamment par l'utilisation plus grande de petits véhicules, type berline ou véhicules adaptés, pour répondre à la demande croissante du transport des élèves en difficultés d'adaptation et d'apprentissage et par la desserte de zones à faible densité de population. Ces véhicules représentent 13,5 % du parc des véhicules de 1986-1987 comparativement à 8,2 % en 1982-1983.

L'âge moyen des véhicules est demeuré relativement stable depuis 1984-1985, se situant aux environs de 6,3 ans. Il en est de même pour le kilométrage moyen qui se situe en moyenne à 94,0 km par jour. A titre de comparaison, en 1984, l'Ontario disposait d'un parc de 15 052 véhicules pour un total de 704 587 places ou 46,8 places par véhicule, alors qu'au Québec, les données comparatives sont de 8 708 véhicules pour 490 433 places ou 56,32 places par véhicule.

**Tableau 11 - OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE
TRANSPORT EXCLUSIF
DE 1982 A 1987**

	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	VARIATION EN % 1986-87/ 1982-83
PLACES DISPONIBLES¹⁴	405 318	408 766	418 557	413 617	428 029	+ 5,6
RATIO ÉLÈVES TRANSPORTÉS/PLACE DISPONIBLE	1,46	1,44	1,41	1,43	1,40	- 4,1
PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES¹⁵						
12 rangées et plus	4 788	4 839	4 964	4 908	5 036	+ 5,2
8 à 11 rangées	1 410	1 360	1 340	1 251	1 291	- 8,4
4 à 7 rangées	1 501	1 429	1 438	1 380	1 434	- 4,5
Les Berlines et véhicules adaptés	<u>685</u>	<u>851</u>	<u>975</u>	<u>1 123</u>	<u>1 210</u>	<u>+ 76,6</u>
Total	8 384	8 479	8 717	8 662	8 971	+ 7,0
L'âge moyen des véhicules	6,6	7,45 ¹⁶	6,6	6,67	6,27	- 5,0
Nombre de km annuels (000)	142 721	144 923	148 446	146 563	ND	ND
Nombre de km par jour/par véhicule	94,57	94,96	94,61	94,00	ND	ND

DONNÉES COMPARATIVES QUÉBEC-ONTARIO POUR 1984

	<u>Places disponibles</u>	<u>Véhicules</u>	<u>Places disponibles/ Véhicules</u>	<u>Élèves transportés/ places disponibles</u>	<u>Kilomètres/ Jour</u>
Québec	490 433	8 708	56,3	1,21	85,38
Ontario	704 587	15 052	46,8	0,88	87,44

Figure 29

PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES

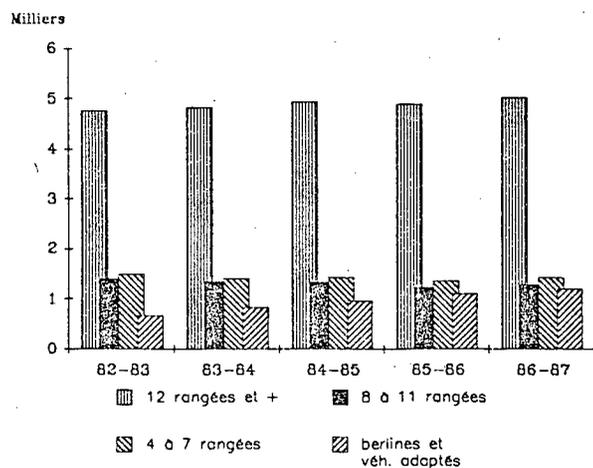
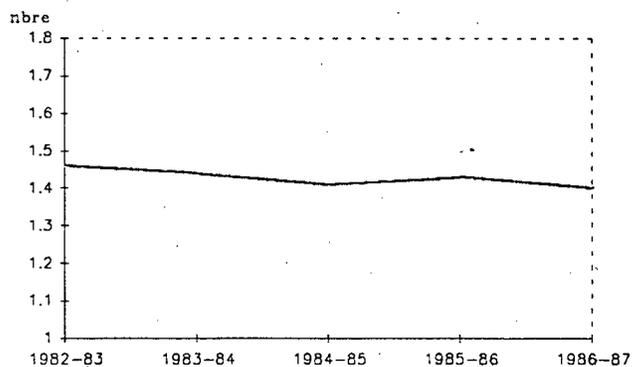


Figure 30

**NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS
PAR PLACE DISPONIBLE**



2.6 ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ

De 1982-1983 à 1986-1987, l'allocation de base moyenne par élève transporté dans le transport exclusif est passée de 405,40 \$ à 491,37 \$ en hausse de 21,2 % en dollars courants et de 1,3 % en dollars constants.¹⁷ L'allocation moyenne dans le transport intégré est passée de 91,02 \$ à 138,03 \$ durant le même période, soit une hausse de 51,6 % en dollars courants et 26,7 % en dollars constants. Ce coût ne tient pas compte des subventions versées dans le cadre du programme de transport en commun. Les modalités financières différentes, régissant ces deux types d'allocations expliquent ces tendances.

Par rapport à l'Ontario, le coût moyen par élève transporté en 1984 est inférieur de 9 % au Québec, soit 449,86 \$ par rapport à 494,96 \$, cela découlant d'une utilisation plus intensive des véhicules scolaires au Québec. Par contre, en regard du coût moyen par km parcouru, le coût moyen au Québec est supérieur de 69 % à celui de la province voisine. D'une part, la masse salariale et le coût du carburant plus élevés au Québec et d'autre part le kilométrage total, deux fois plus élevé en Ontario, expliquent ces écarts.

Tableau 12 - ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ
DE 1982-1983 À 1986-1987

	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	VARIATION EN % 1986-87/ 1982-83
L'ALLOCATION DE BASE (000 \$)						
Transport exclusif	239 196	270 861	274 175	281 221	293 963	+ 22,9
Transport intégré	5 440	6 026	6 057	6 496	7 090	+ 30,3
L'ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ (\$)						
Transport exclusif \$ courants	405,40	459,38	463,85	475,78	491,37	+ 21,2
Transport intégré \$ courants	91,02	96,07	104,48	120,20	138,03	+ 51,6
Transport exclusif \$ constants	405,40	437,36	425,30	416,67	410,66	+ 1,3
Transport intégré \$ constants	91,02	91,47	95,80	105,27	115,35	+ 26,7

DONNÉES COMPARATIVES QUÉBEC/ONTARIO POUR 1984

	Québec	Ontario
Coût moyen par élève transporté \$	449,86	494,96
Coût moyen par kilomètre parcouru \$	1,98	1,17

Figure 31

ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE
TRANSPORTÉ
TRANSPORT EXCLUSIF

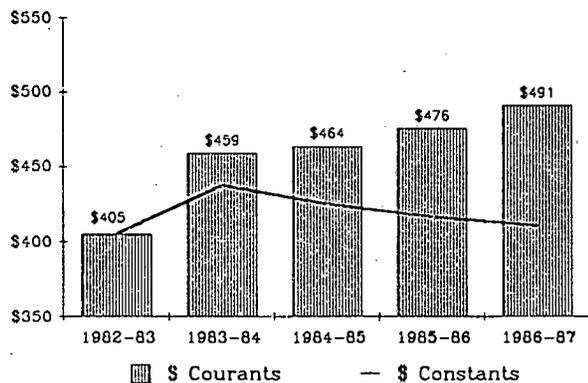
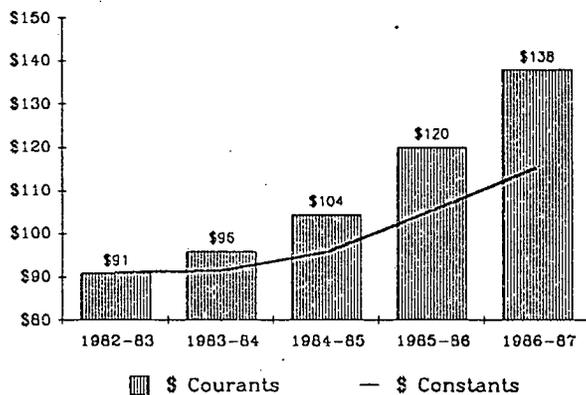


Figure 32

ALLOCATION DE BASE MOYENNE PAR ÉLÈVE
TRANSPORTÉ
TRANSPORT INTÉGRÉ



2.7 ÉTAT PHYSIQUE DES VÉHICULES SCOLAIRES ET LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE

Selon les statistiques disponibles de la RAAQ sur la vérification mécanique des véhicules scolaires, la proportion des véhicules en bon état de marche, c'est-à-dire les véhicules conformes ou nécessitant des réparations mineures, passe de 94 % en 1985 à 96 % en 1987¹⁸. Pour la période 1982 à 1985, le nombre d'accidents (avec dommages corporels seulement) est deux fois moins élevé pour les accidents impliquant un véhicule scolaire qu'un véhicule des organismes publics de transport. Cependant, l'écart se rétrécit entre les deux types de véhicules. Alors que le ratio des autobus urbains était 2,23 fois celui des autobus scolaires en 1982, il s'établissait à 1,99 en 1985.

Tableau 13 - ÉTAT PHYSIQUE DES VÉHICULES SCOLAIRES ET LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE DE 1983 À 1987¹⁹

	1985	1986	1987			
RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES						
CONFORMITÉ DES VÉHICULES (en %)						
CONFORMES	33 %	38 %	42 %			
NON-CONFORMES - MINEURES	61 %	57 %	54 %			
SOUS-TOTAL	94 %	95 %	96 %			
NON-CONFORMES - MAJEURES	6 %	5 %	4 %			
COMPARAISON DU NOMBRE D'ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE À CELUI DU TRANSPORT URBAIN (AVEC DOMMAGES CORPORELS SEULEMENT)						
	1983	1984	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1983
NOMBRE D'ACCIDENTS						
AUTOBUS SCOLAIRES	146	156	186	156	169	+ 15,8
AUTOBUS URBAINS	319	313	339	327	322	+ 0,9
LES VÉHICULES EN CIRCULATION						
AUTOBUS SCOLAIRES	8 442	8 157	8 495	8 809	9 264	+ 9,7
AUTOBUS URBAINS	3 005	2 918	2 945	2 708	2 835	- 5,7
NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS PAR ANNÉE²⁰						
AUTOBUS SCOLAIRES (000)	144 290,6	138 909,9	143 736,8	141 256,9	141 256,9	- 2,1
AUTOBUS URBAINS (000)	141 659,9	126 402,0	135 648,2	134 555,2	134 555,2	- 5,0
NOMBRE D'ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES-KM.						
AUTOBUS SCOLAIRES	1,01	1,12	1,29	1,10	1,20	+ 18,8
AUTOBUS URBAINS	2,25	2,48	2,5	2,43	2,39	+ 6,2

Figure 33
NOMBRE D'ACCIDENTS
par million de véhicules-kilomètres
DOMMAGES CORPORELS SEULEMENT

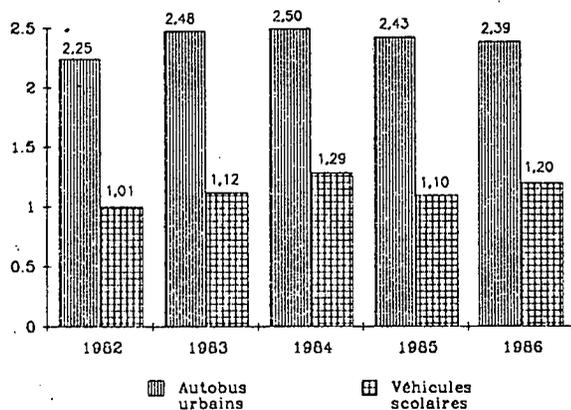
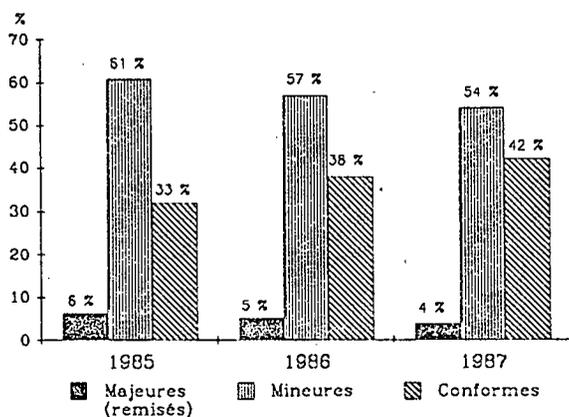


Figure 34
RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS
MÉCANIQUES



2.8 COMPARAISONS FINANCIÈRES ENTRE LES TRANSPORTEURS SCOLAIRES DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO ET DU CANADA²¹

Sur la période de 1982 à 1985, on observe généralement dans tout le Canada une amélioration de la rentabilité et de la marge bénéficiaire brute des transporteurs. Cependant, les indicateurs de l'Ontario et du Canada sont toujours supérieurs à ceux du Québec. Ainsi, le rendement de l'actif est en moyenne de 13,22 % au Québec alors qu'il est respectivement de 17,54 % et 15,29 % pour l'Ontario et le Canada. La marge bénéficiaire brute est en moyenne de 29,03 % au Québec, de 34,89 % en Ontario et de 31,78 % pour le Canada.

Le niveau des salaires et le coût de carburant plus élevés au Québec expliquent ces écarts. Le salaire moyen des employés dans ce secteur au Québec est de 1,75 fois celui de l'Ontario et de 1,35 fois celui du Canada. Le carburant coûte 0,25 \$ du kilomètre au Québec contre 0,20 \$ en Ontario et 0,22 \$ pour le Canada.

**Tableau 14 - COMPARAISONS FINANCIÈRES ENTRE LES TRANSPORTEURS
SCOLAIRES DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO
ET DU CANADA
1982 À 1985²¹**

	<u>Rendement de l'actif après amortissement</u>				
	%				
	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>Moyenne</u>
Québec	9,04	13,65	17,06	13,13	13,22
Ontario	14,15	15,99	20,46	19,56	17,54
Canada	12,34	14,69	17,91	16,20	15,24

	<u>Marge bénéficiaire brute avant frais d'administration</u>				
	%				
	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>Moyenne</u>
Québec	27,82	29,87	30,16	28,81	29,03
Ontario	33,21	35,42	36,14	34,78	34,89
Canada	30,27	32,34	32,63	31,89	31,78

Figure 35
RENDEMENT DE L'ACTIF

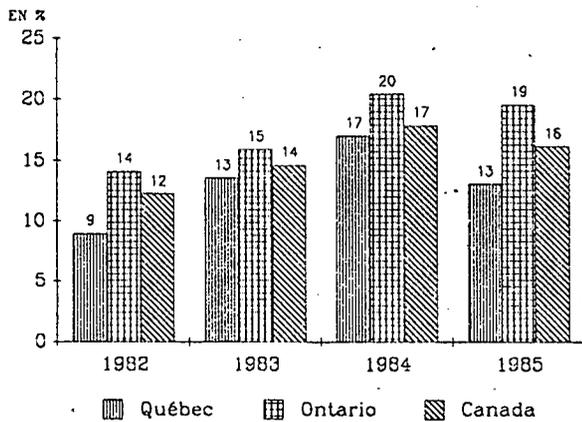
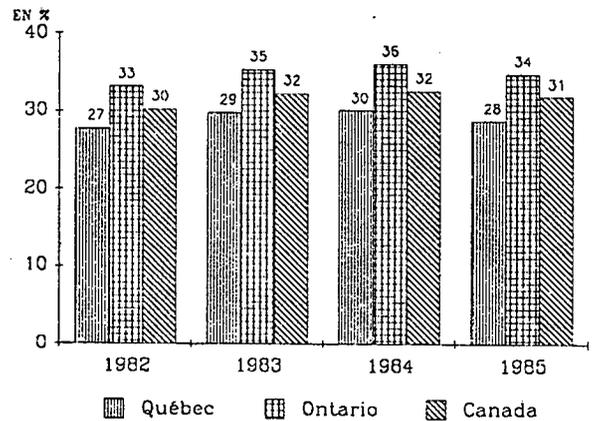


Figure 36
MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE



NOTES DE RÉFÉRENCE - TRANSPORT SCOLAIRE

1. Source "Direction du contrôle budgétaire du MTQ". Ce chiffre est un estimé tiré du livre des crédits 1988-89.
2. Source "Direction générale du financement", Ministère de l'Éducation du Québec.
3. En 1984-1985, une somme de 3 à 4 M\$, provenant de l'allocation spécifique, a été intégrée à l'allocation de base.
4. Les données de base ont été obtenues de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises (le formulaire TE 102 pour les clientèles et le formulaire TE 104 pour les données financières). De plus, trois documents de cette direction ont été utilisés:
 - 1: Serge Charest et Claude Martin, "Transport scolaire - Analyse du système québécois", janvier 1988, 139 pages.
 - 2: "Transport scolaire - Comparaison des systèmes québécois et ontarien".
 - 3: Les règles budgétaires du transport d'écoliers pour l'année scolaire 1987-1988.
5. Excluant les frais d'administration qui sont par exemple d'environ 1,6 M\$ en 1984-1985.
6. Surplus normalisé ou solde normalisé par rapport à l'allocation de base: la différence entre les revenus et les dépenses de transport quotidien matin-soir ajustée afin d'exclure les revenus et dépenses liées aux arrêts de service, ainsi que certains revenus provenant d'autres sources que le MTQ. Étant donné que ce surplus est normalisé, celui-ci ne correspond pas à la différence entre les données de revenu et de dépense qui sont inscrites au tableau d'évolution des dépenses et des allocations.

7. Sommaire des allocations comprenant les allocations au transport exclusif et intégré.
8. Ne comprend pas l'allocation versée aux institutions privées (3 935 000 \$ en 1986-1987).
9. Source "Statistiques de l'Éducation" édition de septembre 1987, MEQ, p. 18-19.
10. Comprend les élèves des commissions scolaires catholiques et protestantes du réseau public (incluant les EDAA du réseau public).
11. Comprend les élèves des commissions scolaires catholiques et protestantes, transportés par le transport exclusif et intégré (incluant EDAA du réseau public).
12. Transport exclusif: Transport effectué par des véhicules servant exclusivement à la clientèle désignée par une institution d'enseignement privée ou par une commission autorisée. Comprend les élèves de la maternelle-maison, maternelle 4-5 ans, du primaire et du secondaire et ne comprend pas les élèves transportés par le transport intégré et les autres personnes dans le cadre de la polyvalence en transport scolaire. Pour toutes les commissions scolaires catholiques et protestantes.
13. Transport intégré: Transport effectué par des véhicules desservant des parcours réguliers de transport en commun et qui ne sont pas exclusivement réservés à la clientèle désignée par une institution d'enseignement privée ou par une commission scolaire autorisée.
14. On calcule le nombre de places disponibles à partir de la capacité (places du primaire et du secondaire) de chaque type de véhicule pondéré par la proportion des élèves du primaire et du secondaire. La capacité des véhicules est la suivante:

TABLE D'ÉQUIVALENCE
TYPE DE VÉHICULE ET CAPACITÉ

<u>Type de véhicule</u>	<u>Nombre de places</u>	
	<u>Niveau primaire</u>	<u>Niveau secondaire</u>
4-5 rangées de banquettes	27	18
6-7 " " "	39	26
8-9 " " "	51	34
10-11 " " "	63	42
12 " " "	72	48
Véhicules adaptés	36	24
Berlines	8	8

Source: "Transport scolaire - Analyse du système québécois", p. 137.

15. Ces données comprennent tous les véhicules à contrat et en régie.
16. Dans l'attente du nouveau cadre financier les transporteurs ont retardé le renouvellement de leur parc de véhicules.
17. En 1984-1985, une somme de 3 à 4 M\$, provenant de l'allocation spécifique a été transférée à l'allocation de base.
18. Définitions se rapportant aux véhicules conformes ou non-conformes:
 1. Les véhicules conformes:
Véhicules n'ayant aucune défectuosité mineure ou majeure telle que définie dans le règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers.
 2. Les véhicules non-conformes avec des défectuosités mineures:
Véhicules déclarés non-conformes à cause des défectuosités mineures observées sur ceux-ci et qui, sans être non-sécuritaires, exige l'exécution des réparations dans les 48 heures.

3. Les véhicules non-conformes avec des déféctuosités majeures:

Véhicules remisés parce qu'ils sont déclarés non-conformes et non-sécuritaires à cause des déféctuosités majeures observées sur ces véhicules.

19. Source: Service de la vérification mécanique et la Direction de la statistique de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

20. Les données sur les kilomètres annuels sont calculées à partir du nombre moyen de kilomètres parcourus par les autobus scolaires et les autobus urbains.

21. Source "Statistique Canada Catalogue 53215 Annuel". Les entreprises de transports scolaires qui ont des recettes brutes d'exploitation de 100 000 \$ et plus. Pour 1985, ces données touchaient 464 établissements du Québec, 270 de l'Ontario et 889 pour l'ensemble du Canada.

On estime que ces transporteurs représentent 47 % des transporteurs du Québec et que ceux-ci sont responsables de plus de 60 % du chiffre d'affaire du secteur.

3. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ¹

3.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Ce programme a pour objectif de faciliter l'intégration de la personne handicapée aux activités de la société en fournissant une aide financière aux organismes publics de transport en commun ainsi qu'aux municipalités qui exploitent ou veulent se doter d'un service de transport adapté.

Le programme prévoit une subvention annuelle égale à 75 % des coûts préalablement approuvés par le ministre des Transports, pour un service régulier de transport adapté. Le solde de 25 % est défrayé par les municipalités participantes et par les usagers du transport adapté.

La Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises est responsable de la gestion de ce programme. En 1987, le Ministère a déboursé 15,1 M\$ dans le cadre de ce programme.

3.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS

Mis sur pied en 1979, le programme de transport adapté est toujours en plein développement. En 1987, ce programme était accessible à 76,0 % de la population du Québec, contre 67,4 % en 1983. Depuis 1983, le développement a été significatif dans les zones rurales et semi-urbaines, dont le taux de couverture de leur population est passé de 28,2 % en 1983 à 49,6 % en 1987. Toutefois, les services actuels ne couvrent que 31 % des municipalités du Québec. Au cours des deux dernières années, la grande majorité des municipalités qui ont implanté un service de transport adapté ont procédé par intégration à un service existant au lieu de créer leur propre service.

Depuis l'application de la politique d'admissibilité (septembre 1983), le nombre de personnes admises a augmenté de 250 %. Cependant, le nombre de déplacements effectués par ces personnes a crû moins rapidement (112,7 %) et s'est fait sentir de façon plus importante dans les zones rurales et semi-urbaines (163,7 %). Pour se déplacer, on utilise de plus en plus le mode de transport par taxi. Celui-ci moins coûteux que le minibus, était utilisé pour 37,3 % de l'ensemble des déplacements en 1987, comparativement à 14,5 % en 1983.

Pour satisfaire cette demande, les ressources consacrées par l'ensemble des participants au financement des services ont augmenté de 67,9 % depuis 1983, pour atteindre 20,7 M\$ en 1987. La part du MTQ (15,1 M\$) a suivi de près cette évolution et représentait 72,9 % du total des contributions. L'augmentation importante de l'achalandage, associée à un meilleur taux de fréquentation des véhicules et à l'utilisation grandissante du taxi, ont permis de diminuer de 21 % le coût par déplacement entre 1983 et 1987 (16,80 \$ contre 13,26 \$). On remarque toutefois un coût par déplacement significativement plus élevé à Montréal. Cela s'expliquerait pour une bonne part par un taux de fréquentation des véhicules moins élevé qu'ailleurs.

Pour l'avenir, les municipalités concernées par un plan de développement se retrouveront en majorité dans les zones rurales et semi-urbaines. Les caractéristiques de ces territoires (vaste étendue et faible densité de population) soulèvent actuellement des contraintes d'application de la politique. Le choix entre l'intégration à des services existants ou la création de nouveaux services, de même que l'utilisation d'un mode plutôt qu'un autre (taxi ou minibus) ne seront pas sans influencer les coûts futurs du programme. Par ailleurs, des gains de productivité apparaissent possibles à Montréal qui accapare en 1987 plus de 48 % de l'ensemble des ressources consacrées au secteur.

Figure 37

LES DÉPLACEMENTS PAR TYPE DE SERVICE
1983 ET 1987

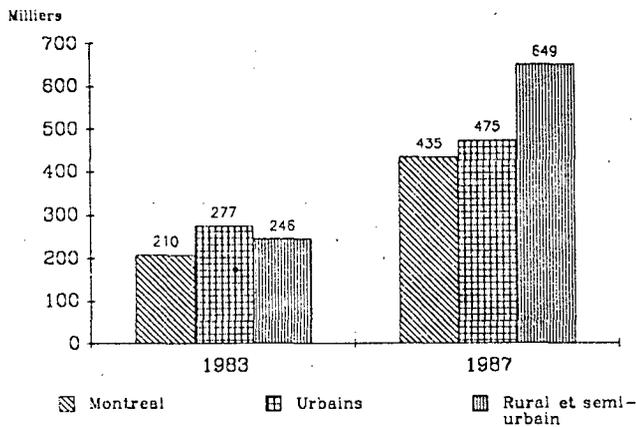


Figure 38

LES CONTRIBUTIONS AU TRANSPORT ADAPTÉ
PAR TYPE DE PARTICIPANT
1983 A 1987

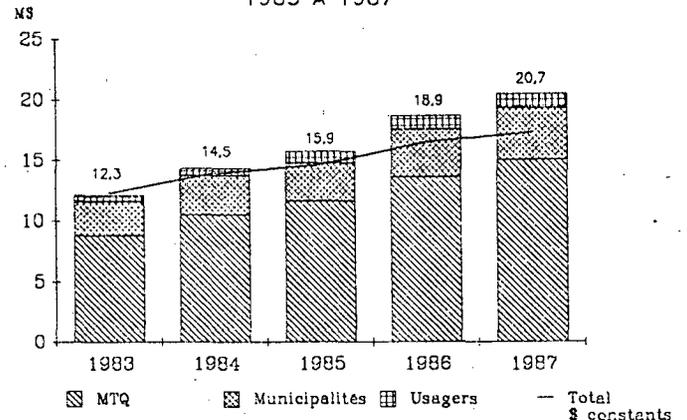


Figure 39

LES DÉPLACEMENTS SELON LE
MODE DE TRANSPORT
1984 A 1987

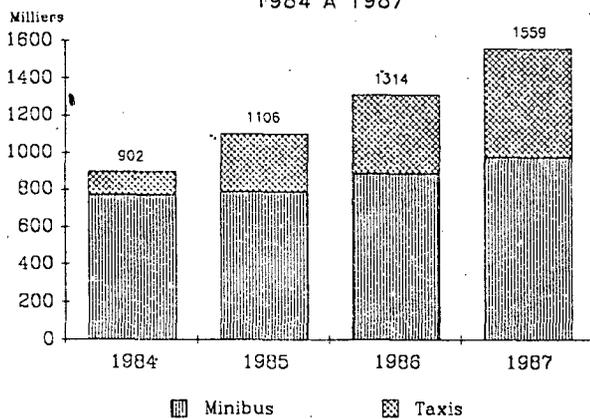
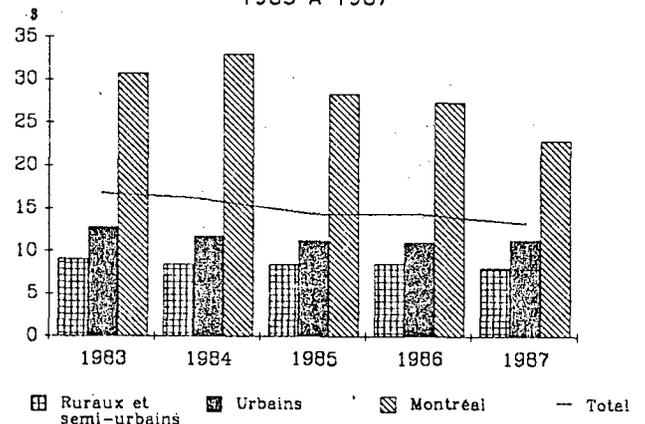


Figure 40

LE COUT MOYEN PAR DÉPLACEMENT
PAR TYPE DE SERVICE
1983 A 1987



3.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS

De 1983 à 1987, les dépenses globales pour le transport adapté ont augmenté de 67,9 % (40,9 % en dollars constants) pour atteindre 20,7 M\$ en 1987. Les contributions du ministère des Transports et des municipalités ont suivi d'assez près l'évolution globale (69,4 % et 55,6 %), alors que celles des usagers ont crû beaucoup plus rapidement (126,5 %). Cette forte croissance des revenus des usagers est principalement due à la forte croissance de l'achalandage.

Les contributions dans les services ruraux et semi-urbains² ont connu de loin le taux de croissance le plus élevé soit 133,4 % par rapport à 53,3 % dans les services urbains incluant Montréal, faisant passer leur part relative de 18,4 % en 1983 à 25,5 % en 1987. Cependant, l'augmentation est plus importante à Montréal qui accapare 42,2 % de l'augmentation des contributions à ce programme (8,4 M\$) entre 1983 et 1987.

Tableau 15 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS
1983 À 1987

	1983	1984	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1983
CONTRIBUTIONS PAR TYPE DE PARTICIPANTS \$						
MTQ	8 903 135	10 566 416	11 673 466	13 697 378	15 077 390	+ 69,3
Municipalités	2 757 097	3 223 317	3 168 239	3 891 078	4 290 085	+ 55,6
Usagers	530 599	640 351	943 370	1 177 433	1 201 697	+ 126,5
Autres	126 702	109 373	170 094	126 740	119 236	- 5,9
TOTAL \$ courants	12 317 533	14 539 457	15 955 169	18 892 629	20 688 408	+ 67,9
\$ constants	12 317 533	13 953 021	14 671 074	16 561 812	17 355 569	+ 40,9
CONTRIBUTIONS PAR TYPE DE SERVICE \$						
Services ruraux et semi-urbains	2 259 672	2 933 522	3 854 609	4 651 253	5 274 726	+ 133,4
Services urbains (excluant MTL)	3 580 450	3 800 363	4 274 473	4 837 115	5 404 998	+ 50,9
Service de MTL	6 477 411	7 805 572	7 826 087	9 404 261	10 008 684	+ 54,5
TOTAL	12 317 533	14 539 457	15 955 169	18 892 629	20 688 408	+ 67,9

Figure 41

LÉS CONTRIBUTIONS AU TRANSPORT ADAPTE
PAR TYPE DE PARTICIPANT
1983 A 1987

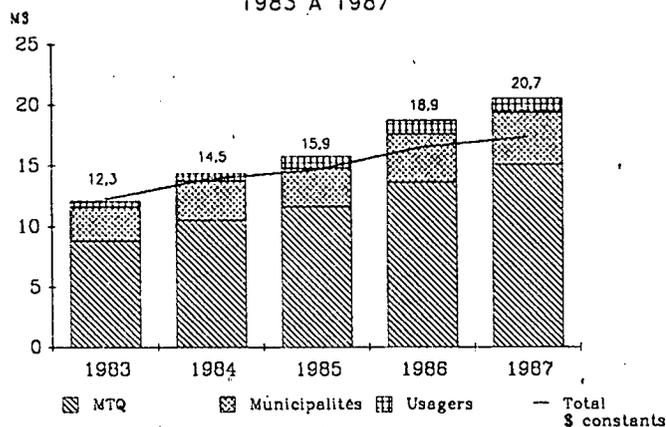
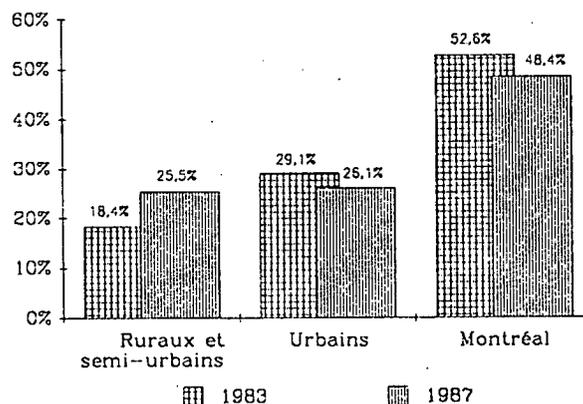


Figure 42

RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS
ENTRE LES SERVICES
1983 ET 1987



3.4 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ

3.4.1 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR TYPE DE SERVICE

Le nombre de personnes admises³ au programme a plus que doublé (+ 250,9 %) entre 1983 et 1987, pour atteindre 26 993 personnes. Le nombre de déplacements effectués par ceux-ci a cependant augmenté un peu moins rapidement (112,7 %) pour se situer à près de 1,6 million en 1987, soit 826 453 déplacements de plus qu'en 1983. La croissance de ces déplacements s'est surtout faite sentir dans les services ruraux et semi-urbains (163,7 %) qui ont vu leur part relative passer de 33,6 % en 1983 à 41,6 % en 1987. Cependant en nombre, cette augmentation est aussi importante dans les services urbains (incluant Montréal) que dans les services ruraux et semi-urbains.

En 1985⁴, les déplacements pour raison de travail représentaient 43,4 % de l'ensemble des déplacements, suivi par les déplacements pour fins de loisirs avec 22,2 %. Par ailleurs, selon d'autres statistiques⁵, un peu plus de 28 % des déplacements de 1987, sont effectués par des personnes en fauteuil roulant.

Tableau 16 - ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT
PAR TYPE DE SERVICE
1983-1987

	1983	1984	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1983
NOMBRE DE PERSONNES ADMISES	10 760	16 380	20 257	23 552	26 993	+ 250,9
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR SERVICE						
Ruraux et semi-urbains	246 260	345 894	453 090	538 865	649 299	+ 163,7
Urbains (Excluant MTL)	276 944	320 489	379 443	434 042	475 371	+ 71,7
Montréal	<u>210 049</u>	<u>236 176</u>	<u>274 389</u>	<u>341 975</u>	<u>435 036</u>	<u>+ 107,1</u>
Total	<u>733 253</u>	<u>902 559</u>	<u>1 106 922</u>	<u>1 314 882</u>	<u>1 559 706</u>	<u>+ 112,7</u>

Figure 43

LES DÉPLACEMENTS PAR TYPE DE SERVICE
1983 ET 1987

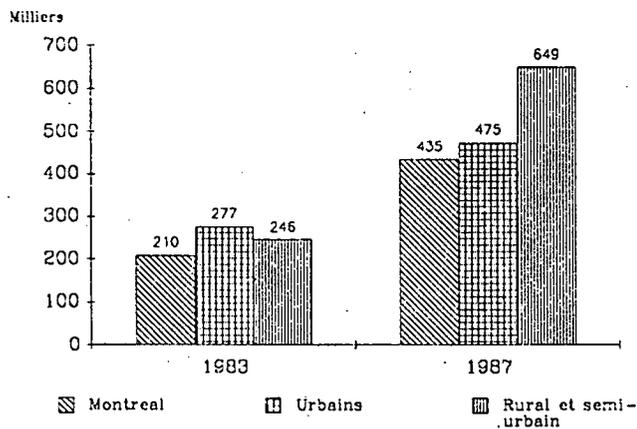
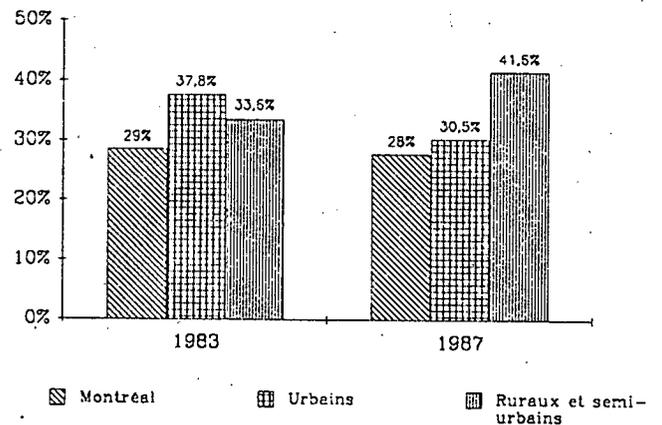


Figure 44

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS
PAR TYPE DE SERVICE
1983 ET 1987



3.4.2 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE PAR MODE DE TRANSPORT

Entre 1984 et 1987, les déplacements par taxi ont augmenté considérablement, enregistrant une croissance de 344,9 % par rapport à 26,7 % pour les minibus. De plus, alors qu'en 1984, 14,5 % des déplacements (130 841) étaient réalisés par taxi, cette proportion est de 37,3 % en 1987 (582 093).

L'utilisation du taxi comme mode de déplacement s'est grandement accrue à Montréal (836,1 %) et dans les services ruraux et semi-urbains (753,9 %). En 1987, 67,8 % des déplacements effectués à Montréal étaient réalisés par taxi, comparativement à 36,8 % dans les autres services urbains et à 17,3 % dans les services ruraux et semi-urbains.

Tableau 17 - DEMANDE PAR MODE DE TRANSPORT
1984-1987

LES DÉPLACEMENTS PAR TYPE DE SERVICE ET MODE DE TRANSPORT	1984	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1984
RURAUX ET SEMI-URBAINS					
Minibus	332 772	415 493	455 754	537 254	+ 61,5
Taxi	13 122	375 597	83 111	112 045	+ 753,9
Total	345 894	453 090	538 865	649 299	+ 87,7
URBAINS (excluant HTL)					
Minibus	234 292	237 176	263 604	300 384	+ 28,2
Taxi	86 197	142 267	170 438	174 987	+ 103,0
Total	320 489	379 443	434 042	475 371	+ 48,3
MONTRÉAL					
Minibus	204 654	136 808	170 507	139 975	- 31,6
Taxi	31 522	137 581	171 468	295 061	+ 836,1
Total	236 176	274 389	341 975	435 036	+ 84,2
GRAND TOTAL					
Minibus	771 718	789 477	889 865	977 613	+ 26,7
Taxi	130 841	317 445	425 017	582 093	+ 344,9
Total	902 559	1 106 922	1 314 882	1 559 706	+ 72,8

Figure 45

LES DÉPLACEMENTS SELON LE
MODE DE TRANSPORT
1984 A 1987

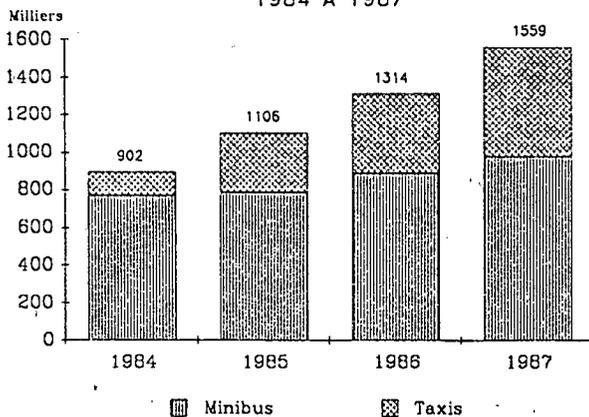
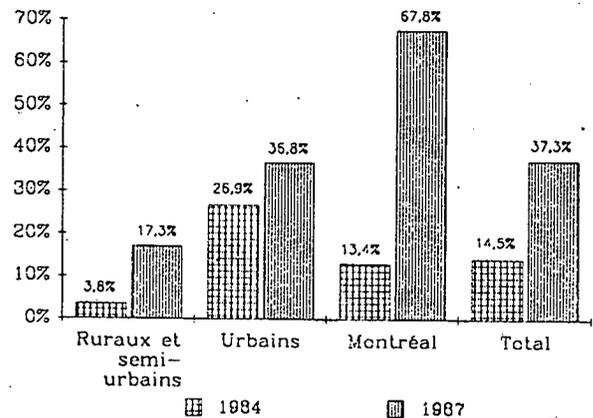


Figure 46

PROPORTION DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS
PAR TAXI SELON LE TYPE DE SERVICE
1984 ET 1987



3.5 OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉ

La proportion de la population du Québec ayant accès à un service de transport adapté est passée de 67,4 % en 1983 à 76,0 % en 1987. Les municipalités desservies par un service de transport adapté représentent 31 % des municipalités du Québec (472 sur 1 503 municipalités). Cette évolution est due essentiellement au développement des services ruraux et semi-urbains qui ont vu le taux de couverture de leur population passer de 28,2 % à 49,6 %.

Entre 1983 et 1987, le nombre de services et de municipalités est demeuré constant dans les services urbains, alors qu'on enregistre 24 nouveaux services et 210 nouvelles municipalités participantes dans les services ruraux et semi-urbains. En 1986, 71 % des nouvelles municipalités participantes (42 sur 59) procèdent par intégration à un service existant contre 33 % (19 sur 58) en 1984. Pour l'avenir, on anticipe un rattrapage en ce qui a trait à la création de nouveaux services.

Tableau 18 - OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉ
1983-1987

	TAUX DE COUVERTURE					VARIATION EN % 1987/1983
	1983	1984	1985	1986	1987	
POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC						
Population	6 438 403	6 452 534	6 480 151	6 517 948	6 551 241	+ 1,8
Population desservie	4 340 517	4 562 489	4 789 876	4 916 066	4 977 497	+ 14,7
Taux de couverture	67,42	70,71	73,92	75,42	75,98	
POUR LES SERVICES RURAUX ET SEMI-URBAIN						
Population	2 920 062	2 956 835	3 071 800	3 088 782	3 122 075	+ 6,9
Population desservie	822 176	1 066 790	1 381 525	1 486 900	1 548 331	+ 88,3
Taux de couverture	28,16	36,08	44,97	48,14	49,59	

NOMBRE DE SERVICES ET DE MUNICIPALITÉS PARTICIPANTES

TYPE DE SERVICE

Ruraux et semi-urbains						
Services	30	37	48	53	54	+ 80,0
Municipalités participantes	191	249	326	385	401	+ 110,0
Urbains (excluant MTL)						
Services	8	8	8	8	8	0
Municipalités participantes ⁶	43	43	43	42	42	0
Montréal						
Services	1	1	1	1	1	0
Municipalités participantes	29	29	29	29	29	0
Total						
Services	39	46	57	62	63	+ 61,5
Municipalités participantes	263	321	398	456	472	+ 79,5

Figure 47

PROPORTION DE LA POPULATION
REJOINTE PAR LE PROGRAMME
1983 A 1987

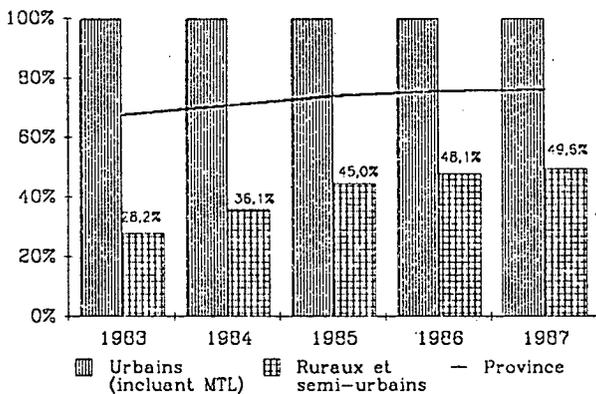
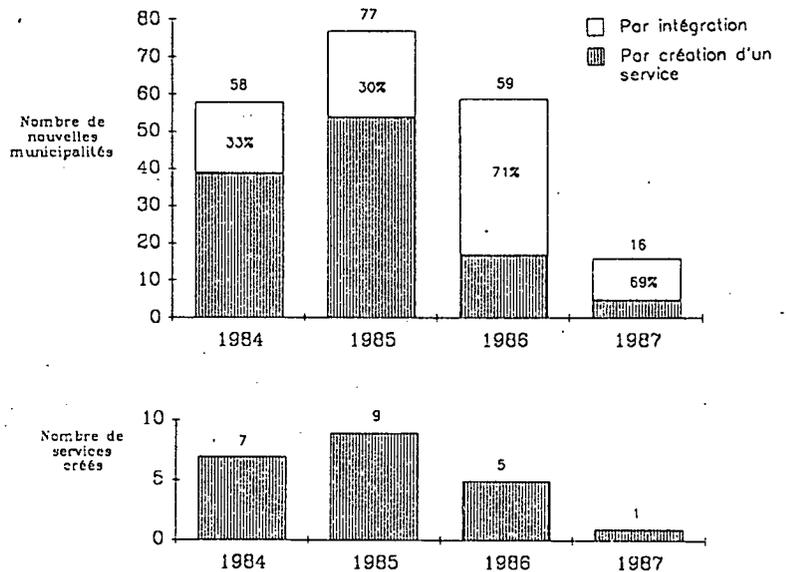


Figure 48

MODE DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE
DANS LES SERVICES RURAUX ET SEMI-URBAINS
1984 A 1987



3.6 COÛT MOYEN PAR DÉPLACEMENT PAR TYPE DE SERVICE

En 1987, le coût moyen par déplacement est de 13,26 \$ comparativement à 16,80 \$ en 1983, soit une diminution de 21 %. Cette baisse du coût moyen est attribuable à un accroissement important de la clientèle (112,7 %), à un taux de fréquentation des véhicules plus élevé et à un recours plus prononcé au transport par taxi qui est moins coûteux que le minibus. En 1984, 14,5 % des déplacements se faisaient en taxi comparativement à 37,3 % en 1987.

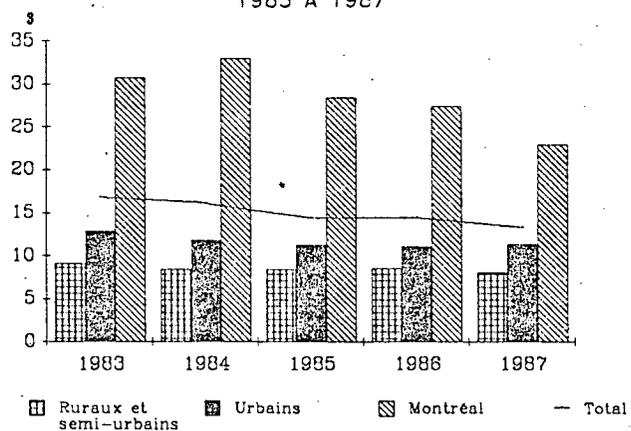
Le coût moyen par déplacement dans les services urbains est beaucoup plus élevé que dans les services ruraux et semi-urbains et ce spécialement à Montréal. En 1987, le coût moyen global par déplacement à Montréal est presque le triple de celui des services ruraux et semi-urbains et le double de celui des autres services urbains. Le coût plus élevé à Montréal s'explique par un taux de fréquentation des véhicules moins élevé. On remarque que le nombre de minibus en service a augmenté de 38,8 % entre 1983 et 1987 (de 36 à 50 minibus), et ce malgré une baisse (31,6 %) de la clientèle transportée par ce mode de transport.

Tableau 19 - COÛT PAR DÉPLACEMENT PAR TYPE DE SERVICE
1983-1987²

PAR TYPE DE SERVICE	1983	1984	1985	1986	1987	VARIATION EN % 1987/1983
RURAL ET SEMI-URBAIN	9,18	8,48	8,51	8,63	8,12	- 11,5 %
URBAIN EXCLUANT MTL	12,93	11,86	11,27	11,14	11,37	- 12,1 %
MONTRÉAL	<u>30,84</u>	<u>33,05</u>	<u>28,52</u>	<u>27,50</u>	<u>23,01</u>	<u>- 25,4 %</u>
TOTAL	16,80	16,11	14,41	14,37	13,26	- 21,0 %

Figure 49

LE COUT MOYEN PAR DÉPLACEMENT
PAR TYPE DE SERVICE
1983 A 1987



NOTES DE RÉFÉRENCE - TRANSPORT ADAPTÉ

1. Toutes les données sur le transport adapté ont été obtenues du Service de la réglementation et de l'évaluation et du Service de l'administration des programmes de la Direction du transport des personnes et des marchandises.
2. Dans le cadre de ce document, les services urbains regroupent les municipalités desservies par un service de transport en commun (OPT) et pour fins de comparaisons Montréal sera, sauf, exception présenté distinctement. Les services ruraux et semi-urbains regroupent toutes les municipalités qui ne sont pas desservies par un service de transport en commun. L'absence générale de données pour Saint-Jérôme nous a amené à l'exclure de ce recueil d'indicateurs.
3. L'admissibilité au programme est établie par des comités locaux constitués en vertu de la politique d'admissibilité au transport adapté adoptée en 1983.
4. Source: "État de la situation des services de transport adapté aux personnes handicapées en milieu rural, décembre 1986", page 23 et suivantes. Cette étude porte sur les années 1983 à 1985 inclusivement et exclut la STCUM. Pour 1985, les motifs de déplacement et leurs parts relatives sont les suivants:

Travail	43,36 %
Loisirs	22,18 %
Soins médicaux	17,18 %
Études	8,59 %
Autres	8,69 %

5. Répertoire Statistique 1987 du transport adapté, page 6.
6. Le nombre de municipalités participantes dans les services urbains est passé de 43 en 1986 à 42 en 1986 à la suite d'une fusion de municipalités.

4. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME¹

4.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Ce programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime. Il comprend deux grands types d'activités, soit:

- le soutien financier aux dessertes maritimes des régions isolées que sont la Moyenne et la Basse Côte-Nord et les Îles de la Madeleine;
- l'attribution de subventions aux services de traversiers reliant en divers points, les deux rives du Saint-Laurent, celles du Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac et celles du Lac Témiscouata entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac. Le gouvernement du Québec subventionne neuf traverses,² dont six sont administrées par la Société des traversiers du Québec (STQ) et trois par l'entreprise privée.

Le service du transport maritime de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises administre ce programme. Les crédits votés pour l'année 1987-1988 ont été de 36 M\$, soit 1,8 M\$ pour le fonctionnement, 1,8 M\$ pour les dépenses de capital et 32,4 M\$ pour les transferts aux divers transporteurs.

4.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS

De 1981-1982 à 1987-1988, les dépenses du transport maritime ont augmenté de 9,5 M\$, passant de 25,9 à 35,4 M\$ dont 90 % ou 31,2 M\$ sous forme de transfert. En 1987-1988, ces transferts étaient répartis comme suit: 5,7 M\$ pour les dessertes, 22,7 M\$ pour les traverses et 3,4 M\$ pour les dépenses d'infrastructure au port de Valleyfield.

Depuis 1984, les ratios d'autofinancement dans les traverses ont chuté de 40,7 % à 34,5 %, les revenus ayant baissé de 2,5 % malgré une hausse de la clientèle (véhicules-km + 10,4 %, passagers-km + 5,2 %), alors que les coûts d'opérations ont augmenté de 14,9 %. L'écart entre les ratios d'autofinancement de la STQ et du secteur privé s'est élargi de 36 à 50 points de pourcentage. Le ratio de la STQ a baissé de 36,1 % à 28,4 %, alors que celui du secteur privé a augmenté de 73,8 % à 78,3 %.

Les revenus de la STQ ont baissé à la suite de l'élargissement, en 1985-1986, de la politique de gratuité dans certaines traverses et du gel des tarifs chez les autres pour l'année 1986-1987. L'effet des modifications récentes en terme de tarification pour l'année 1988 n'apparaîtra qu'en 1988-1989. Malgré les efforts de rationalisation de ses dépenses, les coûts d'opérations par véhicule et par passager transportés par la STQ demeurent plus élevés que ceux du secteur privé. La fréquence du service offert, le caractère annuel du service par rapport au caractère saisonnier pour le secteur privé, la structure des coûts plus rigide, les caractéristiques de la flotte de navires et la plus grande concentration de services de courte distance, dont les coûts d'opérations par kilomètre sont plus élevés que ceux de grande distance, génèrent des coûts d'opérations plus élevés pour la STQ et réduisent ainsi ses ratios d'autofinancement.

Ces caractéristiques influencent également les taux de fréquentation de la flotte de la STQ, qui se situent à 17,3 % pour les passagers-km et à 40,8 % pour les véhicules-km, contre 22,8 % et 43,9 % pour les traverses privées subventionnées. Le type de clientèle à desservir et la proximité d'autres liens de transport influencent également le taux de fréquentation.

Figure 50

ÉVOLUTION DES DÉPENSES TOTALES

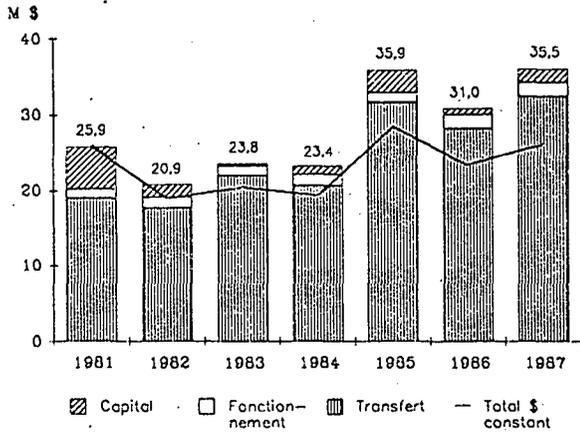


Figure 51

RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SUBVENTIONNEES

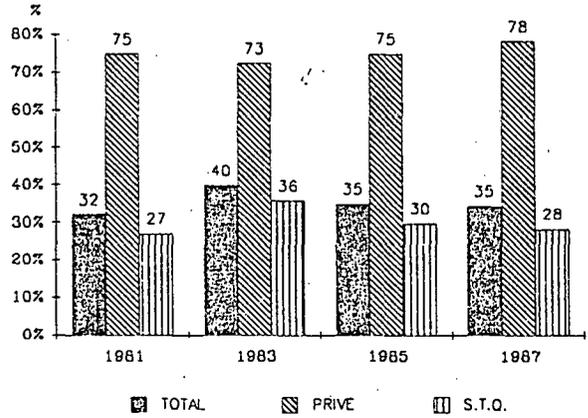


Figure 52

INDICE DU NOMBRE TOTAL DE PASSAGERS, DE VEHICULES ET DE TRAVERSEES

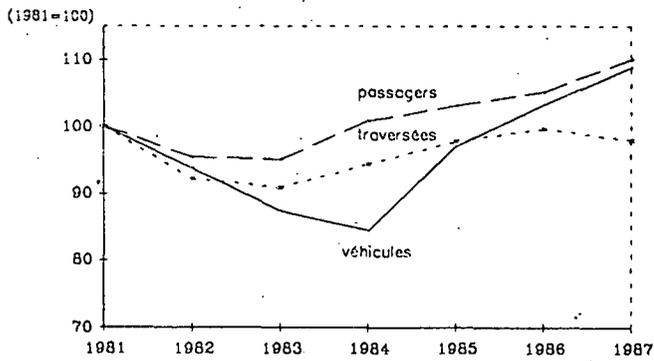
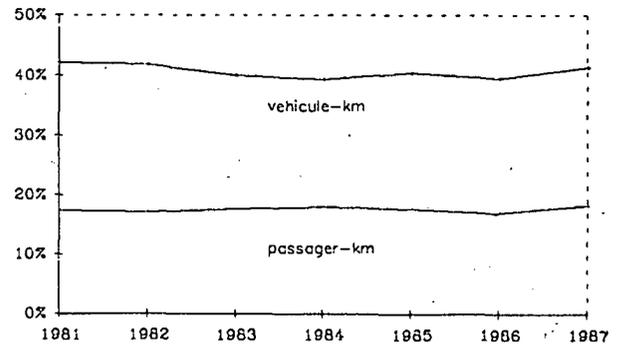


Figure 53

TAUX DE FREQUENTATION ENSEMBLE DES TRAVERSES SUBVENTIONNEES



4.3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES TRANSFERTS

De 1981-1982 à 1987-1988, les dépenses totales de ce programme sont passées de 25,9 M\$ à 35,5 M\$, soit une hausse de 36,9 % en \$ courants et une baisse de 0,6 % en \$ constants. L'évolution de ces dépenses n'a cependant pas été régulière. La grande variation des dépenses de capital, qui oscillent entre 5,6 M\$ et 0,4 M\$ selon les années, les dépenses de la construction du port de Valleyfield (10,0 M\$ répartis sur trois ans), la mise en service de nouveaux navires à l'Île-aux-Coudres et à Sorel et l'augmentation des coûts dus à l'inflation expliquent cette évolution.

Les dépenses de transfert qui comptaient pour 90 % des dépenses totales en 1987 ont augmenté de 67 % en dollars courants durant cette période, pour atteindre 31,9 M\$ en 1987-1988. De cette somme, 22,7 M\$ soit 71 %, sont allés pour les traverses en 1987-1988, dont 21,8 M\$ de subventions pour le fonctionnement des traverses de la STQ et 0,9 M\$ pour les traverses privées subventionnées. Les dessertes ont reçu 5,7 M\$, alors que les dépenses d'infrastructure au Port de Valleyfield accaparait la presque totalité des autres transferts.

**Tableau 20 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES TRANSFERTS DU TRANSPORT MARITIME
DE 1981-1982 À 1987-1988**

	1981-82	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88*	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
DÉPENSES \$ 000,						
Fonctionnement	1 198	1 451	1 276	1 789	1 778	+ 48,5
Capital	5 638	1 204	2 898	869	1 788	- 68,2
Transferts						
Subv. aux dessertes	3 780	5 538	6 605	6 393	5 747	+ 52,0
Subv. aux traverses	15 303	14 983	21 756	21 805	22 689	+ 48,0
Autres		233	3 414	121	3 486	
Sous-total transfert	19 083	20 754	31 775	28 320	31 922	+ 67,3
TOTAL DÉPENSES (\$ COUR.)	25 919	23 409	35 949	30 978	35 488	+ 36,9
TOTAL DÉPENSES (\$ CONST.)	25 919	19 455	28 537	23 467	25 753	- 0,6

* Estimé des dépenses.

Figure 54

ÉVOLUTION DES DÉPENSES TOTALES

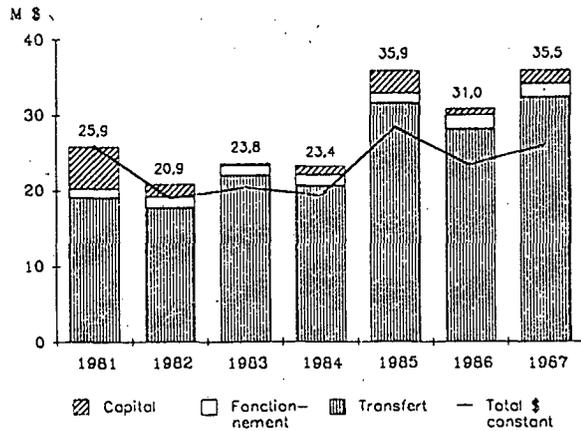
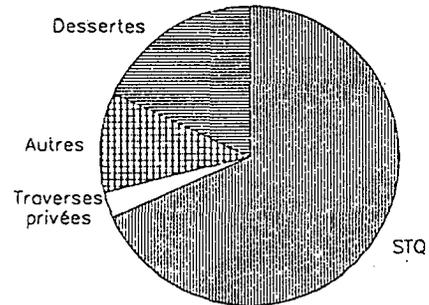


Figure 55

RÉPARTITION DES DÉPENSES DE TRANSFERT
1987-1988



4.4 COÛTS D'OPÉRATIONS NETS, REVENUS ET SUBVENTIONS

Traverses

Entre 1981-1982 et 1987-1988, dans une période inflationniste de plus de 37,8 %, les coûts d'opérations nets³ de l'ensemble des traverses subventionnées ont augmenté de 32 % en dollars courants pour atteindre 27,3 M\$. Les revenus ayant augmenté plus rapidement que les dépenses (40,8 %) au cours de la même période, il s'ensuivit une augmentation moindre des subventions d'opérations (27,7 %). Tant au niveau des coûts d'opérations, des revenus que des subventions, les augmentations ont été moindres pour la STQ que pour les traverses privées. En 1987-1988, les coûts d'opérations de la STQ représentent 87,8 % de l'ensemble des coûts des traverses subventionnées.

Au cours des trois dernières années, les coûts d'opérations à la STQ ont augmenté légèrement (3,2 %), et si ce n'eût été des frais supplémentaires de réparations occasionnés par l'accident du Camille Marcoux à Matane en 1987, ils seraient demeurés stables. Les revenus ayant baissé légèrement (1,8 %), il s'ensuivit une augmentation du montant des subventions d'opérations (5,3 %). Dans le secteur privé subventionné, les subventions ont baissé quelque peu (2,1 %), à la suite d'une augmentation des revenus (15,1 %) plus forte que les dépenses (10,1 %).

Dessertes

Du côté des dessertes, les coûts d'opérations ont augmenté de 2,6 M\$ passant de 7,5 M\$ à 10,1 M\$ durant cette période, alors que les revenus n'ont augmenté que de 1,65 M\$, passant de 3,8 M\$ à 5,4 M\$. De leur côté, les subventions en 1987-1988 atteignaient 6,0 M\$, soit 47 % de plus qu'en 1981-1982.

Tableau 21 - COÛTS D'OPÉRATIONS NETS, REVENUS ET SUBVENTIONS
DE 1981-1982 À 1987-1988 (000 \$)

	TRAVERSES					VARIATION EN %
	1981-82	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1987-88/ 1981-82
COÛTS D'OPÉRATIONS NETS						
STQ	18 507	20 923	23 253	23 490	24 000	+ 29,7
PRIVÉES	<u>2 222</u>	<u>2 863</u>	<u>3 019</u>	<u>3 244</u>	<u>3 325</u>	+ 49,7
TOTAL	20 729	23 786	26 272	26 734	27 325	+ 31,2
REVENUS						
STQ	5 023	7 562	6 948	6 750	6 824	+ 35,9
PRIVÉES	<u>1 676</u>	<u>2 112</u>	<u>2 262</u>	<u>2 616</u>	<u>2 604</u>	+ 55,4
TOTAL	6 699	9 674	9 210	9 366	9 428	+ 40,8
SUBVENTIONS D'OPÉRATION						
STQ	13 485	13 361	16 305	16 741	17 175	+ 27,4
PRIVÉES	<u>554</u>	<u>753</u>	<u>761</u>	<u>641</u>	<u>745</u>	+ 34,5
TOTAL	14 039	14 114	17 066	17 382	17 920	+ 27,7
DESSERTES						
COÛTS D'OPÉRATIONS	7 574	10 244	10 365	9 855	10 142	+ 34,9
REVENUS	3 772	4 730	4 860	4 538	5 410	+ 43,4
SUBVENTIONS	4 123	5 986	6 064	6 327	6 069	+ 47,2

Figure 56

COÛTS D'OPÉRATION ET SUBVENTIONS
TRAVERSES

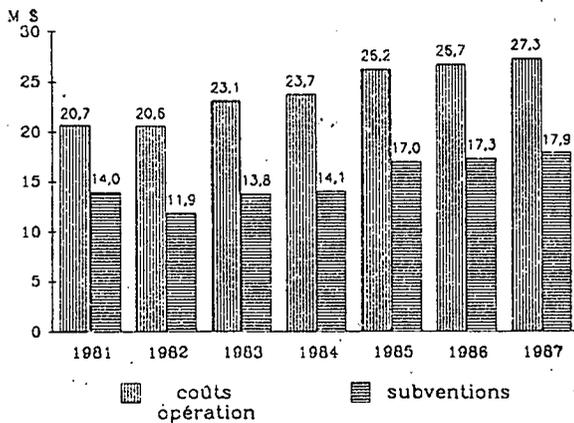
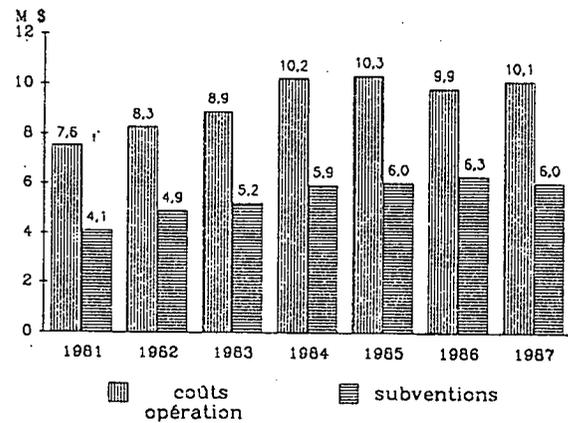


Figure 57

COÛTS D'OPÉRATION ET SUBVENTIONS
DESSERTES



4.5 RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES

Depuis 1982, le ratio d'autofinancement⁴ pour l'ensemble des traverses est à la baisse ayant passé de 42 % à 34,5 %. Cela résulte d'une tendance générale à la baisse à la STQ, de 38,2 % à 28,4 % en 1987-1988, par rapport à une augmentation dans le secteur privé de 75,7 % à 78,3 %. De 1985-1986 à 1987-1988, les ratios de la STQ ont oscillé à moins de 1 % pour les traverses de l'Île-aux-Coudres, l'Île-aux-Grues et Baie-Sainte-Catherine, à 20 % pour Québec, 55 % pour Sorel et 53 % pour Matane. Dans le secteur privé, les ratios varient de 3 % à l'Île d'Entrée et près de 86 % à Rivière-du-Loup.

Depuis 1984, l'écart entre les deux secteurs s'est élargi, passant de 36 à 50 points de pourcentage. Les prérogatives de la politique gouvernementale en matière de tarification et de gratuité, l'offre de service à maintenir au cours de l'année, les différents modes de subvention et d'administration et l'essentialité de certains liens expliquent en partie ces écarts.

L'écart entre les traverses bénéficiant d'une gratuité partielle⁵ et celle bénéficiant d'une gratuité complète⁶ s'est maintenu au cours de la période.

Tableau 22 - RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES
SELON DIFFÉRENTES RÉPARTITIONS

	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88
STQ	38,2	36,1	36,1	29,9	28,7	28,4
PRIVÉES	75,7	72,5	73,8	74,9	80,7	78,3
GRATUITÉ COMPLÈTE ⁵	10,7	12,0	10,6	0,5	0,4	0,4
GRATUITÉ PARTIELLE ⁶	33,4	31,0	33,6	27,8	25,5	30,4
AUCUNE GRATUITÉ ⁷	<u>71,3</u>	<u>69,0</u>	<u>70,7</u>	<u>66,3</u>	<u>73,7</u>	<u>61,0</u>
TOTAL	42,0	40,0	40,7	35,1	35,0	34,5

Figure 58

RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES
SUBVENTIONNÉES

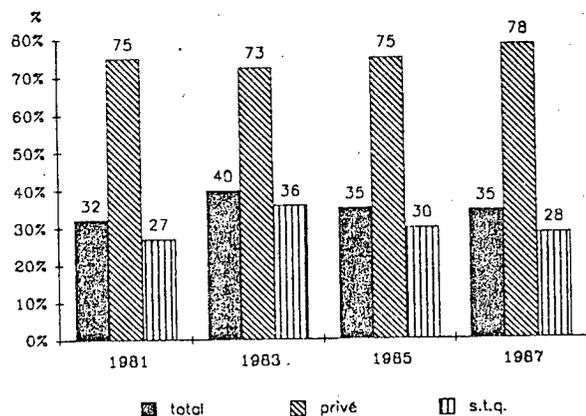
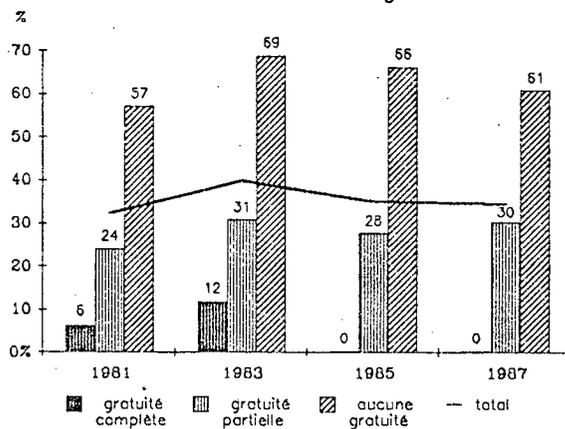


Figure 59

RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES
SUBVENTIONNÉES
selon le niveau de gratuité



4.6 OFFRE ET DEMANDE DE SERVICES

En hausse depuis 1984-1985, la clientèle totale des traversiers atteint 4,7 millions de passagers et 1,72 million de véhicules⁸ en 1987-1988. Au cours de la dernière année, l'augmentation a été de près de 5 %. La STQ qui, en 1987-1988, transportait environ 93 % de toute la clientèle a vu celle-ci augmenter de 12 % depuis 1981-1982, alors que celle du secteur privé subventionné a baissé de 17 %. Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, on note cependant une diminution du nombre de passagers-km (8,2 %) et de véhicules-km (12,6 %) depuis 1981-1982, les baisses importantes aux traverses de Matane, de Québec et de Saint-Juste-du-Lac n'ayant pu être compensées par les hausses dans les autres.

En 1987-1988, 5 des 8 traverses transportent plus de véhicules qu'en 1981, soit: Île-aux-Coudres (65 308 ou 44 %), Île-aux-Grues (2 100 ou 15,2 %), Sorel (239 029), Tadoussac (167 976 ou 35 %), Rivière-du-Loup (7 818 ou 11 %). Les trois autres ont connu des baisses importantes, soit Matane (39 478 ou 32,6 %), Québec (259 478 ou 47,3 %) et Saint-Juste-du-Lac (33 336 ou 44,8 %).

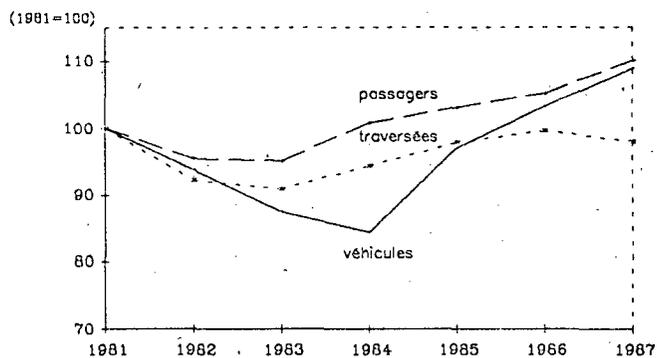
L'offre de service exprimée en nombre de traversées a légèrement baissé (2 %) depuis 1981-1982 pour se situer à 95 544 traversées en 1987-1988. En hausse depuis 1983-1984, l'offre a diminué au cours de la dernière année, à la suite de la fermeture de la traverse de Lotbinière-Deschambault (2 000 traversées).

Tableau 23 - OFFRE ET DEMANDE DE SERVICES
DE 1981-1982 À 1987-1988

	1981-82	1984-85	1985-86	1986-87	VARIATION EN %	
					1987-88	1987-88/ 1981-82
NBRE DE PASSAGERS	4 275 015	4 311 731	4 412 193	4 496 184	4 706 935	+ 10,1
NBRE DE VÉHICULES	1 582 460	1 337 616	1 536 133	1 634 581	1 722 690	+ 8,9
NBRE DE PASSAGERS-KM	25 279 925	22 058 724	22 233 308	22 375 771	23 310 773	- 8,2
NBRE DE VÉHICULES-KM	10 557 307	8 357 996	8 722 011	9 057 418	9 225 166	- 12,6
NBRE DE TRAVERSÉES	97 511	92 058	95 490	97 211	95 544	- 2,0
NBRE DE TRAVERSÉES-KM	318 533	274 928	279 931	294 997	286 561	- 10,0

Figure 60

INDICE DU NOMBRE TOTAL DE PASSAGERS,
DE VÉHICULES ET DE TRAVERSÉES



4.7 COÛTS MOYENS D'OPÉRATION POUR LES TRAVERSES

Entre 1981-1982 et 1987-1988, les coûts moyens d'opérations nets par véhicule-km et par passager-km ont augmenté respectivement de 51 % et de 43,6 % dans une période inflationniste de 37,8 %. Cette augmentation provient d'une augmentation des coûts d'opérations de 31,2 % conjuguée à une baisse de la demande de passagers-km (8,2 %) et de véhicules-km (12,6 %). Au cours des deux dernières années, les coûts moyens d'opérations ont baissé d'environ 10 % dans six traverses et augmenté sensiblement à Matane.

Si l'on compare maintenant le secteur public et le secteur privé, l'on constate que les coûts moyens par passager-km et par véhicule-km pour les traverses privées sont d'environ la moitié des coûts des traverses de la STQ. La baisse plus forte de la clientèle du secteur public, et l'importance plus grande de traversées de courte distance pour la STQ expliquent en partie ces écarts. En effet, les coûts par véhicule-km pour les courtes⁹ traversées sont quatre fois plus élevés que les coûts des grandes distances alors que les coûts par passager-km sont cinq fois plus élevés.

Tableau 24 - COÛT MOYEN PAR VÉHICULE-KM ET PAR PASSAGER-KM DE 1981-1982 À 1987-1988

	1981-82	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN %
						1987-88/ 1981-82
\$ COURANTS						
COÛT PAR VÉHICULES-KM						
STQ	1,07	1,59	1,70	1,69	1,67	+ 56,6
PRIVÉES	0,59	0,80	0,79	0,77	0,82	+ 37,8
TOTAL	0,98	1,42	1,51	1,48	1,48	+ 50,9
Courte distance	2,03	2,61	2,57	2,64	2,17	+ 6,6
Moyenne distance	1,48	2,13	1,69	1,81	1,63	+ 66,0
Longue distance	0,48	0,66	0,74	0,68	0,83	+ 73,3
COÛT PAR PASSAGER-KM						
STQ	0,46	0,60	0,65	0,67	0,66	+ 44,0
PRIVÉES	0,22	0,32	0,34	0,33	0,33	+ 51,4
TOTAL	0,41	0,54	0,59	0,60	0,59	+ 43,6
Courte distance	1,16	1,26	1,36	1,38	1,18	+ 1,8
Moyenne distance	0,67	0,78	0,71	0,80	0,69	+ 2,7
Longue distance	0,20	0,26	0,30	0,28	0,33	+ 63,6

Figure 61

COÛT PAR PASSAGER-KM ET PAR VÉHICULE-KM Ensemble des traverses

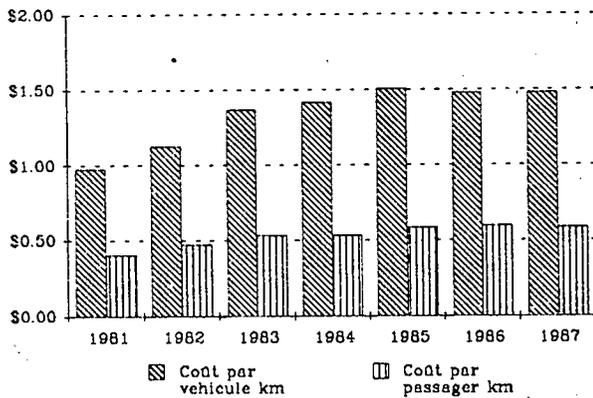


Figure 62

COÛT PAR PASSAGER-KM selon la distance

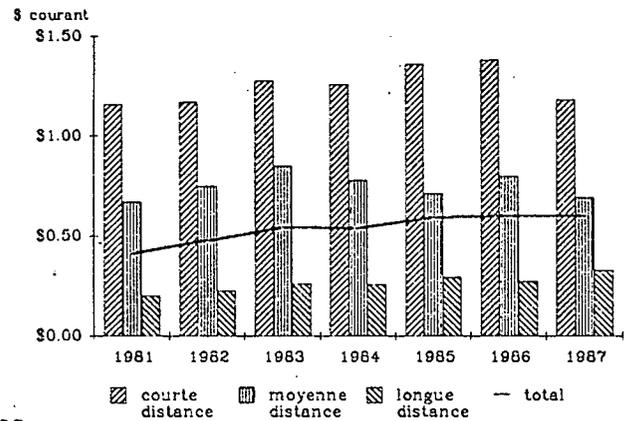
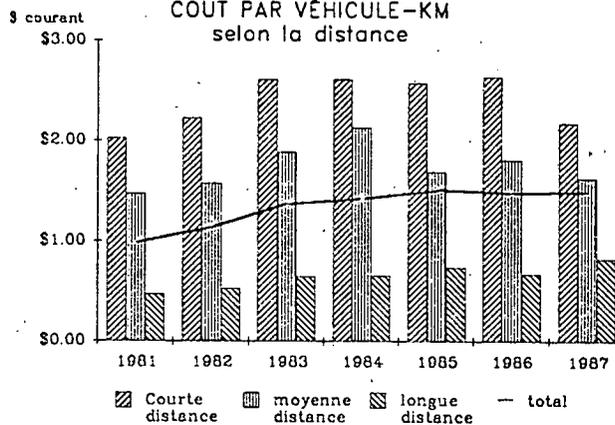


Figure 63

COÛT PAR VÉHICULE-KM selon la distance



4.8 TAUX DE FRÉQUENTATION DES TRAVERSES

Durant la période 1981-1982 à 1987-1988, les taux de fréquentation,¹⁰ se situent aux environs de 17,7 % pour les passagers-km et de 40,5 % pour les véhicules-km. L'écart entre les deux s'est légèrement rétréci au cours de cette période.

Le secteur privé a un taux d'environ 5 points de pourcentage plus élevé que la STQ. Chez celle-ci, les taux varient du simple au triple selon les traversées. Par exemple, le taux de fréquentation pour les véhicules à la traversée Québec-Lévis est de 21,9 % en 1987-1988, par rapport à 47 % pour Matane et 67 % pour l'Île-aux-Grues. Le type de clientèle particulière à desservir, les capacités des navires en service et l'offre de services à maintenir expliquent ces écarts.

En 1985-1986, la forte réduction du nombre de traversés à Rivière-du-Loup, dûe au retrait du navire Radisson durant cette saison, a entraîné une forte augmentation du taux de fréquentation du secteur privé.

Les traversées de courte et moyenne distance ont des taux de fréquentation inférieurs à ceux de la grande distance. L'écart est cependant plus prononcé pour les passagers que les véhicules. Ainsi en 1987-1988, le taux de fréquentation des passagers-km pour les traversées de longue distance (24,4) était 2,2 fois celui des courtes distances (10,0) alors que pour les véhicules-km, il n'était supérieur que de 1,5 fois, soit 41,0 et 31,8. Depuis 1981-1982, l'écart entre les deux types de traversées tend à s'amenuiser, les taux des courtes distances étant à la hausse.

Tableau 25 - TAUX DE FRÉQUENTATION
POUR L'ENSEMBLE DES TRAVERSES
DE 1981-1982 À 1987-1988

	1981-82	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
PASSAGERS-KM						
STQ	16,2	17,1	16,4	16,0	17,3	+ 6,8
PRIVÉES	24,8	23,5	26,3	21,0	22,8	- 8,1
TOTAL	17,4	18,1	17,7	16,9	18,2	+ 4,5
Courte distance	8,8	10,2	9,8	9,8	10,9	+ 23,9
Moyenne distance	9,1	10,5	12,5	13,2	13,9	+ 52,7
Longue distance	23,8	25,2	25,0	22,7	24,4	+ 2,5
VÉHICULES-KM						
STQ	41,2	38,1	37,9	38,6	40,8	- 0,9
PRIVÉES	46,6	44,5	52,8	42,7	43,9	- 5,8
TOTAL	42,0	39,3	40,4	39,5	41,4	- 1,4
Courte distance	27,5	26,7	28,2	29,6	31,8	+ 23,9
Moyenne distance	30,6	25,5	34,8	38,6	39,2	28,1
Longue distance	48,3	46,8	46,9	43,8	46,0	- 4,8

Figure 64

TAUX DE FRÉQUENTATION
ENSEMBLE DES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES

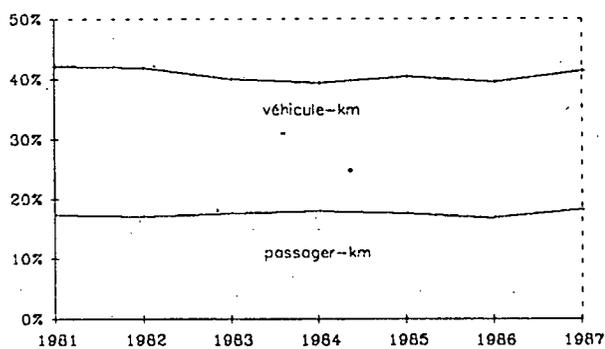


Figure 66

TAUX DE FRÉQUENTATION VÉHICULES-KM
selon la distance

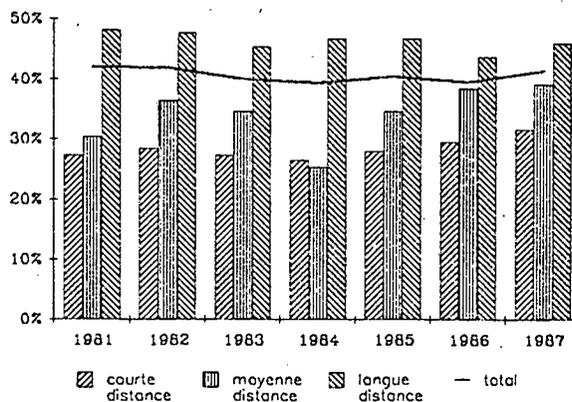
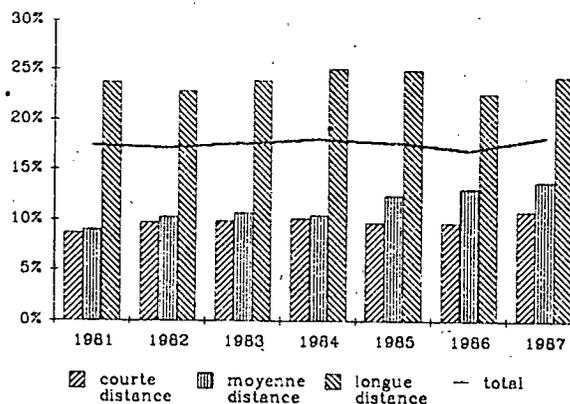


Figure 65

TAUX DE FRÉQUENTATION PASSAGERS-KM
selon la distance



NOTES DE RÉFÉRENCE - TRANSPORT MARITIME

1. Source : Les données de cette section ont été fournies par le Service du transport maritime. Les données financières proviennent des états financiers des entreprises et des comptes publics. Les données de trafic, proviennent des relevés mensuels du Service de transport maritime. Les calculs de ratio et autres calculs ont été faits par le Service de l'évaluation des programmes de la Direction de la programmation.
2. La traverse de Lotbinière/Deschambault a cessé ses opérations en 1987.
3. Coûts d'opérations nets = dépenses totales moins dépenses de capital, de crédit-bail, d'amortissement et d'affrètement. Ces coûts se répartissent ainsi: 50 % pour les passagers et 50 % pour les véhicules.
4. La somme des revenus de tarification sur les coûts d'opération nets.
5. Gratuité partielle: Québec, Sorel, Île d'Entrée.
6. Gratuité complète en 1985: Île-aux-Coudres, Île-aux-Grues, Tadoussac.
7. Aucune gratuité: Matane, Rivière-du-Loup, Saint-Juste-du-Lac et Lotbinière.
8. Le nombre de véhicules est pondéré en fonction d'une unité équivalente automobile, par exemple, un autobus équivaut à trois automobiles.
9. Courte distance : Québec, Sorel, Tadoussac, Saint-Juste-du-Lac, Lotbinière.
Moyenne distance: Île-aux-Coudres, Île-aux-Grues, Île d'Entrée.
Grande distance : Matane, Rivière-du-Loup.
10. Pourcentage de l'espace occupé par rapport à l'espace disponible.

5. PROGRAMMES ROUTIERS

5.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES

Les programmes routiers comprennent le programme de construction du réseau (03), le programme de conservation (04) et le programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal (programme 05, élément 4). Ces programmes visent d'une part le développement et l'amélioration du réseau routier à la charge du Ministère, et d'autre part le maintien d'un niveau de qualité et de confort pouvant répondre adéquatement aux besoins des usagers.

Le programme de construction concerne l'ensemble des interventions de développement et d'amélioration du réseau routier ainsi que les réfections majeures d'axes existants. En 1987-1988, plus de 349 M\$ ont été dépensés à ce chapitre. Les effectifs comprenaient 2 164 postes permanents.

Le programme de conservation a pour objectif le maintien de la qualité, du confort et de l'efficacité du réseau routier, ainsi que la protection des investissements. Les dépenses pour l'année 1987-1988 ont été de 482 M\$. Les effectifs s'élevaient à 4 337 postes permanents.

Le programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal permet la réalisation des travaux de construction ou d'amélioration sur des tronçons routiers de responsabilité municipale. Les sommes allouées sont, soit versées en subventions aux municipalités, soit utilisées par le Ministère pour effectuer les travaux envisagés. Un montant de 25 M\$ a été consenti à ce programme pour 1987-1988.

5.2 SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS

Au cours de la période 1981-1988, les dépenses consacrées au réseau routier ont augmenté de 6,4 %, alors que celles allouées aux autres programmes du Ministère ont connu un rythme de croissance semblable à l'ensemble des dépenses gouvernementales, soit 51,7 %.

La part relative des efforts engagés dans la conservation est passée de 45 à 56 % de l'ensemble des dépenses sur le réseau routier; ceci s'explique par la stabilité des dépenses réelles (en dollars constants) pour la conservation des routes et la réduction très sensible de celles affectées à la construction du réseau routier.

Durant cette période, la proportion des frais généraux, tant dans le secteur de la construction¹ que dans celui de la conservation, augmente alors que la portion des dépenses liées à la réalisation des travaux diminue.

Quant à la sécurité sur les routes, une diminution importante du nombre de victimes et du nombre d'accidents (surtout mortels) par 100 000 véhicules en circulation a été enregistrée. Cette baisse résulte de l'interrelation de plusieurs facteurs, tant au niveau de la route, des véhicules que des individus.

Figure 67

CROISSANCE DES DÉPENSES
DU GOUVERNEMENT ET DU MTQ

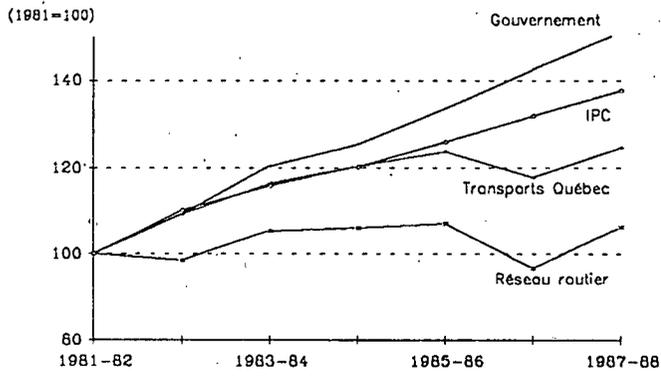


Figure 68

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR
PROGRAMME

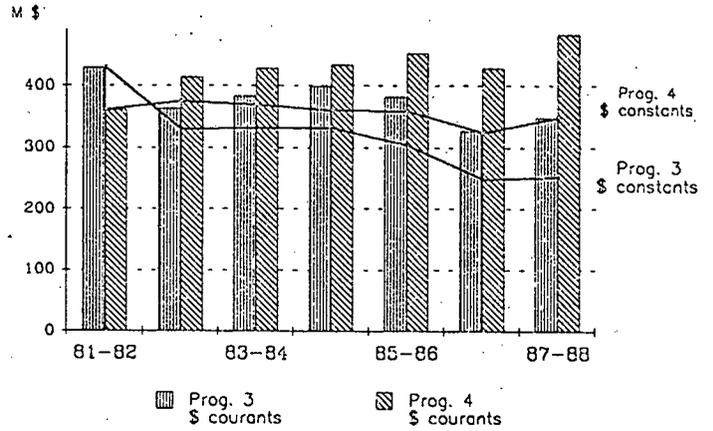


Figure 69

PROG. 3 CONSTRUCTION ROUTIERE
RÉPARTITION DES DÉPENSES
par catégorie

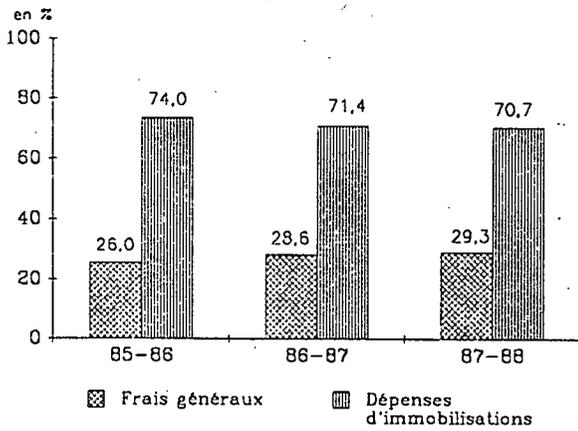
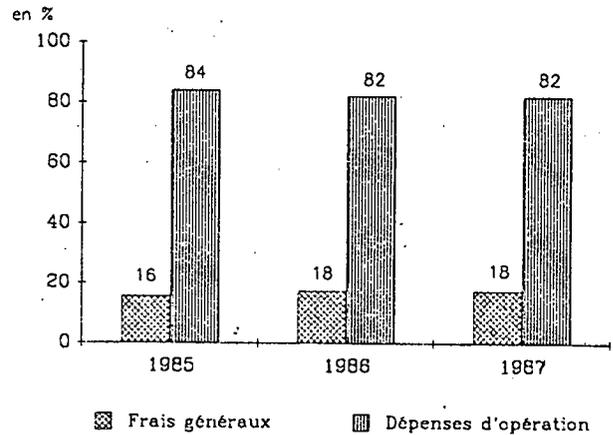


Figure 70

PROG. 4 CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
RÉPARTITION DES DÉPENSES
par catégorie



5.3 ÉVOLUTION DES RESSOURCES FINANCIÈRES

Les dépenses consacrées à la construction et à la conservation du réseau routier ont enregistré une croissance de seulement 6,4 % sur l'ensemble de la période observée (7 ans), passant de 805 à 857 M\$. Après une légère baisse en 1982-1983, elles ont progressé régulièrement entre 1982-1983 et 1985-1986, pour connaître une chute importante en 1986-1987 (9,7 %). Depuis, elles ont retrouvé le niveau de 1985-1986, soit 857 M\$. Par contre, si l'on tient compte de l'inflation, les dépenses réelles ont diminué de près de 23 % au cours de ces sept années.

La lente évolution des dépenses consacrées au réseau routier est le résultat d'une baisse sensible de l'effort consacré à la construction du réseau. En effet, les dépenses à ce chapitre sont de 18,8 % inférieures à ce qu'elles étaient sept ans auparavant (349 M\$ contre 430 M\$). En dollars constants, il s'agit d'une diminution de plus de 41,1 %. Durant la même période, les sommes consacrées au programme de conservation du réseau routier ont crû à un rythme légèrement inférieur à l'inflation, passant de 362 M\$ en 1981-1982 à 483 M\$ en 1987-1988.

Cette évolution différente a amené des changements importants dans la répartition des dépenses entre les deux programmes. En effet, la part du programme de construction dans l'ensemble des dépenses consacrées au réseau routier est passée de 53,4 % en 1981-1982 à 40,8 % en 1987-1988.

Tableau 26 - ÉVOLUTION DES RESSOURCES FINANCIÈRES

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER EN 000 \$					
Prog. 3 Construction	430 275	383 211	328 859	349 456	- 18,8
Variation annuelle en %		- 4,2	- 14,2	+ 6,3	
Prog. 4 Conservation	362 484	452 716	428 603	482 450	+ 33,1
Variation annuelle en %		+ 4,4	- 5,3	+ 12,6	
Prog. 5 Élément 4 Aide à l'amélioration du réseau routier municipal	12 544	27 125	21 580	25 179	+ 100,7
		+ 20,3	- 20,4	+ 16,7	
Dépenses totales	805 303	863 052	779 042	857 085	+ 6,4
Variation annuelle en %		+ 0,8	- 9,7	+ 10,0	
RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR PROGRAMME EN %					
Prog. 3 Construction	53,4	44,4	42,2	40,8	
Prog. 4 Conservation	45,0	52,5	55,0	56,3	
Prog. 5 Élément 4 Aide à l'amélioration du réseau routier municipal	1,6	3,1	2,8	2,9	

Sources: Gouvernement du Québec, Comptes publics, Livre 1, États financiers du gouvernement.
Gouvernement du Québec, Livre des Crédits.

Figure 71

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

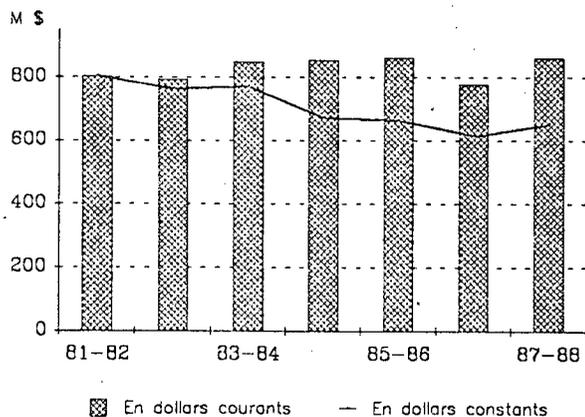
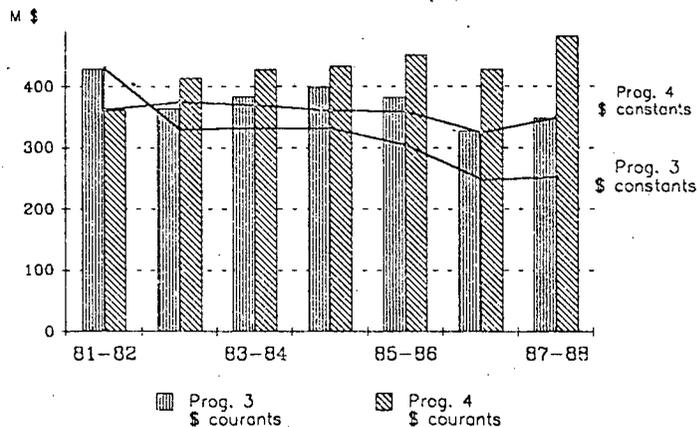


Figure 72

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR PROGRAMME



5.4 RÉPARTITION DES DÉPENSES

Construction

Depuis 1981-1982, la répartition des dépenses de construction entre les différents types de route a connu des changements importants. La part allouée au réseau autoroutier est passée progressivement de 39,6 % en 1981-1982 à 28,3 % en 1987-1988, soit une baisse de 11,3 points de pourcentage sur sept ans. En conséquence, la part relative affectée aux autres réseaux a augmenté légèrement, soit de 2,5 points de pourcentage pour les routes principales, de 4,5 points pour les routes régionales et de 4,2 points pour les autres routes.

Au cours de la période 1985-1988, on note une réduction de près de 9 % des dépenses de construction. Les sommes affectées aux immobilisations¹ ont diminué de 13 %, tandis que les frais généraux ont augmenté de 2,8 %. Alors qu'en 1985-1986, ces derniers mobilisaient 26 % des ressources disponibles, ils en accaparent 29,3 % deux années plus tard.

Tableau 27 - CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER
RÉPARTITION DES DÉPENSES (,000 \$)

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
PAR TYPE DE ROUTE					
Autoroutes	170 219	104 319	83 368	99 051	- 41,8
%	39,6	27,2	25,4	28,3	
Routes principales	115 835	120 436	103 994	102 894	- 11,2
%	26,9	31,4	31,6	29,4	
Routes régionales	52 473	57 169	51 369	58 425	+ 11,3
%	12,2	14,9	15,6	16,7	
Autres routes ³	91 748	101 287	90 128	89 086	- 2,9
%	21,3	26,4	27,4	25,5	
PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES					
Immobilisations		283 640	234 763	247 108	- 12,9
%		74,0	71,4	70,7	
Frais généraux ¹		99 571	94 096	102 348	+ 2,8
%		26,0	28,6	29,3	
Total des dépenses de construction		383 211	328 859	349 456	- 8,8
		100,0	100,0	100,0	

Sources: Gouvernement du Québec, Comptes publics, Livre 1, États financiers du gouvernement.

Figure 73

PROG. 3 CONSTRUCTION ROUTIÈRE
RÉPARTITION DES DÉPENSES
par type de route

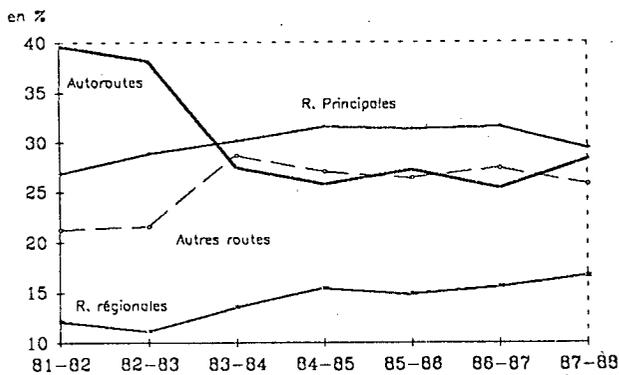
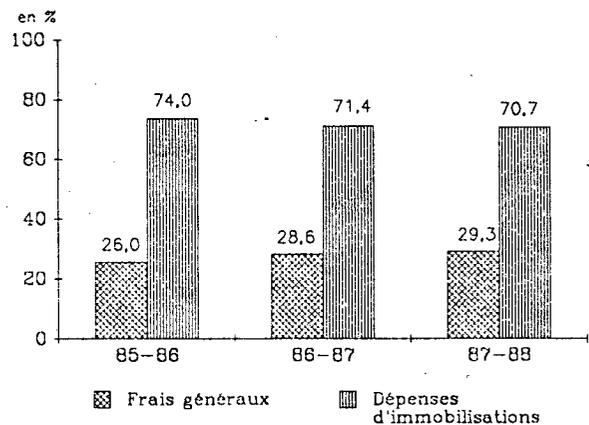


Figure 74

PROG. 3 CONSTRUCTION ROUTIÈRE
RÉPARTITION DES DÉPENSES
par catégorie



Conservation

En 1985-1986, 84,3 % des dépenses du programme de conservation ont été affectées aux opérations et 15,7 % aux frais généraux. Bien que les dépenses d'opérations aient baissé de 7,5 % en 1986-1987, les frais généraux ont augmenté de 6,3 %, entraînant ainsi une augmentation de leur part relative d'environ deux points de pourcentage. Ceci s'explique par la plus grande difficulté de compresser les frais généraux par rapport aux dépenses d'opérations. En 1987-1988, l'ensemble des dépenses de conservation ont augmenté de 12,5 % et les parts relatives de ces catégories n'ont pas changé.

En 1987-1988, 377 M\$ ont été consacrés à l'entretien régulier du réseau⁴, soit 78,1 % du total des dépenses de conservation. Il s'agit d'une augmentation de 35,4 % par rapport à 1981-1982. Cette croissance est supérieure à celle des sommes consacrées aux opérations de conservation du réseau (25,4 %), qui s'élevaient alors à 106 M\$.

Tableau 28 - CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
RÉPARTITION DES DÉPENSES (,000 \$)

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
Opérations ²			381 727	353 169	397 021	
	%		84,3	82,4	82,3	
Frais généraux ²			70 989	75 434	85 429	
	%		15,7	17,6	17,7	
Entretien régulier ⁴		278 271			376 816	+ 35,4
	%	76,8			78,1	
Conservation du réseau ⁴		84 213			105 634	+ 25,4
	%	23,2			21,9	
Total des dépenses de conservation	%	362 484 100,0	452 716 100,0	428 603 100,0	482 450 100,0	+ 33,1

Sources: Gouvernement du Québec, Comptes publics, Livre 1, États financiers du gouvernement.

Figure 75

PROG. 4 CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
RÉPARTITION DES DÉPENSES
par catégorie

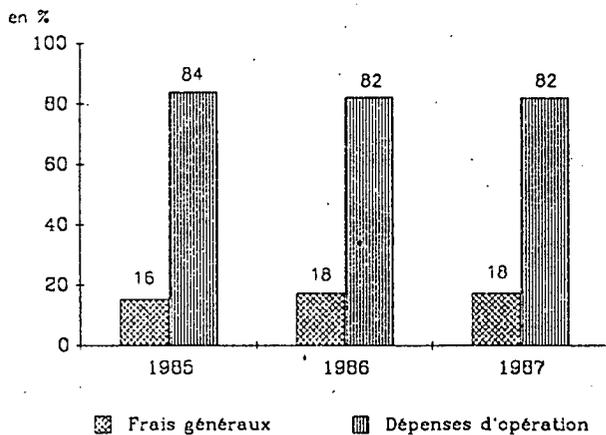
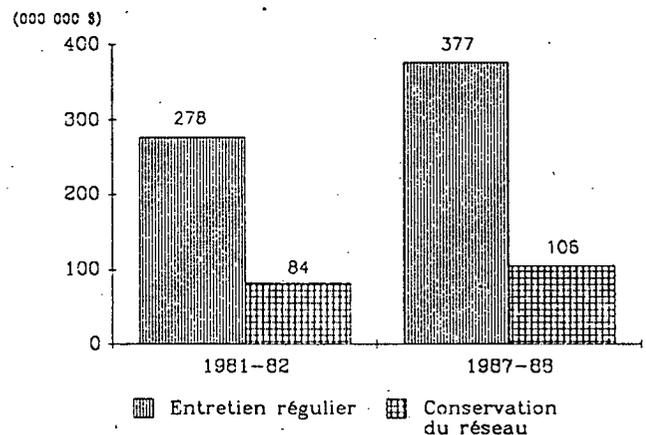


Figure 76

PROG. 4 CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
RÉPARTITION DES DÉPENSES
par type d'utilisation



5.5 ÉTAT DES CHAUSSÉES

Au cours de la période 1981-1987, les indices de profilométrie⁵ utilisés pour mesurer la qualité de roulement des chaussées indiquent une amélioration de l'ensemble du réseau, notamment depuis 1984. En 1987, l'indice pour le réseau autoroutier est légèrement supérieur à celui enregistré en 1981. Pour les routes principales et les routes régionales, ils demeurent toutefois légèrement inférieurs à ceux de 1981. De façon globale, on observe une similitude des tendances pour les divers types de routes: une augmentation de 1981 à 1982, une chute vers le point le plus bas en 1984 et une remontée jusqu'en 1986. Par la suite, l'indice de roulement s'améliore sur les autoroutes et les routes régionales et baisse sur les routes principales.

Malgré une amélioration relative de la qualité du réseau, une forte proportion de celui-ci, soit environ 35 %, demeure dans une condition inférieure au seuil acceptable.

Tableau 29 - QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Autoroutes	61,5	61,8	60,4	55,7	57,8	59,2	64,3
Routes principales	64,7	65,6	58,3	57,0	60,2	65,5	63,5
Routes régionales	65,3	66,8	58,6	56,3	57,6	63,1	63,6

Sources: Service des relevés techniques, ministère des Transports du Québec.
 Inventaire structural des routes, système 061.

Figure 77

ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES
 % du réseau dépassant les normes de profilométrie

AUTOROUTES

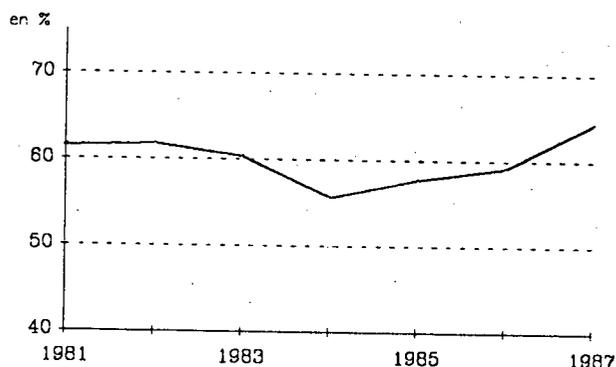


Figure 78

ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES
 % du réseau dépassant les normes de profilométrie

en %
 ROUTES PRINCIPALES

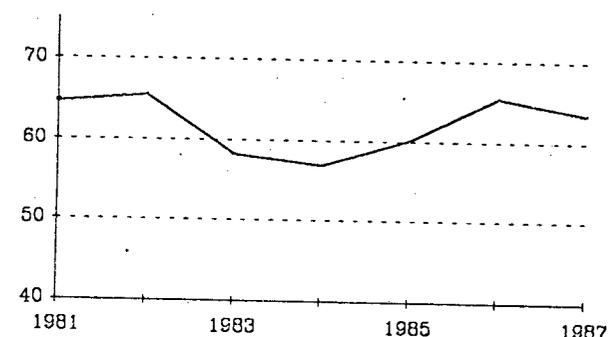
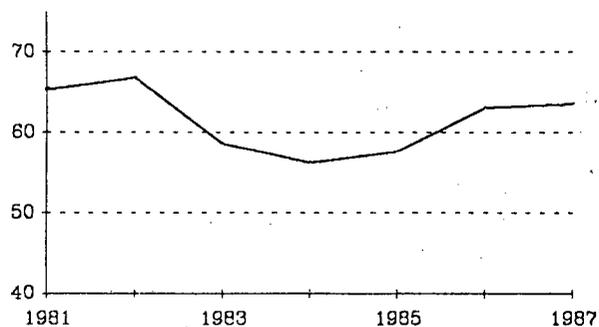


Figure 79

ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES
 % du réseau dépassant les normes de profilométrie

en %
 ROUTES RÉGIONALES



5.6 INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE

En décembre 1987, le réseau entretenu par le Ministère comptait 59 897 kilomètres de routes et de rues, soit: le réseau de base à vocation essentiellement interprovinciale et interrégionale constitué de 4 436 kilomètres d'autoroutes et de 10 612 kilomètres de routes principales, le réseau complémentaire de vocation intrarégionale ou collectrice s'étendant sur 8 886 kilomètres et constituant 14,8 % de l'ensemble du réseau et enfin, le réseau à caractère local qui représente la plus grande partie du réseau (60 %) avec près de 36 000 kilomètres. Dans cette catégorie, environ 50 % des routes sont non pavées; ces dernières constituent la presque totalité des routes non pavées de l'ensemble du réseau.

La circulation sur le réseau routier

Depuis 1981, la circulation sur le réseau routier à l'entretien du Ministère a augmenté de 18,5 %. Cette croissance de la circulation va de pair avec la croissance de l'économie. Après deux années de diminution, en 1981 et surtout en 1982, la circulation a augmenté à un rythme de plus en plus rapide jusqu'en 1987, où la croissance annuelle s'est élevée à 7,7 %.

L'essentiel de cette circulation automobile s'est effectuée sur le réseau routier de base du Québec, soit 70,3 %. En effet, en 1985, respectivement 44,3 % et 26,0 % de la circulation totale a été faite sur les autoroutes et les routes principales. Pour leur part, les routes régionales ont absorbé 11,4 % du trafic automobile, tandis que les autres routes, à vocation plus locale, en ont supporté 18,3 %.

Tableau 30 - INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

	NOMBRE DE KM DE ROUTE 1987				CIRCULATION EN MILLIARDS DE VÉHICULES-KM ⁰			
	Pavées	Non-pavées	Total	En %	1982	%	1985	%
Autoroutes	4 436		4 436	7,4	16,9	44,9	18,6	44,3
Routes principales	10 327	285	10 612	17,7	9,7	25,8	10,9	26,0
Routes régionales	8 323	563	8 886	14,8	4,1	10,9	4,8	11,4
Autres routes	<u>18 035</u>	<u>17 928</u>	<u>35 963</u>	<u>60,0</u>	<u>6,9</u>	<u>18,4</u>	<u>7,7</u>	<u>18,3</u>
TOTAL	41 121	18 776	59 897	100,0	37,6	100,0	42,0	100,0
CIRCULATION SUR LE RÉSEAU	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	Variation en % 1987-88/1981-82
Taux de croissance (en %)	- 0,5	- 5,1	3,5	3,7	3,3	4,2	7,7	
Véhicules-km (en milliards)	39,5	37,6	38,9	40,4	42,0	43,4	46,8	+ 18,5

Sources: Inventaire: Inventaire du réseau routier, Système 012, s73-09.
Circulation: Service des relevés techniques, ministère des Transports du Québec.
Service de l'évaluation des programmes

Figure 80

CIRCULATION SUR LE RESEAU ROUTIER

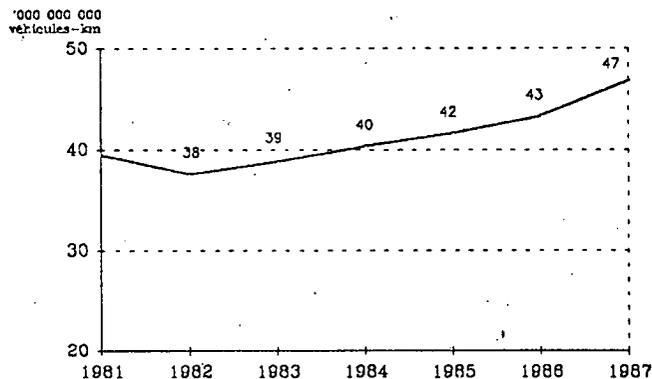


Figure 81

RÉPARTITION DE LA CIRCULATION
SUR LE RÉSEAU ROUTIER
1985

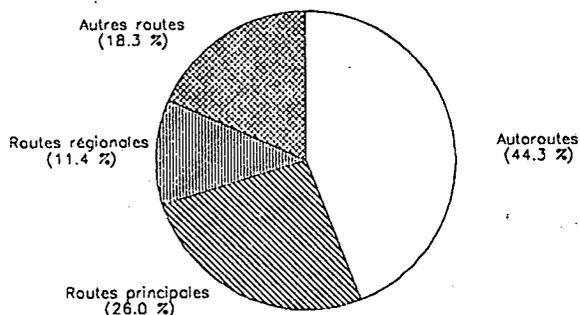
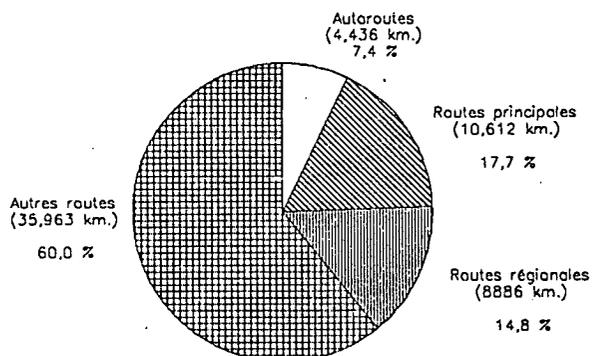


Figure 82

INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER
1987



5.7 PARC AUTOMOBILE

Le nombre de véhicules en circulation sur le réseau routier du Québec a augmenté de 14 % de 1981 à 1987, passant de 2,9 à 3,3 millions. Ceci est due surtout à l'évolution du nombre de véhicules de promenade qui est passé de 2,3 à près de 2,7 millions pendant cette période, soit une hausse de près de 14 %. Pour leur part, le nombre de véhicules commerciaux et publics a augmenté de 30,9 % (surtout en 1986), tandis que le nombre des autres véhicules a baissé de 17,3 %, soit de 145 000 à 121 000 véhicules.

Tableau 31 - PARC AUTOMOBILE

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
NOMBRE D'UNITÉS EN CIRCULATION					
Véhicules de promenade	2 348 642	2 474 970	2 605 808	2 673 564	+ 13,8
Véhicules commerciaux ou publics	423 380	389 766	440 963	554 296	+ 30,9
Autres ⁷	<u>145 777</u>	<u>135 470</u>	<u>126 599</u>	<u>120 527</u>	- 17,3
TOTAL	2 937 524	3 000 206	3 173 340	3 348 387	+ 14,0

Sources: Statistiques d'immatriculation, Régie de l'assurance automobile du Québec.

Figure 83

PARC AUTOMOBILE DU QUÉBEC

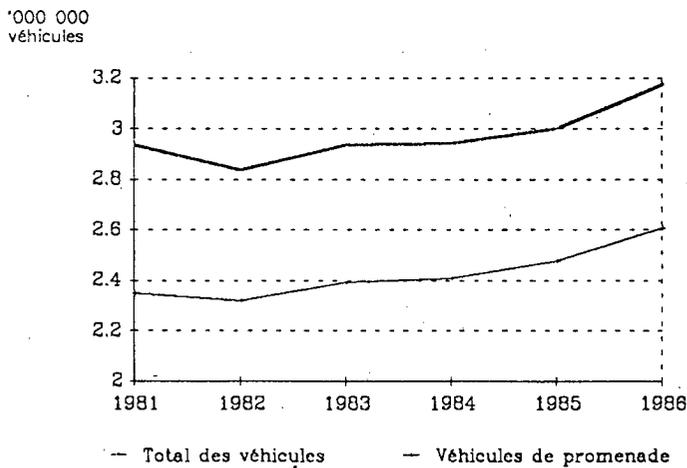
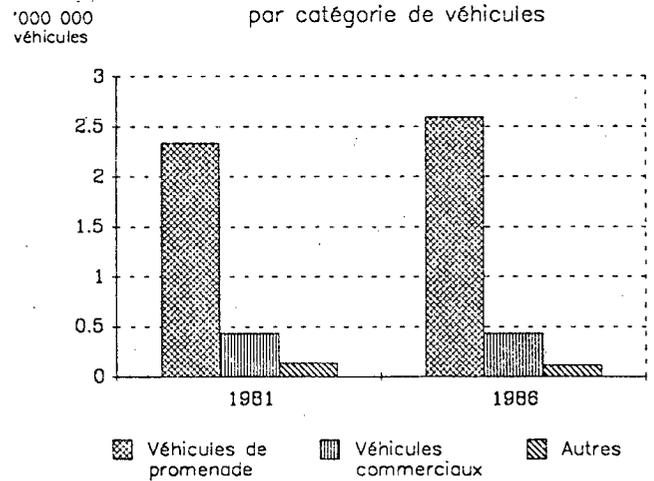


Figure 84

PARC AUTOMOBILE
par catégorie de véhicules



5.8 TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le transport de marchandises pour compte d'autrui a augmenté de 20 % entre 1981 et 1986, passant de 10 à 12 milliards de tonnes-km transportées. Cette tendance à la hausse s'est manifestée surtout depuis 1984, de concert avec le développement économique de ces dernières années.

Cependant, ces données ne portent que sur environ 25 % de l'ensemble du transport des marchandises au Québec. Les transporteurs pour compte d'autrui dont les revenus d'exploitation sont inférieurs à 500 000 \$ par année et les transporteurs pour compte propre sont exclus de ces données.

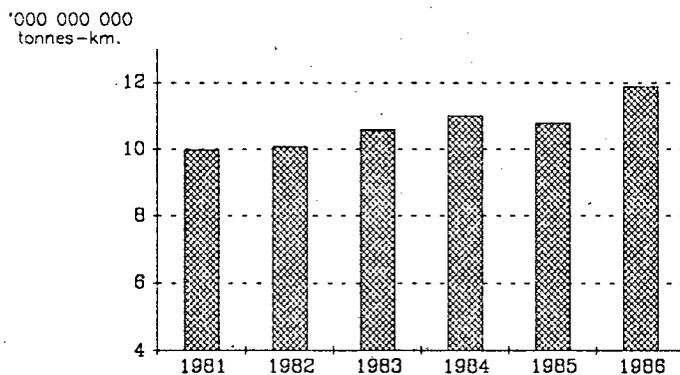
Tableau 32 - TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CAMION POUR LE COMPTE D'AUTRUI

'000 000 tonnes-km	1981	1982	1983	1984	1985	1986	VARIATION EN % 1986/1981
Marchandises transportées	10 035	10 038	10 067	11 028	10 872	12 044	+ 20,0

Sources: Statistiques Canada, 53-222. Le camionnage au Canada.

Figure 85 -

MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CAMION
pour le compte d'autrui



5.9 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

De 1981 à 1987, le nombre total de victimes d'accidents sur le réseau routier a légèrement augmenté (0,9 %). Alors que le nombre de décès a diminué de 23,8 % pendant cette période, le nombre de blessés a crû de 1,5 %.

Si l'on tient compte du nombre de véhicules en circulation, on remarque que depuis 1981, le nombre d'accidents mortels et de décès (par 100 000 véhicules en circulation) a régressé de façon beaucoup plus prononcée (29,7 et 34 %) que le nombre des autres accidents et le nombre de blessures non mortelles (8,1 % et 11,0 %).

Tableau 33 - SÉCURITÉ ROUTIÈRE

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
NOMBRE DE VICTIMES					
Blessures mortelles	1 464	1 386	1 051	1 115	- 23,8
Autres blessures	<u>59 155</u>	<u>61 719</u>	<u>58 297</u>	<u>60 042</u>	+ 1,5
TOTAL DES VICTIMES	60 619	63 105	59 348	61 157	+ 0,9
NOMBRE DE VICTIMES PAR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION					
Blessures mortelles	50	46	33	33	- 33,8
Autres blessures	<u>2 014</u>	<u>2 057</u>	<u>1 837</u>	<u>1 793</u>	- 11,0
TOTAL DES VICTIMES	2 064	2 103	1 870	1 826	- 11,5
NOMBRE D'ACCIDENTS PAR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION					
Avec dommages corporels					
- mortels	43	40	29	30	- 29,7
- autres	1 424	1 482	1 337	1 308	- 8,1
Avec dommages matériels					
	<u>4 898</u>	<u>5 306</u>	<u>4 986</u>	<u>4 733</u>	- 3,4
TOTAL DES ACCIDENTS	6 364	6 828	6 353	6 071	- 4,6

Sources: Dossier Statistique: accidents, parc automobile, permis de conduire; Régie de l'assurance automobile du Québec.

Figure 86

NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS
pour 100,000 véhicules en circulation

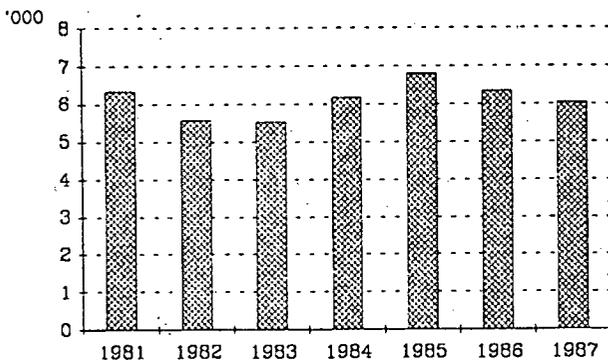
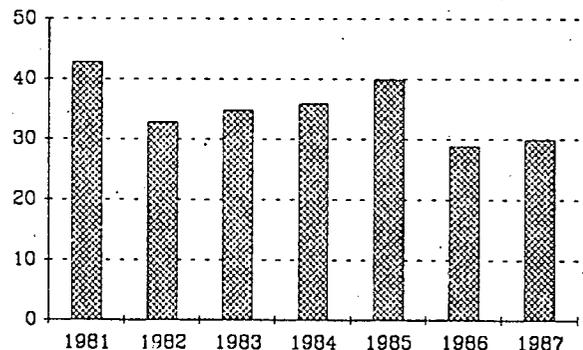


Figure 87

NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS
pour 100,000 véhicules en circulation



5.10 PRODUCTIONS DU PROGRAMME DE CONSERVATION DES CHAUSSÉES

Couches d'usure

En terme monétaire, l'activité pose de couches d'usure est la plus importante du programme de conservation. Pour l'année 1987-1988, cette catégorie de travaux a nécessité des budgets de 44,2 M\$. Sauf pour l'année 1986-1987 où il a subi une baisse importante, le budget de cette activité a connu des hausses annuelles régulières depuis 1981-1982.

Le nombre annuel de kilomètres de couches d'usures posées a fluctué passablement au cours de ces années. Après avoir baissé jusqu'en 1986-1987, il a augmenté de 25,7 % au cours de la dernière année, soit une croissance globale de 14,3 % au cours de la période.

Rechargements

Les dépenses affectées au rechargement de chaussées et d'accotements ont varié de façon très importante (entre 5,2 et 12,5 M\$) au cours de la période observée.

Après avoir augmenté de 1981-1982 à 1982-1983, jusqu'à un sommet de 2 572 tonnes posées, la production est en nette régression jusqu'en 1986-1987. Malgré une augmentation de 15,2 % au cours de la dernière année, la production de 1987-1988 demeure inférieure de 44 % à celle de 1981.

Tableau 34 - ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
POSE DE COUCHES D'USURE¹⁰					
Budgets (000 000 \$)	34,2	38,8	32,5	44,2	+ 29,2
Nombre de kilomètres de couches d'usure	996	945,4	905,6	1 138,2	+ 14,3
RECHARGEMENT DE CHAUSSÉES ET D'ACCOTEMENTS					
Dépenses totales (000 000 \$)	7,5	7,0	5,2	6,3	- 15,9
Nb de tonnes posées (,000)	1 729,8	1 205,3	840,1	967,8	- 40,0
Croissance annuelle en %		- 24,4	- 30,3	+ 15,2	

Sources: Service des opérations d'entretien, ministère des Transports du Québec. Inventaire du réseau routier, système 023.

Figure 88

LONGUEUR DES COUCHES D'USURE ÉTENDUES

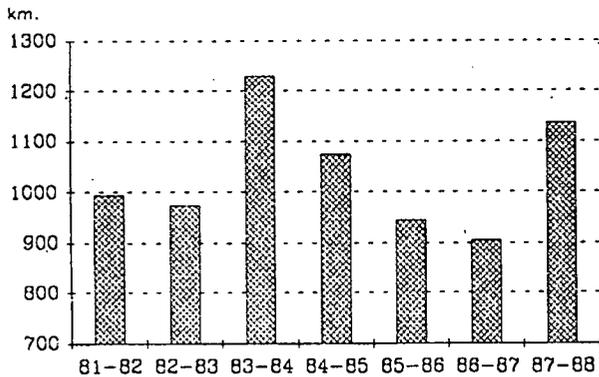
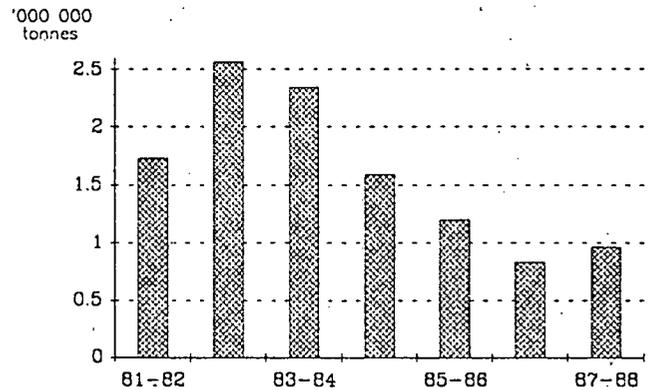


Figure 89

RECHARGEMENT DE CHAUSSÉES
Nombre de tonnes de matériaux posés



Rapiéçage mécanisé et manuel

Depuis 1981-1982, le Ministère des transports dépense environ 27 M\$ par année pour le rapiéçage de ses routes, soit 17 M\$ en rapiéçage mécanisé et 10 M\$ en rapiéçage manuel.

Les dépenses pour le rapiéçage mécanisé ont augmenté rapidement de 17 à 22,3 M\$ jusqu'en 1984 (31,2 %), pour ensuite revenir graduellement à leur niveau original de 1981-1982. Depuis 1983-1984, le nombre de tonnes posées est à la baisse, alors que les dépenses sont relativement stables à 17,0 M\$.

D'autre part, les dépenses pour le rapiéçage manuel ont augmenté un peu moins rapidement (21,4 %) jusqu'à 1984 passant de 8,4 à 10,1 M\$, pour ensuite se stabiliser à ce niveau pour le reste de la période observée. Dans ce cas cependant, le nombre de tonnes posées est à la baisse (16,1 %) alors que les dépenses augmentent (21,4 %).

Tableau 35 - ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
RAPIÉCAGE DES CHAUSSÉES					
Rapiécage mécanisé					
Dépenses totales (000 000 \$)	17,0	18,2	16,0	16,9	- 0,6
Tonnes d'enrobé posées (000)	462,9	358,7	364,8	377,9	- 18,4
Rapiécage manuel					
Dépenses totales (000 000 \$)	8,4	10,2	10,2	10,2	+ 21,4
Tonnes d'enrobé posées (000)	98,8	78,3	78,6	82,9	- 16,1

Sources: Service des opérations d'entretien, ministère des Transports du Québec. Inventaire du réseau routier, système 023.

Figure 90

RAPIÉCAGE MÉCANISÉ
Nombre de tonnes d'enrobé posées

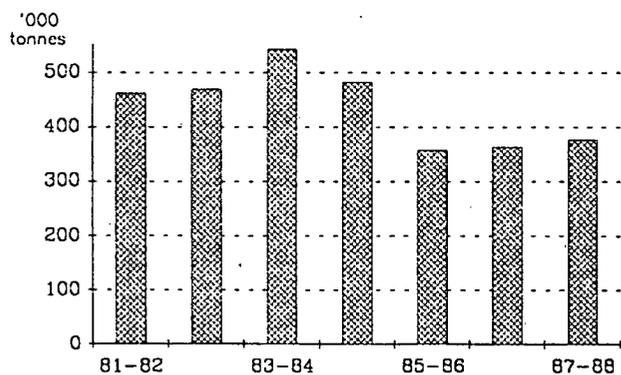
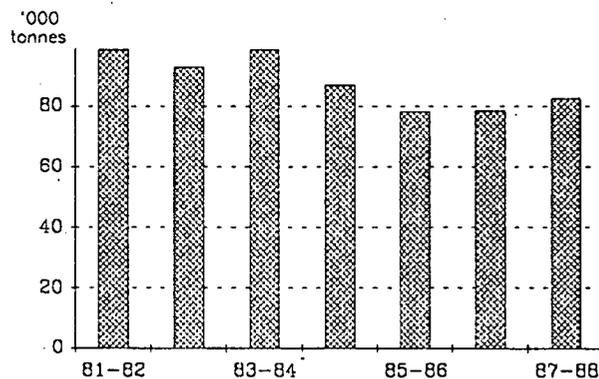


Figure 91

RAPIÉCAGE MANUEL
Nombre de tonnes d'enrobé posées



Entretien d'hiver

Au cours de la période observée, la dépense globale pour l'entretien d'hiver (dénéigement, déglçage et subventions aux municipalités) a augmenté de 31,2 % passant de 99 à 130 M\$.

En 1987-1988, 22 % de cette somme était affecté aux travaux effectués en régie, contre 78 % pour des travaux à contrat et des subventions aux municipalités. Les travaux en régie concernent principalement le dénéigement et le déglçage des autoroutes et des routes principales pour lesquelles les normes d'entretien sont plus élevées.

Dénéigement

Dans l'ensemble, les dépenses pour le dénéigement du réseau routier ont connu une légère hausse depuis 1981 (10,7 %). Les sommes allouées au dénéigement en régie ont baissé de 7,3 %, par rapport à une hausse de 18,1 % pour les travaux à contrat. Cette évolution accentue la prépondérance des travaux réalisés à contrat dont la part relative est de 75,5 % en 1987-1988.

La longueur totale du réseau entretenu étant demeurée à peu près la même, ainsi que son partage entre les travaux en régie et à contrat, le résultat est donc une augmentation de 16 % du coût unitaire des travaux à contrat, par rapport à une baisse de 6,4 % pour les travaux en régie. En 1987-1988, le coût unitaire par km entretenu est légèrement inférieur pour les travaux en régie (1 323 contre 1 347 \$); après avoir été supérieur pour les quatre années précédentes.

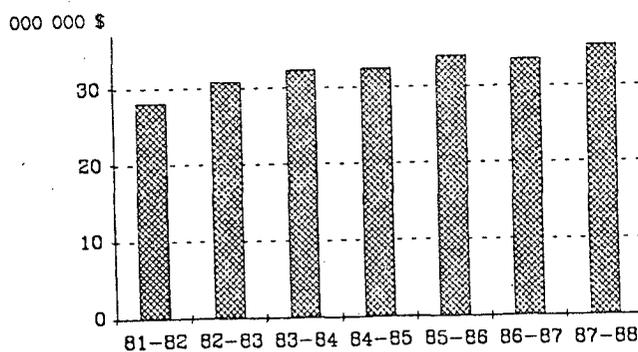
Tableau 36 - ENTRETIEN D'HIVER DU RÉSEAU ROUTIER

DÉPENSES (000 \$)					VARIATION EN %
	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1987-88/1981-82
Déneigement					
(en régie)	9 985	10 722	9 989 ¹¹	9 257	- 7,3
(à contrat)	<u>24 108</u>	<u>26 760</u>	<u>26 811</u>	<u>28 473</u>	+ 18,1
TOTAL	34 093	37 482	36 800	37 730	+ 10,7
Déglçage					
(en régie)	14 372	22 093	18 356	19 374	+ 34,8
(à contrat)	<u>22 536</u>	<u>33 533</u>	<u>28 143</u>	<u>37 610</u>	+ 66,9
TOTAL	36 908	55 626	46 499	56 985	+ 54,4
Subventions aux municipalités	<u>28 232</u>	<u>34 186</u>	<u>33 593</u>	<u>35 443</u>	+ 25,5
Dépenses totales	99 233	127 294	116 892 ¹¹	130 158	+ 31,2

Sources: Service des opérations d'entretien, ministère des Transports du Québec. Inventaire du réseau routier, système 023.

Figure 92

SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS
ENTRETIEN D'HIVER



Déglaçage

Tout comme pour le déneigement, les coûts du déglacement ont augmenté de façon importante entre 1981 et 1988 (près de 55 %). Les sommes affectées aux travaux à contrat sont passées de 61 à 66 % de l'ensemble des dépenses entre 1981 et 1988.

L'augmentation globale des coûts se reflète aussi dans les coûts unitaires de déglacement par km. À ce chapitre, les opérations en régie ont connu une hausse de coûts de 50,6 % sur l'ensemble de la période observée, tandis que pour les travaux à contrat, l'augmentation est de l'ordre de 62,3 %.

Subventions aux municipalités

Les subventions aux municipalités ont augmenté à un rythme moyen de 3,9 % par an. Pour l'ensemble de la période, cette croissance est de 25,5 % et les dépenses affectées à ce programme sont passées de 28 à 35 M\$ soit une implication financière du Ministère de 28,0 M\$ en 1981 à plus de 35,0 M\$ en 1987.

Tableau 37 - ENTRETIEN D'HIVER DU RÉSEAU ROUTIER

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	VARIATION EN % 1987-88/1981-82
Déneigement (en régie)						
Longueur entretenue	(km)	7 072	7 469	7 309	6 999	- 1,0
Coût unitaire	(\$/km)	1 412	1 436	1 367	1 323	- 6,3
Déneigement (à contrat)						
Longueur entretenue	(km)	20 722	20 965	21 017	21 140	+ 2,0
Coût unitaire	(\$/km)	1 163	1 276	1 276	1 347	+ 15,8
Déglçage (en régie)						
Longueur entretenue	(km)	7 996	7 638	7 584	7 160	- 10,5
Coût unitaire	(\$/km)	1 797	2 893	2 420	2 706	+ 50,6
Déglçage (à contrat)						
Longueur entretenue	(km)	19 813	20 183	20 192	20 383	+ 2,9
Coût unitaire	(\$/km)	1 137	1 661	1 394	1 845	+ 62,2

Sources: Service des opérations d'entretien, ministère des Transports du Québec. Inventaire du réseau routier, système 023.

Figure 93

COUT UNITAIRE DU DENEIGEMENT

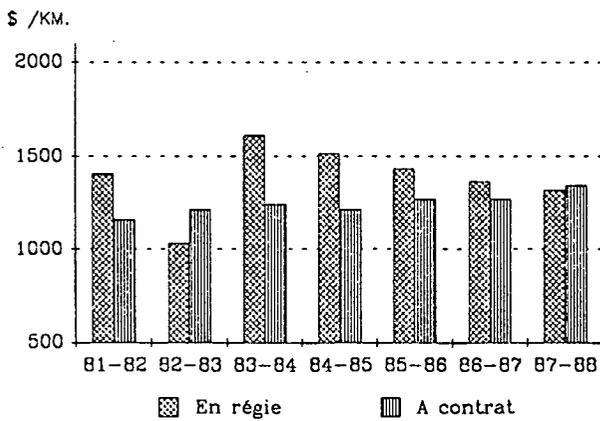
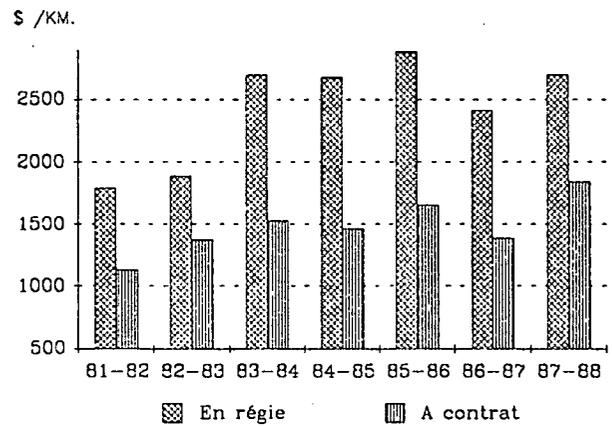


Figure 94

COUT UNITAIRE DU DEGLAÇAGE



NOTES DE RÉFÉRENCE - RÉSEAU ROUTIER

1. Dans les comptes publics, tout le programme de construction routière, est capitalisé. Cependant, pour mesurer l'importance des coûts fixes et des coûts variables de ce programme, ces dépenses de capital ont été réparties en immobilisations et en frais généraux.

Les dépenses d'immobilisation comprennent les sommes affectées à la construction de travaux donnés à contrat, les coûts des expropriations, les honoraires payés à des firmes pour la préparation des plans et devis et la surveillance des travaux ainsi que les sommes payées aux organismes pour le déplacement de leurs utilités publiques.

Les frais généraux comprennent les activités de gestion et d'administration, les activités d'expertise et de soutien technique (laboratoires) et également les activités de préparation et de surveillance de projets effectuées par les employés en régie, lesquelles ne peuvent être comptabilisées à titre de dépenses de projets spécifiques.

2. Dans le cas du programme de conservation routière, les dépenses d'opération incluent toutes les dépenses liées aux opérations d'entretien du réseau routier y compris les salaires et traitements des ouvriers du Ministère et de leurs contremaîtres immédiats. Sont aussi inclus dans cette catégorie la fabrication des éléments de signalisation, ainsi que le soutien en matériel.

Les frais généraux comprennent les activités de gestion, d'administration, d'inspection et de surveillance des travaux, ainsi que l'exploitation des immeubles.

3. La catégorie "autres routes" comprend essentiellement les routes municipales à l'entretien du Ministère.

4. Les opérations d'entretien régulier comprennent les opérations qui reviennent annuellement, mais qui ne contribuent pas à la conservation du réseau, comme par exemple le déneigement des routes en hiver. Les opérations de conservation comprennent la pose de couches d'usure et de traitement de surface, les opérations de rechargement en gravier et de rapiéçage mécanisé ainsi que l'entretien des fossés et décharges, des conduites et ponceaux, des glissières de sécurité et des structures du réseau routier.
5. Au Québec, la qualité de la chaussée est établie sur la base de mesures mécaniques de rebondissement. Elle est exprimée en terme de coefficient de roulement qui varie théoriquement entre 100 (très bon) et 20 (très mauvais). Cet indice reflète l'état plus ou moins uni de la surface de la route et indique le niveau de service que la chaussée donne à l'utilisateur de la route. Les normes de confort sont de 70 pour les autoroutes, de 60 pour les routes principales et de 55 pour les routes régionales. Ces mesures sont prises à l'aide d'un roulemètre, qui mesure le nombre et l'importance des écarts verticaux entre la carrosserie du véhicule et le centre de l'essieu arrière.
6. Pour les fins de la comparaison, la donnée de 1982 a été ajustée pour tenir compte du transfert, au ministère des Transports en 1983, de 680 kilomètres d'autoroutes administrés auparavant par l'Office des autoroutes à l'entretien du ministère des Transports.
7. La catégorie "autres véhicules" comprend surtout les motocyclettes, les vélomoteurs et les véhicules récréatifs. Les remorques sont exclues des compilations de véhicules.
8. Le parc automobile utilisé dans ce ratio comprend tous les véhicules utilisés sur le réseau routier à l'exception de remorques.
9. Accidents nécessitant l'hospitalisation d'au moins une victime.

10. Les données sur les couches d'usure ne comprennent pas les budgets supplémentaires, excepté pour l'année 1987-1988 où les budgets du programme Middlemiss sont inclus.

11. Les dépenses de déneigement en régie pour l'année 1986-1987 ont été ajustées par le Service de l'évaluation des programmes pour tenir compte de la méthode normale d'enregistrement des heures de travail.



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 025 894