

ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

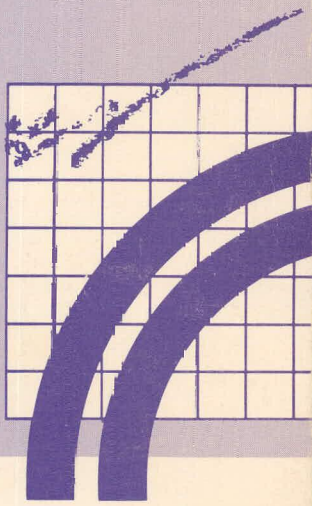


INDICATEURS DES PROGRAMMES EN TRANSPORT

MARS 1990

SERGE GAUTHIER
MARYSE HAMEL
GAÉTAN HANDFIELD
MICHEL MARQUIS
ANDRÉ SAINT-SAUVEUR

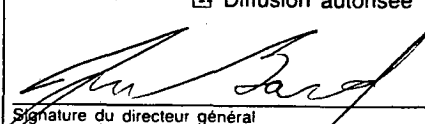
SOCIO-ÉCONOMIE
DES TRANSPORTS



CANQ
TR
PR
102
1990

Québec 



Titre et sous-titre du rapport INDICATEURS DE PROGRAMMES EN TRANSPORT - AVRIL 1990				N° du rapport Transports Québec RTQ-90-09	
				Rapport d'étape ☐ An Mois Jour Rapport final ☒	
Auteur(s) du rapport Serge Gauthier, Maryse Hamel, Gaetan Handfield. Michel Marquis, André St-Sauveur				N° du contrat Date du début d'étude Date de fin d'étude Coût de l'étude	
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service de l'évaluation de programmes 700, boul. Saint-Cyrille Est, Québec, Québec G1R 5H1			Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports 700, boul Saint-Cyrille Est Québec, (Québec) G1R 5H1		
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Fournir 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 tels 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 six (6) programmes d'intervention du Ministère, soit le réseau routier, le transport en commun urbain, le transport scolaire, le transport adapté, le transport maritime de même que le ^{travaux} réseau routier. Les indicateurs retenus décrivent des évolutions jugées significatives de certains grands paramètres particuliers à chacun des programmes. Ce deuxième 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 ☒ Français ☐ Anglais
Mots-clés transport en commun urbain, transport scolaire, transport adapté, transport maritime, transport aérien, réseau routier, indicateurs, demande, efficacité, financement				Autre (spécifier) Autorisation de diffusion ☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite  Signature du directeur général Date 90/09/13	

244568

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

**INDICATEURS DES PROGRAMMES EN TRANSPORT
MARS 1990**

Do-Cen-Man

CANQ

TR

PR

102

1990

Dépôt légal, 3^e trimestre 1990
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-21071-9

Publication réalisée à la
Direction de la programmation
Ministère des Transports

Cette étude a été préparée par
le Service de l'évaluation des programmes

Coordination:

Carole Lachance, m.b.a.

Analyse et rédaction:

Serge Gauthier, économiste
Gaétan Handfield, stagiaire
Maryse Hamel, économiste
Michel Marquis, économiste
André Saint-Sauveur, économiste

Assistance technique:

Julie Poirier
Guylaine Poulin

SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS

1. ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPENSES DU MINISTÈRE

- Depuis au moins une vingtaine d'années, on a observé une tendance à la baisse de la part des dépenses du Ministère dans l'ensemble des dépenses du gouvernement. Cependant, les augmentations budgétaires de 5,9 % et de 7,6 % pour les années 1987-1988 et 1988-1989 ont contribué à redresser cette tendance et à ramener la part du MTQ à 5,8 % de cet ensemble.
- Ces augmentations de dépenses ont été affectées surtout aux programmes de construction du réseau routier (03) et au programme de transport maritime et aérien (07), dont les dépenses en 1988-1989 ont augmenté respectivement de 18 % et de 26 %.

1.1 PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

- Après les diminutions budgétaires de la période de 1981-1982 à 1986-1987, les dépenses allouées aux programmes du réseau routier ont augmenté de plus de 20 % pour l'ensemble des deux dernières années observées, afin de répondre à la croissance des besoins de ces programmes.
- Ces récentes augmentations de budgets ont été affectées principalement au programme de construction du réseau routier qui a connu des hausses de dépenses de 25,5 % pour ces deux années, ce qui a permis d'augmenter les dépenses en travaux de construction sur les routes de façon à revenir au niveau de dépenses de 1985-1986. Ces augmentations budgétaires ont été appliquées surtout aux grands projets, tandis que les travaux pararoutiers ont subi une baisse de leurs dépenses de près de 30 % pour les quatre années observées.

- On note toutefois que les dépenses d'administration de ce programme, qui incluent les dépenses de préparation de projets en régie et à contrat ainsi que celles de la surveillance des travaux, ont augmenté de façon considérable (de 8 % annuellement en moyenne) entre 1985-1986 et 1987-1988 (incluant les années de restrictions budgétaires).
- Quant au programme de conservation (04), ses dépenses en termes réels se sont maintenues sensiblement au même niveau depuis 1981-1982, en suivant de près le rythme de croissance de l'inflation. À l'intérieur de ce programme, les budgets accordés à la conservation des chaussées ont augmenté moins rapidement en moyenne (3,1 %) que ceux qui sont alloués à l'entretien régulier (5,1 %). Par contre, les dépenses d'administration de ce programme (qui comprennent les dépenses non réparties dans les opérations) semblent avoir augmenté aussi de façon très importante, particulièrement avant 1985-1986.
- La longueur des routes sous la responsabilité du Ministère n'a à peu près pas varié depuis 1981; par contre, le parc des véhicules automobiles (particulièrement les véhicules commerciaux) et leur circulation sur les routes ont augmenté respectivement de 2,5 % et de 3 % annuellement en moyenne.
- Malgré ces augmentations de la densité de la circulation, la sécurité sur les routes du Québec continue à montrer des signes d'amélioration. Les accidents mortels et le nombre de morts dus à la route ont diminué respectivement de 23 % et de 25 % depuis 1981, bien que le nombre de blessés soit resté sensiblement le même.

1.2 PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

■ Organismes publics de transport (OPT)

- Entre 1984 et 1988, les dépenses totales des OPT sont passées de 743,5 M\$ à 923,5 M\$, soit une augmentation annuelle moyenne de 5,6 %. En dollars constants, cette augmentation n'est par contre que de 1,1 %. En 1988, le MTQ a versé 390 M\$ aux OPT en subventions de fonctionnement et immobilisations et pour le service de la dette du métro. Les municipalités ont contribué pour 221,5 M\$ (incluant le métro) et les revenus autonomes ont couvert 312,9 M\$ des dépenses.
- En 1988, les corporations de transport sont financées à 38 % par des revenus autonomes, à 46 % par le MTQ et à 16 % par les municipalités. Dans les commissions, les revenus autonomes représentent 35 % des revenus, et les subventions du MTQ et les contributions municipales se partagent respectivement 37 % et 28 % de la facture. À la STCUM, si on exclut le service de la dette du métro, la participation du gouvernement est de 35 %, celle des revenus autonomes, de 43 % et celle des municipalités, de 22 %.
- L'achalandage total pour l'ensemble des organismes publics de transport a augmenté de 2,9 % en moyenne par année durant la période. Cependant, la majorité des OPT ont connu une diminution ou une légère augmentation de leur achalandage entre 1984 et 1988. Seule la STRSM échappe à cette règle puisqu'elle affiche un taux de croissance annuel moyen de 13,6 % de son achalandage entre 1984 et 1985.
- Entre 1984 et 1988, le nombre de véhicules-kilomètres a augmenté légèrement, soit 1,2 % en moyenne par année. Ce taux de croissance a augmenté plus rapidement dans les corporations (4,7 %) que dans les commissions (2,5 %) et à la STCUM (0,4 %).

■ Pour les organismes publics de transport, le nombre d'autobus a diminué de 0,5 % durant la période. La STCUM a vu son parc de véhicules diminuer durant la période, passant de 2 018 en 1984 à 1 744 en 1988. Par contre, les commissions et autres sociétés et les corporations de transport ont connu de légères augmentations du nombre de leurs véhicules pour les mêmes années.

■ Pour les OPT, l'achalandage par véhicule et l'achalandage par véhicule-kilomètre ont augmenté respectivement de 3,4 % et de 1,7 % entre 1984 et 1988. En dollars constants, les coûts par passage ont diminué de 1,8 % et les coûts par véhicule-kilomètre ont diminué de 0,1 % durant la même période.

■ Organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT)

■ Durant la période, le nombre d'OMIT a presque doublé, passant de 14 organismes en 1985 à 27 organismes en 1988.

■ Les dépenses des OMIT ont augmenté de 34 % en moyenne par année durant la période pour se situer à 25,3 M\$ en 1988.

■ Les OMIT ont transporté 8,7 millions de passagers en 1988. L'achalandage a augmenté de 21,5 % en moyenne par année entre 1985 et 1988. Par contre, l'achalandage per capita a diminué de 4,1 % durant la même période.

1.3 PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

- Pour l'année scolaire 1987-1988, les revenus de transport des commissions scolaires atteignent 332,7 M\$, dont 94 % proviennent de l'allocation de base versée par le ministère des Transports du Québec. Cette allocation a augmenté beaucoup plus rapidement dans les trois premières années du régime. En effet, elle a crû de 13 % en moyenne par année entre 1982-1983 et 1984-1985 et de seulement 4,1 % entre 1985-1986 et 1987-1988.
- Depuis l'année scolaire 1983-1984, les dépenses du transport scolaire ont augmenté de 3,8 % en moyenne par année pour atteindre 332,8 M\$ en 1987-1988. Pour l'année scolaire 1987-1988, le transport quotidien représente 97 % des dépenses totales du transport scolaire.
- La clientèle scolaire inscrite est restée assez stable durant la période et se situe autour de un million d'élèves par année. Entre l'année scolaire 1983-1984 et 1987-1988, la clientèle transportée est aussi demeurée relativement stable, soit aux environs de 660 000 élèves. Les élèves transportés sont à 63 % de niveau secondaire et à 38 % de niveau primaire.
- Entre l'année scolaire 1983-1984 et l'année scolaire 1987-1988, le nombre total de véhicules scolaires est passé de 8 595 à 9 202, soit une augmentation de 1,7 % en moyenne par année. La proportion des véhicules de 4 à 12 rangées de banquettes n'a pas beaucoup variée durant la période. Par contre, les véhicules adaptés et les berlines ont augmenté de plus de 10 % en moyenne par année. Par ailleurs, le nombre de kilomètres annuels est passé de 132 millions à 141 millions en 5 ans, soit une augmentation annuelle moyenne de 1,7 %.
- Durant la période, l'allocation par élève, le coût par élève, le coût par kilomètre et le coût par véhicule ont augmenté légèrement.

- Depuis 1985, le nombre de véhicules vérifiés qui sont déclarés conformes est resté assez stable, autour de 95 %. Par contre, le pourcentage de vérifications où on a délivré des certificats de conformité a augmenté considérablement, passant de 33 % en 1985 à 49 % en 1988.
- Le nombre d'accidents (avec dommages corporels) impliquant des véhicules scolaires a augmenté légèrement, passant de 140 accidents en 1985 à 159 en 1988. Le nombre de victimes et de victimes par accident ont, par contre, diminué respectivement de 5,7 % et de 8,6 % en moyenne par année durant la même période. Par ailleurs, en 1988, le nombre de blessés graves et de morts est plus important pour les autobus scolaires que pour les autobus urbains.
- Pour la période de 1983 à 1986, on observe une amélioration de la rentabilité et de la marge bénéficiaire brute des transporteurs scolaires du Québec.

1.4 PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

- Entre 1984 et 1988, le nombre de services de transport adapté au Québec est passé de 48 à 69. Le nombre de municipalités desservies, qui était de 266 en 1984, est de 485 en 1988. De plus, la population desservie dépasse 5 millions de personnes en 1988.
- Les revenus du transport adapté sont passés de 14,6 M\$ en 1984 à 26,6 M\$ en 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de 16,1 %. C'est la contribution des usagers qui a augmenté le plus rapidement durant la période, soit de 24,6 % en moyenne par année. Viennent ensuite la contribution des municipalités avec 19,3 % d'augmentation durant la période et celle du gouvernement et des autres revenus avec respectivement 14,6 % et 14,1 % d'augmentation annuelle moyenne.

- Entre 1984 et 1988 les dépenses admissibles au transport adapté ont augmenté de 16,2 %. La catégorie de dépense «contrat-taxi» a augmenté considérablement durant la période, soit de 78,6 % en moyenne par année.
- En 1988, 44 % de la clientèle des services de transport adapté est âgée de plus de 60 ans. Dans les services urbains, 47 % des personnes admises doivent se déplacer en fauteuil roulant. Dans les services municipaux, par contre, cette catégorie de déficience ne représente que 27 % de la clientèle.
- Entre 1984 et 1988, le nombre de personnes admises dans les services de transport adapté a augmenté de 16,6 % en moyenne par année pour atteindre 30 506 personnes en 1988. Le nombre de déplacements a augmenté de 21,1 % en moyenne par année durant la même période pour atteindre près de deux millions de déplacements en 1988.
- Le nombre de déplacements en taxis a augmenté considérablement durant la période, soit 50,5 % en moyenne par année. Ainsi, la proportion des déplacements en taxis est passée de 17 % en 1984 à 40 % en 1988. Les taxis sont plus utilisés à la STCUM (70 %), puis dans les autres services urbains (36 %) et finalement dans les services municipaux (17 %). Par ailleurs, le nombre de déplacements par minibus a augmenté de seulement 1 % en moyenne par année entre 1984 et 1988.
- Entre 1984 et 1988, le nombre de minibus est passé de 122 à 182, soit une augmentation annuelle moyenne de 10,5 %. En 1988, le nombre moyen de minibus par service est de 1,5 dans les services municipaux, 6,3 dans les services urbains, et 42 à la STCUM. Le kilométrage effectué par les minibus, en 1988, est de 8,5 M de kilomètres. Le kilométrage par minibus a diminué de 1,4 % en moyenne par année depuis 1984 pour se situer à 46 437 km en 1988.
- Entre 1984 et 1988, le coût moyen par déplacement a diminué de 4,1 % en moyenne par année, passant de 15,55 \$ à 13,17 \$. Le coût moyen par déplacement est plus élevé à la STCUM (21,03 \$) que dans les autres services urbains (11,15 \$) et dans les services municipaux (8,01 \$).

1.5 PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

- En 1988-1989, le Ministère est responsable de 62 % des 47 M\$ de retombées économiques directes générées par le programme de transport maritime.
- Entre 1981-1982 et 1988-1989, les traverses et les dessertes ont amélioré leur santé financière tout en demeurant très fragiles aux fluctuations de la demande dans un contexte où les coûts fixes représentent plus de 89 % de leurs coûts. La prépondérance de ces coûts fixes dans la structure de coûts fait en sorte que toute variation de l'offre de services pour ce qui est des traversées (sans changements dans le nombre de navires) a peu d'impacts sur leurs coûts d'opérations.
- Les dépenses de transferts du Ministère sont passées entre 1981-1982 et 1988-1989 de 19,9 M\$ à 32,6 M\$, soit une croissance annuelle moyenne de 7,2 %. Cette croissance est dans le cas des dessertes (9,4 %) plus forte que l'inflation (5,3 %) et que celle des traverses (4,6 %). Alors que les coûts d'opérations nets représentaient 88 % des dépenses de transferts du gouvernement en 1981-1982, ceux-ci n'en représentent plus que 70 % en 1988-1989. Les autres catégories de dépenses (amortissement, location, intérêts sur obligation) ont pris plus d'importance depuis, passant de 2,4 M\$ à 8,9 M\$ en 1988-1989 avec un taux de croissance annuel moyen de 20,8 %.
- Au niveau de la demande et de l'offre de service, alors qu'on observe de façon générale une surcapacité de l'offre par rapport à la demande tant pour le nombre de passagers-kilomètres (17,7 % du coefficient de fréquentation) que de véhicules-kilomètres (40,3 %), on constate un excédent de la demande durant la période de juin à octobre inclusivement. On observe des excédents annuels à Tadoussac et à Matane qui sont respectivement de 44 664 véhicules et de 3 236 véhicules laissés sur le quai, et qui ont crû depuis 1985, de 48,3 % et de 17 % par année.

- Entre 1981-1982 et 1988-1989, la demande a augmenté sans que l'offre globale de service pour ce qui est des passagers-kilomètres et de véhicules-kilomètres ne soit affectée de façon significative. Toutefois on a ajouté au cours de ces années un navire dans trois des six traverses de la STQ, on a amélioré la distribution annuelle des traversées, et on a réduit aussi le nombre de traversées dans toutes les traverses à l'exception de celle de Sorel où la demande est continuellement en croissance.

1.6 PROGRAMME DE TRANSPORT AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

- De 1984-1985 à 1987-1988, les revenus et dépenses relatifs au transport aérien gouvernemental ont progressé sensiblement au même rythme, et ce de façon relativement modérée. Revenus comme dépenses ont toujours augmenté malgré une diminution constante de la demande totale de nolisement. Globalement, les revenus directs de nolisement sont passés de 5,1 M\$ à 6,1 M\$, en hausse de 18,3 %, alors que les dépenses se sont accrues de 21,1 %, passant de 15,4 M\$ à 18,7 M\$.
- L'année 1988-1989 se démarque de façon appréciable des quatre autres années. La demande totale de services qui était en chute continue va remonter de 6 %, les dépenses après deux années de croissance limitée (1,6 % et 2,7 %) vont progresser de 16,7 % et les revenus totaux vont littéralement exploser passant de 6,1 M\$ à 19,4 M\$.
- En ce qui concerne les revenus, les hausses proviennent presque exclusivement du secteur protection de la forêt. De 1985-1986 à 1988-1989, les revenus de ce secteur ont été en moyenne de 4,5 M\$ alors qu'ils n'étaient que de 0,8 M\$ en 1984-1985. Pour le secteur du transport des personnes et des marchandises, il a fallu trois ans et deux hausses de tarifs pour que les revenus finissent par dépasser leur niveau de 1984-1985.

- L'évolution des dépenses s'explique essentiellement par leur fixité relative et l'incidence de l'inflation sur ces dernières. Les dépenses du secteur transport des personnes et des marchandises ont progressé en moyenne de 10,3 % malgré une baisse moyenne de 8,6 % de la demande des services, alors que celles du secteur protection de la forêt n'ont progressé que de 6,8 % malgré une hausse moyenne de 19,1 % de la demande de service.
- Calculé à l'aide de coûts ajustés, l'autofinancement est passé globalement de 28 % en 1984-1985 à 71,5 % en 1988-1989. Le déficit d'exploitation est quant à lui passé de 15 M\$ à 7,7 M\$. Seule la mission transport des malades a vu son autofinancement diminuer.
- Des cinq missions qui constituent le secteur des personnes et des marchandises, seulement deux ont progressé depuis 1984-1985. Le transport des malades a progressé de façon régulière mais modérée alors que les "autres missions", après une hausse prononcée, ont décliné pour se stabiliser à un niveau 28 % supérieur à celui de 1984-1985.
- Au chapitre du transport exécutif, les 2 687 heures réalisées en 1988-1989 représentent une chute de 23,9 % par rapport aux 3 527 heures de 1984-1985. Le transport ministériel a constamment diminué et ce n'est qu'en 1988-1989 que le temps de vol des ministères et organismes a finalement quitté son niveau de 1984-1985.
- Pour les deux autres missions, les chutes d'activité ont été particulièrement importantes. Les 2 009 heures de la protection de la faune ne représentaient plus en 1988-1989 que 46,5 % du temps de vol de 1984-1985, alors que les 1 856 heures de la protection publique ne représentaient plus que 73,6 % des 2 521 heures exécutées en 1984-1985.
- Les heures de vol reliées à la mission protection de la forêt ont fortement progressé depuis 1984-1985. Le temps total de vol pour l'année 1988-1989 représente le double des heures réalisées en 1984-1985, soit

3 332 heures comparativement à 1 658 heures. Après une année des plus tranquilles en 1984-1985, on a connu des saisons plus actives en ce qui touche les feux de forêt.

- Les temps d'utilisation des diverses composantes de la flotte ont varié différemment. Celui des hélicoptères n'a fait que décliner depuis 1984-1985, passant de 7 106 heures à 4 826 heures; celui des avions-citernes a progressé à un taux moyen de 18 %, passant de 1 729 à 3 353 heures. En baisse depuis 1984-1985, le temps de vol des avions-passagers s'est stabilisé en 1987-1988. Ses 4 615 heures de 1988-1989 représentent un déclin moyen de 7,5 % par rapport aux 5 399 heures de 1984-1985.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS	v
TABLE DES MATIÈRES	xvii
LISTE DES TABLEAUX	xxi
LISTE DES FIGURES	xxviii
INTRODUCTION	1
 1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS	 3
1.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES	4
1.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES	4
 2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER	 9
2.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES	10
2.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES	12
2.3 PROGRAMME DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER 03.	14
2.4 PROGRAMME DE CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER 04.	22
2.5 INVENTAIRE DES ROUTES À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE	44
2.6 PARC AUTOMOBILE	46
2.7 CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER	46

2.8	SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER	48
2.9	ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER	50
2.10	SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER	56
3.	PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN	63
3.1	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	65
3.2	ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS DANS LES OPT	68
3.3	DEMANDE DE SERVICE ET TARIFICATION DANS LES OPT	74
3.4	OFFRE DE SERVICE DANS LES OPT	80
3.5	ANALYSE DE QUELQUES RATIOS D'EFFICIENCE POUR LES OPT	82
3.6	LES OMIT: INDICATEURS DE REVENUS, DE DÉPENSES, DE DEMANDE ET D'OFFRE	86
4.	PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE	91
4.1	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	93
4.2	ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES	95
4.3	ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE	101
4.4	OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE (TRANSPORT EXCLUSIF)	104
4.5	ANALYSE DE CERTAINS RATIOS TRANSPORT EXCLUSIF ET TRANSPORT INTÉGRÉ	106
4.6	SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE	108

4.7	COMPARAISONS FINANCIÈRES ENTRE LES TRANSPORTEURS SCOLAIRES DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO	112
5.	PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ	117
5.1	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	119
5.2	ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES	120
5.3	DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ	124
5.4	OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉ	132
5.5	ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENT	136
6.	PROGRAMME DU TRANSPORT MARITIME	141
6.1	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	143
6.2	LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	144
6.3	LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRAVERSES ET DES DESSERTES	146
6.4	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE	148
6.5	LES DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS	150
6.6	LES COÛTS D'OPÉRATIONS, LES REVENUS ET LES DÉPENSES DE TRANSFERTS	152
6.7	LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES	154
6.8	L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES	156
6.9	LE COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION	158

6.10 L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE DE SERVICES	160
6.11 RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES	162
6.12 LES COÛTS MOYENS D'OPÉRATIONS POUR LES TRAVERSES	164
 7. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL	 169
7.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME	171
7.2 REVENUS, DÉPENSES ET HEURES DE VOL TOTALES	172
7.3 REVENUS ET DÉPENSES HORAIRES	178
7.4 LES MISSIONS	183
7.5 LE TRANSPORT EXÉCUTIF	190
7.6 LE TRANSPORT DES MALADES	192
7.7 LA PROTECTION DE LA FORÊT	194
7.8 LA FLOTTE DU SAG	196
 BIBLIOGRAPHIE	 201

LISTE DES TABLEAUX

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

TABEAU 1	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	5
TABEAU 2	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	7

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

TABEAU 1	DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER	11
TABEAU 2	DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER PAR PROGRAMME, en dollars constants (1981-1982)	13
TABEAU 3	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03 PAR CLASSE DE ROUTE	15
TABEAU 4	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03 PAR OPÉRATION	17
TABEAU 5	PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION	19
TABEAU 6	RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION PAR CATÉGORIE DE PROJET	21
TABEAU 7	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04 PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN	23
TABEAU 8	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04 PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN ET PAR CLASSE DE ROUTE, POUR 1988-1989	25
TABEAU 9a	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: COUCHES D'USURE	27
TABEAU 9b	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ À L'ENROBÉ BITUMINEUX	29

TABLEAU 9c	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: NETTOYAGE DES FOSSÉS ET DES DÉCHARGES	31
TABLEAU 9d	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉNEIGEMENT EN RÉGIE	33
TABLEAU 9e	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉNEIGEMENT À CONTRAT	35
TABLEAU 9f	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉGLAÇAGE EN RÉGIE	37
TABLEAU 9g	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉGLAÇAGE À CONTRAT	39
TABLEAU 9h	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: SUBVENTIONS D'ENTRETIEN D'HIVER AUX MUNICIPALITÉS	41
TABLEAU 9i	ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: ENTRETIEN DES STRUCTURES	43
TABLEAU 10	INVENTAIRE DES ROUTES À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE, NOMBRE DE KM DE ROUTE	45
TABLEAU 11	PARC AUTOMOBILE, NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION	47
TABLEAU 12	CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE	47
TABLEAU 13	SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER	49
TABLEAU 14	ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER, DEGRÉ DE CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES D'INTERVENTION D'ENTRETIEN	51
TABLEAU 15	NIVEAU DE SERVICE DES ROUTES RURALES PAR CLASSE DE ROUTE Partie est du Québec	53
TABLEAU 16	PROFILOMÉTRIE MOYENNE ET POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE	55

TABEAU 17	SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER (1989)	57
-----------	---	----

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

TABEAU 1a	ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN DANS LES CORPORATIONS, LES COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ENTRE 1984 ET 1988, EN 000\$	69
TABEAU 1b	ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN À LA STCUM ET DANS LES OPT DU QUÉBEC ENTRE 1984 ET 1988, EN 000\$	71
TABEAU 2	RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PAR CATÉGORIE DANS LES OPT DE 1984 À 1988, EN 000\$	73
TABEAU 3	ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUÉBEC ENTRE 1984 ET 1988, EN 000'	75
TABEAU 4	ACHALANDAGE (EN 000') ET PROPORTION PAR TITRE DE TRANSPORT EN 1988, PROPORTION DE LAISSEZ-PASSER EN 1983	77
TABEAU 5	ÉVOLUTION DES REVENUS PROVENANTS DES USAGERS ('000\$), DES TARIFS MOYENS ET DU TARIF UNITAIRE ADULTE DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	79
TABEAU 6	ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000) ET DU NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	81
TABEAU 7	ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE, ET DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	83
TABEAU 8	ÉVOLUTION DU COÛT PAR PASSAGE ET DU COÛT PAR VÉHICULE DANS LES OPT DE 1984 À 1988	85
TABEAU 9	ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES, DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE, DANS LES ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT ENTRE 1985 ET 1988	87

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

TABEAU 1	ÉVOLUTION DES REVENUS DU TRANSPORT SCOLAIRE DE 1983-1984 À 1987-1988 EN (000\$)	97
TABEAU 2	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT SCOLAIRE DE 1983-1984 À 1987-1988 EN (000\$)	99
TABEAU 3	ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE - ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS DE 1983-1984 À 1987-1988	103
TABEAU 4	OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE - TRANSPORT EXCLUSIF DE 1983-1984 À 1987-1988	105
TABEAU 5	ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - TRANSPORT EXCLUSIF ET INTÉGRÉ, COÛT PAR VÉHICULE ET PAR KILOMÈTRE - TRANSPORT EXCLUSIF DE 1983-1984 À 1987-1988	107
TABEAU 6	RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES DE LA RAAQ DE 1983 À 1987	109
TABEAU 7	ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DU NOMBRE DE VICTIMES DANS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VÉHICULES SCOLAIRES ET URBAINS ENTRE 1983 ET 1988	111
TABEAU 8	RENDEMENT DE L'ACTIF ET MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE POUR LES TRANSPORTEURS DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO ET DU CANADA DE 1983 À 1986	113

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

TABEAU 1	ÉVOLUTION DES REVENUS, DES DÉPENSES ADMISSIBLES ET DE LA CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1984 ET 1988, EN 000\$	121
TABEAU 2	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT ADAPTÉ PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES ENTRE 1984 ET 1988	123

TABEAU 3	NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR CATÉGORIES D'ÂGE DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988	125
TABEAU 4	NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988	127
TABEAU 5	ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1984 ET 1988	129
TABEAU 6	ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR CATÉGORIES DE SERVICE ENTRE 1984 ET 1988	131
TABEAU 7	ÉVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE ET DESSERVIE, DU TAUX DE COUVERTURE, DU NOMBRE DE SERVICES ET DU NOMBRE DE MUNICIPALITÉS ENTRE 1984 ET 1988	133
TABEAU 8	ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MINIBUS, DU NOMBRE DE MINIBUS PAR SERVICE, DES VÉHICULES-KILOMÈTRES ET DES VÉHICULES-KILOMÈTRES PAR MINIBUS ENTRE 1984 ET 1988	135
TABEAU 9	ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENTS DANS LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1984 ET 1988	137

6. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

TABEAU 1	ÉVOLUTION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE 1981-1982 À 1988-89	145
TABEAU 2	ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRAVERSES ET DES DESSERTES DE 1981-82 À 1988-89	147
TABEAU 3	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ DE 1981-82 À 1988-89	149
TABEAU 4	DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS, TRAVERSES ET DESSERTES DE 1981-82 À 1988-89	151
TABEAU 5	COÛTS D'OPÉRATIONS, REVENUS ET DÉPENSES DE TRANSFERTS DE 1981-82 À 1988-89	153

TABLEAU 6	LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES DE 1981-82 À 1988-89	155
TABLEAU 7	L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES DE 1981-82 À 1988-89	157
TABLEAU 8	COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION POUR L'ENSEMBLE DES TRAVERSES DE 1981-82 À 1988-89	159
TABLEAU 9	ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE SUR L'OFFRE DE 1985 À 1989	161
TABLEAU 10	RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SELON DIFFÉRENTES RÉPARTITIONS DE 1985-86 À 1988-89	163
TABLEAU 11	COÛT MOYEN PAR VÉHICULE-KM ET PAR PASSAGER-KM DE 1981-82 À 1988-89	165

7. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

TABLEAU 1	LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, DONNÉES GÉNÉRALES	173
TABLEAU 2	LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, DONNÉES PAR ÉLÉMENT DE PROGRAMME	175
TABLEAU 3	TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES, REVENUS ET DÉPENSES PAR HEURE ET PAR PASSAGER	179
TABLEAU 4	LE TRANSPORT AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, REVENUS ET COÛTS D'UTILISATION	181
TABLEAU 5	LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, RÉPARTITION DES HEURES TOTALES PAR MISSION	185
TABLEAU 6	LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, HEURES DE VOL FACTURÉES / HEURES TOTALES PAR MISSION	187

TABLEAU 7	LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, AUTOFINANCEMENT PAR MISSION	189
TABLEAU 8	LE TRANSPORT EXÉCUTIF	191
TABLEAU 9	LE TRANSPORT DES MALADES	193
TABLEAU 10	LA PROTECTION DE LA FORÊT	195
TABLEAU 11	LA FLOTTE DU SAG	197

LISTE DES FIGURES

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

FIGURE 1	DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	5
FIGURE 2	CROISSANCE DES DÉPENSES	5
FIGURE 3	DÉPENSES DU GOUVERNEMENT ET DU MTQ	5
FIGURE 4	EFFECTIFS UTILISÉS, MINISTÈRE DES TRANSPORTS	7
FIGURE 5	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE PAR PROGRAMME	7

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

FIGURE 1	DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER	11
FIGURE 2	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ	11
FIGURE 3	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ	13
FIGURE 4	RÉPARTITION DES DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER PAR PROGRAMME	13
FIGURE 5	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME 03 CONSTRUCTION PAR CLASSE DE ROUTE	15
FIGURE 6	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME 03 CONSTRUCTION PAR OPÉRATION	17
FIGURE 7	PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION	19

FIGURE 8	DEGRÉ DE RÉALISATION DE LA PROGRAMMATION FINALE	19
FIGURE 9	RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION PAR CATÉGORIE DE PROJET	21
FIGURE 10	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04	23
FIGURE 11	RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04	23
FIGURE 12	RÉPARTITION DES DÉPENSES DE CONSERVATION PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION, 1988-1989	25
FIGURE 13	DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: COUCHES D'USURE	27
FIGURE 14	DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ	29
FIGURE 15	DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: NETTOYAGE DES FOSSÉS	31
FIGURE 16	DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: DÉNEIGEMENT (EN RÉGIE)	33
FIGURE 17	DÉPENSES ET COÛTS UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: DÉNEIGEMENT (À CONTRAT)	35
FIGURE 18	COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: DÉNEIGEMENT	35
FIGURE 19	DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: DÉGLAÇAGE (EN RÉGIE)	37

FIGURE 20	DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: DÉGELAÇAGE (À CONTRAT)	39
FIGURE 21	COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: DÉGELAÇAGE	39
FIGURE 22	SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS ENTRETIEN D'HIVER	41
FIGURE 23	DÉPENSES EFFECTUÉES OPÉRATION: ENTRETIEN DES STRUCTURES	43
FIGURE 24	INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE	45
FIGURE 25	PARC AUTOMOBILE	47
FIGURE 26	CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER	47
FIGURE 27	NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION	49
FIGURE 28	NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS MORTELS POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION	49
FIGURE 29	CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES PAR RÉGION	51
FIGURE 30	CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES PAR CLASSE DE ROUTE	51
FIGURE 31	LONGUEUR DES ROUTES RURALES SELON LE NIVEAU DE SERVICE	53
FIGURE 32	PROFILOMÉTRIE MOYENNE PAR CLASSE DE ROUTE (COEFFICIENT DE ROULEMENT)	55

FIGURE 33	POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE (AUTOROUTES)	55
FIGURE 34	POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE (ROUTES PRINCIPALES)	55
FIGURE 35	POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE (ROUTES RÉGIONALES)	55
FIGURE 36	SATISFACTION DES USAGERS PAR RAPPORT À L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER	57
FIGURE 37	SATISFACTION DES USAGERS PAR RAPPORT À L'ENTRETIEN DU RÉSEAU	57
FIGURE 38	SATISFACTION DES USAGERS PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU	58

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

FIGURE 1	ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DANS LES OPT ENTRE 84 ET 88 (EXCLUANT LA STCUM)	69
FIGURE 2	CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, COMMISSION ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT	69
FIGURE 3	CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, CORPORATIONS DE TRANSPORT	71
FIGURE 4	CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, STCUM (EXCLUANT LE MÉTRO)	71

FIGURE 5	ÉVOLUTION DES SUBVENTIONS DANS LES OPT PAR CATÉGORIE (EXCLUANT LE MÉTRO)	73
FIGURE 6	RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PAR CATÉGORIE	73
FIGURE 7	ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES CORPORATIONS DE TRANSPORT ENTRE 84 ET 88	75
FIGURE 8	ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ENTRE 1984 ET 1988 (EXCLUANT STCUM)	75
FIGURE 9	RÉPARTITION DE L'ACHALANDAGE PAR TITRE DE TRANSPORT DANS LES OPT EN 1988	77
FIGURE 10	POURCENTAGE D'UTILISATION DES LAISSEZ-PASSER DANS LES OPT EN 1983 ET 1988	77
FIGURE 11	ÉVOLUTION DES REVENUS DES USAGERS \$ COURANTS ET \$ CONSTANTS ENTRE 84 ET 88	79
FIGURE 12	ÉVOLUTION DES TARIFS UNITAIRES ADULTES DANS LES OPT EN 1984 ET 1988	79
FIGURE 13	ÉVOLUTION DES VÉHICULES-KILOMÈTRES DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	81
FIGURE 14	VARIATION DU NOMBRE DE VÉHICULES POSSÉDÉS PAR LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	81
FIGURE 15	ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	83

FIGURE 16	ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉH-KM DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	83
FIGURE 17	ÉVOLUTION DU COÛT PAR PASSAGE ET VÉH-KM DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988	85
FIGURE 18	CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT)	87
FIGURE 19	ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PER CAPITA, DES COÛTS PAR DÉPLACEMENT ENTRE 85 ET 88	87

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

FIGURE 1	ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES ALLOCATIONS DE 1982-1983 À 1987-1988	97
FIGURE 2	CATÉGORIES DE REVENUS - TRANSPORT SCOLAIRE	97
FIGURE 3	CATÉGORIES DE DÉPENSES - TRANSPORT SCOLAIRE	99
FIGURE 4	ÉVOLUTION DES SOLDES RÉEL ET NORMALISÉ DE 1983-1984 À 1987-1988	99
FIGURE 5	ÉLÈVES INSCRITS ET ÉLÈVES TRANSPORTÉS DE 1983-1984 À 1987-1988	103
FIGURE 6	LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1987-1988)	103
FIGURE 7	PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES (1987-1988)	105
FIGURE 8	PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES (1983-1984 À 1987-1988)	105

FIGURE 9	ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - EXCLUSIF DE 1983-1984 À 1987-1988	107
FIGURE 10	ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - INTÉGRÉ DE 1983-1984 À 1987-1988	107
FIGURE 11	RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES DE 1985 À 1988	109
FIGURE 12	ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS AVEC DOMMAGES CORPORELS DE 1983 À 1988	109
FIGURE 13	VICTIMES - TRANSPORT SCOLAIRE ET URBAIN NATURE DES DOMMAGES CORPORELS	111
FIGURE 14	NOMBRE DE VICTIMES PAR ACCIDENT AVEC DOMMAGES CORPORELS DE 1983 À 1988	111
FIGURE 15	RENDEMENT DE L'ACTIF APRÈS AMORTISSEMENT DE 1983 À 1986	113
FIGURE 16	MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE DE 1983 À 1986	113

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

FIGURE 1	ÉVOLUTION DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1984 ET 1988	121
FIGURE 2	PART RELATIVE DES SUBVENTIONS DU MTQ SELON LA CATÉGORIE DE SERVICE	121
FIGURE 3	ÉVOLUTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES DU TRANSPORT ADAPTÉ, 1984 ET 1988	123

FIGURE 4	CATÉGORIES DE DÉPENSES	
	TRANSPORT ADAPTÉ	123
FIGURE 5	PERSONNES ADMISES PAR GROUPE D'ÂGE	
	TOTAL - 1988	125
FIGURE 6	PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE	
	SERVICES URBAINS - 1988	127
FIGURE 7	PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE	
	SERVICES MUNICIPAUX - 1988	127
FIGURE 8	ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES ADMISES AU	
	TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1984 ET 1988	129
FIGURE 9	ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR CATÉGORIE DE SERVICE	
	ENTRE 1984 ET 1988	129
FIGURE 10	ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT	
	ENTRE 1984 ET 1988	131
FIGURE 11	ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT	
	ENTRE 1984 ET 1988 (STCUM)	131
FIGURE 12	NOUVELLES MUNICIPALITÉS PARTICIPANTES	
	CRÉATION DE SERVICES CONTRE INTÉGRATION	133
FIGURE 13	MODE DE GESTION DES SERVICES	133
FIGURE 14	NOMBRE DE VÉHICULES PAR SERVICE DE TRANSPORT	
	ADAPTÉ (1988)	135
FIGURE 15	VÉHICULES-KILOMÈTRES PAR VÉHICULE PAR CATÉGORIE DE SERVICE	
	ENTRE 1984 ET 1988	135

FIGURE 16	ÉVOLUTION DU COÛT TOTAL PAR DÉPLACEMENT PAR CATÉGORIE DE SERVICE, 1984 À 1988	137
-----------	--	-----

6. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

FIGURE 1	RÉPARTITION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES PAR TYPE DE SERVICES	145
FIGURE 2	LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES, 1981-82 À 1988-89	145
FIGURE 3	ÉVOLUTION DES SURPLUS	147
FIGURE 4	RÉPARTITION DES SURPLUS	147
FIGURE 5	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ DE 1981-82 À 1988-89	149
FIGURE 6	RÉPARTITION DES DÉPENSES DE TRANSFERTS DU MTQ	149
FIGURE 7	LES DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS	151
FIGURE 8	LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES COÛTS D'OPÉRATIONS DES TRAVERSES	153
FIGURE 9	LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES COÛTS D'OPÉRATIONS DES DESSERTES	153
FIGURE 10	LA DEMANDE DE SERVICES PAR PASSAGER ET PAR VÉHICULE	155
FIGURE 11	LA DEMANDE DE SERVICES PAR PASSAGER-KM ET VÉHICULE-KM . . .	155
FIGURE 12	L'OFFRE DE SERVICES PAR PASSAGER ET VÉHICULE	157
FIGURE 13	L'OFFRE DE SERVICES PAR PASSAGER-KM ET VÉHICULE-KM	157

FIGURE 14	LA DEMANDE ET L'OFFRE DE SERVICES EN 1988-1989	159
FIGURE 15	COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION VÉHICULES-KILOMÈTRES SELON LES DISTANCES	159
FIGURE 16	EXCÉDENT DE LA DEMANDE SUR L'OFFRE MATANE ET TADOUSSAC, 1988-89	161
FIGURE 17	ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE POUR TADOUSSAC DE 1985 À 1989	161
FIGURE 18	RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES . .	163
FIGURE 19	RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SELON LA DISTANCE	163
FIGURE 20	ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR VÉHICULE-KM	165
FIGURE 21	COÛT PAR VÉHICULE-KM SELON LES DISTANCES	165

7. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

FIGURE 1	REVENUS ET DÉPENSES TRANSPORT AÉRIEN GOUVERNEMENTAL	173
FIGURE 2	REVENUS ET DÉPENSES TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES	175
FIGURE 3	REVENUS ET DÉPENSES PROTECTION DE LA FORÊT	175
FIGURE 4	REVENU ET COÛT HORAIRE	179

FIGURE 5	REVENU ET COÛT PAR PASSAGER	179
FIGURE 6	REVENU ET COÛT HORAIRE	181
FIGURE 7	REVENU ET COÛT PAR FEU COMBATTU	181
FIGURE 8	RÉPARTITION DES HEURES DE VOL TOTALES PAR MISSION (1984 - 1985)	185
FIGURE 9	RÉPARTITION DES HEURES DE VOL TOTALES PAR MISSION (1988 - 1989)	185
FIGURE 10	HEURES FACTURÉES PAR MISSION DE 1984-1985 À 1988-1989	187
FIGURE 11	AUTOFINANCEMENT PAR MISSION	189
FIGURE 12	HEURES DE VOL; MINISTRES, ORGANISMES ET MINISTÈRES	191
FIGURE 13	PASSAGERS-KM ET KM PARCOURUS PAR LES AVIONS- PASSAGERS	191
FIGURE 14	RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES (1984 - 1985)	193
FIGURE 15	RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES (1988 - 1989)	193
FIGURE 16	HEURES DE VOL QUÉBEC / TOTALES	195
FIGURE 17	REVENUS AU QUÉBEC / TOTAUX	195
FIGURE 18	ÉVOLUTION DES HEURES DE VOL PAR TYPES D'APPAREIL	197

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 objet de fournir un ensemble d'informations portant sur la performance de ses programmes et visant à faciliter la planification et la prise de décision. Le système est composé de paramètre-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'efficience, de la qualité des services et de l'efficacité de nos interventions.

Ce deuxième Recueil d'indicateurs de programmes présente une série d'indicateurs relatifs à six programmes d'intervention du Ministère, soit le réseau routier, le transport en commun urbain, le transport scolaire, le transport adapté, le transport maritime et le transport aérien gouvernemental. 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; 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 indicateurs présentés dans ce recueil ne couvrent pas tous les secteurs d'activités particuliers à chacun des programmes. Toutefois par rapport à l'édition de janvier 1989, on remarquera le développement de nombreux indicateurs des programmes routiers, et l'ajout d'indicateurs sur le transport aérien gouvernemental. Pour ce qui est des indicateurs des autres programmes, ils ont tous été bonifiés. Malgré les améliorations apportées, ces indicateurs sont 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.

Une des difficultés rencontrées dans la préparation de ce recueil 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.

La mise en place d'indicateurs permettant de suivre l'évolution des objectifs stratégiques 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. Cette situation n'est pas sans causer d'inconvénients à la réalisation d'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 reflétera la performance d'ensemble de nos programmes.

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES

Le ministère des Transports a pour mandat de prendre en charge l'ensemble de la juridiction en matière de transport pour le gouvernement du Québec. Dans ce cadre, il doit en outre élaborer et proposer au gouvernement des politiques de transport, les mettre en oeuvre et en surveiller l'application.

Le ministère des Transports participe à la mission économique du gouvernement à travers six des huit programmes qu'il gère. Ce sont les programmes du réseau routier (construction (03) et conservation (04)), le programme des systèmes de transport terrestre (01), le programme de transport maritime et aérien (07), le programme de gestion interne et soutien (05), ainsi que la Commission des transports du Québec (02).

Il participe également à la mission éducative avec le programme de transport scolaire (06). Enfin, il contribue à la mission administrative du gouvernement par son programme de transport aérien gouvernemental (08).

1.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES

En 1988-1989, les dépenses du ministère des Transports ont augmenté de plus de 7,6 % pour atteindre 1,8 milliard \$. Cette augmentation dépasse de près de 5 % l'augmentation des dépenses de l'ensemble du gouvernement; cette différence dans l'augmentation des dépenses a contribué à redresser la tendance à la baisse de la part du Ministère dans l'ensemble des dépenses gouvernementales, qu'on observe depuis au moins une vingtaine d'années. De 10,2 % en 1976-1977, la part du Ministère avait régressé jusqu'à 5,5 % en 1987-1988; cette année, elle est remontée légèrement à 5,8 % des dépenses gouvernementales.

TABEAU 1
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-81
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ¹	000 \$	20 390 296	27 222 178	28 465 454	30 738 141	31 578 118	6,4%
	variation annuelle en %	16,0	6,6	4,6	8,0	2,7	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS	000 \$	1 360 945	1 676 706	1 596 282	1 689 861	1 818 542	4,2%
000 \$ constants ² (1981-82)		1 360 945	1 291 761	1 261 883	1 306 930	1 391 386	0,3%
	variation annuelle en %	6,7	2,8	-4,8	5,9	7,6	
dép. du MTQ en % du gouv.		6,7	6,2	5,6	5,5	5,8	
EFFECTIFS ³							
permanents		8 102	7 466	7 114	7 049	7 028	-2,0%
occasionnels (pers.-année)		2 787	1 592	2 315	2 366	2 558	-1,2%
		-----	-----	-----	-----	-----	
effectifs totaux		10 889	9 058	9 429	9 415	9 586	-1,8%
	variation annuelle en %		-13,4	4,1	-0,1	1,8	

SOURCES: Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement
Service des conditions de travail, MTQ

FIGURE 1
DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

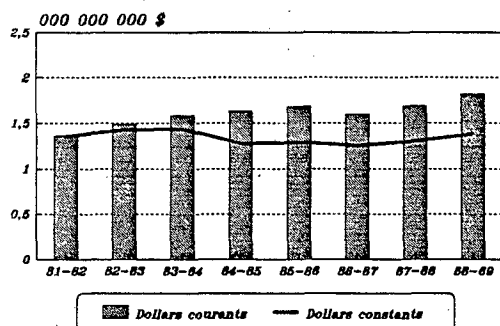


FIGURE 2
CROISSANCE DES DÉPENSES

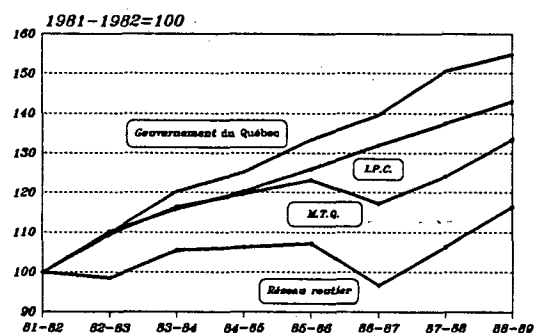
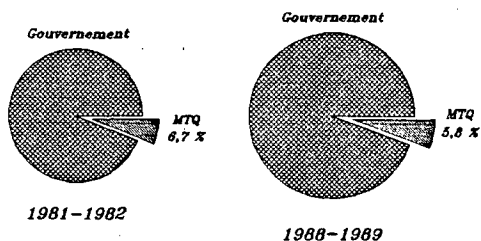


FIGURE 3
DÉPENSES DU GOUVERNEMENT ET DU MTQ



Si l'on tient compte de l'inflation (plus de 43 % pour l'ensemble de la période observée) depuis 1981-82, les dépenses du Ministère n'ont augmenté que très légèrement (85 M\$) au rythme annuel moyen de 0,3 %, en raison des compressions budgétaires répétées.

Ces restrictions budgétaires, imposées par le gouvernement tout au long de cette période, ont aussi entraîné une faible baisse annuelle moyenne des effectifs qui sont passés de près de 10 900 à moins de 9 600.

Le Ministère a donc contribué de façon importante à la réduction des dépenses gouvernementales imposée par le contexte économique des années quatre-vingts.

L'augmentation des dépenses en 1988-1989 a été visible particulièrement dans les programmes de construction du réseau routier (03) et de transport maritime et aérien, dont les dépenses ont augmenté respectivement de 18 % et de 26 %.

Dans l'ensemble de la période observée, le programme de transport maritime et aérien a connu la plus forte croissance annuelle moyenne des dépenses avec plus de 14 %; il est suivi par les programmes des systèmes de transport terrestre (7,6 %), celui de la gestion interne et soutien (7,3 %) et enfin par celui du transport scolaire avec presque 6 % d'augmentation. Par ailleurs, le programme de construction du réseau routier a connu pendant cette même période une légère baisse annuelle moyenne de ses dépenses (0,6 %).

Les efforts de compressions budgétaires ont été partagés assez également par tous les programmes du Ministère et, en général, la part relative de chacun n'a pas été modifiée sensiblement au cours de cette période. Les changements les plus significatifs en ce domaine ont été celui du programme de construction routière, dont la part a régressé de 31 % à 22 % (pour ce programme, l'année 1982-1983 surtout a été marquée par une réduction importante des dépenses) et celui du programme de transport maritime et aérien qui a presque doublé sa part des dépenses du Ministère (de 2 à 4 %).

TABEAU 2
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PAR PROGRAMME	000 \$	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1989-81
01 Systèmes des transports terrestres		248 754	401 754	392 070	395 294	415 165	7,6%
répartition en %		18,3	24,0	24,6	23,4	22,8	
02 Commission des transports du Québec		7 931	9 596	9 422	10 040	10 647	4,3%
répartition en %		0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	
03 Construction du réseau routier		430 275	383 211	328 859	349 456	412 929	-0,6%
répartition en %		31,6	22,9	20,6	20,7	22,7	
04 Conservation du réseau routier		362 484	452 716	428 603	482 450	500 324	4,7%
répartition en %		26,6	27,0	26,9	28,5	27,5	
05 Gestion interne et soutien		33 498	62 488	52 847	55 469	54 878	7,3%
répartition en %		2,5	3,7	3,3	3,3	3,0	
06 Transport scolaire		224 884	293 977	308 092	321 478	335 179	5,9%
répartition en %		16,5	17,5	19,3	19,0	18,4	
07 Transport maritime et aérien		30 084	61 209	58 569	59 713	75 623	14,1%
répartition en %		2,2	3,7	3,7	3,5	4,2	
08 Transport aérien gouvernemental		16 323	11 755	17 820	15 961	13 797	-2,4%
répartition en %		1,2	0,7	1,1	0,9	0,8	
Contrôle des lois et règlements de transports		6 712					
répartition en %		0,5					

Source: Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement

FIGURE 4
EFFECTIFS UTILISÉS
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

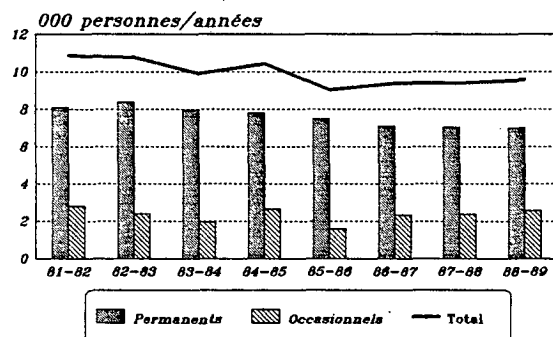
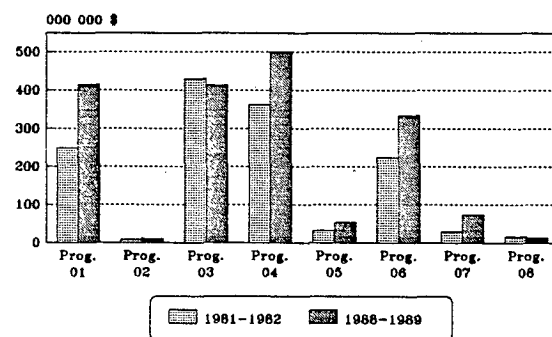


FIGURE 5
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE
PAR PROGRAMME



NOTES

1. Les dépenses du gouvernement du Québec (comptes publics) sont souvent ajustées à leur deuxième publication pour tenir compte des changements dans les définitions comptables. Seule la première publication de ces données a été retenue dans ce tableau pour garder la compatibilité avec le détail des dépenses.
2. Les dépenses en dollars constants sont ajustées en fonction de l'indice des prix de la construction routière. Pour l'année 1989, cet indice a été construit à partir de la croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC Montréal) pour la même année.
3. Les effectifs employés sont mesurés à la fin de chaque année considérée (31 mars). Les effectifs de la Commission des transports ne sont pas inclus dans ces données.
4. Le programme de contrôle des lois et règlements a été cédé au ministère de la Justice en 1983-1984 et ne fait plus partie de la structure budgétaire du MTQ.

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

2.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES

Les programmes du réseau routier comprennent le programme de construction routière (03), le programme de conservation (04) et le programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal (programme 05, élément 4). Ces programmes font tous partie de la mission économique du Ministère.

Le programme de construction des infrastructures routières concerne le développement de nouveaux axes ainsi que l'amélioration ou la reconstruction du réseau routier existant. Il vise principalement à évaluer les besoins routiers, à planifier les interventions, à concevoir et à préparer les plans et devis des chaussées et des ouvrages d'art ainsi qu'à réaliser les travaux de construction requis.

Le programme de conservation des infrastructures routières vise l'entretien et le maintien de la qualité du réseau routier. Il a pour objectif le maintien des chaussées et des ouvrages d'art à un niveau de qualité, de confort et de sécurité pouvant répondre adéquatement aux besoins des usagers. Ce programme comprend l'entretien des chaussées et des structures (surfaçage, rapiéçage, abords de route, etc.), de la signalisation (luminaires, feux lumineux, panneaux, etc.) ainsi que l'entretien d'hiver.

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.

TABLEAU 1
DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

PAR PROGRAMME

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-81
Prog 3 Construction	000 \$	430 275	383 211	328 859	349 456	412 929	-0,6%
	variation annuelle en %		-4,1	-14,2	6,3	18,2	
	en % du total	53,4	44,4	42,2	40,8	44,0	
Prog 4 Conservation	000 \$	362 484	452 716	428 603	482 450	500 324	4,7%
	variation annuelle en %		4,4	-5,3	12,6	3,7	
	en % du total	45,0	52,5	55,0	56,3	53,3	
Prog 5 El. 4 Aide à l'amélioration du réseau routier municipal	000 \$	12 544	27 125	21 580	25 179	24 655	10,1%
	en %		20,3	-20,4	16,7	-2,1	
	en % du total	1,6	3,1	2,8	2,9	2,6	
DÉPENSES TOTALES (réseau routier)		805 303	863 052	779 042	857 085	937 908	2,2%
	variation annuelle en %		0,9	-9,7	10,0	9,4	
	en % des dépenses totales MTQ	59,2	51,5	48,8	50,7	51,6	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS	000 \$	1 360 945	1 676 706	1 596 282	1 689 861	1 818 542	4,2%

Sources: Comptes publics du Québec, Livre des états financiers du gouvernement

FIGURE 1
DÉPENSES EFFECTUÉES SUR
LE RÉSEAU ROUTIER

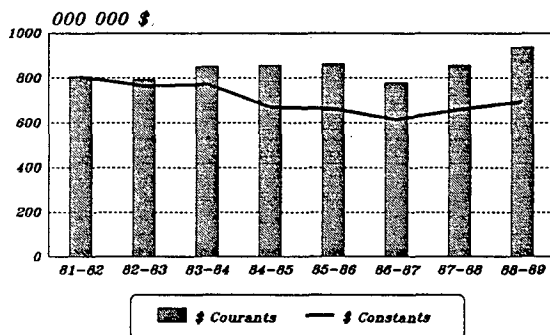
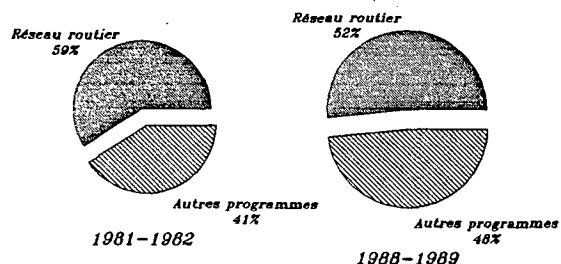


FIGURE 2
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ



2.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES

Les dépenses consacrées au réseau routier ont augmenté à un rythme annuel moyen de 2,2 % depuis 1981-1982, passant de 805 M\$ à près de 938 M\$. Comme ce taux de croissance est inférieur à celui de l'inflation (5,3 %), si l'on tient compte de celle-ci, l'ensemble des dépenses effectuées sur le réseau routier en dollars constants ont diminué à un taux annuel moyen de 1,6 %.

En 1988-1989, l'ensemble des dépenses consacrées aux trois programmes du réseau routier ont augmenté de 9,4 %. Le taux très élevé de l'augmentation de cette année, allié à celui de l'année dernière (10 %), a contribué au redressement de la part des dépenses affectées au réseau routier dans l'ensemble des dépenses du Ministère. Cette part avait baissé de 59 % en 1981-1982 jusqu'à moins de 49 % en 1986-1987. Elle a maintenant été relevée à 51,6 %.

L'augmentation des dépenses des deux dernières années a été observée assez également dans les trois programmes consacrés au réseau routier. Cependant, sur l'ensemble de la période considérée, l'évolution des dépenses de ces trois programmes est très différente. Les dépenses du programme d'aide à l'amélioration du réseau routier ont presque doublé, tandis que celles du programme d'entretien ont augmenté à un rythme sensiblement égal à celui de l'inflation. Quant au programme de construction du réseau routier, ses dépenses ont été réduites en moyenne de 0,6 % annuellement en termes réels, alors qu'en dollars constants elles ont baissé de 430 M\$ à 316 M\$.

TABEAU 2
DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER
PAR PROGRAMME, en dollars constants (1981-1982)

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-81
Prog 3 Construction	000 \$	430 275	295 232	259 968	270 268	315 936	-4,3%
Prog 4 Conservation	000 \$	362 484	348 780	338 817	373 125	382 803	0,8%
Prog 5 Aide à l'amélioration du réseau routier municipal	000 \$	12 544	20 898	17 059	19 473	18 864	6,0%
DÉPENSES TOTALES	000 \$	805 303	664 909	615 843	662 865	717 604	-1,6%

Sources: - Comptes publics du Québec, Livre des états financiers du gouvernement
- Statistiques Canada, Indices des prix de la construction routière (Québec) 62-007
Indices des prix à la consommation (Montréal) 62-001

FIGURE 3
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ

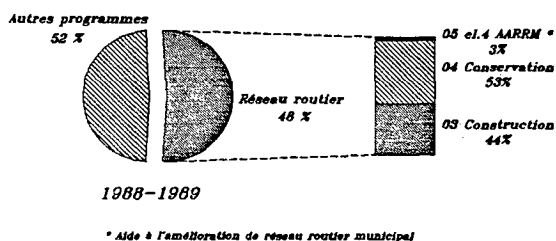
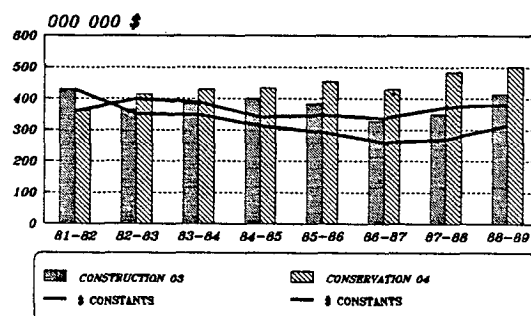


FIGURE 4
**RÉPARTITION DES DÉPENSES EFFECTUÉES SUR
LE RÉSEAU ROUTIER, PAR PROGRAMME**



2.3 PROGRAMME DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER 03

CLASSES DE ROUTES

Depuis 1981-1982, la répartition des dépenses du programme de construction entre les différentes classes de route a connu des changements importants. Le Ministère a baissé de 39,6 % à 28,2 % la part des dépenses allouées au réseau autoroutier, bien qu'elle soit restée assez stable à ce dernier niveau depuis 1983-1984. En conséquence, la part des dépenses affectées aux autres classes de route a augmenté légèrement pendant cette période, de 5,4 % pour les routes principales, de 2,9 % pour les routes régionales et de 3,0 % pour les autres routes.

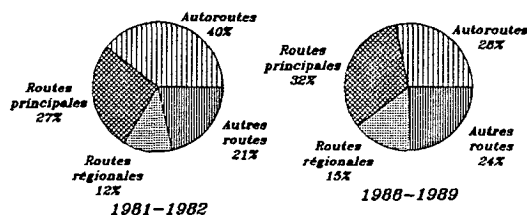
En 1988-89, la part des dépenses attribuées aux autoroutes est restée au même niveau que l'année précédente. La part allouée aux routes principales a augmenté de près de 3 points de pourcentage, tandis que les parts des routes régionales et des autres routes ont diminué respectivement de 1,6 et de 1,2 point de pourcentage. Ces changements dans la répartition des dépenses reflètent la priorité accordée par le Ministère à la reconstruction du réseau routier de base du Québec.

TABEAU 3
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03
PAR CLASSE DE ROUTE

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-81
Autoroutes	000 \$	170 219	104 319	83 368	99 051	116 591	-5,3%
	en % du total	39,6	27,2	25,4	28,3	28,2	
Routes principales	000 \$	115 835	120 436	103 994	102 894	133 370	2,0%
	en % du total	26,9	31,4	31,6	29,4	32,3	
Routes régionales	000 \$	52 473	57 169	51 369	58 425	62 507	2,5%
	en % du total	12,2	14,9	15,6	16,7	15,1	
Autres routes ¹	000 \$	91 748	101 287	90 128	89 086	100 461	1,3%
	en % du total	21,3	26,4	27,4	25,5	24,3	
-----		-----	-----	-----	-----	-----	
TOTAL DES DÉPENSES	PROG. 03 000 \$	430 275	383 211	328 859	349 456	412 929	-0,6%
	en % du total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Sources: - Comptes publics du Québec, Livre des états financiers du gouvernement

FIGURE 5
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME 03
CONSTRUCTION, PAR CLASSE DE ROUTE



CATÉGORIES D'OPÉRATION

Les réductions budgétaires du programme de construction du réseau routier des années 1986-1987 et 1987-1988 ont été directement absorbées par les travaux de construction effectués sur les routes. En effet, les dépenses affectées spécifiquement à ce poste de dépenses sont passées de 241 M\$ à 190 M\$ pendant cette période, affichant un recul de près de 22 %. Ces dépenses ont toutefois été ramenées à leur niveau de 1985-1986 pour la dernière année observée, devant l'importance des besoins de construction exprimés.

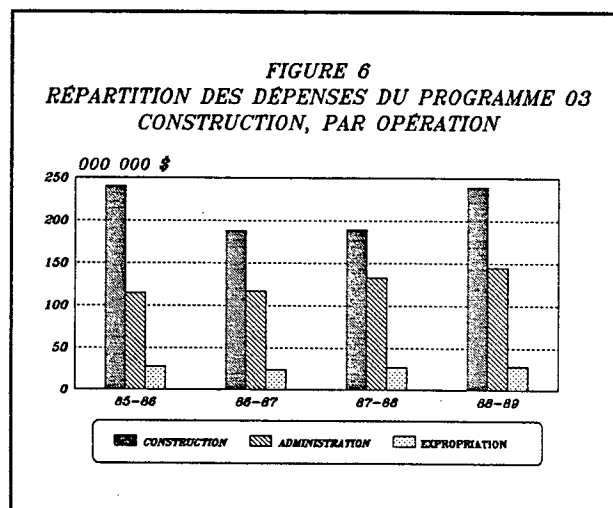
Par contre, les dépenses d'administration, qui incluent les dépenses de préparation de projets en régie et à contrat ainsi que celles de la surveillance des travaux, ont augmenté de façon considérable (de plus de 8% en moyenne par année) entre 1985-1986 et 1987-1988 (incluant les années de restrictions budgétaires) pour revenir à 35 % des dépenses de l'ensemble du programme l'année suivante.

Pour leur part, les dépenses consacrées à l'expropriation de terrains et d'édifices se sont maintenues de façon assez stable entre 6,8 % et 7,7 % de l'ensemble des dépenses du programme pour les quatre années observées.

TABEAU 4
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03
PAR OPÉRATION ²

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-81
Préparation de projets ^{3 4}	000 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	en % du total						
Expropriation ⁵	000 \$	n.d.	27 712	23 813	26 780	28 106	0,5%
	en % du total		7,2	7,2	7,7	6,8	
Surveillance des travaux ⁴	000 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	en % du total						
Construction ⁶	000 \$	n.d.	240 785	187 998	189 720	239 960	-0,1%
	en % du total		62,8	57,2	54,3	58,1	
Administration et autres ⁷	000 \$	n.d.	114 714	117 048	132 956	144 863	8,1%
	en % du total		29,9	35,6	38,0	35,1	
TOTAL DES DÉPENSES	PROG. 03						
	000 \$	430 275	383 211	328 859	349 456	412 929	2,5%
	en % du total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Sources: - Comptes publics du Québec, Livre des états financiers du gouvernement
- Direction du contrôle budgétaire, MTQ



PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION

La programmation des projets de construction veille entre autres à ajuster continuellement aux budgets disponibles la liste des projets qui doivent être mis en chantier.

La programmation finale (en fin d'année) des travaux de construction, qui était de 249 M\$ en 1986-1987, a augmenté à 274 M\$ l'année suivante et s'est maintenue sensiblement à ce niveau pour la dernière année observée.

Si on compare la programmation des projets de construction retenus au début et à la fin d'un exercice, on constate un écart de 18,5 M\$ pour 1986-1987. En 1987-1988, il a augmenté à 31,6 M\$, et à plus de 42 M\$ en 1988-1989. Pour cette dernière année, cet écart représentait plus de 18 % de la somme des projets programmés initialement cette année-là (241 M\$).

La surprogrammation est l'excédent de projets retenus en programmation par rapport aux crédits effectivement autorisés. Chaque année, des projets programmés ne peuvent se réaliser suite à divers problèmes techniques. Cet excédent permet une substitution rapide des projets et la réalisation de travaux qui correspondent à l'enveloppe autorisée. Cette surprogrammation de projets s'est maintenue entre 20 M\$ et 27 M\$ pour les trois années observées, ce qui correspond à un pourcentage de 8 % à 12 % des sommes programmées initialement.

Enfin, le pourcentage de réalisation de la programmation finale est passé successivement de 75,6 % des sommes programmées en fin d'année pour 1985-1986, à 69,3 % l'année suivante et à 87,2 % pour la dernière année.

TABLEAU 5
PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION

		1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89
Crédits initiaux	000 \$	n.d.	n.d.	202 996	222 608	212 523
Programmation initiale ⁸	000 \$	n.d.	n.d.	230 330	241 991	232 725
Programmation finale ⁹	000 \$	n.d.	n.d.	248 790	273 624	275 112
Dépenses effectuées (grands projets et travaux régionaux)	000 \$	n.d.	n.d.	187 998	189 720	239 960
Variation de la programmation en cours d'année	000 \$ en %	n.d.	n.d.	18 460 8,0	31 633 13,1	42 387 18,2
Surprogrammation initiale (prog. initiale - crédits init.)	000 \$ en %	n.d.	n.d.	27 334 11,9	19 383 8,0	20 202 8,7
Réalisation de la programmation (dépenses eff. / prog. finale)	en %	n.d.	n.d.	75,6	69,3	87,2

Sources: Direction de la programmation
Direction du contrôle budgétaire

FIGURE 7
PROGRAMMATION
DES PROJETS DE CONSTRUCTION

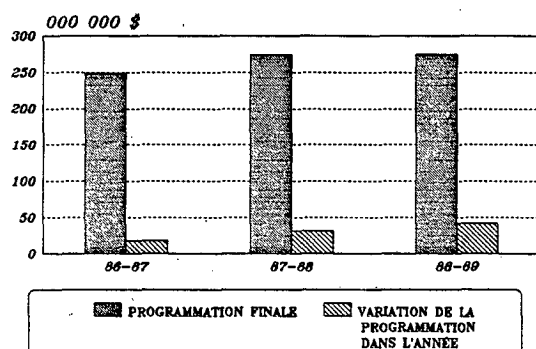
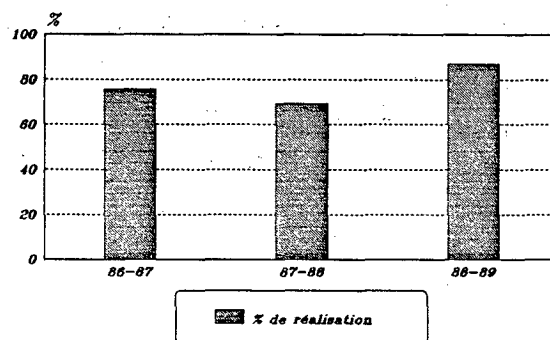


FIGURE 8
DEGRÉ DE RÉALISATION
DE LA PROGRAMMATION FINALE



■ TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Les restrictions budgétaires des années 1986-1987 et 1987-1988 et les besoins grandissants du réseau routier ont entraîné un réajustement des priorités dans le choix des projets mis en chantier. Les grands projets¹⁰ ont utilisé une partie de plus en plus grande des sommes disponibles à la construction des routes. Cette part a augmenté de plus de 10 % en quatre ans, pour passer de 43 % à plus de 53 % des dépenses de construction effectuées. Les sommes affectées aux projets régionaux¹³ se sont maintenues de façon assez stable entre 46,8 % et 48,9 % de l'ensemble, excepté pour la dernière année observée où elles ont légèrement baissé à 43,7 %. Par contre, les dépenses consacrées aux travaux pararoutiers¹⁴ ont régressé considérablement, en passant de 7,9 % à moins de 3 % des dépenses totales.

La répartition des projets entre parachèvements¹¹ et nouvelles initiatives n'a pas subi de changements significatifs pendant la période observée.

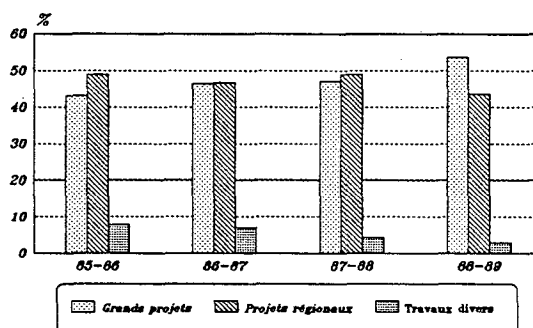
TABLEAU 6
RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION

PAR CATÉGORIE DE PROJET

		en 000 \$	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-81
Grands projets ¹⁰	Parachèvements ¹¹		n.d.	96 794	70 816	73 378	118 038	
	Nouvelles initiatives ¹²		n.d.	7 090	16 357	15 738	10 271	
	Total		n.d.	103 884	87 173	89 117	128 308	7,3%
	en % du TOTAL		n.d.	43,1	46,4	47,0	53,5	
Projets régionaux ¹³	Parachèvements		n.d.	47 388	34 635	31 791	37 027	
	Nouvelles initiatives		n.d.	70 424	53 286	60 906	67 895	
	Total		n.d.	117 812	87 920	92 697	104 922	-3,8%
	en % du TOTAL		n.d.	48,9	46,8	48,9	43,7	
Travaux pararoutiers ¹⁴			n.d.	19 090	12 905	7 906	6 730	-29,4%
	en % du TOTAL		n.d.	7,9	6,9	4,2	2,8	
TOTAL CONSTRUCTION de routes			n.d.	240 785	187 998	189 720	239 960	-0,1%
en % du TOTAL			n.d.	100,0	100,0	100,0	100,0	
croissance annuelle en %			n.d.		-21,9	0,9	26,5	

Source: - Direction du contrôle budgétaire, MTQ

FIGURE 9
RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION, PAR CATÉGORIE DE PROJET



■ ÉVOLUTION DES DÉPENSES

Les efforts apportés à l'entretien du réseau routier se sont maintenus sensiblement au même niveau depuis 1981-1982. En effet, depuis cette date, les dépenses du programme de conservation des infrastructures routières ont augmenté à peu près au même rythme que l'inflation (4,7 %), pour se chiffrer à plus de 500 M\$ en 1988-1989.

Cependant, sur l'ensemble de la période observée, les dépenses liées à la conservation des infrastructures¹⁵, qui visent surtout le maintien de la qualité et du confort des chaussées, ont augmenté moins rapidement en moyenne (3,1 %) que les dépenses d'entretien régulier (5,1 %). Leur part des dépenses de l'ensemble du programme a reculé de quelques points de pourcentage et s'est établie à 29,2 % de l'ensemble.

Les dépenses d'entretien régulier augmentent à un rythme passablement uniforme et continu, tandis que les dépenses de conservation tendent à subir beaucoup plus directement les contrecoups des restrictions budgétaires. En effet, celles-ci, après avoir baissé de 8 % en 1986-1987, ont augmenté de près de 17 % l'année suivante, pour diminuer encore de plus de 10 % la dernière année.

Par ailleurs, les dépenses d'administration qui comprennent aussi les dépenses non réparties dans les opérations, ont augmenté pour leur part de façon considérable pendant la période observée, soit de 11,7 % annuellement en moyenne. Leur part est ainsi passée de 16,4 % des dépenses du programme à plus de 25 %.

Tout au long de cette période, le Ministère a réduit légèrement les sommes qu'il affecte au soutien (activités de soutien et au soutien en matériel). En conséquence, la part des dépenses totales de cette catégorie est passée de 21,5 % à 14,7 %.

TABEAU 7
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04

PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN

		1981-1982	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	VARIATION 89-81
CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES ¹⁵							
Couches d'usure ¹⁶	(1101)	34 300	38 410	34 542	48 951	38 810	1,8%
Entretien des chaussées ¹⁷	(1xxx)	67 995	79 410	72 073	91 464	83 741	3,0%
Entretien des structures ¹⁸	(2xxx)	15 813	20 302	13 463	17 208	23 708	6,0%
Total		118 108	138 122	120 078	157 623	146 259	3,1%
	en % du total	32,6	30,5	28,0	32,7	29,2	
ENTRETIEN RÉGULIER ¹⁵							
Entretien de la signalisation ¹⁹	(3xxx)	10 067	4 316	4 904	5 459	6 473	-6,1%
Entretien d'hiver ²⁰	(4xxx)	96 967	120 653	119 267	133 314	145 519	6,0%
Total		107 034	124 968	124 171	138 772	151 992	5,1%
	en % du total	29,5	27,6	29,0	28,8	30,4	
SOUTIEN							
Activités de soutien ²¹	(5xxx)	47 778	44 362	41 779	49 044	46 934	-0,3%
Soutien en matériel ²²	(6xxx)	30 166	34 732	30 905	27 886	26 566	-1,8%
Total		77 944	79 095	72 684	76 930	73 500	-0,8%
	en % du total	21,5	17,5	17,0	15,9	14,7	
ADMINISTRATION ET DÉPENSES NON RÉPARTIES ²³							
	en % du total	59 398	110 531	111 670	109 125	128 573	11,7%
		16,4	24,4	26,1	22,6	25,7	
TOTAL Prog. 04 Conservation du réseau routier		362 484	452 716	428 603	482 450	500 324	4,7%

Sources : Direction de l'entretien (Syst. 023)
Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement

FIGURE 10
RÉPARTITION DES DÉPENSES
DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04

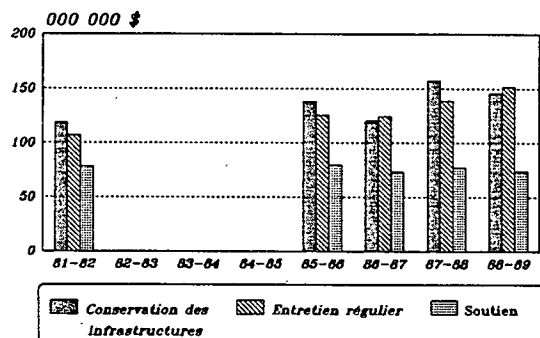
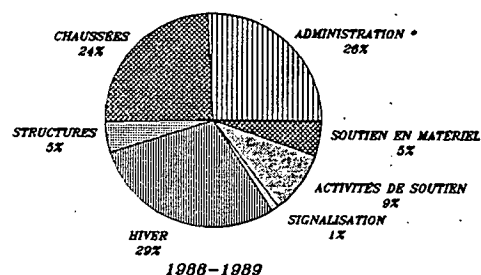


FIGURE 11
RÉPARTITION DES DÉPENSES
DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04



* Comprend les dépenses d'administration et les dépenses non réparties.

■ CLASSES DE ROUTE

Si l'on fait abstraction des dépenses non réparties par classe de route (241 M\$), qui sont constituées en majorité des dépenses d'administration (traitement du personnel et fonctionnement) ainsi que des dépenses de soutien, on note qu'en 1988-1989 ce sont les autres routes qui utilisent la part la plus importante des dépenses d'entretien du réseau routier. Les dépenses accordées à cette classe de route s'élèvent à 92 M\$ et comptent pour 35,3 % de l'ensemble des dépenses d'entretien réparties par classe de route. Les opérations d'entretien des chaussées (couches d'usure exclues) et d'entretien d'hiver comptent pour la presque totalité des dépenses de cette classe de route.

Les routes principales reçoivent quant à elles plus de 28 % des dépenses réparties (74 M\$), lesquelles sont utilisées surtout pour l'entretien d'hiver et pour de nouvelles couches d'usure. Enfin, les autoroutes et les routes régionales obtiennent des parts sensiblement égales qui correspondent respectivement à 17 % et 18 % de l'ensemble des dépenses d'entretien réparties et à des sommes de 45 M\$ et de 49 M\$.

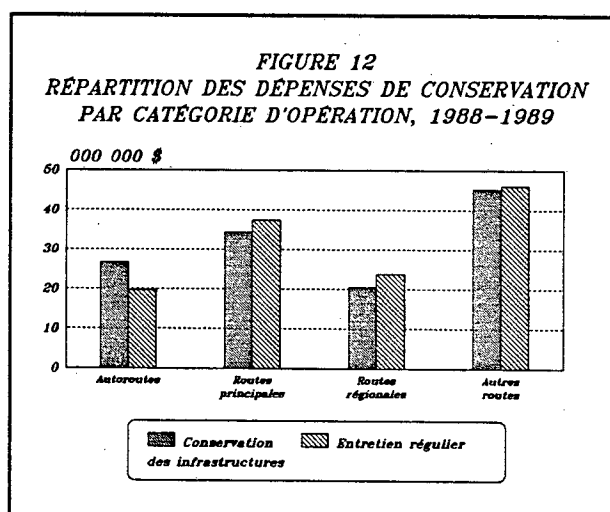
Les dépenses des opérations d'entretien régulier en 1988-1989 sont un peu supérieures aux dépenses des opérations de conservation des infrastructures (respectivement 152 M\$ et 146 M\$). Leur répartition par classe de route garde pratiquement cette proportion pour chacune des catégories, excepté dans le cas des autoroutes où la part des dépenses de conservation des infrastructures est plus grande.

TABEAU 8
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04

PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN ET PAR CLASSE DE ROUTE, POUR 1988-1989

		Couches d'usure (16)	Entretien des chaussées (17)	Entretien des structures (18)	Entretien de la signalisation (19)	Entretien d'hiver (20)	Activité de soutien (21)	Soutien en matériel (22)	Administ. et autres (23)	TOTAL
Autoroutes	000 \$	10 495	6 437	9 678	74	19 614	1 141		1 374	48 815
	en %	27	8	41	1	13	2		1	10
Routes principales	000 \$	16 896	12 793	4 698	96	37 251	844		1 592	74 170
	en %	44	15	20	1	26	2		1	15
Routes régionales	000 \$	8 930	9 786	1 814	28	23 735	11		526	44 830
	en %	23	12	8	0	16	0		0	9
Autres routes	000 \$	2 490	37 798	4 919	102	46 011	92		291	91 702
	en %	6	45	21	2	32	0		0	18
Dépenses non réparties	000 \$		16 927	2 598	6 172	18 907	44 845	26 566	124 791	240 807
			20	11	95	13	96	100	97	48
TOTAL	000 \$	38 810	83 741	23 708	6 473	145 519	46 934	26 566	128 574	500 324
	en %	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	000 \$	CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES		146 259	ENTRETIEN RÉGULIER		SOUTIEN	73 500		
	en %			15	15		30	15		

Sources : Direction de l'entretien, Syst. 023
Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement



■ COUCHES D'USURE

La pose de couches d'usure est l'opération la plus importante du programme de conservation du réseau routier avec près de 40 M\$ de dépenses annuelles, et des travaux qui approchent 1 000 km de revêtement bitumineux annuellement. Les dépenses que le Ministère lui a affectées ont augmenté assez régulièrement depuis 1981-1982, si l'on fait exception de l'année 1987-1988 où le budget supplémentaire spécial est venu rajouter quelques 10 M\$ au budget de base.

Les routes principales reçoivent la plus grande partie des travaux exécutés dans le cadre de cette opération, soit plus de 400 km (sauf en 1988-1989) de revêtement par an. Les autoroutes et les routes régionales en reçoivent généralement entre 200 et 250 km. La part de longueur de revêtement attribuée aux chemins municipaux est généralement très faible, exception faite de l'année 1987-1988 où plus de 160 km de revêtement ont été posés.

Les coûts unitaires pour la pose de couches d'usure qui se maintenaient généralement à près de 40 000 \$ par km, ont augmenté brusquement de 16 % à 44 000 \$ l'année où les dépenses dans cette activité ont également fortement augmenté; ils ont toutefois diminué légèrement à près de 43 000 \$ en 1988-1989.

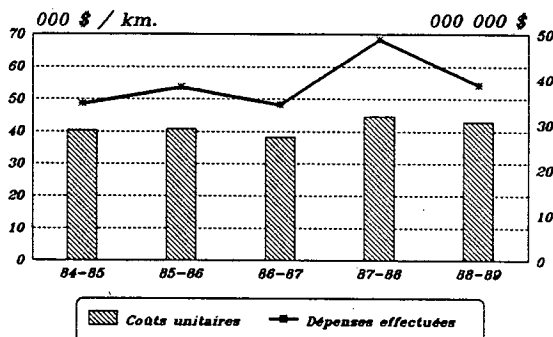
TABLEAU 9a
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: COUCHES D'USURE (op. 1101)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	000 \$ km	9 475 231	8 875 179	10 089 278	10 109 233	10 495 252	2,6%
PRINCIPALES	000 \$ km	17 704 429	17 289 435	16 730 408	22 334 461	16 896 357	-1,2%
RÉGIONALES	000 \$ km	7 634 202	11 252 276	6 529 186	11 023 241	8 930 230	4,0%
CHEMINS MUNICIPAUX	000 \$ km		994 52	1 195 35	5 485 163	2 490 66	
TOTAL	000 \$ km	34 813 862	38 410 942	34 542 906	48 951 1 098	38 810 905	2,8%
COÛT UNITAIRE MOYEN ²⁴	\$/km	40 396	40 783	38 147	44 602	42 899	1,5%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)

FIGURE 13
DÉPENSES ET COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: COUCHES D'USURE



■ RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ À L'ENROBÉ BITUMINEUX

Le rapiéçage mécanisé est une opération qui consiste à réparer des déficiences majeures d'un revêtement par la pose d'enrobé bitumineux sur une longueur discontinue (à comparer aux couches d'usure qui se posent sur des longueurs continues). Cette opération exige des dépenses annuelles qui varient entre 16 M\$ et 22 M\$.

Les données réparties par classe de route sont assez imprécises pour cette opération compte tenu de l'importance des dépenses non réparties dans chacune des classes, qui comptent pour plus du tiers de l'ensemble. Cette situation empêche de tirer des conclusions définitives sur la répartition et l'évolution des dépenses et des travaux effectués par classe de route.

Cependant, on peut noter que les travaux de rapiéçage mécanisé sont effectués de façon très majoritaire sur les chemins municipaux qui semblent exiger environ 70 % des sommes attribuées à l'ensemble de cette opération. Les travaux effectués sur les routes régionales et principales mobilisent chacun entre 13 % et 15 % des dépenses tandis que, pour les autoroutes, cette proportion ne s'élève qu'à environ 2 % de l'ensemble des dépenses.

L'année 1984-1985 qui sert de base au calcul des variations apparaît exceptionnelle par son importance, et les taux de baisse des dépenses qui en sont déduits ne semblent pas refléter toute la réalité. On peut toutefois noter une baisse importante des travaux effectués sur les routes principales, et dans une moindre mesure sur les routes régionales, quoique dans ce dernier cas l'augmentation des dépenses de la dernière année relève un peu le niveau des efforts qui y sont faits.

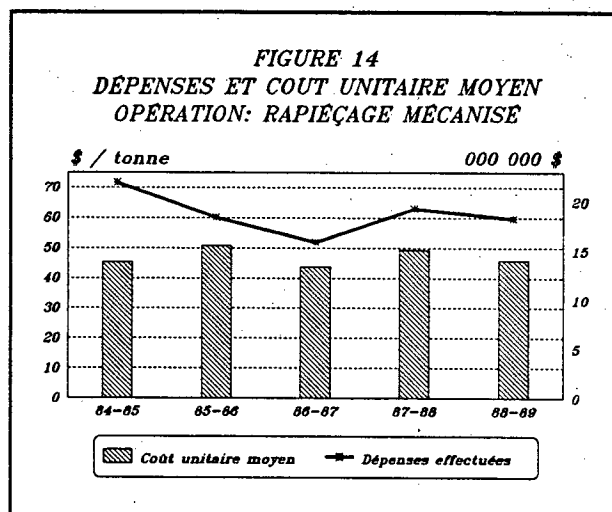
Les coûts unitaires du rapiéçage mécanisé s'établissent entre 43,76 \$ et 50,82 \$ par tonne de revêtement bitumineux posé. Ils varient légèrement d'année en année mais, dans l'ensemble, ils n'ont pas augmenté de façon significative pendant la période observée.

TABLEAU 9b
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ À L'ENROBÉ BITUMINEUX (op. 1103)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	000 \$ 000 tonnes	640 16	760 15	238 5	93 2	322 6	-15,8%
PRINCIPALES	000 \$ 000 tonnes	3 442 81	2 404 36	2 076 45	1 975 34	1 591 33	-17,5%
RÉGIONALES	000 \$ 000 tonnes	2 663 57	1 843 34	1 582 33	1 499 33	1 708 38	-10,5%
CHEMINS MUNICIPAUX	000 \$ 000 tonnes	11 934 270	11 151 221	8 631 193	10 736 229	7 889 183	-9,8%
NON RÉPARTIES	000 \$ 000 tonnes	3 306 60	2 296 58	3 436 88	5 024 95	6 800 139	
TOTAL	000 \$ 000 tonnes	21 985 485	18 454 363	15 963 365	19 327 392	18 311 400	-4,5%
COÛT UNITAIRE MOYEN ²⁴	\$/tonne	45,36	50,82	43,76	49,25	45,83	0,3%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)



■ NETTOYAGE DES FOSSÉS ET DES DÉCHARGES

Le nettoyage des fossés et des décharges est une opération très importante pour le maintien de la qualité de la chaussée. Les dépenses attribuées à cette opération sont de l'ordre de 13 M\$ à 15 M\$ par année, excepté pour 1987-1988 où les dépenses ont dépassé 17 M\$. Ces dépenses sont passablement variables d'année en année, même si dans l'ensemble elles se sont maintenues à peu près au même niveau pendant toute la période observée.

L'attribution des budgets par classe de route apparaît aussi très variable d'année en année bien que, tout compte fait, la répartition des sommes d'argent reste aussi assez stable entre chacune des classes. L'essentiel de ces travaux de nettoyage est effectué sur les chemins municipaux qui accaparent toujours plus de 65 % des sommes allouées. Les travaux exécutés sur les routes principales, les routes régionales et les autoroutes comptent d'une façon générale respectivement pour environ 18 %, 13 % et 2 % de l'ensemble.

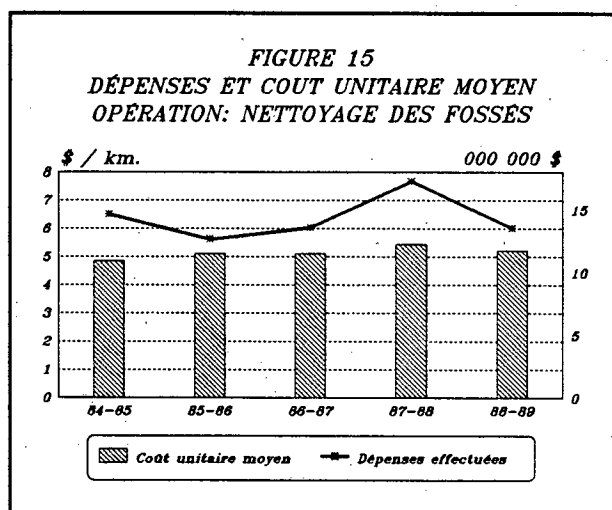
Cette opération de nettoyage coûte en 1988-1989 environ 5,24 \$ par km de fossé et de décharge. En ce qui concerne ces coûts unitaires, on note qu'ils ont augmenté à un rythme très léger de 1,9 % de 1984-1985 à 1988-1989, ce qui est largement inférieur au taux de croissance de l'inflation pour la même période.

TABLEAU 9c
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: NETTOYAGE DES FOSSÉS ET DES DÉCHARGES (op. 1401)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	000 \$ km	291 87	243 89	216 48	396 112	181 36	-11,2%
PRINCIPALES	000 \$ km	1 927 473	1 987 390	2 535 575	3 407 657	2 432 471	-6,0%
RÉGIONALES	000 \$ km	1 993 387	1 628 321	1 782 306	2 257 418	1 971 366	-0,3%
CHEMINS MUNICIPAUX	000 \$ km	10 373 2 063	8 734 1 674	8 906 1 722	10 202 1 805	8 852 1 637	-3,9%
NON RÉPARTIES	000 \$ km	86 8	96 7	183 9	1 042 185	151 83	
TOTAL	000 \$ km	14 670 3 018	12 688 2 481	13 622 2 661	17 303 3 177	13 586 2 594	-1,9%
COÛT UNITAIRE MOYEN ²⁴	\$/km	4,86	5,11	5,12	5,45	5,24	1,9%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)



DÉNEIGEMENT EN RÉGIE

L'entretien d'hiver sur le réseau routier est effectué selon trois modes d'intervention différents. Le Ministère déneige et déglace certaines routes lui-même avec ses équipes en régie, il confie par contrat l'entretien d'hiver de certaines routes à l'entreprise privée ou à des municipalités, il subventionne directement l'entretien de certains tronçons de routes qui relèvent de l'autorité des municipalités ou des MRC.

L'ensemble des opérations reliées à l'entretien d'hiver du réseau routier a coûté au Ministère, en 1988-1989, la somme de 145 M\$. De cette somme, 39 M\$ ont servi aux opérations de déneigement des routes (en régie et à contrat), 63 M\$ sont attribués à leur déglacage (en régie et à contrat) et 37 M\$ sont versés en subventions aux municipalités.

Le déneigement effectué en régie est utilisé surtout pour les autoroutes et les routes principales. En effet, ces deux classes de route mobilisent en général au moins deux tiers des dépenses attribuées à ce mode de déneigement et comptent pour plus de 6 000 km dans les quelque 7 000 km entretenus de cette façon. Les dépenses de cette opération ont augmenté de 2 % annuellement en moyenne depuis 1984-1985.

Le nombre de km de routes déneigées en régie a diminué très légèrement depuis 1984-1985 sur toutes les classes de route. De même, les dépenses qui y sont affectées ont suivi cette tendance et ont baissé à un rythme annuel moyen de 3 %. Même les coûts unitaires de cette opération ont régressé en moyenne de 1,4 % par année. En dollars constants, ces coûts unitaires ont été réduits de 5,6 % annuellement en moyenne.

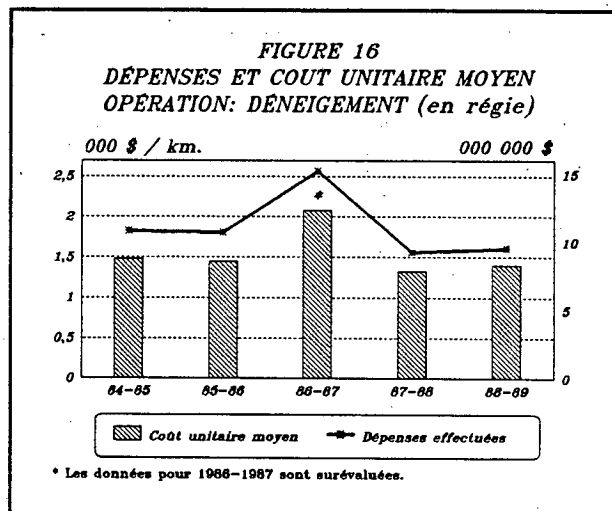
TABEAU 9d
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: DÉNEIGEMENT EN RÉGIE (op. 4111)

		1984-85	1985-86	1986-87*	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	000 \$	2 342	2 461	6 374	4 396	4 310	
	km	4 125	4 196	3 978	3 968	3 868	
PRINCIPALES	000 \$	2 054	2 030	5 127	2 967	2 853	
	km	2 431	2 473	2 554	2 338	2 279	
RÉGIONALES	000 \$	477	558	1 652	693	677	
	km	511	520	582	491	479	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 \$	753	1 265	492	198	269	
	km	210	214	195	202	197	
NON RÉPARTIES	000 \$	5 174	4 409	1 578	1 003	1 448	
TOTAL	000 \$	10 800	10 723	15 223	9 257	9 557	-3,0%
	km	7 277	7 403	7 309	6 999	6 823	
COÛT UNITAIRE MOYEN ²⁴	\$/km	1 484	1 448	2 083	1 323	1 401	-1,4%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)

* Les données pour l'année 1986-87 sont surévaluées à cause d'un changement dans la méthode d'enregistrement des heures de travail.



DÉNEIGEMENT À CONTRAT

Les sommes affectées au déneigement effectué à contrat sont beaucoup plus considérables que pour l'opération de déneigement en régie et elles approchent les 30 M\$ par année. De la même façon, la longueur des routes entretenues par des firmes privées est presque trois fois plus grande et dépasse les 21 000 km. Cette opération prend en charge les quelque 2 000 km d'autoroutes non entretenues en régie, mais aussi 8 400 km de routes principales et 7 000 km de routes régionales.

Le nombre de km de routes déneigées à contrat est resté très stable depuis 1984-1985, de même que la répartition entre les différentes classes de route. Cependant, les taux moyens d'augmentation des sommes affectées à chaque classe de route ont varié largement. Dans le cas des autoroutes, les sommes ont augmenté de façon très considérable avec un taux de 16,6 % par année en moyenne (sans augmentation significative de la longueur entretenue), alors que pour les routes principales, les routes régionales et les chemins municipaux les taux d'augmentation se sont respectivement établis à 4,5 %, 1,6 % et 0,2 %.

Pour leur part, les coûts unitaires ont augmenté de 3,8 % en moyenne par année pour s'établir à 1 401 \$ par km de route entretenue, ce qui est légèrement inférieur au taux d'inflation pour ces mêmes années.

La comparaison des deux modes de déneigement montre que, depuis 1984-1985, le coût moyen de déneigement d'un km effectué en régie, qui était plus élevé dans le passé, s'est rapproché de celui l'entreprise privée jusqu'au point de l'égaliser dans les dernières années observées.

TABLEAU 9e
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: DÉNEIGEMENT À CONTRAT (op. 4121)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	000 \$ km	1 945 1 913	2 553 1 909	2 879 1 918	3 485 1 928	3 479 2 042	15,6%
PRINCIPALES	000 \$ km	9 619 8 201	10 404 8 185	10 494 8 222	10 895 8 267	11 649 8 432	4,9%
RÉGIONALES	000 \$ km	8 955 7 184	8 983 7 171	8 897 7 203	9 266 7 242	9 527 7 115	1,6%
CHEMINS MUNICIPAUX	000 \$ km	4 675 3 654	4 918 3 647	4 706 3 663	4 671 3 684	4 706 3 499	0,2%
NON RÉPARTIES	000 \$	59	123	34	0	183	
TOTAL	000 \$ km	25 253 20 952	26 981 20 912	27 010 21 006	28 317 21 121	29 544 21 088	4,0%
COÛT UNITAIRE MOYEN ²⁴	\$/km	1 205	1 290	1 286	1 341	1 401	3,8%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)

FIGURE 17
DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT (à contrat)

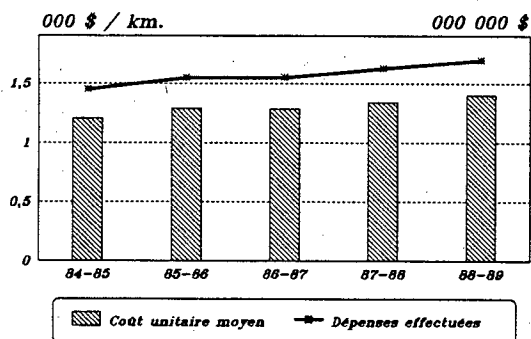
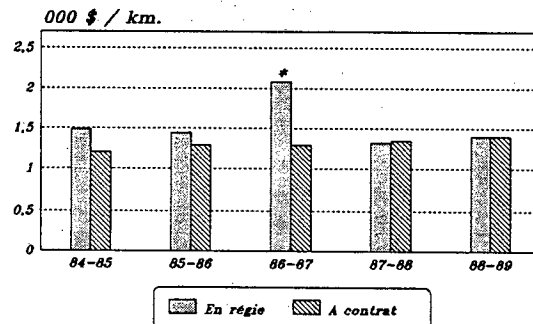


FIGURE 18
COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT



* Les données pour 1986-1987 sont surévaluées.

■ DÉGLOUAGE EN RÉGIE

L'ensemble du déglouage des routes, qu'il soit réalisé en régie ou à contrat par l'entreprise privée, a coûté au Ministère en 1988-1989 la somme de 63,2 M\$. Le coût de ces opérations, qui constituent le poste de dépense le plus important de l'entretien d'hiver, a augmenté à un rythme annuel moyen de 6,7 % pour l'ensemble de la période observée.

Tout comme pour le déneigement, le déglouage des chaussées effectué en régie est réalisé surtout sur les autoroutes et les routes principales. Ces classes de route mobilisent respectivement 50 % et 40 % des sommes qui sont allouées à cette opération. Par contre, les routes régionales ainsi que les chemins municipaux sont déglacés surtout par l'entreprise privée à contrat et par le biais de subventions aux municipalités.

Dans l'ensemble des dépenses attribuées à cette opération depuis 1984-1985, on note une relative stabilité qui peut s'expliquer par une légère diminution du nombre de kilomètres de routes entretenues (6,7 % sur l'ensemble de la période), qui est passé de 7 400 km à 7 000 km en 1988-1989.

Les dépenses de déglouage réalisé en régie, qui sont affectées aux autoroutes et aux routes principales, semblent avoir augmenté très fortement pendant la période observée (22 % et 13 %). Cependant, ces taux de croissance doivent être remis en question compte tenu de l'importance des dépenses non réparties par classe de route pour les années 1984-1985 et 1985-1986, qui devraient probablement être attribuées à ces catégories de route et venir réduire ces taux de croissance.

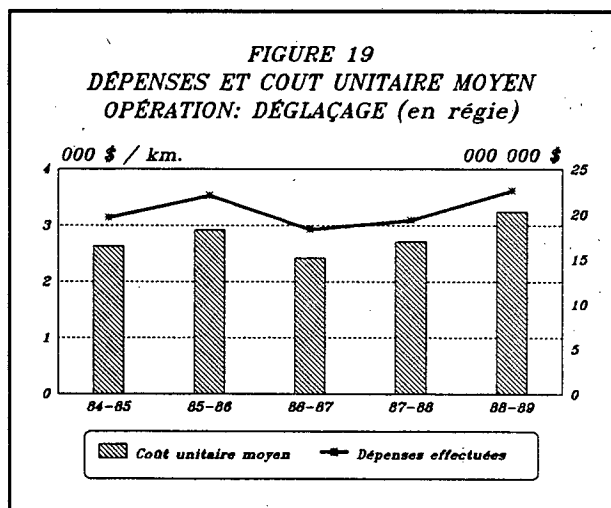
Les coûts unitaires moyens ont augmenté en moyenne de 5,4 % par année pendant cette période et s'établissent à 3 245 \$ par km de route déglacée en régie pour 1988-1989.

TABLEAU 9f
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: DÉGLAÇAGE EN RÉGIE (op. 4214 et 4215)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	000 \$ km	4 720 3 999	5 035 4 047	7 925 4 052	9 046 3 828	10 529 3 868	22,2%
PRINCIPALES	000 \$ km	5 120 2 588	5 172 2 618	7 113 2 622	7 648 2 477	8 508 2 332	13,5%
RÉGIONALES	000 \$ km	1 066 625	1 017 632	1 377 633	1 189 598	1 574 514	10,2%
CHEMINS MUNICIPAUX	000 \$ km	917 269	1 289 273	448 273	352 258	611 261	-9,7%
NON RÉPARTIES	000 \$	7 847	9 579	1 494	1 140	1 414	
TOTAL	000 \$ km	19 670 7 481	22 092 7 570	18 357 7 580	19 375 7 161	22 636 6 975	3,6%
COÛT UNITAIRE MOYEN ²⁴	\$/km	2 629	2 918	2 422	2 706	3 245	5,4%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)



■ DÉGLAÇAGE À CONTRAT

Le déglacage des routes réalisé à contrat par l'entreprise privée a coûté au Ministère en 1988-1989 la somme de 40,7 M\$. Ces dépenses ont connu une augmentation importante de 8,6 % annuellement en moyenne depuis 1984-1985, bien que le nombre de kilomètres de routes entretenues soit resté pratiquement le même, soit un peu plus de 20 000 km. En conséquence, on note une augmentation importante des coûts unitaires (8,1 %), qui sont passés de 1 459 \$ à presque 2 000 \$ par km entretenu.

Ce sont les routes principales et les routes régionales qui reçoivent la grande majorité des sommes assignées à cette opération avec respectivement 44 % et 32 % de l'ensemble; de plus, ces classes de route ont connu des augmentations de dépenses très fortes depuis 1984-1985 (respectivement 12,3 % et 12,8 % annuellement en moyenne) compte tenu d'une quasi-stabilité des longueurs de route à entretenir. Pendant la période observée, les autoroutes ont connu pour leur part l'augmentation de dépenses la plus forte avec 29,8 %. Cependant, en raison de l'importance des dépenses non réparties, ces taux de croissance peuvent être remis en question, surtout dans le cas des autoroutes.

TABLEAU 9g
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: DÉGLAÇAGE À CONTRAT (op. 4221, 4222 et 4223)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	000 \$ km	1 706 2 003	2 028 2 013	3 314 1 918	4 727 2 037	4 837 2 042	29,8%
PRINCIPALES	000 \$ km	10 746 7 722	12 723 7 761	11 132 7 511	15 430 7 850	17 073 7 869	12,3%
RÉGIONALES	000 \$ km	7 677 6 953	8 199 6 987	8 557 7 176	11 332 7 068	12 415 7 085	12,8%
CHEMINS MUNICIPAUX	000 \$ km	5 348 3 353	6 524 3 370	4 111 3 577	4 645 3 409	4 880 3 417	-2,3%
NON RÉPARTIES	000 \$	3 749	4 111	1 002	1 299	1 448	
TOTAL	000 \$ km	29 226 20 031	33 585 20 131	28 116 20 182	37 433 20 364	40 653 20 413	8,6%
COÛT UNITAIRE MOYEN ²⁴	\$/km	1 459	1 668	1 393	1 838	1 992	8,1%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)

FIGURE 20
DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE (à contrat)

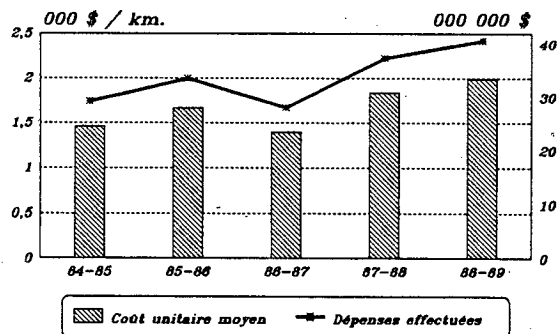
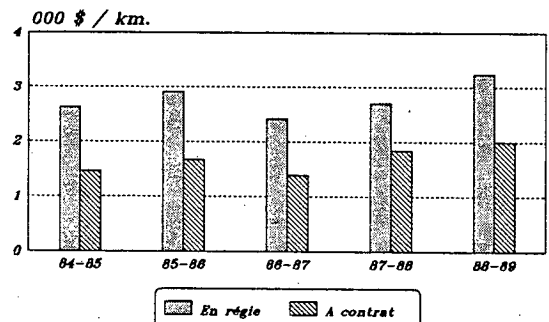


FIGURE 21
COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE



* Les travaux en régie sont effectués davantage sur les autoroutes.

SUBVENTIONS D'ENTRETIEN D'HIVER AUX MUNICIPALITÉS

Une somme de 36,7 M\$ a été consacrée en 1988-1989 au sous-programme de subventions aux municipalités et aux organismes à but non lucratif pour l'entretien d'hiver d'environ 40 000 km de routes sous leur responsabilité. Ces dépenses ont augmenté en moyenne de 3,1 % annuellement depuis 1984-1985. Les routes subventionnées dans ce sous-programme appartiennent en très grande majorité à la classe des autres routes (chemins municipaux) et ont une vocation essentiellement locale.

Le nombre de subventions, de même que la longueur des routes subventionnées, se sont maintenus pratiquement au même niveau depuis 1984-1985, tandis que les déboursés moyens sont passés de 812 \$ par km subventionné en 1984-1985 à 914 \$ en 1988-1989, pour une augmentation moyenne de 3 % par année.

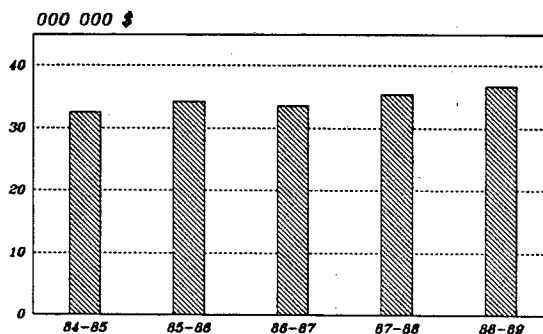
TABLEAU 9h
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: SUBVENTIONS D'ENTRETIEN D'HIVER AUX MUNICIPALITÉS (op. 4311)

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
Nombre de subventions	1 366	1 383	1 367	1 366	1 377	
Subventions 000\$	32 500	34 200	33 600	35 400	36 700	3,1%
Km subventionnés	40 024	40 424	39 788	39 933	40 155	
Subvention moyenne par km \$	812	846	844	886	914	3,0%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)

FIGURE 22
SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS
ENTRETIEN D'HIVER



ENTRETIEN DES STRUCTURES

L'entretien des structures du réseau routier est une opération qui nécessite généralement des dépenses annuelles de l'ordre de 20 M\$, bien qu'en 1986-1987 les dépenses affectées par le Ministère aient diminué à 14 M\$.

Cette opération est confiée de plus en plus à l'entreprise privée; en effet, les sommes affectées aux travaux en régie ont diminué de 10 M\$ à 8 M\$ pour la période observée, tandis que les sommes versées à contrat sont passées de façon inverse de 8,4 M\$ à 13,5 M\$ pour les mêmes années, en augmentant de presque 13 % annuellement en moyenne. Cette diminution des travaux en régie a été nettement plus forte pour les structures situées sur les routes régionales.

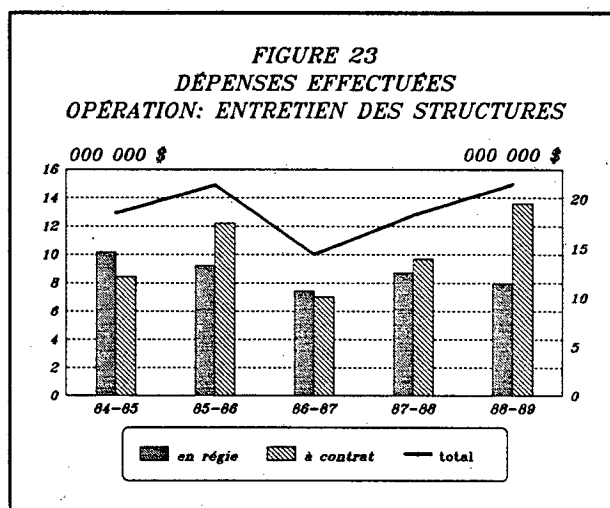
La plus grande part de ces dépenses est utilisée pour la réfection des structures situées sur les autoroutes. Les sommes engagées ici ont augmenté de façon importante en 1988-1989 et sont passées d'environ 5 M\$ à 8,5 M\$, devant l'importance des besoins à rencontrer. Par contre, les dépenses appliquées aux structures situées sur les chemins municipaux ont baissé de 5,7 M\$ à 3,8 M\$ entre 1981-1985 et 1988-1989. Cette baisse a été plus marquée la dernière année observée.

TABLEAU 9i
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER,
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: ENTRETIEN DES STRUCTURES (op. 2xxx)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 89-84
AUTOROUTES	en régie	3 123	2 814	2 312	2 789	3 051	-0,6%
	à contrat	2 395	3 787	2 686	2 239	5 464	22,9%
	total	5 518	6 601	4 998	5 028	8 515	11,5%
PRINCIPALES	en régie	1 468	1 197	801	1 390	1 114	-6,7%
	à contrat	2 889	3 496	1 549	4 077	3 279	3,2%
	total	4 357	4 694	2 350	5 467	4 393	0,2%
RÉGIONALES	en régie	1 162	812	666	581	507	-18,7%
	à contrat	376	874	450	995	1 056	29,5%
	total	1 538	1 686	1 116	1 576	1 563	0,4%
CHEMINS MUNICIPAUX	en régie	4 151	4 225	3 221	3 475	2 869	-8,8%
	à contrat	1 632	1 156	1 950	1 467	964	-12,3%
	total	5 783	5 381	5 171	4 943	3 833	-9,8%
NON RÉPARTIES	en régie	270	182	433	449	396	
	à contrat	1 130	2 911	367	917	2 822	
	total	1 400	3 093	800	1 366	3 218	
TOTAL	en régie	10 174	9 230	7 433	8 684	7 937	-6,0%
	à contrat	8 422	12 224	7 002	9 696	13 584	12,7%
	total	18 595	21 454	14 434	18 379	21 521	3,7%

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023)



2.5 INVENTAIRE DES ROUTES À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE

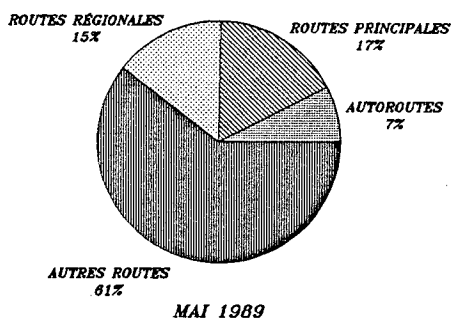
Le réseau routier à la charge du Ministère n'a pas changé de façon significative pendant la période observée. En mai 1989, le réseau routier entretenu par le Ministère compte 59 844 km de routes et de rues. Le réseau de base à vocation essentiellement interprovinciale et interrégionale est constitué de 4 436 km d'autoroutes et de 10 324 km de routes principales. Le réseau complémentaire à vocation intrarégionale ou collectrice s'étend sur 8 777 km et constitue 14,7 % de l'ensemble du réseau. Enfin, les routes et les rues à caractère local, qui constituent la plus grande partie du réseau routier à la charge du Ministère, comptent plus de 36 000 km et représentent 60,7 % de l'ensemble. Cette catégorie compte près de 50 % de routes non pavées, et ces dernières constituent la presque totalité des routes non pavées de l'ensemble du réseau.

TABLEAU 10
INVENTAIRE DES ROUTES À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE,
25
NOMBRE DE KM DE ROUTE

	Mars 1987			Mars 1988			Mai 1989		
	TOTAL	en %		TOTAL	en %	Pavées	Non pavées	TOTAL	en %
Autoroutes	4276	7,0		4 436	7,4	4 436	0	4 436	7,4
Routes principales	9947	16,2		10 612	17,7	10 024	300	10 324	17,3
Routes régionales	8611	14,0		8 886	14,8	8 107	670	8 777	14,7
Autres routes	38553	62,8		35 963	60,0	18 830	17 477	36 307	60,7
TOTAL	61387	100,0		59 897	100,0	41 397	18 447	59 844	100,0

Source: Direction de l'entretien

FIGURE 24
INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER
À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE



2.6 PARC AUTOMOBILE

Le nombre de véhicules en circulation sur le réseau routier du Québec a augmenté à un rythme annuel moyen de 2,5 % depuis 1981, passant de 2,9 à 3,5 millions en 1989. La croissance du parc automobile a été très faible dans les années de ralentissement économique de 1981 et 1982, alors qu'elle a été beaucoup plus importante et a dépassé 5,5 % annuellement dans les années de bonne croissance économique de 1986 et 1987. L'essentiel de cette hausse est due surtout à l'augmentation des véhicules de promenade qui sont passés de 2,3 à près de 2,8 millions. Cependant, le parc de véhicules commerciaux ou publics a augmenté plus rapidement (à un rythme annuel moyen de 4,5 %) que celui des véhicules de promenade (2,5 %).

2.7 CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Depuis 1981, la circulation sur le réseau routier à l'entretien du Ministère a augmenté au rythme annuel moyen de 3 %. Les variations de cette hausse sont aussi très liées au niveau de croissance économique avec des hausses faibles dans les périodes de ralentissement et des hausses fortes dans les années de forte croissance économique. Après deux années de diminution, en 1981 et 1982, la circulation ²⁷ a augmenté à un rythme de plus en plus rapide jusqu'en 1987 où la croissance annuelle s'est élevée à 7,5 %. En 1988, cette croissance est revenue à 4 %. Dans l'ensemble, la circulation sur les routes du Québec est, en 1988, plus de 22 % supérieure à celle de 1981.

TABLEAU 11
PARC AUTOMOBILE,

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION

		1981	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-81
Véhicules de promenade	000 véh. var. en %	2 349	2 475 2,8	2 606 5,3	2 674 2,6	2 788 4,3	2,5%
Véhicules commerciaux ou publics		423	390	441	554	576	4,5%
Autres ²⁶		146	135	127	121	103	-4,9%
TOTAL ²⁷	000 véh. var. en %	2 918	3 000 1,9	3 173 5,8	3 348 5,5	3 467 3,5	2,5%

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

TABLEAU 12
CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE

		1981	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-81
Taux de croissance ²⁸	en %	-0,5	3,3	4,2	7,5	4,0	
Indice de circulation (1981=100)		100,0	105,2	109,6	117,9	122,6	3,0%

Sources: Service des relevés techniques, ministère des Transports du Québec

FIGURE 25
PARC AUTOMOBILE

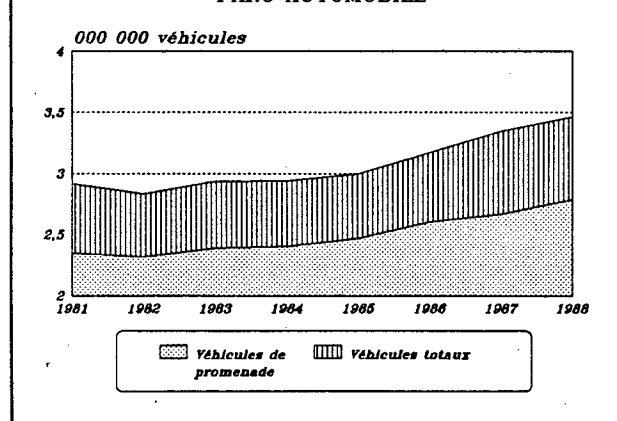
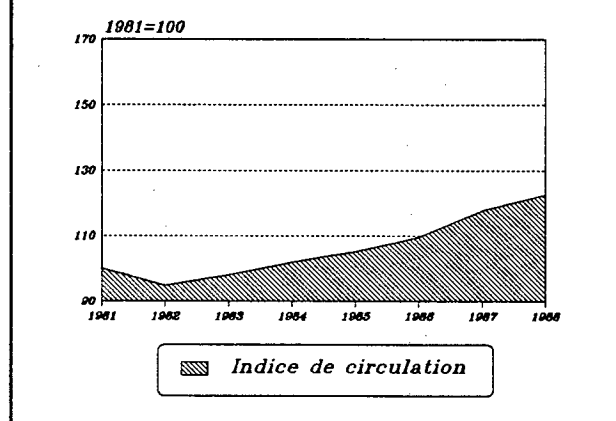


FIGURE 26
CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER



2.8 SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

Depuis quelques années, la sécurité sur les routes du Québec montre certains signes d'amélioration, bien que ceux-ci restent faibles. En effet, depuis 1981, le nombre d'accidents mortels a diminué de 3,7 % annuellement en moyenne, tandis que le nombre des autres accidents a augmenté, mais de façon plus légère encore.

Si l'on tient compte du nombre de véhicules en circulation, l'amélioration de la sécurité est un peu plus apparente. Le nombre des accidents mortels par 100 000 véhicules en circulation a baissé de 6 % annuellement en moyenne, pendant que le nombre de l'ensemble des accidents a diminué à un rythme moyen de 1,8 % par année.

Par ailleurs, le nombre de victimes a diminué selon les mêmes tendances que le nombre des accidents et dans les mêmes proportions.

TABLEAU 13
SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

NOMBRE D'ACCIDENTS	1981	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-81
mortels	1 253	1 212	933	993	964	-3,7%
avec blessures 29	41 827	44 451	42 438	43 814	42 876	0,4%
avec dommages matériels seulement	143 868	159 205	158 230	158 518	151 822	0,8%
Total des accidents	186 948	204 868	201 601	203 325	195 662	0,7%

NOMBRE D'ACCIDENTS POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION 30						
mortels	40	37	27	27	26	-6,0%
avec blessures 29	1 319	1 355	1 224	1 200	1 139	-2,1%
avec dommages matériels seulement	4 535	4 852	4 564	4 343	4 032	-1,7%
Total des accidents	5 894	6 244	5 815	5 570	5 196	-1,8%

NOMBRE DE VICTIMES						
blessures mortelles	1 464	1 386	1 051	1 116	1 090	-4,1%
autres blessures	59 155	61 719	58 297	60 048	59 392	0,1%
Total des victimes	60 619	63 105	59 348	61 164	60 482	0,0%

NOMBRE DE VICTIMES POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION 30						
blessures mortelles	46	42	30	31	29	-6,4%
autres blessures	1 865	1 881	1 681	1 645	1 577	-2,4%
Total des victimes	1 911	1 923	1 712	1 676	1 606	-2,5%

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

FIGURE 27
NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS
Pour 100 000 véhicules en circulation

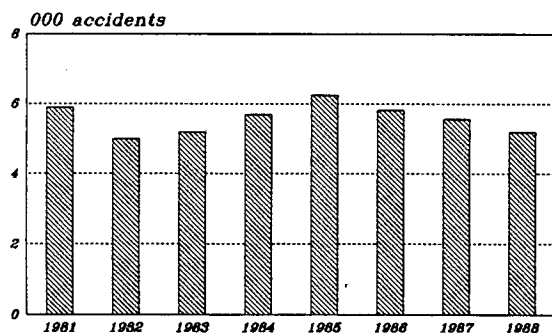
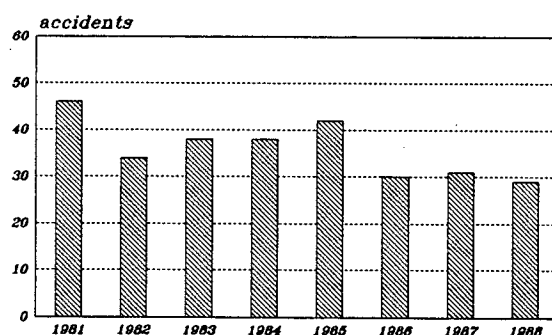


FIGURE 28
NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS MORTELS
Pour 100 000 véhicules en circulation



2.9 ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

■ DEGRÉ DE CONFORMITÉ AUX NORMES D'INTERVENTION D'ENTRETIEN

Une étude pilote ³¹ sur l'état du réseau routier a montré que, dans les deux régions observées, seulement 64,4 % des éléments de la route rencontrent les normes d'entretien établies. C'est la catégorie des éléments de sécurité des usagers qui rencontre le plus les normes d'entretien avec près de 75 % des éléments qui ne nécessitent pas d'intervention. Suivent les éléments de chaussée et de drainage qui obtiennent un résultat de 65 %. Enfin, seulement 48 % des éléments d'abord de route n'ont pas besoin d'intervention d'entretien.

Des différences significatives ont été observées entre les régions analysées et les classes de route. La région de l'Outaouais compte 5 % d'éléments conformes aux normes de plus que celle du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Quant aux résultats par classe de route, près de 40 % des éléments des routes principales nécessitent une intervention d'entretien, tandis que cette proportion baisse à moins de 35 % pour les routes municipales et à 30 % pour les routes régionales.

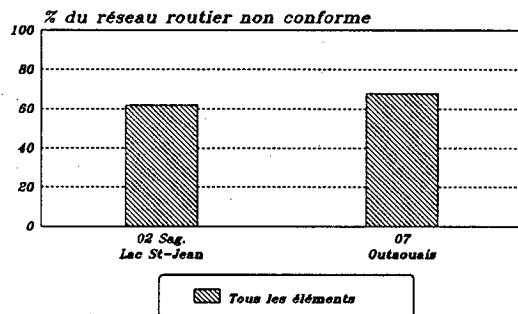
TABLEAU 14
ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER,

DEGRÉ DE CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES D'INTERVENTION D'ENTRETIEN ³¹

en % des éléments qui dépassent les normes d'intervention	Éléments de chaussée ³²	Éléments de drainage ³²	Éléments de sécurité ³²	Éléments d'abords de route ³²	Tous les éléments
PAR RÉGION					
02 Saguenay-Lac-Saint-Jean	62,1	63,3	78,5	40,8	62,3
07 Outaouais	71,8	69,1	68,3	59,3	67,7
Autres régions	nd	nd	nd	nd	nd
PAR CLASSE DE ROUTE ³³ en %					
Autoroutes	nd	nd	nd	nd	nd
Routes principales	59,7	60,6	71,9	53,7	61,0
Routes régionales	71,3	72,7	72,3	60,9	69,9
Routes municipales	67,7	66,1	75,6	40,7	64,4
TOTAL	65,9	65,5	74,6	47,9	64,4

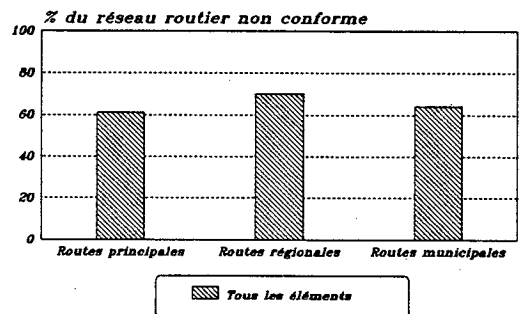
Source: Direction de l'entretien

FIGURE 29
CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES
PAR RÉGION



* Toutes catégories de routes confondues.

FIGURE 30
CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES
PAR CLASSE DE ROUTE



* Pour les régions 02 et 07.

NIVEAU DE SERVICE

Le niveau de service mesure les conditions de circulation d'un véhicule sur une route en fonction d'un certain nombre de facteurs, dont l'importance de la circulation et les caractéristiques de la route (nombre de voies, largeur, présence d'un accotement, profil, etc.). Les cotes de niveaux de service³⁴ varient de A pour une circulation sans aucune entrave à F pour une circulation totalement congestionnée.

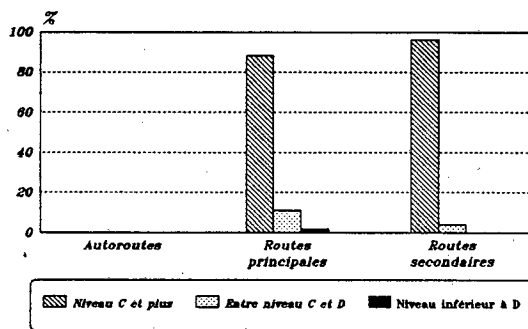
Sur le plan de la facilité de circuler, les mesures montrent que la grande majorité des routes rurales³⁵ de la région de l'est du Québec³⁶ (91 %), et particulièrement des routes régionales, offrent un niveau de service supérieur à la cote C où la circulation s'effectue de façon stable, mais où les manoeuvres des usagers deviennent affectées de façon significative par la présence des autres usagers. On peut noter aussi que 11 % des routes principales et 4 % des routes régionales de cette région méritent une cote entre C et D. Enfin, seulement 2 % des routes principales présentent un niveau de service inférieur à D où la circulation devient pénible (un flot de circulation de grande densité mais stable, où la vitesse et la liberté de manoeuvre sont limitées de façon importante).

TABEAU 15
NIVEAU DE SERVICE³⁴ DES ROUTES RURALES³⁵ PAR CLASSE DE ROUTE
Partie est du Québec³⁶

		Autoroutes	Routes principales	Routes régionales	Total
Supérieur au niveau C	km	nd	4165	3909	8074
	en %	nd	88	96	91
Entre C et D	km	nd	505	175	680
	en %	nd	11	4	8
Inférieur à D	km	nd	90	7	97
	en %	nd	2	0	1
Total	km	nd	4760	4092	8852
	en %	nd	100	100	100

Source: Service des projets de Québec, Division de la circulation

FIGURE 31
LONGUEUR DES ROUTES RURALES
SELON LE NIVEAU DE SERVICE*



■ PROFILOMÉTRIE

La profilométrie est une des mesures de la qualité du réseau routier qui apprécie essentiellement le confort de roulement sur une route. Cette mesure peut varier de 0 dans le pire des cas (pour une route tout en cahots et en bosses) à 100 dans le cas d'un confort de roulement maximum.

Les données de profilométrie³⁵ indiquent que la qualité de roulement de l'ensemble du réseau routier n'a pas varié de façon significative depuis 1981. À une exception près, les résultats des mesures dans chacune des classes de routes et pour l'ensemble du réseau n'ont pas varié de plus de quatre points de profilométrie sur toute la période observée.

Chacune des classes de route s'est toujours maintenue au-dessus de sa norme la plupart du temps par plusieurs points, excepté dans le cas des autoroutes qui sont passées à un point sous leur norme de 70 points de roulement moyen en 1988.

Sur le plan de la longueur du réseau conforme aux normes, chacune des classes comporte toujours entre 55 % et 65 % des routes qui rencontrent leur norme respective de profilométrie. Toutefois, cette proportion a tendance à fluctuer largement à l'intérieur de cet intervalle selon les années.

TABLEAU 16
PROFILOMÉTRIE MOYENNE ET
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE

		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Autoroutes ³⁷	prof. moyenne	72	72	71	71	72	72	74	69	72
	% de km > 70 (norme)	60,9	61,2	59,8	55,0	57,2	58,5	62,0	54,6	59,3
Routes principales	prof. moyenne	64	63	62	61	63	66	65	61	65
	% de km > 60 (norme)	63,8	64,5	57,5	56,2	59,2	64,8	62,0	53,7	62,5
Routes régionales	prof. moyenne	59	59	57	57	57	60	60	58	60
	% de km > 55 (norme)	64,5	66,0	57,8	55,6	56,9	62,3	62,3	57,1	59,7
Profilométrie moyenne pour les trois classes de routes		63	63	61	61	62	65	65	61	64

Sources: Service des sols et chaussées, ministère des Transports du Québec
Inventaire structural des routes, système 061, S-40

FIGURE 32
PROFILOMÉTRIE MOYENNE
PAR CLASSE DE ROUTE

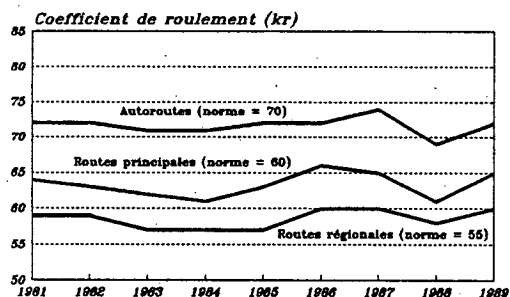


FIGURE 33
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME
AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE

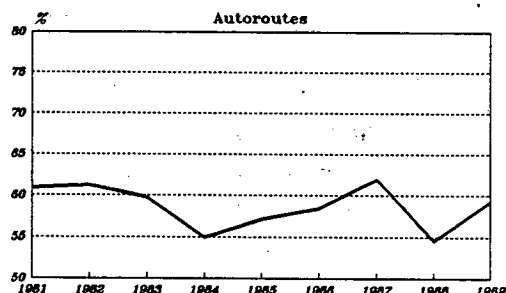


FIGURE 34
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME
AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE

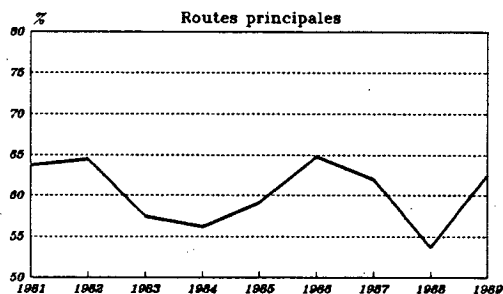
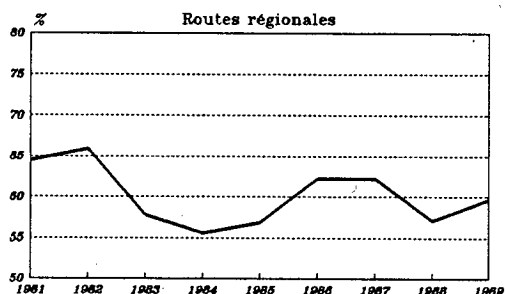


FIGURE 35
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME
AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE



2.10 SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER

Dans l'ensemble, les usagers portent un jugement de plus en plus sévère sur l'état de la route, sur son degré d'entretien d'hiver et sur son degré de sécurité selon qu'ils circulent sur les autoroutes ou sur les routes municipales (par ordre décroissant de classe de route).

Les usagers du réseau routier sont d'avis que l'état des autoroutes est tout juste bon, tandis que dans le cas de toutes les autres classes de route, ils pensent qu'à peu de chose près, leur état est moyen. On note que dans le cas des routes rurales et des routes gravelées, respectivement 31 % et 35 % ont répondu que l'état de ces routes est mauvais et très mauvais.

L'entretien d'hiver sur les autoroutes est considéré comme bon et très bon tandis que, sur les routes rurales, il est considéré comme moyen; toutefois, 24 % des usagers pensent que l'entretien d'hiver sur les routes rurales est mauvais et très mauvais. L'opinion des usagers à ce sujet pour les routes numérotées se situe à mi-chemin entre ces deux appréciations.

Quant à la sécurité sur les routes, les usagers considèrent majoritairement que les autoroutes sont sécuritaires (61 %) et très sécuritaires (13 %). Toutefois, ils jugent que les routes numérotées et les routes rurales sont de sécurité moyenne.

TABLEAU 17
SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER (1989)

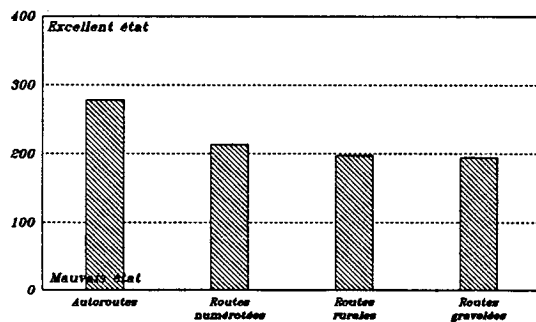
ÉTAT DU RÉSEAU	en %	très bon	bon	moyen	mauvais	très mauvais	POINTAGE ³⁸
Autoroutes		24	41	25	9	1	278
Routes numérotées		8	27	40	21	5	214
Routes rurales		9	19	41	23	8	198
Routes gravelées		9	22	34	25	10	195

ENTRETIEN DU RÉSEAU L'HIVER	en %						
Autoroutes		28	54	15	2	1	306
Routes numérotées		12	46	34	7	1	261
Routes rurales		6	27	43	18	6	209

SÉCURITÉ	en %	très sécuritaire	sécuritaire	neutre	dangereuse	très dangereuse	
Autoroutes		13	61	14	11	1	274
Routes numérotées		1	34	31	28	6	196
Routes rurales		1	26	33	32	8	180

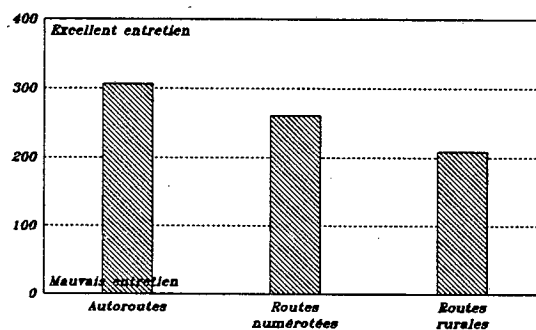
Sources: Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier, SEGMA (86) Inc. LAVALIN

FIGURE 36
SATISFACTION DES USAGERS
PAR RAPPORT A L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER



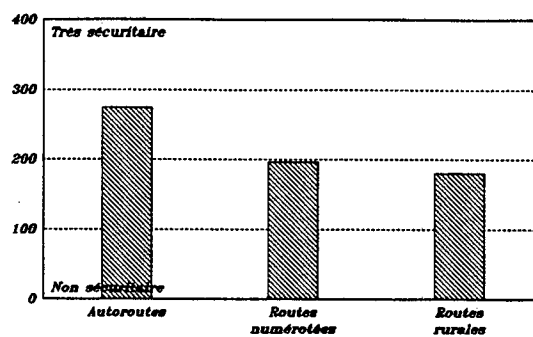
* Le pointage maximum possible est de 400.

FIGURE 37
SATISFACTION DES USAGERS
PAR RAPPORT A L'ENTRETIEN DU RÉSEAU



* Le pointage maximum possible est de 400.

FIGURE 38
SATISFACTION DES USAGERS
PAR RAPPORT A LA SECURITE DU RESEAU



* Le pointage maximum possible est de 400.

Notes

1. La catégorie «autres routes» comprend essentiellement les routes municipales à l'entretien du Ministère.
2. Les opérations du programme de construction comprennent la préparation de projets, les activités d'expropriation, la construction des ouvrages, la surveillance des travaux de construction ainsi que l'administration du programme.
3. L'opération «préparation» de projets comprend les activités liées à l'identification des besoins particuliers d'intervention, aux études d'opportunité et aux études des différents modes d'intervention, ainsi qu'à la préparation des plans et devis.
4. Les dépenses des opérations «préparation de projets» et «surveillance des travaux» sont incluses dans les dépenses d'«administration et autres».
5. Les dépenses de l'opération «expropriation» comprennent les dépenses effectuées pour l'achat de terrains et de biens immobiliers. Les traitements et autres rémunérations ainsi que les dépenses de fonctionnement (communications, loyers, fournitures, etc.) reliées à ces opérations d'expropriation sont inclus dans les dépenses d'«administration et autres».
6. L'opération «construction» comprend essentiellement la réalisation des programmes de travaux de construction des ouvrages, effectuée en majorité à contrat.
7. Les dépenses de la catégorie «administration et autres» comprend, en plus des dépenses de gestion du programme, celles des opérations de préparation des projets (en régie et à contrat), de surveillance des travaux de construction, ainsi que les traitements et autres dépenses reliées aux opérations d'expropriation.
8. La «programmation initiale» comprend la somme des crédits autorisés pour la construction routière tels qu'approuvés par le Conseil du trésor (C.T. de programmation).
9. La «programmation finale» comprend la somme des crédits autorisés pour la construction routière tels qu'approuvés par le Conseil du trésor en fin d'année financière (au 31 mars).
10. Les «grands projets» sont des projets de construction routière de grande envergure dont les coûts dépassent généralement 2 M\$ et qui demandent une préparation ainsi qu'une réalisation s'étalant sur plusieurs années.
11. Les dépenses de «parachèvement» concernent les dépenses des années subséquentes d'un projet qui est déjà commencé et qui s'étale sur plusieurs années.
12. Les dépenses de «nouvelles initiatives» concernent les dépenses de l'année courante d'un nouveau projet qui peut ou non s'étaler sur plusieurs années.
13. Les «projets régionaux» sont des projets de construction dont l'envergure est nettement plus restreinte et le caractère plus ponctuel et dont les coûts sont généralement inférieurs à 2 M\$; leur préparation ne demande pas d'études élaborées et leur réalisation s'effectue généralement pendant le même exercice financier.
14. Les «travaux divers» comprennent les dépenses effectuées pour la caisse des passages à niveaux, pour les projets de drainage, de haltes routières, de plantation d'arbres, de feux lumineux, de supersignalisation, de postes de pesée ainsi que pour la restauration de carrières et sablières.

15. La «conservation des infrastructures» regroupe les catégories d'opération qui visent à maintenir la qualité et la fonctionnalité du réseau routier; on y retrouve toutes les opérations d'entretien des chaussées et des structures.
Par ailleurs, l'«entretien régulier» réfère aux autres catégories d'opérations sur la chaussée qui ont un caractère plus répétitif ou saisonnier ou qui relève plutôt du contrôle et de la sécurité (sans contribuer directement au maintien du réseau routier). Sont inclus dans ce regroupement, le déneigement et le déglacage des routes en hiver ainsi que les différentes opérations liées à la signalisation.
16. L'opération «couches d'usure» (act. 1101) consiste à corriger le revêtement existant et à étendre une couche de béton bitumineux sur une longueur continue.
17. La catégorie «entretien de chaussée» (act. 1xxx) réfère aux opérations de réhabilitation effectuées sur la chaussée et sur les accotements et comprend principalement le rapiéçage de la chaussée, le scellement des fissures, le planage, le rechargement ainsi que les opérations sur le système de drainage et sur les éléments de protection et de sécurité. Elle n'inclut cependant pas l'opération de pose de couches d'usure qui est mesurée de façon séparée.
18. La catégorie «entretien des structures» (act. 2xxx) comprend toutes les opérations sur les structures tant en régie qu'à contrat, et principalement les opérations de réparation de la structure et du tablier des pont et viaducs, des murs en pierre, en béton ou en bois ainsi que des ponceaux et tuyaux.
19. La catégorie «entretien des équipements» de signalisation (act. 3xxx) comprend principalement la fabrication, l'installation et l'entretien des éléments de signalisation sur les routes, ainsi que le marquage des routes.
20. La catégorie «entretien d'hiver» (act. 4xxx) comprend principalement les opérations de déneigement et de déglacage du réseau routier effectuées autant à contrat qu'en régie, la fourniture de fondants et d'abrasifs pour ces opérations, ainsi que les subventions aux municipalités pour l'entretien d'hiver.
21. La catégorie «activité de soutien» (act. 5xxx) comprend les opérations d'entretien des immeubles et des ateliers utilisés par le Ministère pour l'exploitation de ses services. Une somme de 25 M\$ a été imputée à cette catégorie pour les années 1981-1982, 1985-1986 et 1986-1987 pour compenser le paiement de loyers à la SIQ effectué depuis 1985-1986 pour les immeubles utilisés par le Ministère.
22. La catégorie «soutien en matériel» (act. 6xxx) comprend les dépenses effectuées pour l'acquisition, le remplacement, la réparation et l'opération des équipements mobiles du Ministère.
23. La catégorie «administration et autres» comprend l'ensemble des opérations qui ne sont pas comptabilisées dans le système 023. Sont incluses dans cette catégorie principalement les dépenses de gestion du programme.
24. Les coûts unitaires moyens des opérations du programme de conservation sont calculés en établissant le ratio des dépenses totales effectuées par le nombre d'unités exécutées (km de revêtement, tonnes de rechargement, etc.).
25. La mesure de la longueur du réseau est pondérée pour tenir compte du nombre de voies de chacune des routes. Elle est exprimée en km de route à deux voies.
26. La catégorie «autres véhicules» comprend surtout les motocyclettes, les vélomoteurs et les véhicules récréatifs qui utilisent le réseau routier.
27. Les remorques sont exclues de cette compilation. Les motoneiges et les autres véhicules qui sont généralement utilisés en dehors du réseau routier ne sont pas compris dans cette compilation.
28. La croissance de la circulation sur le réseau routier a été estimée à partir des données des stations permanentes de comptage du Ministère.

29. Accidents avec blessures nécessitant l'hospitalisation d'au moins une victime.
30. Le parc automobile utilisé dans ce ratio comprend tous les véhicules utilisés sur le réseau routier à l'exception de remorques.
31. Ces données sont tirées d'un programme-pilote de mesures de l'état du réseau routier qui a été appliqué à deux régions pour l'année 1989. Ce programme de mesures devrait être étendu à l'ensemble des autres régions pour 1990. Ces mesures vérifient la conformité des différents aspects du réseau routier avec les normes établies pour leur entretien. Elle est basée sur un échantillon représentatif de 50 km de routes par district.
32. Les «éléments de chaussée» comprennent principalement la profilométrie, le rebondissement, le profil transversal, l'orniérage, la fissuration ainsi que la pente transversale et l'affaissement des accotements.

Les «éléments de drainage» comprennent principalement l'obstruction des fossés, l'obstruction et les bris des conduites et ponceaux.

Les «éléments de sécurité» comprennent principalement la présence, l'alignement et le bris des glissières de sécurité.

Les «éléments d'abord de route» comprennent principalement la hauteur des broussailles ainsi que la géométrie et le drainage des entrées privées.
33. Ces données sont basées sur les résultats des deux régions observées en 1989.
34. Le niveau de service est une mesure qualitative décrivant les conditions de circulation sur une route telles que perçues par l'usager. Cette mesure tient compte de l'effet d'un grand nombre de facteurs qui conditionnent la circulation d'un véhicule sur une route tels que le nombre des autres véhicules qui y circulent, la vitesse et le temps de parcours, les caractéristiques physiques de la route (nombre de voies, largeur, présence d'un accotement, profil, etc.), les interruptions de circulation, la liberté de manoeuvre, la sécurité, le confort et la commodité de conduite.

Cette mesure s'exprime par des niveaux moyens qui prennent en considération l'ensemble de ces facteurs et qui varient de A à F. Le niveau A représente des conditions de circulation optimales où les usagers ne sont aucunement affectés par la présence d'autres usagers. Au niveau C, la circulation s'effectue encore de façon stable mais les manoeuvres des usagers deviennent affectées de façon significative par la présence des autres usagers. Le niveau D représente un flot de circulation de grande densité mais stable, où la vitesse et la liberté de manoeuvre sont limitées de façon importante, tandis que le niveau E indique des conditions de circulation qui sont très près de la capacité maximum de la route. Enfin, le niveau F est utilisé pour décrire une congestion importante où des queues importantes de véhicules se forment et où les arrêts et départs sont constants.
35. Seules les routes rurales ont été évaluées ici quant à leur niveau de service, compte tenu de la complexité de l'application de ce concept aux routes urbaines et des difficultés liées à l'obtention des données de circulation dans ces cas.
36. Les mesures de niveau de service n'ont été estimées en 1990 que pour la partie est du Québec qui correspond à environ la moitié du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.
37. La profilométrie moyenne est calculée en utilisant la dernière donnée disponible pour chacune des sous-sections de route du réseau. En général, cette donnée ne date jamais de plus de deux ans, compte tenu que les programmes de prise de mesure couvrent plus de la moitié du réseau routier chaque année.
38. Le «pointage» exprime les résultats de l'ensemble des catégories de réponses possibles pour chaque question. Cet indice varie de 0 pour un résultat où toutes les réponses seraient cochées «très mauvais» à 400 pour un résultat où toutes les réponses indiqueraient «très bon». Un pointage de 200 correspond à une situation où toutes les répondants cochent «moyen».

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

3.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

■ Organismes publics de transport (OPT)

Les services de transport en commun dispensés par les organismes publics de transport sont, depuis plusieurs années et sous diverses formes, subventionnés par le gouvernement du Québec. Déjà au début des années soixante-dix, certains organismes publics de transport (OPT) ont reçu des subventions du ministère des Affaires municipales pour leur permettre d'éponger leurs déficits. En 1973, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a introduit un programme structuré de subvention à l'achat d'autobus. Pour la période de 1976 à 1980, le MTQ ajoute à la subvention à l'achat d'autobus une subvention aux déficits d'exploitation et une subvention au service de la dette du métro. En 1980, pour assurer la mobilité de la population en privilégiant le transport en commun et en favorisant le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces, le MTQ augmente les pourcentages de subventions à l'achat d'autobus et au service de la dette du métro et ajoute des subventions à certaines catégories d'immobilisations comme la construction de garages, terminus et abribus¹. De plus, après une période de reconstruction et de rattrapage dans les services de transport en commun, le Ministère oriente ensuite son action vers une politique de financement qui favorise la mobilité de la population. Pour ce faire, il remplace la subvention au déficit par des subventions à l'exploitation (fonctionnement et laissez-passer) basées sur les revenus générés par les services réguliers de transport en commun². Par la suite, en 1984, pour les organismes de la région de Montréal, et en 1985 pour les autres commissions et corporations de transport, le MTQ introduit un mécanisme de plafonnement destiné à assurer un équilibre entre les contributions municipales et gouvernementales.³

Depuis 1988, les subventions basées sur les revenus ont été remplacées par une enveloppe fermée propre à chaque organisme public de transport et indexée annuellement en fonction de l'IPC⁴. Par ailleurs, le MTQ a aussi introduit la notion de subvention à la productivité.⁵

Ces dernières modifications au programme d'aide avaient comme objectifs de favoriser une meilleure gestion et une augmentation de la productivité, et de permettre au gouvernement de contrôler l'évolution de sa contribution en déterminant en début d'année le montant de subvention à verser à chaque organisme public de transport.

Les subventions du MTQ ont d'abord été versées aux cinq commissions et sociétés de transport suivantes: la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM), la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM), la Société de transport de la ville de Laval (STL), la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (CTCUQ) et la Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais (CTCRO). Au milieu des années soixante-dix, suite à leur création, quatre corporations de transport sont devenues graduellement éligibles au programme d'aide. Il s'agit de la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke (CMTS), la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec (CITRSQ), la Corporation intermunicipale de transport des Forges (CITF), la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (CITS).

La Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes administre le programme d'aide au transport en commun. En 1988, le MTQ versait 390,0 M\$ en subventions aux OPT, dont près de 113 M\$ à la STCUM en service de dette du métro.

■ Organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT)

En 1983, le gouvernement adoptait une loi sur l'extension du programme d'aide au transport en commun pour les municipalités de la grande région de Montréal en leur permettant de créer les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) qui ont la responsabilité d'organiser le transport en commun sur leur territoire. En 1984, le gouvernement élargissait le programme destiné aux CIT pour y inclure les municipalités ou MRC et les regroupements de municipalités qui organisent le transport en commun à l'extérieur de la région de Montréal. Ces catégories d'organismes ont été regroupées sous la dénomination d'organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT).

Le programme d'aide aux OMIT comporte deux volets, soit des subventions à l'exploitation basées sur les revenus du service régulier⁶ et des subventions aux immobilisations.⁷ Les 19 OMIT admissibles aux subventions ont reçu, en 1988, 6,2 M\$ du MTQ.

3.2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS DANS LES OPT

Entre 1984 et 1988, les dépenses totales du transport en commun sont passées de 743,5 M\$ à 923,5 M\$, soit une augmentation annuelle moyenne de 5,6 %.⁸ Les dépenses de la STCUM et les subventions qui lui sont versées représentent près de 75 % des dépenses et subventions totales versées à tous les OPT du Québec. De plus, le service de la dette du métro compte pour plus de 30 % des subventions totales. Depuis 1984, la participation gouvernementale au service de la dette du métro a augmenté de 4,7 % en moyenne par année. La contribution municipale au service de la dette du métro a cependant diminué de 1,8 % durant cette période.

Si on exclut le service de la dette du métro à la STCUM, les dépenses totales des OPT sont de 770,8 M\$ en 1988. Ces dépenses ont augmenté de 6,2 % en moyenne par année. En dollars constants, cette augmentation n'a cependant été que de 1,7 %. Ce sont les corporations de transport qui ont connu le taux de croissance annuel moyen des dépenses le plus élevé durant cette période, soit de 10,3 % comparativement à 6,7 % dans les commissions et 5,7 % à la STCUM.

Si on s'intéresse au financement de ces dépenses, on note qu'entre 1984 et 1988 toutes les catégories de revenus ont subi des augmentations assez importantes. Toutefois, ce sont les contributions municipales qui ont augmenté le plus rapidement, soit de 23,1 % en moyenne par année dans les corporations de transport, de 11,7 % dans les sociétés et de 7,7 % à la STCUM.

Les subventions du MTQ ont aussi crû de façon appréciable. En effet, dans les corporations et sociétés de transport, les subventions sont passées de 227,2 M\$ en 1984 à 277,1 M\$ en 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de 5,1 %. Pour la STCUM, les subventions ont augmenté de 3,7 % en moyenne par année pour atteindre 184,5 M\$ en 1988.

Les revenus autonomes ont augmenté plus rapidement à la STCUM que dans les autres OPT. En effet, entre 1984 et 1988, les revenus de la STCUM ont crû de 6,5 % comparativement à 5,4 % dans les corporations, et de seulement 2,9 % dans les commissions et autres sociétés de transport.

TABEAU 1a
ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN DANS LES
CORPORATIONS, LES COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ENTRE 1984 ET 1988, EN 000\$

	1984 ¹	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-84
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
Revenus autonomes	10 698	11 124	12 032	12 454	13 228	5,4%
Subventions du MTQ	10 421	11 974	13 087	14 420	16 059	11,4%
Contributions municipales	2 342	3 124	4 214	4 438	5 378	23,1%
TOTAL	23 461	26 222	29 333	31 312	34 665	10,3%
COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT (excluant la STCUM)						
Revenus autonomes	66 444	70 293	70 504	73 408	74 394	2,9%
Subventions du MTQ	57 455	63 628	71 942	73 945	76 538	7,4%
Contributions municipales	37 401	40 472	48 909	53 342	58 164	11,7%
TOTAL	161 300	174 393	191 353	200 694	209 096	6,7%
TOTAL DES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT (excluant la STCUM)						
Revenus autonomes	77 142	81 417	82 536	85 862	87 622	3,2%
Subventions du MTQ	67 876	75 602	85 029	88 365	92 597	8,1%
Contributions municipales	39 743	43 596	53 123	57 779	63 542	12,4%
DÉPENSES TOTALES	184 761	200 615	220 686	232 006	243 761	7,2%
\$ constants	184 761	192 222	201 590	202 811	205 182	2,7%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée des «Rapports annuels des OPT entre 1984 et 1988»

FIGURE 1
ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES
PARTENAIRES DANS LES OPT ENTRE 84 ET 88
(excluant la STCUM)

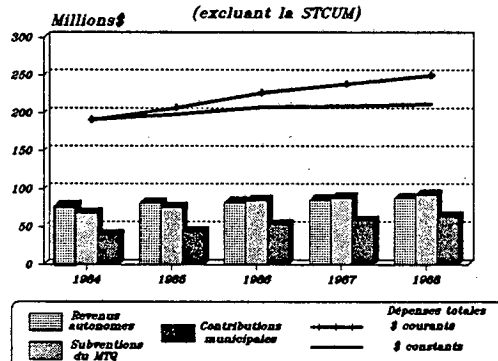
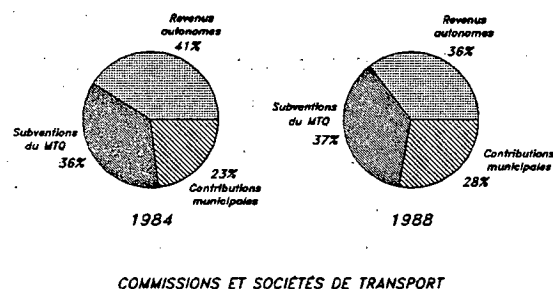


FIGURE 2
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES
AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



Ces variations dans la répartition du financement ont modifié la contribution relative des partenaires entre 1984 et 1988. Ainsi, à l'exception de la STCUM où la part relative des revenus autonomes est demeurée assez stable durant la période (au-dessus de 40 %), les corporations et les commissions ont connu des diminutions respectives de sept et six points de pourcentage de ces revenus, de sorte qu'ils ne représentent plus que 38 % et 36 % des revenus totaux.

Les parts relatives des contributions municipales et des subventions gouvernementales dans le financement du transport en commun ont par contre connu des augmentations entre 1984 et 1988. Pour les corporations de transport, les contributions municipales qui représentaient 10 % du financement du transport en commun en 1984 ont atteint 16 % en 1988. Pour les commissions, les contributions des municipalités qui se situaient à 23 % en 1984 sont de 28 % en 1988. Pour la STCUM cependant, les contributions municipales relatives n'ont augmenté que de un point de pourcentage et se situent à 22 % en 1988.

Finalement, la part relative des subventions gouvernementales a augmenté d'un peu plus de un point de pourcentage dans les corporations et commissions de transport et a diminué de trois points de pourcentage à la STCUM.

En conclusion, en 1988, les corporations de transport sont financées à 38 % par des revenus autonomes, à 46 % par le gouvernement et à 16 % par les municipalités. Dans les commissions, les revenus autonomes représentent 35 % des revenus, et les subventions du MTQ et les contributions municipales se partagent respectivement 37 % et 28 % de la facture. À la STCUM, par contre, la participation du gouvernement est de 35 %, celle des revenus autonomes de 43 % et celle des municipalités de 22 %.

TABLEAU 1b
ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN À LA STCUM
ET DANS LES OPT DU QUÉBEC ENTRE 1984 ET 1988, EN 000\$

	1984 ¹	1985	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
STCUM						
Revenus autonomes	175 453	188 534	211 272	204 710	225 311	6,5%
Subventions du MTQ						
fonctionnement et immobilisations	159 336	159 246	156 683	168 586	184 482	3,7%
métro (CUM)	94 071	108 818	113 200	112 691	112 962	4,7%
TOTAL	253 407	268 064	269 883	281 277	297 444	4,1%
Contributions municipales						
fonctionnement et immobilisations	87 065	111 172	95 150	113 822	117 209	7,7%
métro (CUM)	42 769	48 834	45 741	41 193	39 734	-1,8%
TOTAL	129 834	160 006	140 891	155 015	156 943	4,9%
TOTAL DES DÉPENSES (excluant métro)	421 854	458 952	463 105	487 118	527 002	5,7%
TOTAL DES DÉPENSES (incluant métro)	558 694	616 604	622 046	641 002	679 698	2,8%
ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT (incluant la STCUM)						
Revenus autonomes	252 595	269 951	293 808	290 572	312 933	5,5%
Subventions MTQ	227 212	234 848	241 712	256 951	277 079	5,1%
Contributions municipales	126 808	154 768	148 273	171 601	180 751	9,3%
TOTAL (excluant le métro)	606 615	659 567	683 793	719 124	770 763	6,2%
\$ constants	606 615	631 975	624 626	628 631	648 778	1,7%
TOTAL (incluant le métro)	743 455	817 219	842 734	873 008	923 459	5,6%
\$ constants	743 455	783 031	769 814	763 150	777 308	1,1%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée des «Rapports annuels des OPT entre 1984 et 1988»

FIGURE 3
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES
AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

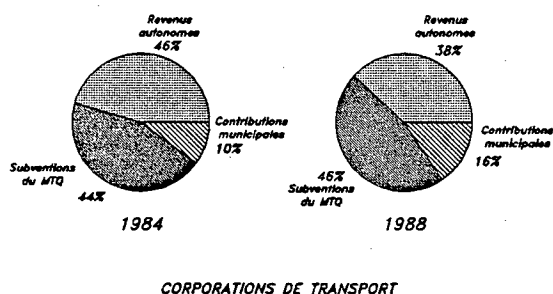
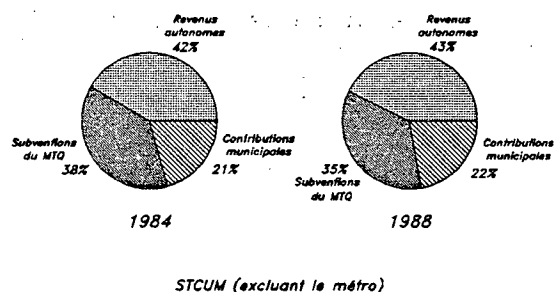


FIGURE 4
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES
AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 6 à la fin de la section).

■ Subventions par catégorie

Pour l'ensemble des OPT, les subventions à l'exploitation sont passées de 182,5 M\$ en 1984 à 215,1 M\$ en 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de 4,2 %. Les subventions aux immobilisations (excluant le métro) ont augmenté de 7,9 % durant la période étudiée pour atteindre 44 M\$ en 1988. Les subventions au transport adapté ont augmenté de 17,1 % et les autres subventions ont diminué de 0,4 % en cinq ans.

Ce sont les corporations qui ont connu les augmentations les plus importantes des subventions à l'exploitation et aux immobilisations. L'exploitation a d'ailleurs augmenté de plus de 86 % en cinq ans. La construction d'un garage à la CITRSQ en 1985 et l'achat de plusieurs véhicules supplémentaires peuvent expliquer une partie de cette augmentation. Les subventions aux immobilisations (autobus) ont augmenté de 10,8 % dans les commissions alors qu'elles sont restées stables (+0,5 %) à la STCUM. La subvention au service de la dette du métro a cependant augmenté de 4,7 % entre 1984 et 1988.

Par contre la catégorie «autres subventions» (subventions pour études, remboursement de la taxe sur les carburants,...) a diminué de 21,2 % dans les corporations et de 3,9 % dans les commissions alors qu'elle a augmenté de 24,2 % à la STCUM durant cette période.⁹

Pour les OPT, si on exclut la subvention au métro, les subventions à l'exploitation représentent 71 % des subventions totales, les subventions aux immobilisations, 16 % et les autres subventions, 14 %. Pour la STCUM, les subventions à l'exploitation comptent pour 45 % des subventions totales. Les subventions aux immobilisations représentent 6,9 % pour les autobus et garages et 38 % pour le service de la dette du métro. Finalement, les autres subventions comptent pour 10 % du total.

TABEAU 2
RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PAR CATÉGORIE
DANS LES OPT DE 1984 À 1988, EN 000\$

	1984 ¹	1985	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
Exploitation	6 501	6 986	7 884	8 424	9 140	8,9%
Immobilisations	462	1 197	4 352	4 967	5 585	86,5%
Adapté et autres	3 458	3 791	851	1 029	1 334	-21,2%
TOTAL	10 421	11 974	13 087	14 420	16 059	11,4%
COMMISSIONS DE TRANSPORT						
Exploitation	42 874	45 859	53 942	54 458	56 305	7,1%
Immobilisations	11 856	16 159	16 589	17 821	17 897	10,8%
Adapté et autres	2 725	1 611	1 410	1 665	2 336	-3,8%
TOTAL	57 455	63 628	71 942	73 945	76 538	7,4%
STCUM						
Exploitation	133 163	133 494	131 634	140 350	149 656	3,0%
Immobilisations						
Autobus et garages	20 159	19 882	18 482	20 582	20 527	0,5%
Métro	94 071	108 818	113 200	112 691	112 962	4,7%
Adapté et autres	6 014	5 870	6 567	7 654	14 299	24,2%
TOTAL	253 407	268 064	269 883	281 277	297 444	4,1%
TOTAL DES OPT (excluant le métro)						
Exploitation	182 539	186 339	193 460	203 233	215 101	4,2%
Immobilisations	32 477	37 238	39 423	43 370	44 009	7,9%
Adapté	6 682	7 377	8 221	10 095	12 543	17,1%
Autres	5 515	3 895	608	253	5 426	-0,4%
TOTAL	227 212	234 848	241 712	256 951	277 079	5,1%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée des «Rapports annuels des OPT entre 1984 et 1988»

FIGURE 5
ÉVOLUTION DES SUBVENTIONS DANS LES OPT
PAR CATÉGORIE (excluant le métro)

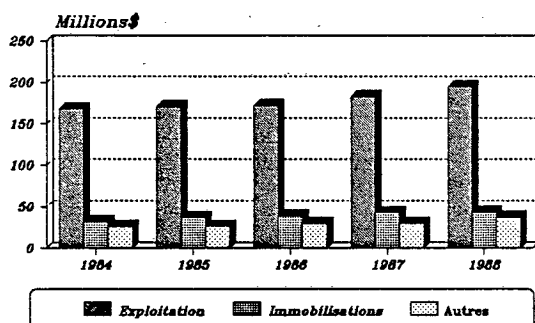
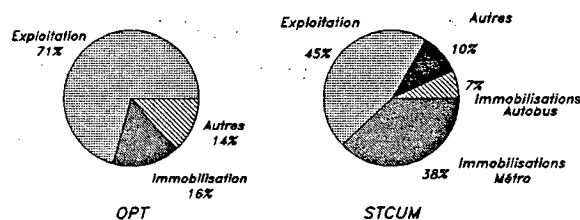


FIGURE 6
RÉPARTITION DES SUBVENTIONS
PAR CATÉGORIE



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 6 à la fin de la section).

3.3 DEMANDE DE SERVICE ET TARIFICATION DANS LES OPT

■ Évolution de l'achalandage

De 1984 à 1988, l'achalandage total pour les organismes publics de transport a augmenté de 2,9 % en moyenne par année, passant de 468,3 M de personnes à 525,6 M de personnes. L'augmentation de l'achalandage a été plus élevée à la STCUM (3,2 %) que pour le total des autres OPT (2,4 %) et pour les corporations (0,5 %). Notons cependant que la grève de 35 jours à la STCUM en 1984 a fait augmenter artificiellement le taux de croissance.

Pris individuellement, plusieurs organismes de transport ont cependant connu des diminutions de l'achalandage entre 1984 et 1988, soit la CITS (-1,3 %), la CITF (-4,3 %), la CTCUQ (-1,6 %), la STL (-0,1 %)¹⁰ et la CTCRO (-1,8 %). De plus, malgré un taux de croissance de l'achalandage de 3,6 % et de 0,3 % à la CMTS et à la CITRSQ entre 1984 et 1988, les deux organismes ont connu depuis 1986 une diminution assez importante de cet indicateur. Seule la STRSM présente une croissance importante et soutenue de l'achalandage soit un taux de croissance annuel moyen de 13,6 % entre 1984 et 1988. Le développement résidentiel important de la Rive-Sud de Montréal qui a entraîné une augmentation des déplacements interrives, et accru les problèmes d'engorgement, peuvent sans doute expliquer en bonne partie de l'augmentation de l'utilisation du transport en commun à la STRSM.¹¹

Plusieurs facteurs peuvent expliquer, dans la majorité des OPT, une baisse de l'achalandage du transport en commun. Retenons, par exemple, l'étalement urbain et la croissance économique qui motivent une utilisation plus importante de l'automobile. L'évolution des valeurs de notre société vers l'individualisme et la recherche du confort favorisent aussi ce mode de transport. Dans les prochaines années, la demande de service de transport en commun ne devrait pas croître comme auparavant. Seules une diversification des services vers une intégration de l'automobile et du transport en commun et des stratégies efficaces de marketing pourront maintenir et peut-être augmenter l'achalandage.

TABEAU 3
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUÉBEC
ENTRE 1984 ET 1988, EN 000¹

	1984 ¹	1985	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
CITS	3 970	4 077	3 989	3 787	3 769	-1,3%
CITF	3 596	3 500	3 318	3 240	3 013	-4,3%
CMTS	6 927	7 471	9 375	8 811	7 991	3,6%
CITRSQ	1 813	1 885	1 952	1 817	1 837	0,3%
TOTAL	16 306	16 933	18 634	17 655	16 610	0,5%
COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT						
CTCUQ	44 370	43 610	42 400	41 480	41 564	-1,6%
STL	19 208	21 598	20 239	19 486	19 156	-0,1%
CTCRO	12 856	12 605	11 959	11 954	11 979	-1,8%
STRSM	20 110	20 796	28 283	31 490	33 637	13,7%
TOTAL (Sauf STCUM)	96 544	98 609	102 881	104 410	106 336	2,4%
STCUM	355 474	378 242	395 929	381 039	402 657	3,2%
TOTAL OPT	468 324	493 784	517 444	503 104	525 603	2,9%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée des «Rapports annuels des OPT entre 1984 et 1988»

FIGURE 7
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES
CORPORATIONS DE TRANSPORT ENTRE 84 ET 88

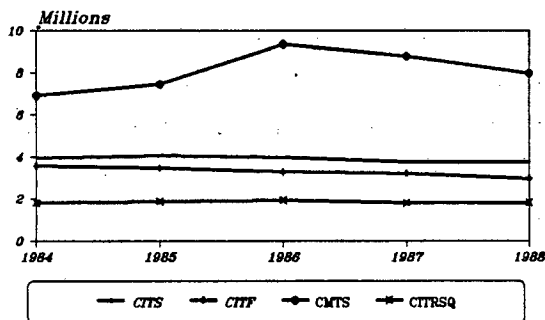
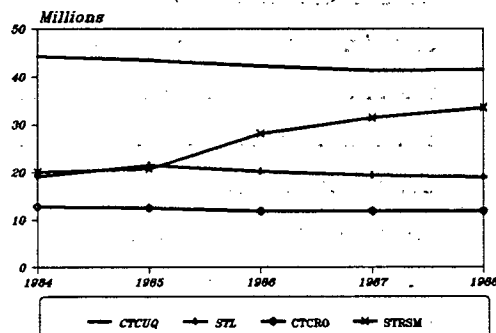


FIGURE 8
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES COMMISSIONS
ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ENTRE 1984 ET 1988
(excluant STCUM)



■ Utilisation des titres de transport

Le laissez-passer est le titre de transport le plus utilisé en 1988, car plus de 69 % des usagers y ont recours. Viennent ensuite le paiement en espèces avec 18 % d'utilisateurs et les billets avec 13 %. Dans les corporations, le paiement en espèces représente 34 % des paiements totaux alors que les billets n'ont la faveur que de 3 % de la clientèle.

L'utilisation du laissez-passer a augmenté considérablement durant la période, passant de un peu plus de 50 % d'usagers en 1983 à près de 70 % en 1988. Cette croissance dans l'utilisation du titre se vérifie tant dans les corporations et les commissions de transport qu'à la STCUM.

Rappelons qu'entre 1983 et 1987 le MTQ a subventionné les OPT qui ont privilégié le laissez-passer en versant une subvention spécifique à ce titre. La subvention a contribué à l'augmentation du nombre de laissez-passer vendus dans les OPT et a, par conséquent, permis de générer des augmentations de l'achalandage. La demande de service semble maintenant plafonner et les effets de l'attrait du laissez-passer sur l'augmentation de l'achalandage vont probablement s'estomper.

En 1988, le MTQ a abandonné les subventions aux revenus (fonctionnement et laissez-passer) et a introduit une enveloppe fermée versée à chaque OPT. Cette mesure est plus neutre quant au choix d'un titre de transport offert par l'OPT. Son utilisation répandue et maintenant bien ancrée dans les habitudes des usagers peut cependant en garantir l'existence pour plusieurs années encore. Le laissez-passer est en effet un titre bien apprécié par les usagers. Il restera un titre privilégié, surtout dans les déplacements domicile-travail ou étude, tant que la réduction consentie par l'OPT reste à l'avantage de son utilisateur.

TABEAU 4
ACHALANDAGE (EN 000') ET PROPORTION PAR TITRE DE TRANSPORT EN 1988,
PROPORTION DE LAISSEZ-PASSER EN 1983

	NOMBRE 1988	PROPORTION 1988	PROPORTION 1983		NOMBRE 1988	PROPORTION 1988	PROPORTION 1983
CORPORATIONS DE TRANSPORT				COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT			
Espèces	5 383	33,5%		Espèces	20 788	19,5%	
Billets	478	2,9%		Billets	17 613	16,5%	
Laissez-passer	10 203	63,5%	48,5%	Laissez-passer	67 934	63,9%	43,1%
TOTAL	16 064	100,0%		TOTAL	106 335	100,0%	
STCUM				TOTAL DES OPT			
Espèces	71 149	17,7%		Espèces	91 937	18,1%	
Billets	49 205	12,2%		Billets	66 818	13,1%	
Laissez-passer	282 303	70,1%	55,1%	Laissez-passer	350 237	68,8%	52,6%
TOTAL	402 657	100,0%		TOTAL	508 992	100,0%	

SOURCES: «Rapports annuels d'exploitation des OPT... en 1988», ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service des études «Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale», 1983, page 152

FIGURE 9
RÉPARTITION DE L'ACHALANDAGE PAR TITRE
DE TRANSPORT DANS LES OPT EN 1988

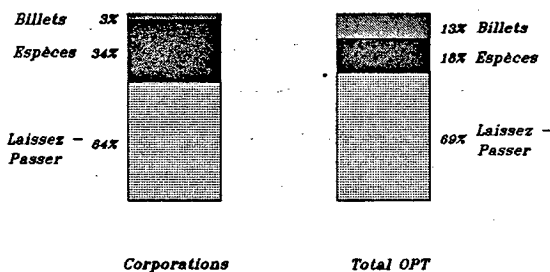
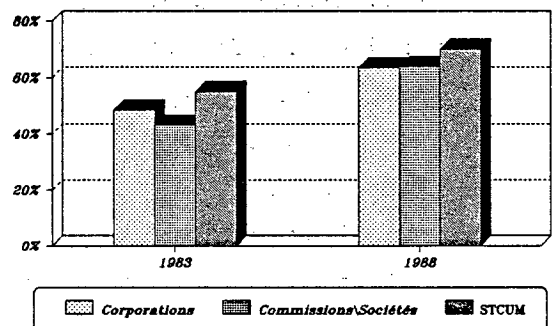


FIGURE 10
POURCENTAGE D'UTILISATION DES LAISSEZ-
PASSER DANS LES OPT EN 1983 ET 1988



■ Revenus provenant des usagers et tarification

En dollars courants, les OPT ont connu une augmentation de 5,9 % par année des revenus provenant des usagers entre 1984 et 1988. En dollars constants, l'augmentation des revenus n'est cependant que de 1,4 %. Cette augmentation a été causée par une croissance de l'achalandage (+2,9 %) plus importante que la diminution (-1,5 %) des tarifs moyens (\$ constants).

Les corporations et la STCUM présentent des augmentations respectives de 1,7 % et de 2,2 %¹² des revenus provenant des usagers (\$ constants) entre 1984 et 1988. Par contre, les commissions de transport ont connu une diminution de 1,3 %¹³ de ces mêmes revenus durant la période. L'augmentation de l'achalandage (+2,4 %) n'a pas réussi à contrer l'influence de la baisse des tarifs moyens (-3,6 %) et a occasionné une légère baisse des revenus provenant des usagers.

Au total pour les OPT, le tarif unitaire est passé de 0,87 \$ en 1984 à 1,16 \$ en 1988. En dollars constants, ce tarif est de seulement 0,98 \$ en 1988. En 1984, les corporations et la STCUM avaient les tarifs unitaires¹⁴ les plus bas, soit 0,83 \$ et 0,85 \$. Les commissions demandaient déjà plus de 0,94 \$ à leur clientèle pour le même titre. Encore en 1988, ce sont les commissions qui affichent le tarif unitaire le plus élevé, soit 1,33 \$. Viennent ensuite les corporations, avec un tarif de 1,16 \$, et finalement la STCUM qui demande seulement 1,00 \$ à sa clientèle adulte.

Comment justifier des écarts de tarifs aussi élevés entre les organismes de transport? La détermination des tarifs est bien sûr fonction de l'offre et de la demande de service. À la STCUM, les économies d'échelle font en sorte que le transport d'un usager supplémentaire coûte à la marge moins cher que dans les autres OPT et peuvent ainsi justifier des tarifs moins élevés dans cet organisme. Cependant, compte tenu que les OPT opèrent à déficit et que les subventions du MTQ sont plus élevées à la STCUM que dans les autres organismes, on peut se questionner sur l'à-propos de maintenir des tarifs si bas. Avant de fixer un tarif, il conviendrait de déterminer quelle augmentation peut être acceptée par les usagers sans pour autant occasionner de baisse significative de l'achalandage.

TABLEAU 5
ÉVOLUTION DES REVENUS PROVENANTS DES USAGERS ('000\$), DES TARIFS MOYENS
ET DU TARIF UNITAIRE ADULTE DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988

	1984 ¹	1985	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
Revenus usagers	8 456	9 189	10 091	10 346	10 753	6,2%
\$ constants	8 546	8 805	9 218	9 044	9 051	1,7%
Tarifs moyens	0,52	0,54	0,54	0,59	0,65	5,7%
\$ constants	0,52	0,52	0,49	0,51	0,54	1,2%
Tarifs unitaires	0,83				1,16	8,7%
\$ constants	0,83				0,98	4,1%
COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT						
Revenus usagers	52 923	55 083	55 701	58 506	59 770	3,1%
\$ constants	52 923	52 778	50 881	51 144	50 311	-1,3%
Tarifs moyens	0,55	0,56	0,54	0,56	0,56	0,6%
\$ constants	0,55	0,54	0,49	0,49	0,47	-3,6%
Tarifs unitaires	0,94				1,33	9,1%
\$ constants	0,94				1,12	4,5%
STCUM						
Revenus usagers	158 149	176 518	197 099	188 222	205 219	6,7%
\$ constants	158 149	169 133	180 044	164 536	172 740	2,2%
Tarifs moyens	0,44	0,47	0,50	0,49	0,51	3,5%
\$ constants	0,44	0,45	0,45	0,43	0,43	-0,9%
Tarifs unitaires	0,85				1,00	4,1%
\$ constants	0,85				0,84	-0,2%
TOTAL DES OPT						
Revenus usagers	219 528	240 790	262 891	257 074	275 742	5,9%
\$ constants	219 528	230 716	240 144	224 724	232 102	1,4%
Tarifs moyens	0,47	0,49	0,51	0,51	0,52	2,9%
\$ constants	0,47	0,47	0,46	0,45	0,44	-1,5%
Tarifs unitaires	0,87				1,16	7,5%
\$ constants	0,87				0,98	2,9%

FIGURE 11
ÉVOLUTION DES REVENUS DES USAGERS
\$ COURANTS ET \$ CONSTANTS ENTRE 84 ET 88

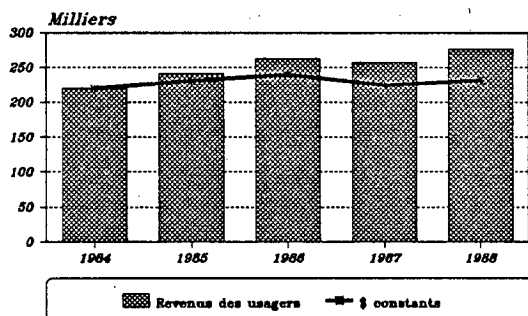
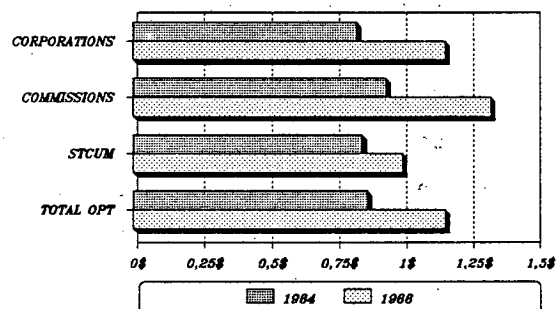


FIGURE 12
ÉVOLUTION DES TARIFS UNITAIRES ADULTES
DANS LES OPT EN 1984 ET 1988



1. Conflit de travail (voir détail à la note 6 à la fin de la section).

3.4 OFFRE DE SERVICE DANS LES OPT

Entre 1984 et 1988, le nombre de véhicules-kilomètres a augmenté de 1,2 % en moyenne par année dans les OPT. Ce taux de croissance a été plus élevé dans les corporations (4,7 %) que dans les commissions (2,5 %) et à la STCUM (0,4 %)¹⁵. En 1985, les commissions et la STCUM ont atteint un sommet pour ce qui est des véhicules-kilomètres parcourus. Pour les corporations, l'augmentation des véhicules-kilomètres s'est poursuivie lentement jusqu'en 1987.

Les corporations et commissions de transport ont connu respectivement des augmentations annuelles moyennes de 5,8 % (41 véhicules) et de 3,6 % (69 véhicules) de leurs véhicules entre 1984 et 1988. Les variations du nombre de véhicules sont concentrées surtout en début de période. En effet pour les commissions de transport, le nombre de véhicules a augmenté de 133 entre 1984 et 1985. Pour les corporations, ce nombre a augmenté de 21 véhicules pour les mêmes années.

À la STCUM, le nombre de véhicules a diminué considérablement durant la période. Il est passé de 2 018 véhicules en 1984 à 1 744 en 1988, soit une diminution de 3,6 % en moyenne par année. Selon une évaluation du programme de subvention aux immobilisations réalisée en 1985,¹⁶ le nombre important de véhicules achetés par la STCUM au début des années quatre-vingts semble démontrer que l'organisme a surévalué les besoins futurs de véhicules. Retenons cependant que certains facteurs imprévisibles sont venus influencer les besoins en transport. En effet, il est important de mentionner qu'au début de 1986 la STCUM a cédé à la STRSM la partie du territoire de Longueuil qu'elle desservait. Un certain nombre de véhicules ont été vendus à ce dernier organisme pour lui permettre de desservir cette nouvelle clientèle. De plus, à chaque année, la STCUM loue un certain nombre de ses véhicules à la STRSM. Par ailleurs, l'impact de l'ouverture de deux nouvelles lignes de métro sur les besoins en transport de surface peut aussi expliquer une partie des surplus de véhicules.

TABEAU 6
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000) ET DU NOMBRE DE VÉHICULES
DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988

	1984 ¹	1985	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
VÉHICULES-KILOMÈTRES						
Corporations	9 786	10 423	11 606	11 540	11 781	4,7%
Commissions	55 641	62 110	57 347	61 038	61 399	2,5%
STCUM	138 812	146 000	142 100	133 265	141 000	0,4%
TOTAL	204 239	218 533	211 053	205 843	214 179	1,2%
VÉHICULES						
Corporations	162	183	192	203	203	5,8%
Commissions	1 109	1 242	1 254	1 237	1 278	3,6%
STCUM						
Autobus	2 018	1 930	1 859	1 759	1 744	-3,6%
Métro	759	759	759	759	759	0,0%
Total	2 777	2 689	2 618	2 518	2 503	-3,6%
TOTAL (autobus)	3 289	3 355	3 305	3 199	3 225	-0,5%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée des «Rapports annuels d'exploitation des OPT entre 1984 et 1988»

FIGURE 13
ÉVOLUTION DES VÉHICULES-KILOMÈTRES
DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988

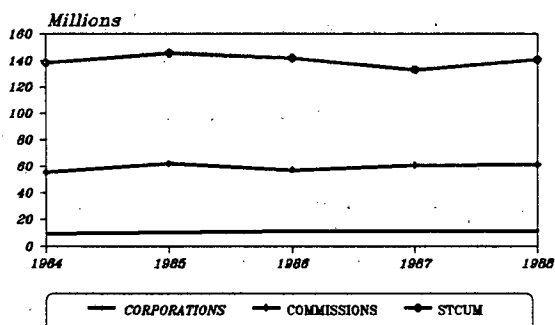
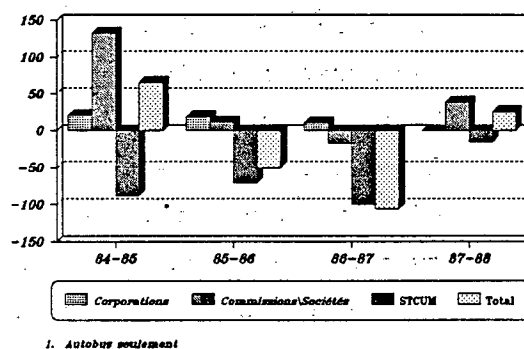


FIGURE 14
VARIATION DU NOMBRE DE VÉHICULES
POSSEDES PAR LES OPT ENTRE 1984 ET 1988



1. Conflit de travail (Voir le détail à la note 6 à la fin de la section).

3.5 ANALYSE DE QUELQUES RATIOS D'EFFICIENCE POUR LES OPT

■ Achalandage par véhicule

Au total dans les organismes publics de transport, l'achalandage par véhicule a augmenté de 3,4 % en moyenne par année entre 1984 et 1988. Cette amélioration du ratio est attribuable à une augmentation de 2,9 % de l'achalandage (voir tableau 3) et à une diminution de 0,5 % du nombre de véhicules (voir tableau 6) durant la période.

Depuis 1984, l'écart entre le ratio achalandage par véhicule des corporations et commissions de transport et celui de la STCUM s'est aggrandi. Pour les corporations et les commissions de transport, le ratio achalandage par véhicule a diminué respectivement de 5,5 % et de 1,1 % entre 1984 et 1988. Un taux de croissance plus important des véhicules, comparativement à l'augmentation de l'achalandage, explique la baisse de l'achalandage par véhicule pour ces organismes. À la STCUM, par contre, l'achalandage par véhicule a augmenté de 7 % entre 1984 et 1988. La diminution assez importante du nombre de véhicules (-3,6 %), combinée à une hausse de l'achalandage (+3,2 %), expliquent en grande partie l'amélioration de ce ratio d'efficacité. Le taux de croissance de cet indicateur serait cependant moins élevé si on ajustait l'achalandage pour tenir compte de la grève de 35 jours à la STCUM en 1984.

■ Achalandage par véhicule-kilomètre

En 1988, l'achalandage par véhicule-kilomètre à la STCUM est près de deux fois plus élevé que dans les autres organismes publics de transport. Durant la période, cette situation s'est cependant améliorée puisque la STCUM a connu un taux de croissance annuel moyen de 3,6 % de ce ratio, alors que les corporations voyaient l'achalandage par véhicule-kilomètre diminuer de 4,1 % et les commissions conservaient un ratio stable. Depuis 1984 à la STCUM, l'augmentation dans l'utilisation des services a suivi et même dépassé celle de l'offre puisque l'achalandage a crû de 3,2 % durant la période, alors que le kilométrage n'augmentait que de 0,4 %.

TABEAU 7
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE, ET DE L'ACHALANDAGE
PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988

	1984 ¹	1985	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
ACHALANDAGE PAR VÉHICULE						
Corporations	100 654	92 530	97 052	86 974	81 823	-5,0%
Commissions	87 055	79 395	82 042	84 406	83 205	-1,1%
STCUM	176 152	195 980	212 979	216 623	230 881	7,0%
TOTAL	142 391	147 178	156 564	157 270	162 978	3,4%
ACHALANDAGE PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE						
Corporations	1,7	1,6	1,6	1,5	1,4	-4,1%
Commissions	1,7	1,6	1,8	1,7	1,7	0,0%
STCUM	2,6	2,6	2,8	2,9	2,9	2,8%
TOTAL	2,3	2,3	2,5	2,4	2,5	1,7%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée des «Rapports annuels d'exploitation des OPT entre 1984 et 1988»

FIGURE 15
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE
DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988

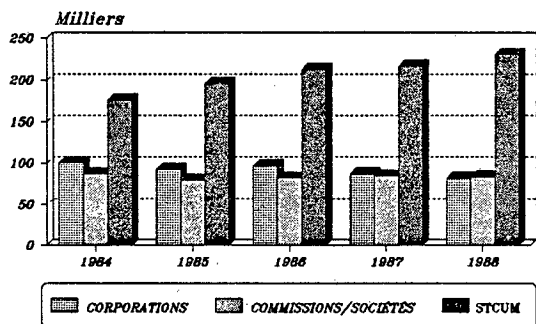
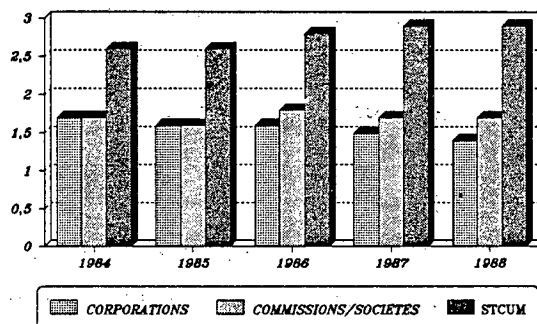


FIGURE 16
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉH-KM
DANS LES OPT ENTRE 1984 ET 1988



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 6 à la fin de la section).

■ Coût par passage

Entre 1984 et 1988, le coût par passage dans les OPT a augmenté de 2,6 % en moyenne par année. En dollars constants, ce ratio a cependant diminué de 1,8 %. Cette amélioration du ratio est due à une augmentation plus importante de l'achalandage (+2,9 %) que de l'augmentation des coûts (+1,1 %) en dollars constants. Dans les corporations de transport, par contre, la croissance des coûts a été plus importante que l'augmentation de l'achalandage, de sorte que le ratio coût par passage a crû de 9,7 % en moyenne par année entre 1984 et 1988. L'augmentation des coûts par passage est plus marquée depuis 1986.

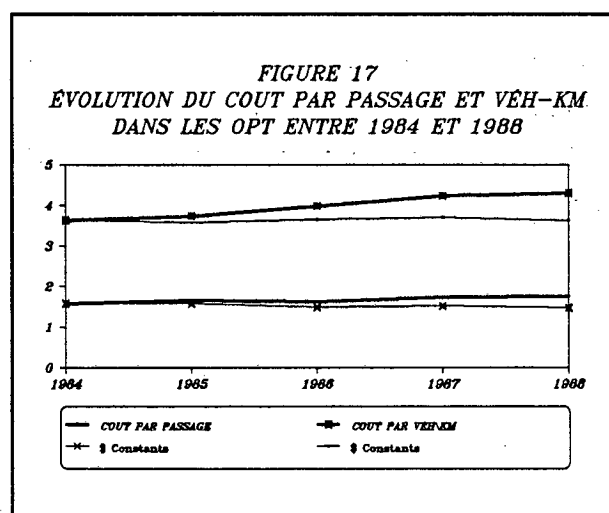
■ Coût par véhicule-kilomètre

En 1988, le coût par véhicule-kilomètre est de 2,94 \$ dans les corporations, de 3,41 \$ dans les commissions, et de 4,82 \$ à la STCUM. Pour l'ensemble des OPT, ce ratio a augmenté de 4,3 % en moyenne par année entre 1984 et 1988. Le ratio coût par véhicule-kilomètre a augmenté plus rapidement dans les corporations de transport (+5,3 %) que dans les commissions (+4,1 %) et à la STCUM. En dollars constants, le coût par véhicule-kilomètre est cependant resté assez stable (-0,1 %). Ainsi, l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus a réussi à compenser l'augmentation des coûts en dollars constants.

TABEAU 8
ÉVOLUTION DU COÛT PAR PASSAGE ET DU COÛT PAR VÉHICULE DANS LES OPT DE 1984 À 1988

	1984 ¹	1985	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
COÛT PAR PASSAGE						
Corporations	1,44	1,55	1,57	1,77	2,09	9,7%
Commissions	1,67	1,77	1,86	1,92	1,97	4,6%
STCUM	1,57	1,63	1,57	1,68	1,69	2,3%
TOTAL	1,59	1,66	1,63	1,74	1,76	2,6%
\$ Constants	1,59	1,59	1,49	1,52	1,48	-1,8%
COÛT PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE						
Corporations	2,40	2,52	2,53	2,71	2,94	5,3%
Commissions	2,90	2,81	3,34	3,29	3,41	4,1%
STCUM	4,02	4,22	4,38	4,81	4,82	4,6%
TOTAL	3,64	3,74	3,99	4,24	4,31	4,3%
\$ Constants	3,64	3,58	3,65	3,71	3,63	-0,1%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée des «Rapports annuels d'exploitation des OPT entre 1984 et 1988»



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 6 à la fin de la section).

3.6 LES OMIT: INDICATEURS DE REVENUS, DE DÉPENSES, DE DEMANDE ET D'OFFRE

Le nombre d'organismes municipaux et intermunicipaux de transport a presque doublé durant la période, passant de 14 services en 1985 à 27 services en 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de 24,5 %. La population desservie est de 1,1 million en 1988.

Les dépenses des OMIT ont augmenté de 34 % en moyenne par année entre 1985 et 1988. En dollars constants, cette augmentation n'est cependant que de 28,6 %. Ce sont les contributions municipales qui ont crû le plus rapidement (59,2 %), passant de 1,5 M\$ à 6,0 M\$. Les subventions gouvernementales ont augmenté de près de 50 % entre 1984 et 1988 pour atteindre 6,8 M\$ en 1988. Les revenus autonomes ont augmenté de 21,5 % entre 1985 et 1988.

Entre 1985 et 1988, la part des revenus autonomes dans les revenus totaux a diminué considérablement au profit des subventions gouvernementales et des contributions municipales. Ainsi, les revenus autonomes qui représentaient 67 % des revenus totaux en 1985 sont de 50 % en 1988. La part des subventions gouvernementales est passée de 14 % en 1985 à 24 % en 1988. Les contributions municipales, qui étaient de 19 % en 1985, sont maintenant de 27%.

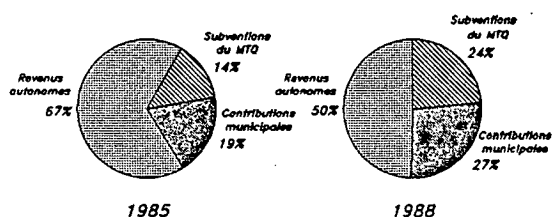
Les organismes municipaux et intermunicipaux ont transporté 8,7 millions de passagers en 1988. Depuis 1985, l'achalandage a augmenté de 21,5 % en moyenne par année. Cependant, l'achalandage per capita a diminué de 4,1 % entre 1985 et 1988. Par ailleurs, les coûts par déplacement, qui étaient de 2,18 \$ en 1985, sont de 2,93 \$ en 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de 16,3 %.

TABLEAU 9
ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES, DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE,
DANS LES ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT ENTRE 1985 ET 1988

	1985 ¹	1986 ¹	1987 ¹	1988	VARIATION 88-84
REVENUS ET DÉPENSES (000\$)					
Revenus autonomes	7 036	10 478	11 103	12 609	21,5%
Subventions du MTQ	2 017	5 025	6 208	6 785	49,8%
Contributions municipales	1 477	3 817	5 673	5 962	59,2%
TOTAL	10 530	19 320	22 984	25 356	34,0%
\$ Constants	10 530	18 729	22 570	22 419	28,6%
OFFRE ET DEMANDE DE SERVICES					
Nombre de services	14	20	26	27	24,5%
Population desservie	525 747	861 543	990 412	1 068 062	26,7%
Achalandage (000)	4 833	6 778	7 796	8 662	21,5%
Achalandage per capita	9,19	7,87	7,87	8,11	-4,1%
Coûts par déplacement	2,18	2,85	2,95	2,93	16,3%

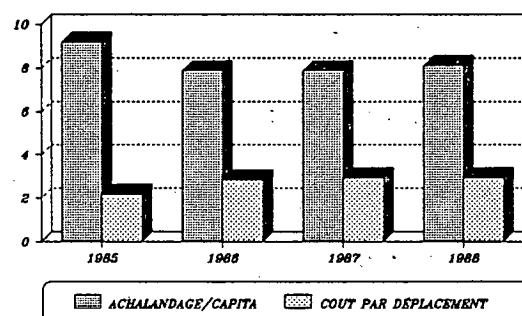
SOURCE: Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide, «Organismes municipaux et intermunicipaux de transport, répertoire statistique - transport en commun '88», pages 6 à 10

FIGURE 18
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES
AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT

FIGURE 19
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PER CAPITA,
DES COÛTS PAR DÉPLACEMENT ENTRE 85 ET 88



1. Ne comprend pas trois services à tarif d'équilibre. Les dépenses totales de ces services étaient de 1 604 M\$ en 1985, 1 190 M\$ en 1986 et 1 103 M\$ en 1988. En 1988, il n'existe plus d'OMIT qui opère à tarif d'équilibre; tous sont subventionnés.

Notes

1. En 1980, le gouvernement a augmenté et élargi les subventions aux immobilisations, de sorte que:

- * Les subventions à l'achat d'autobus qui étaient de 30 % sont augmentées à 75 % des coûts;
- * La subvention de 60 % au service de la dette du métro passe à 100 %;
- * La construction de garages, terminus, édifices administratifs et aubus et l'acquisition d'entreprises de transport en commun sont aussi subventionnées à 75 %;
- * La réalisation d'études et de projets expérimentaux est subventionnée à 100 %.

Entre 1980 et 1987, le programme a été modifié sous certains aspects, soit:

- * Depuis 1982, le gouvernement verse à la STCUM une subvention au déficit résiduel des trains de banlieue (Deux-Montagnes-Rigaud);
- * Depuis 1985, les OPT de la région de Montréal, dont les usagers empruntent deux réseaux, reçoivent une compensation tarifaire égale à 50 % de la réduction accordée, le tarif de référence étant celui de l'OPT située au centre de l'agglomération;
- * En 1986 et 1987, les subventions à l'achat d'autobus ont été diminuées respectivement à 65 % et 60 % des coûts.

2. La subvention basée sur les revenus comportait deux volets, soit:

- * Une subvention au fonctionnement égale à 40 % des revenus générés par les services réguliers de transport en commun et du manque à gagner résultant de la réduction accordée dans le prix du laissez-passer;
- * Une subvention égale à 110 % de la réduction accordée dans le prix du laissez-passer par rapport au tarif régulier de transport en commun.

3. Pour les cinq commissions de transport, le plafonnement des subventions se résume à trois mesures, soit:

- * Ramener la subvention aux laissez-passer de 110 % à 100 % du manque à gagner;
- * Appliquer progressivement la mesure de plafonnement des subventions au fonctionnement (de 100 en 1984 à 80 en 1988) et de la subvention spécifique aux laissez-passer (de 135 en 1984 à 115 en 1988) par rapport à la contribution municipale;
- * Réduire le remboursement du manque à gagner de la subvention spécifique aux laissez-passer de 30 % à 28 % en 1984, 26 % en 1985 et 24 % à partir de 1986.

Pour les corporations de transport, par contre, le MTQ fixe à 75 % du déficit le montant maximum de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer.

4. L'indexation des enveloppes ne doit pas dépasser 6 % par année.

5. Les modalités d'attribution de ce type de subvention n'ont pas encore été établies de sorte que, jusqu'à aujourd'hui, aucun organisme de transport n'a pu encore en bénéficier.

6. Subvention à l'exploitation:

- * Subvention à 40 % des revenus du service régulier et 40 % des manques à gagner aux tarifs réduits et laissez-passer;
- * Subvention à la réduction accordée aux usagers dans le prix du laissez-passer, jusqu'à une réduction maximale de 30 % par rapport à 42 déplacements par mois.

7. Les subventions aux immobilisations versées aux OMIT sont les suivantes:

- * Une subvention à 75 % des dépenses admissibles relatives à l'installation d'abribus;
- * Une subvention à 50 % du coût des études ou projets expérimentaux visant l'amélioration ou l'implantation d'un système de transport en commun.

8. Durant la période étudiée, certains conflits de travail ont perturbé le service du transport en commun, soit:

- * 1984: Grève de 17 jours à la STL;
Grève du 18 octobre au 16 novembre à la STCUM;
- * 1986: Grève du 8 mars au 11 avril à la STRSM;
- * 1987: Grève du 13 avril au 9 mai à la STCUM.

Ces conflits de travail doivent être pris en considération lors de l'analyse puisqu'ils influencent l'évolution des indicateurs retenus. Il est surtout important de relativiser les résultats de taux de croissance en fonction de ces événements.

9. Dans les corporations et les commissions, les autres subventions ont diminué respectivement de 34,9 % et de 47,5 %. Par contre, les subventions au transport adapté ont augmenté considérablement durant la période, de 34,3 % et de 47,5 %. À la STCUM, les autres subventions ont augmenté de plus du double et les subventions au transport adapté ont augmenté de 11,6 % entre 1984 et 1988.

10. Si on tenait compte de l'impact de 17 jours de grève sur l'achalandage, on obtiendrait une diminution encore plus importante de l'achalandage pour la période.

11. Depuis le 1^{er} janvier 1986, la STCUM a cédé à la STRSM la partie du territoire de Longueuil qu'elle desservait. Ceci a aussi pu avoir une influence sur l'augmentation de l'achalandage à la STRSM.

12. Si on tenait compte de la grève de 35 jours à la STCUM en 1984, le taux de croissance des revenus serait plus bas.

13. Le taux de croissance serait encore plus négatif, si on tenait compte de la grève de 17 jours à la STL en 1984.

14. Tarif adulte en espèces.

15. Des grèves de 17 jours à la STL et de 35 jours à la STCUM en 1984 ont influencé à la hausse le taux de croissance.

16. Norman Hurley et Maryse Hamel, ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service de la réglementation et de l'évaluation, «Évaluation du programme de subvention aux immobilisations - transport en commun», février 1988, 146 pages

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

4.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

En 1974, la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q. Chap. I-14) confère aux commissions scolaires la responsabilité d'organiser des services de transport scolaire. Cette loi attribue aussi au ministère des Transports du Québec la responsabilité de réglementer et de financer le système de transport des écoliers.¹ Le programme d'aide au transport des écoliers 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.

De 1974 à 1982, l'organisation des services de transport scolaire est confiée aux commissions scolaires, et ce sans véritable responsabilité financière. Le financement est entièrement assumé par le Ministère. Toutefois, pour l'année scolaire 1982-1983, le Ministère a fixé de nouvelles règles d'attribution des subventions aux commissions scolaires et les a encadrées dans un cadre financier triennal.² La réduction de la croissance des coûts du transport des écoliers était l'objectif premier de cette réforme. Pour arriver à ce résultat, le gouvernement a décidé de déterminer une enveloppe budgétaire fermée, reliée aux coûts historiques de chaque commission scolaire et indexée en fonction de l'évolution de l'IPC et de l'IPT.³ Les commissions scolaires sont alors responsables de tout déficit éventuel et, en contrepartie, peuvent affecter les surplus dégagés selon leurs priorités.⁴

Les règles budgétaires annuelles du transport scolaire fixent les divers paramètres sur lesquels sont établis les sommes d'argent versées par le gouvernement à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions. Cette enveloppe budgétaire est constituée des trois éléments suivants: une allocation de base, des allocations supplémentaires et des allocations spécifiques. L'allocation de base vise à couvrir les coûts de transport quotidien des élèves.⁵ Les allocations supplémentaires visent à défrayer le coût de services auxiliaires de transport offerts par les commissions scolaires. Ainsi, une allocation supplémentaire est prévue

pour le transport complémentaire (activités parascolaires,...), le transport inter-écoles, le transport des élèves inscrits au programme maternelle-maison et animation, et le transport périodique (pensionnaires,...).⁶ Finalement, le Ministère subventionne par des allocations spécifiques le coût du transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. À la fin de chaque cadre financier, le montant de l'allocation spécifique versé est ajouté à l'allocation de base des commissions scolaires.

La Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes est responsable de la gestion des allocations versées pour le transport scolaire. Pour l'année scolaire 1987-1988, le Ministère a versé 322 M\$ à ce chapitre.

4.2 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES

REVENUS

À la fin du deuxième cadre financier triennal, les revenus des commissions scolaires atteignent 332,7 M\$. Ces revenus ont connu une croissance annuelle moyenne de 14,2 %, entre l'année scolaire 1982-1983 et l'année scolaire 1984-1985, et de seulement 4,1 % dans le dernier cadre financier triennal. En dollars constants, l'augmentation annuelle moyenne des revenus est encore plus élevée, soit 9,4 % pour le premier cadre contre 4,1 % pour le dernier cadre.

L'allocation de base versée aux commissions scolaires et institutions privées admissibles pour l'année scolaire 1987-1988 est de 313,1 M\$. Cette allocation représente 94 % des revenus totaux des commissions scolaires. La catégorie «autres revenus»⁷ constitue plus de la moitié des autres allocations versées aux commissions scolaires pour le transport des écoliers; viennent ensuite l'allocation supplémentaire (33 %) et l'allocation spécifique (14 %). L'allocation de base a augmenté beaucoup plus rapidement dans les trois premières années du régime. En effet, le taux de croissance annuel moyen est de 13 % par année, entre 1982-1983 et 1984-1985, et de seulement 4,1 %, entre 1985-1986 et 1987-1988.

Plusieurs facteurs exogènes à la demande de service de transport scolaire ont influencé à la hausse ou à la baisse l'évolution de l'allocation de base. Pour les trois premières années du régime, même si des mesures de compression ont été appliquées à l'indexation des enveloppes budgétaires³, l'allocation de base a augmenté rapidement. La croissance de la demande de transport et l'inflation élevée, qui prévalait durant ces années, peuvent sans doute expliquer une bonne partie de cette augmentation.

Au début du deuxième cadre financier triennal, la part de l'indice des prix du transport (IPT) a été haussée de 50 % à 60 % dans la formule d'indexation et celle de l'indice des prix à la consommation (IPC) a été réduite à 40 %. Cet ajustement visait à mieux refléter la structure des coûts d'opération des entreprises de transport scolaire. En 1985-1986, le Ministère a ajusté les

enveloppes de base des commissions en fonction de leurs dépenses réelles. La même année, une marge de manoeuvre de 1 % de l'allocation a été ajoutée aux commissions scolaires pour pallier aux demandes imprévues ou potentielles. Finalement, près de 3 M\$ provenant de l'allocation spécifique ont été intégrés à l'allocation de base pour l'année scolaire 1985-1986.

Contrairement à l'allocation de base, l'allocation spécifique a, quant à elle, augmenté beaucoup plus rapidement dans les trois dernières années du régime, soit 40,2 % contre 26,7 %. Cette allocation a été introduite pour donner aux commissions scolaires les moyens d'intégrer les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EDAA) au réseau régulier d'éducation. Notons que la plus grande partie des sommes affectées au transport des EDAA était déjà incluse dans les dépenses des commissions scolaires lors de la détermination de leurs enveloppes de base en 1982-1983.

L'allocation spécifique avait été introduite de façon temporaire pour combler un besoin précis et le MTQ devait incorporer les coûts de ce type de transport dans l'enveloppe de base lorsque l'intégration des EDAA au réseau régulier serait complétée. La croissance soutenue de cette allocation montre que, contrairement aux attentes du Ministère, les besoins en transport de cette clientèle sont encore présents et en forte croissance. Par conséquent, l'allocation spécifique est encore versée et a continué d'augmenter malgré l'introduction de cette allocation à l'enveloppe de base en 1985-1986. En 1987-1988, le Ministère a cependant modifié ses exigences de façon à ce que seuls soient subventionnés les nouveaux besoins des EDAA faisant l'objet d'une entente de scolarisation entre la commission scolaire où ils résident et l'institution où ils doivent se rendre pour recevoir un enseignement spécialisé.

L'allocation supplémentaire prévue pour le transport complémentaire, le transport inter-écoles, le transport périodique et le transport de maternelle-maison et animation dépasse 6 M\$ en 1987-1988. Cette allocation a diminué de 6 % en moyenne par année entre 1982-1983 et 1984-1985. Depuis l'année scolaire 1985-1986, par contre, l'allocation supplémentaire a connu une augmentation annuelle moyenne de 3,2 %.

TABEAU 1
ÉVOLUTION DES REVENUS DU TRANSPORT SCOLAIRE DE 1983-1984 À 1987-1988
EN (000\$)

CATÉGORIES DE REVENUS	1982-1983	1984-1985	VARIATION 85-82	1985-1986	1986-1987	1987-1988	VARIATION 88-85
Allocation de base ^{1 2}	220 971	281 929	13,0%	288 673	301 997	313 127	4,1%
Allocation spécifique ^{1 2}	2 695	4 326	26,7%	1 359	1 083	2 672	40,2%
Allocation supplémentaire	3 661	3 237	-6,0%	5 965	6 181	6 358	3,2%
Autres Revenus	6 581	15 586	53,9%	10 870	10 696	10 505	-1,7%
TOTAL DES REVENUS	233 907	305 078	14,2%	306 867	319 958	332 662	4,1%
\$ Constants	233 907	279 725	9,4%	268 743	267 404	291 052	4,1%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée du TE-104 «Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - transport scolaire» pour les années scolaires 1983-1984 à 1987-1988

FIGURE 1
ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES ALLOCATIONS
DE 1982-1983 À 1987-1988

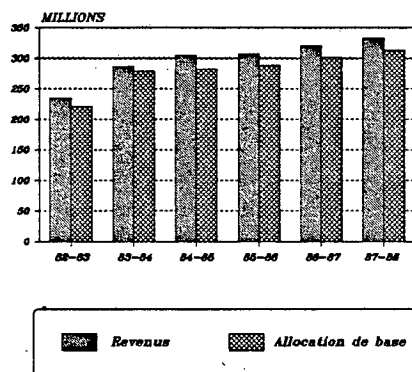
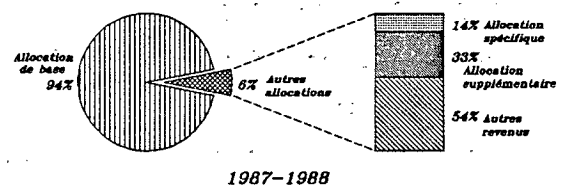


FIGURE 2
CATÉGORIES DE REVENUS
TRANSPORT SCOLAIRE



1. Intégration de près de 3 M\$ de l'allocation spécifique à l'allocation de base.
Ajustement des enveloppes de base en fonction des dépenses réelles de 1983-1984.
2. En 1987-1988, seuls les EDAA faisant l'objet d'une entente de scolarisation sont subventionnés.

■ DÉPENSES

Les dépenses du transport scolaire atteignent près de 333 M\$ en 1987-1988. Ces dépenses ont varié dans les mêmes proportions que les revenus, car elles ont crû de 3,8 % en moyenne par année depuis l'année scolaire 1983-1984. Le transport quotidien accapare 97 % des montants totaux dépensés pour le transport. Entre les années scolaires 1983-1984 et 1987-1988, les dépenses du transport quotidien ont augmenté de 4,2 % en moyenne par année. Les dépenses du transport quotidien exclusif ont crû durant la période, alors que celles du transport intégré sont demeurées assez stables.⁸

Les autres dépenses de transport représentent seulement 3 % des dépenses des commissions scolaires en 1987-1988. Parmi ces dépenses, le transport complémentaire accapare la moitié des montants dépensés. Viennent ensuite les dépenses de la catégorie «autres»⁹ (20 %), le transport périodique (18 %) et le transport inter-écoles (13 %). Durant la période, les catégories «autres» et «transport périodique» ont diminué respectivement de 10,3 % et de 8,7 %. Les montants affectés au transport complémentaire et au transport inter-écoles sont, par contre, demeurés assez stables entre les années scolaires 1983-1984 et 1987-1988.

■ SOLDE RÉEL ET SOLDE NORMALISÉ

Jusqu'à l'année scolaire 1987-1988, les commissions scolaires affichaient des surplus car le solde réel entre les revenus totaux et les dépenses totales du transport scolaire était positif. Cependant, le calcul du solde normalisé¹⁰ montre que les commissions scolaires ont réalisé des surplus plus élevés que ne le laisse présager le solde réel. La différence entre les deux soldes s'explique du fait que le MTQ, qui subventionne seulement le transport quotidien matin et soir, corrige les dépenses des commissions scolaires de façon à exclure les coûts du transport du midi et à tenir compte du nombre de jours de grèves dans chaque commission scolaire.

TABEAU 2
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT SCOLAIRE DE 1983-1984 À 1987-1988
EN (000\$)

CATÉGORIES DE DÉPENSES	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	VARIATION 88-83
Transport quotidien¹						
% Exclusif	266 821	276 476	285 421	299 499	315 471	4,3
Intégré	6 483	6 488	6 107	6 288	6 255	-0,9%
Total	273 304	282 963	291 528	305 787	321 726	4,2%
Transport complémentaire	5 402	5 409	5 122	5 250	5 481	0,4%
Transport inter-écoles	1 358	1 334	1 385	1 388	1 396	0,7%
Transport périodique	2 860	2 661	2 434	2 440	1 989	-8,7%
Autres dépenses²	3 344	2 975	4 271	4 014	2 169	-10,3%
TOTAL DES DÉPENSES	286 268	295 343	304 740	318 879	332 761	3,8%
\$ constants	286 268	284 530	280 350	279 964	305 846	1,7%
SOLDE RÉEL	162	9 735	2 126	1 080	(99)	
\$ constants	162	9 379	1 956	948	(91)	
SOLDE NORMALISÉ	12 607	8 473	3 749	2 522	2 292	-34,7%
\$ constants	12 607	8 163	3 449	2 214	2 106	-36,1%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée du TE-104 «Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - transport scolaire» pour les années scolaires 1983-1984 à 1987-1988

FIGURE 3
CATÉGORIES DE DÉPENSES
TRANSPORT SCOLAIRE

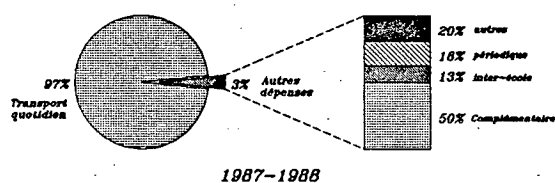
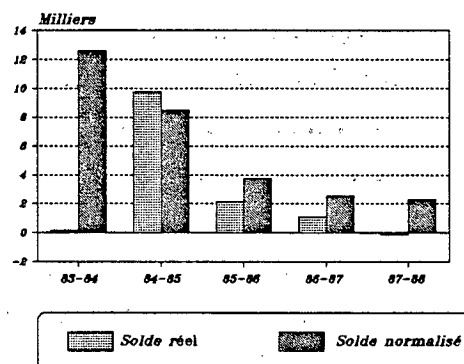


FIGURE 4
ÉVOLUTION DES SOLDES RÉEL ET NORMALISÉ
DE 1983-1984 À 1987-1988



1. Incluant le coût du transport du midi.

2. Incluant les frais d'administration.

Ainsi, l'évolution du solde normalisé indique que, malgré les mesures de compression appliquées à l'indexation de l'enveloppe de base durant les trois premières années du régime, les commissions ont pu se dégager des surplus assez considérables. Par contre, avec le réajustement des enveloppes sur la base des enveloppes réelles, l'importance relative de ces surplus a beaucoup diminué durant la période: le solde normalisé est passé de 12 M\$ en 1983-1984 à 2,3 M\$ en 1987-1988. Retenons aussi que les règles d'affectation des surplus ont été modifiées en 1987-1988, et que les commissions scolaires doivent d'abord financer les dépenses du transport des EDAA à même les surplus avant de demander une allocation spécifique. Cette modification aux règles budgétaires devrait aussi influencer à la baisse les surplus.

4.3 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE

La clientèle scolaire inscrite est restée assez stable durant la période (un million d'élèves). En effet, le nombre total d'élèves inscrits n'a diminué que de 0,6 % entre 1983-1984 et 1987-1988. Le nombre d'élèves du niveau secondaire a diminué de 3,2 %, alors que le nombre d'élèves au primaire¹¹ augmentait de 1,2 % durant la période.

Par ailleurs, la clientèle transportée est aussi demeurée relativement stable, soit aux environs de 660 000 élèves. Les élèves transportés sont à 63 % de niveau secondaire et à 38 % de niveau primaire. La catégorie «autres» qui comprend, entre autres, certains adultes qui voyagent par le transport scolaire (mesures de polyvalence), ne représente que 1 % de la clientèle transportée. Entre 1983-1984 et 1987-1988, le nombre d'élèves transportés par le transport exclusif n'a pas beaucoup varié (+0,5 %), alors que le nombre d'élèves transportés par le transport intégré a diminué de 4,3 %. Comme pour la clientèle inscrite, les élèves transportés pour le niveau primaire ont connu une légère augmentation alors que les élèves transportés pour le niveau secondaire ont diminué et ce, tant pour le transport exclusif que pour le transport intégré. Les autres élèves transportés¹² ont connu une croissance assez importante entre l'année scolaire 1983-1984 et 1987-1988, soit de 14,8 % pour le transport exclusif et 12,1 % pour le transport intégré.

Compte tenu que le nombre d'élèves inscrits et le nombre d'élèves transportés sont restés assez stables durant la période, au total, la proportion d'élèves transportés par rapport aux élèves inscrits n'a pas beaucoup changée et s'est maintenue autour de 62 %. Par contre, si on s'intéresse à ce ratio par niveau scolaire, on remarque que la proportion d'élèves transportés par rapport aux élèves inscrits pour le secondaire est beaucoup plus élevée que celle pour le primaire, soit 76,5 % contre 53,9 % en 1987-1988. Cette différence peut s'expliquer du fait que les écoles secondaires, moins nombreuses, regroupent un nombre plus important d'élèves et sont souvent plus éloignées du lieu de résidence.

Par ailleurs, les tendances démographiques pour les années 1987-1988 à 1990-1991 prévoient que la clientèle transportée au secondaire devrait augmenter, alors que celle du primaire devrait diminuer. Ces changements vont sûrement influencer l'organisation et les coûts du transport scolaire. De plus, du point de vue démographique, la population vieillit dans les centres-villes et les jeunes ménages s'établissent en majorité en banlieue, de telle sorte que certaines écoles des centres-villes ne sont plus utilisées alors que dans des secteurs neufs il faut en construire de nouvelles. Aujourd'hui et de plus en plus dans l'avenir, les commissions scolaires sont confrontées à ces tendances contradictoires dans l'organisation du transport.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE - ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS
DE 1983-1984 À 1987-1988

ÉLÈVES INSCRITS	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	VARIATION 88-83
Primaire	624 127	641 383	641 047	652 516	654 034	1,2%
Secondaire	447 752	446 408	411 792	396 792	393 868	-3,2%
TOTAL	1 071 879	1 087 791	1 052 839	1 049 308	1 047 902	-0,6%

ÉLÈVES TRANSPORTÉS (transport exclusif)¹

Primaire	319 804	329 350	335 850	346 306	348 482	2,2%
Secondaire	272 821	269 992	261 138	252 166	251 884	-2,0%
Autres	4 357	3 649	5 186	6 460	7 555	14,8%
TOTAL	596 982	602 991	602 174	604 932	607 921	0,5%

ÉLÈVES TRANSPORTÉS (transport intégré)¹

Primaire	3 333	3 189	3 442	3 604	3 731	2,9%
Secondaire	60 031	59 970	58 384	48 104	49 278	-4,8%
Autres	62	32	42	35	98	12,1%
TOTAL	63 426	63 191	61 868	51 743	53 107	-4,3%

TOTAL	660 408	666 182	664 042	656 675	661 028	0,0%
--------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------------

PROPORTION ÉLÈVES INSCRITS PAR RAPPORT À TRANSPORTÉS (EN %)

Primaire	51,77	51,85	52,93	53,62	53,85	1,0%
Secondaire	74,34	73,91	75,76	75,67	76,46	0,7%
TOTAL	61,20	61,90	61,86	61,96	62,35	0,5%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée du TE-102 «Statistiques sur la clientèle et sur l'organisation du réseau de transport» pour les années scolaires 1983-1984 à 1987-1988

FIGURE 5
ÉLÈVES INSCRITS ET ÉLÈVES TRANSPORTÉS
DE 1983-1984 À 1987-1988

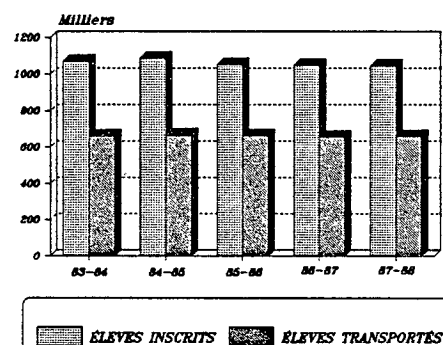
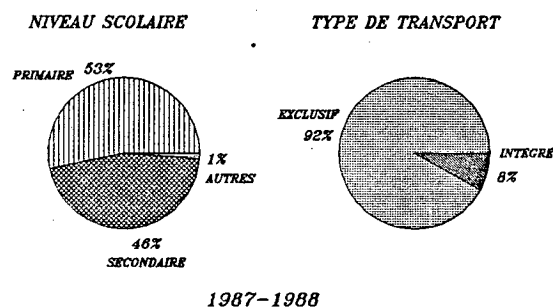


FIGURE 6
LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS



1. Transport quotidien matin et soir, incluant les élèves de niveau régulier, les EDAA et les élèves des classes d'accueil.

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

Entre les années scolaires 1983-1984 et 1987-1988, le nombre total de véhicules est passé de 8 595 à 9 202, soit une augmentation de 1,7 % en moyenne par année. En 1987-1988, les véhicules de 12 rangées de banquettes représentaient 56 % des véhicules scolaires; viennent ensuite les véhicules de 4 à 11 rangées de banquettes (29 %), les berlines (12 %) et les véhicules adaptés (2 %). Pour les catégories de véhicules de 4 à 12 rangées de banquettes, ce pourcentage relatif n'a pas beaucoup varié. Par contre, les véhicules adaptés et les berlines ont augmenté de plus de 10 % en moyenne par année entre 1983-1984 et 1987-1988. Les commissions scolaires utilisent de plus en plus de petits véhicules pour desservir des zones à faible densité de population et pour répondre à la demande croissante pour le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

Le nombre de places disponibles¹³ a augmenté légèrement entre 1983-1984 et 1987-1988, soit de 0,5 % en moyenne par année. Le ratio du nombre d'élèves transportés par place disponible a aussi peu fluctué puisqu'il se situe en moyenne à 1,45. Cela démontre que les sièges des véhicules scolaires sont occupés plus d'une fois en moyenne pour des parcours différents.

Le nombre de kilomètres annuels est passé de 132 millions à 141 millions en cinq ans, soit une augmentation de 1,7 % par année. Le nombre de kilomètres par jour par véhicule est resté assez stable, autour de 85. De plus, l'âge moyen des véhicules a diminué de plus de un an entre 1983-1984 et l'année scolaire 1986-1987.

TABEAU 4
OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE - TRANSPORT EXCLUSIF
DE 1983-1984 À 1987-1988

PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES

	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	VARIATION 88-83
4 à 5 rangées	1 146	1 145	1 133	1 183	1 166	0,4%
6 à 7 rangées	333	341	325	301	304	-2,3%
8 à 9 rangées	466	462	423	422	422	-2,4%
10 à 11 rangées	896	881	832	868	792	-3,0%
12 rangées et plus	4 868	4 973	5 035	5 053	5 197	1,6%
Véhicules adaptés	139	150	195	209	209	10,7%
Berlines	747	860	970	1 030	1 112	10,5%
TOTAL	8 595	8 812	8 913	9 066	9 202	1,7%
PLACES DISPONIBLES	414 052	415 080	414 616	418 325	423 082	0,5%
ÉLÈVES TRANSPORTÉS	596 892	602 991	602 174	604 932	607 921	0,5%
ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE	1,44	1,45	1,45	1,45	1,44	-0,1%
ÂGE MOYEN DES VÉHICULES	7,5	6,6	6,7	6,3	n.d.	n.d.
KILOMÈTRES ANNUELS (000)	131 953	135 248	138 707	141 431	141 409	1,7%
KM PAR JOUR/ PAR VÉHICULE	84,79	85,29	85,27	86,46	85,31	0,0%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée du TE-104 «Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - transport scolaire» pour les années scolaires 1983-1984 à 1987-1988

FIGURE 7
PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES

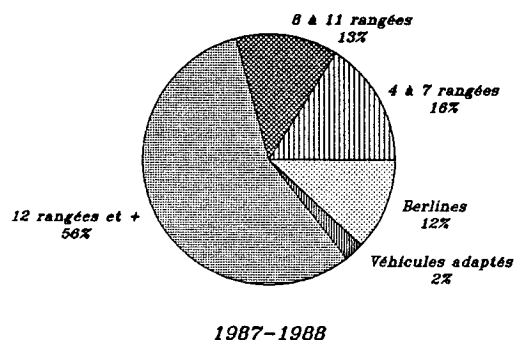
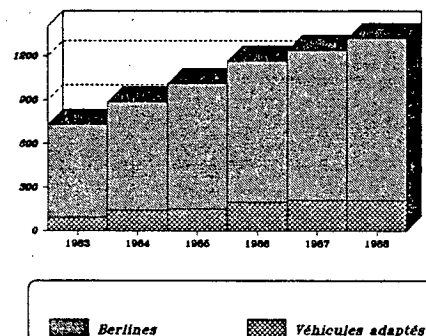


FIGURE 8
PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES
1983-1984 À 1987-1988



4.5 ANALYSE DE CERTAINS RATIOS TRANSPORT EXCLUSIF ET TRANSPORT INTÉGRÉ

Entre 1983-1984 et 1987-1988, l'allocation de base moyenne par élève transporté pour le transport exclusif est passée de 466 \$ à 515 \$, soit une hausse de 2,5 % en moyenne par année en dollars courants et de 0,4 % en dollars constants. L'allocation moyenne dans le transport intégré est passée de 93 \$ à 139 \$ par élève, une hausse de près de 11 % par année en dollars courants et de 8 % en dollars constants. Cette hausse est beaucoup plus importante que celle de l'allocation par élève pour le transport exclusif. Cette différence s'explique du fait que l'allocation au transport intégré est indexée de façon à respecter l'évolution de la tarification du transport en commun. L'évolution du coût du laissez-passer étudiant détermine l'ajustement annuel des enveloppes des commissions scolaires.

Durant la période, tant pour le transport exclusif que le transport intégré, le coût par élève transporté a augmenté dans des proportions se rapprochant de l'augmentation de l'allocation par élève, passant de 443 \$ à 521 \$ et de 92 \$ à 105 \$, soit des augmentations respectives de 4,1 % et de 6,5 % en moyenne par année.¹⁴ Il faut préciser que le coût par élève pour le transport intégré ne tient pas compte des subventions versées dans le cadre du programme de transport en commun.

Pour le transport exclusif, le coût par véhicule¹⁵, qui était de 33 879 \$ en 1983-1984, a grimpé à 38 736 \$ en 1987-1988. Le coût par kilomètre a par contre augmenté, passant de 1,99 \$ à 2,23 \$ durant la même période.

TABEAU 5
ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - TRANSPORT EXCLUSIF ET INTÉGRÉ,
COÛT PAR VÉHICULE ET PAR KILOMÈTRE - TRANSPORT EXCLUSIF DE 1983-1984 À 1987-1988

TRANSPORT EXCLUSIF	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	VARIATION 88-83
Allocation de base	278 538	281 929	288 673	301 997	313 127	3,0%
Dépenses ¹	264 223	277 795	282 348	296 344	316 532	4,6%
RATIOS DE PERFORMANCE						
All.\élève	466	467	479	499	515	2,5%
\$ constant	466	450	441	438	473	0,4%
Coût\élève	443	461	469	490	521	4,1%
\$ constant	443	444	431	430	479	2,0%
Coût\véhicule	33 879	34 979	35 394	36 662	38 736	2,8%
\$ constant	33 879	33 699	32 561	32 187	35 603	1,2%
Coût\kilomètre	1,99	2,05	2,03	2,09	2,23	2,9%
\$ constant	1,99	1,97	1,87	1,79	2,16	0,7%
TRANSPORT INTÉGRÉ						
Allocation de base	5 885	6 057	6 473	7 090	7 389	5,9%
Dépenses ¹	5 864	5 812	5 509	5 671	5 585	-1,2%
RATIOS DE PERFORMANCE						
All.\élève	93	96	105	137	139	10,7%
\$ constant	93	92	96	120	128	8,4%
Coût\élève	92	92	89	110	105	6,5%
\$ constant	92	89	82	96	97	4,3%

FIGURE 9
ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE-EXCLUSIF
DE 1983-1984 À 1987-1988

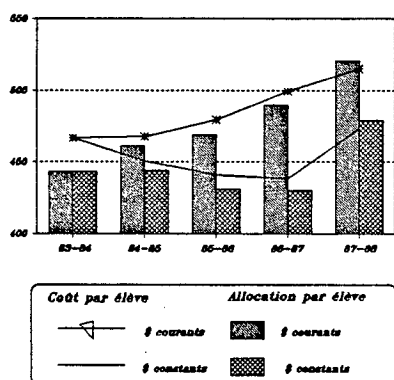
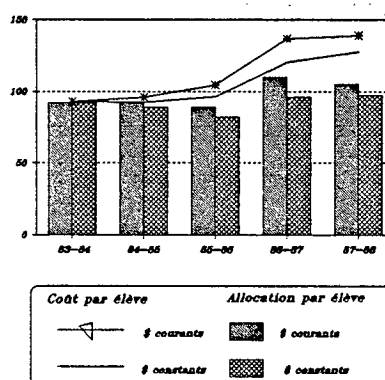


FIGURE 10
ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - INTÉGRÉ
DE 1983-1984 À 1987-1988



1. Coût du transport quotidien matin et soir seulement (voir la note 15 à la fin du document pour plus de détails sur la liste des coûts).

4.6 SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE

■ VÉRIFICATION MÉCANIQUE DES VÉHICULES¹⁶

L'analyse des données disponibles à la Régie de l'assurance automobile du Québec concernant les vérifications mécaniques effectuées sur les véhicules scolaires nous montre que, depuis 1985, le pourcentage de véhicules vérifiés qui sont déclarés conformes, ou devant subir des réparations mineures, est resté assez stable, passant de 94 % en 1985 à 97 % en 1988.¹⁷ Par contre, le pourcentage de vérifications où on a délivré des certificats de conformité a augmenté considérablement, passant de 33 % en 1985 à 49 % en 1988. Le pourcentage de vérifications qui ont conduit à une déclaration de non-conformité majeure a diminué de moitié, passant de 6 % à 3 % entre 1985 et 1988. Par conséquent, les indicateurs présentés au tableau 6 montrent que l'état mécanique des véhicules vérifiés s'est amélioré durant la période.

■ ACCIDENTS AVEC DOMMAGES CORPORELS

Pour la période de 1983 à 1988, le nombre d'accidents (avec dommages corporels) impliquant des véhicules scolaires a augmenté légèrement, passant de 140 à 159, soit une augmentation annuelle moyenne de 3,2 % (voir tableau 7). Les accidents impliquant des véhicules urbains, qui étaient de 199 en 1983, ont augmenté dans les mêmes proportions durant la période pour atteindre 252 en 1988.

Si on s'intéresse à l'évolution du nombre de victimes, on note que, pour les accidents impliquant des véhicules scolaires, le nombre total de victimes a diminué de 5,7 % durant la période, tandis que les victimes des accidents impliquant des véhicules urbains ont augmenté de 4,9 % en moyenne par année entre 1983 et 1988 (voir tableau 7). Le pourcentage de victimes de chaque catégorie de dommages est aussi différent selon le type de véhicules. Ainsi, le pourcentage de blessés graves et mortels est plus important pour les

TABEAU 6
RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES DE LA RAAQ DE 1983 À 1987

CONFORMITÉ DES VÉHICULES	1985	1986	1987	1988
CONFORMES	33%	38%	42%	49%
NON CONFORMES - MINEURES	61%	57%	54%	48%
SOUS-TOTAL	94%	95%	96%	97%
NON CONFORMES - MAJEURES	6%	5%	4%	3%

SOURCE: Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ), Division de la planification et de l'analyse, «Statistiques sur le nombre de vérifications mécaniques de 1985 à 1988»

FIGURE 11
RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES
DE 1985 À 1988

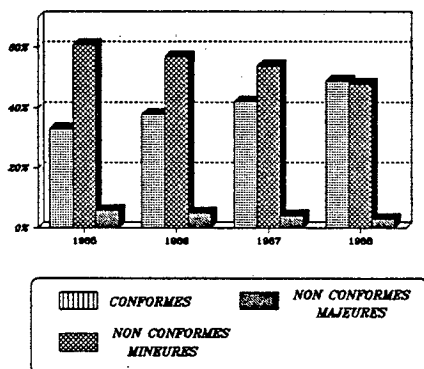
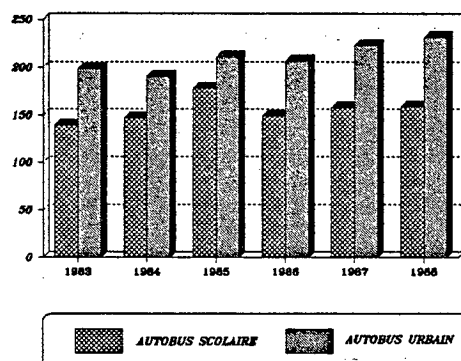


FIGURE 12
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS
AVEC DOMMAGES CORPORELS DE 1983 À 1988



accidents impliquant des véhicules scolaires que pour ceux impliquant des véhicules urbains. Les blessés légers représentent 83 % de tous les blessés impliquant des véhicules scolaires et 93 % de ceux impliquant des véhicules urbains.

Par ailleurs, le nombre de victimes par accident qui était, en 1983, près de deux fois plus élevé dans les accidents impliquant les véhicules scolaires que dans les accidents impliquant les véhicules urbains est, en 1988, presque équivalent. De plus, ce nombre de victimes par accident a diminué de 8,6 % durant la période pour les véhicules scolaires, alors qu'il augmentait légèrement pour les véhicules urbains.

TABEAU 7
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DU NOMBRE DE VICTIMES DANS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT
DES VÉHICULES SCOLAIRES ET URBAINS ENTRE 1983 ET 1988

NOMBRE D'ACCIDENTS	1983	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-83
Autobus scolaire	140	147	178	149	158	159	3,2%
Autobus urbain	199	191	211	207	223	232	3,9%

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES - TOUTES CATÉGORIES

Autobus scolaire

Mortels	13	6	6	9	1	9	-8,8%
Graves	29	24	35	24	22	33	3,3%
Légers	261	261	242	199	240	198	-6,7%
TOTAL	303	291	283	232	263	240	-5,7%

Autobus urbain

Mortels	4	2	1	4	2	2	-15,9%
Graves	11	22	18	15	20	20	16,1%
Légers	232	208	276	267	302	277	4,5%
TOTAL	247	232	295	286	324	299	4,9%

NOMBRE DE VICTIMES PAR ACCIDENT

Autobus scolaire	2,16	1,98	1,59	1,56	1,66	1,51	-8,6%
Autobus urbain	1,24	1,21	1,40	1,38	1,45	1,29	0,9%

SOURCES: Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ), Direction de la statistique,
 «Accidents corporels impliquant des véhicules affectés au transport scolaire et des
 véhicules affectés au transport urbain» et «Nombre de victimes (de toutes provenances)
 impliquant des véhicules affectés au transport scolaire et au transport urbain»

FIGURE 13
VICTIMES - TRANSPORT SCOLAIRE ET URBAIN
NATURE DES DOMMAGES CORPORELS

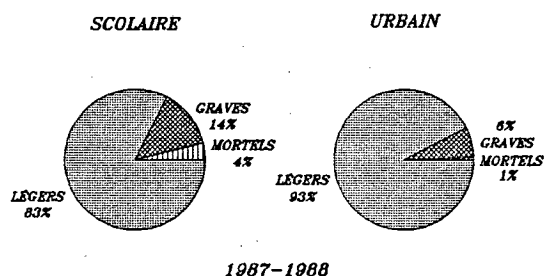
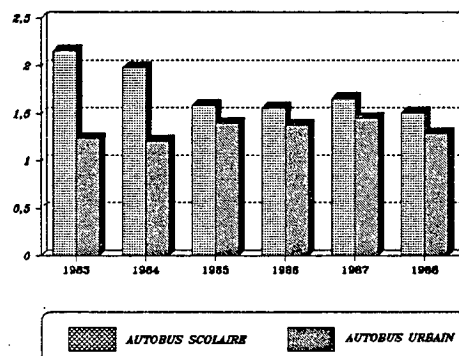


FIGURE 14
NOMBRE DE VICTIMES PAR ACCIDENT
AVEC DOMMAGES CORPORELS DE 1983 A 1988



1. Le nombre d'accidents et le nombre de victimes ont été inventoriés selon les critères suivants:
- l'accident est survenu en semaine;
 - l'accident est survenu à l'intérieur d'une année scolaire (juillet et août exclus);
 - l'accident est survenu entre 6 h et 20 h.

4.7 COMPARAISONS FINANCIÈRES ENTRE LES TRANSPORTEURS SCOLAIRES DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO¹⁸

Pour la période de 1983 à 1986, on observe pour l'Ontario et le Canada une amélioration de la rentabilité et de la marge bénéficiaire brute des transporteurs. Au Québec, à l'exception de 1984, les deux indicateurs analysés sont restés assez stables, soit autour de 13 % de rendement de l'actif et de 29 % de marge bénéficiaire. Cependant, durant la période, 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 13,21 % au Québec, alors qu'il est respectivement de 17,25 % et 15,20 % pour l'Ontario et le Canada. La marge bénéficiaire brute est en moyenne de 29,15 % au Québec, de 35,42 % en Ontario et de 32,16 % pour le Canada.

Le niveau des salaires et le coût du carburant qui sont, en général, plus élevés au Québec peuvent sans doute expliquer en grande partie ces écarts. Par exemple, le salaire moyen entre 1983 et 1986 des employés dans ce secteur au Québec était 1,44 fois celui de l'Ontario et 1,21 fois celui du Canada. En 1986, le carburant coûtait 0,26 \$ du kilomètre au Québec, 0,20 \$ en Ontario et 0,22 \$ au Canada.¹⁹

TABEAU 8
RENDEMENT DE L'ACTIF ET MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE
POUR LES TRANSPORTEURS DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO ET DU CANADA DE 1983 À 1986¹

RENDEMENT DE L'ACTIF (après amortissement)					
	1983	1984	1985	1986	MOYENNE
QUÉBEC	13,65%	17,06%	13,13%	13,17%	13,21%
ONTARIO	15,99%	20,46%	19,56%	16,09%	17,25%
CANADA	14,69%	17,91%	16,20%	14,87%	15,20%

MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE (avant frais d'administration)					
	1983	1984	1985	1986	MOYENNE
QUÉBEC	29,87%	30,16%	28,81%	29,07%	29,15%
ONTARIO	35,42%	36,14%	34,78%	37,53%	35,42%
CANADA	32,34%	32,63%	31,89%	33,67%	32,16%

SOURCE: Statistique Canada, catalogue 53-215, «Statistiques du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain» de 1983 à 1986

FIGURE 15
RENDEMENT DE L'ACTIF APRES AMORTISSEMENT
DE 1983 A 1986

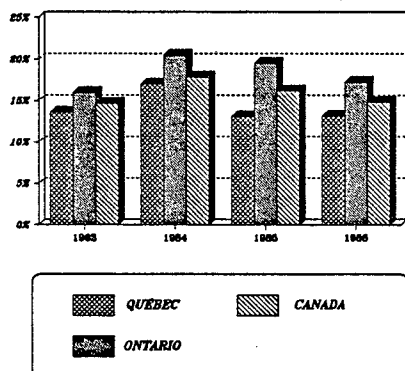
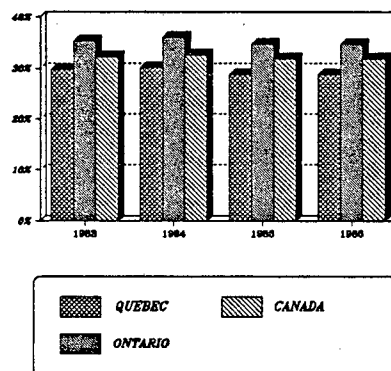


FIGURE 16
MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE
DE 1983 A 1986



1. Données de Statistique Canada disponibles pour les transporteurs scolaires qui ont des recettes brutes d'exploitation de 100 000\$ et plus seulement.

Notes

1. Les articles 59 à 59.4 de la Loi sur l'enseignement privé (L.R.Q., E-9) attribuent aux institutions privées admissibles des pouvoirs similaires à ceux des commissions scolaires en matière de transport.

Pour la période étudiée, le nombre de commissions scolaires retenu est le suivant:

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES, PROTESTANTES ET DU NOMBRE D'INSTITUTIONS PRIVÉES ENTRE 1983-1984 ET 1987-1988

	83-84	84-85	85-86	86-87	87-88
C.S. catholiques .	77	77	77	91	94
C.S. protestantes	13	13	13	13	13
Institutions privées	17	17	17	17	18
TOTAL	107	107	107	121	125

2. 1982-1983 à 1984-1985: Premier cadre financier triennal.
1985-1986 à 1987-1988: Deuxième cadre financier triennal.
3. Des mesures annuelles de compression de -4 %, -3 % et -3 % ont été appliquées à l'indexation de l'allocation de base au cours du premier cadre financier.
4. Retenons que, depuis 1987-1988, une partie des surplus sert à financer les coûts du transport des EDAA et réduit d'autant l'allocation spécifique versée par le MTQ.
5. Seules l'entrée et la sortie des élèves sont subventionnées. Le transport du midi n'est pas admissible aux subventions gouvernementales. Les commissions scolaires doivent financer ce transport à même leurs surplus ou encore par la taxation locale ou une tarification spécifique.
6. Transport complémentaire: Un montant de 1 \$ par élève inscrit.
Transport inter-écoles: Égale aux crédits alloués pour l'année précédente indexée.
Transport - maternelle-maison et animation: Égale aux crédits alloués pour l'année précédente indexée. Le montant est aussi ajusté selon certains critères de variations de clientèle.
Transport périodique: Égale aux crédits alloués pour l'année précédente indexée.
7. La catégorie des autres revenus comprend, entre autres, les revenus du gouvernement fédéral, des gouvernements municipaux et des commissions scolaires.
8. 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 à 5 ans, du primaire et du secondaire.
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 autorisée. La tarification de cette catégorie de transport est celle du laissez-passer du transport en commun.
9. La catégorie «autres» comprend les dépenses du transport par ententes, du transport exceptionnel, des équipements ou véhicules transportant des EDAA et des frais d'administration.
10. Solde normalisé: Différence entre les revenus et dépenses de transport quotidien matin et soir ajustée afin d'exclure les revenus et dépenses liés aux arrêts de services. Par conséquent, le solde réel des commissions scolaires est différent du solde normalisé lorsque celles-ci financent le transport du midi à même les surplus dégagés par le transport quotidien matin et soir.
11. Incluant les élèves de la maternelle (maternelle-maison et maternelle 4 à 5 ans).

12. La catégorie «autres élèves» comprend les adultes qui, à l'occasion et sous certaines conditions (mesures de polyvalence), peuvent utiliser le transport scolaire, la clientèle sous juridiction du gouvernement du Canada (base militaire, réserve indienne,...), etc.
13. On calcule le nombre de places disponibles à partir de la capacité (places assises du niveau primaire et secondaire) de chaque type de véhicule, pondérée par la proportion moyenne des élèves de chaque niveau scolaire. Selon cette hypothèse, les capacités des véhicules sont les suivantes:

Types de véhicules	primaire	secondaire
4 à 5 rangées	27	18
6 à 7 rangées	39	26
8 à 9 rangées	51	34
10 à 11 rangées	63	42
12 rangées	72	48
Véhicules adaptés	36	24
Berlines	8	8

14. Pour le calcul des ratios de coût par véhicule et de coût par élève, seules sont retenues les dépenses qui sont directement liées à l'utilisation des véhicules scolaires pour les activités faisant l'objet de subventions du ministère des Transports pour le transport dit «nécessaire», soit le transport matin et soir, le transport maternelle-maison et animation, le transport inter-écoles, le transport périodique et le transport des EDAA.

Par ailleurs, lorsqu'on calcule le coût au kilomètre, les dépenses de transport périodique ont été exclues, car le kilométrage imputable à cette catégorie de transport n'a pu être déterminé à partir des données disponibles.

15. Pour obtenir une base commune de comparaison, soit le coût moyen d'un véhicule de 12 rangées de banquettes, on a procédé à une pondération selon les types de véhicules. Cette pondération établie selon une moyenne sur trois ans des coûts des véhicules donne les résultats suivants:

4 à 5 rangées	= 83,72%
6 à 7 rangées	= 88,67%
8 à 9 rangées	= 92,70%
10 à 11 rangées	= 95,34%
12 rangées et plus	= 100,0%
Véhicules adaptés	= 94,85%
Berlines	= 34,56%

16. Les données disponibles pour l'analyse de la sécurité dans le transport scolaire proviennent de la RAAQ. Ces données nous ont été fournies au 31 décembre de chaque année. Ainsi, les ratios calculés ne sont pas conciliables avec ceux des sections précédentes (nombre de véhicules différents,...).

17. **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.
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, exigent l'exécution des réparations dans les 48 heures.
Véhicules non conformes avec des défectuosités majeures: Véhicules remisés parce qu'ils sont déclarés non conformes et non sécuritaires à cause des défectuosités majeures observées sur ces véhicules.

18. Les données de Statistique Canada comprennent seulement les transporteurs scolaires qui font des recettes brutes d'exploitation de 100 000 \$ et plus. En 1986, par exemple, on comptait environ 1 000 transporteurs scolaires au Québec et seulement 450 faisaient partie de l'échantillon du recensement.

19. Les données du salaire moyen et du coût du carburant proviennent de: «Statistique Canada, catalogue 53-215, statistiques du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain entre 1983 et 1988».

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

5.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

En vue de favoriser l'intégration de la personne handicapée à la société québécoise, le gouvernement du Québec a adopté, en 1978, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. Cette loi vise essentiellement à assurer aux personnes handicapées la reconnaissance et l'exercice en pleine égalité des droits et libertés reconnus à tous les citoyens, dont l'accès au transport.

En 1979, le gouvernement a introduit un programme d'aide au transport des personnes handicapées. L'objectif de ce programme d'aide est 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.¹

Pour être éligible au transport adapté une personne doit être incapable d'utiliser le réseau de transport en commun régulier. L'admissibilité au transport a été confiée à un comité formé de représentants de l'organisme ou des municipalités, et des personnes handicapées.²

Le programme d'aide verse aux organismes ou municipalités qui organisent le transport une subvention annuelle égale à 75 % des coûts admissibles du service de transport adapté.³ Le solde de 25 % est défrayé par les municipalités participantes et par les usagers. La tarification des usagers doit être équivalente au tarif régulier du transport en commun.⁴

La Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes est responsable de la gestion de ce programme. En 1988, le Ministère a versé 18,4 M\$ à 69 services de transport adapté dans le cadre de ce programme.

5.2 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES

Revenus

Entre 1984 et 1988, les revenus totaux pour le transport adapté ont augmenté de 16,1 % en moyenne par année pour atteindre 26,6 M\$. En dollars constants, l'augmentation annuelle moyenne des revenus a été de 11,2 % durant la période. La contribution du ministère des Transports a augmenté de 14,6 %, passant de 10,7 M\$ en 1984 à 18,4 M\$ en 1988. Les municipalités ont versé 3,2 M\$ en 1984 et 6,5 M\$ en 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de 19,3 %. La participation des usagers a augmenté plus rapidement, soit de 24,6 % en moyenne par année, et se situe à 1,5 M\$ en 1988.

La contribution gouvernementale au financement des services municipaux⁵ a connu de loin le taux de croissance le plus élevé, soit 21,4 % par rapport à 11,6 % dans les services urbains et à 13,2 % à la STCUM. L'augmentation du nombre de services municipaux peut expliquer, dans une large mesure, la croissance de la participation gouvernementale. Malgré l'augmentation du nombre de services municipaux, la STCUM accapare encore près de 50 % des subventions versées par le MTQ, soit 9,3 M\$ en 1988. Les services municipaux et urbains se partagent chacun les 50 % restants.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DES REVENUS, DES DÉPENSES ADMISSIBLES ET DE LA CONTRIBUTION
GOUVERNEMENTALE PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1984 ET 1988, EN 000\$

	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-84
REVENUS						
Gouvernement	10 674	11 673	13 697	15 077	18 384	14,6%
Municipalités	3 223	3 168	3 891	5 993	6 526	19,3%
Usagers	640	943	1 177	1 210	1 542	24,6%
Autres	109	170	161	101	186	14,1%
TOTAL	14 647	15 955	18 927	22 382	26 638	16,1%
\$ constant	14 647	15 288	17 289	22 085	22 422	11,2%
CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE						
SERVICES MUNICIPAUX	2 104	2 686	3 235	3 697	4 563	21,4%
SERVICES URBAINS	2 917	3 118	3 409	3 874	4 531	11,6%
STCUM	5 653	5 870	7 053	7 507	9 291	13,2%
TOTAL	10 674	11 673	13 697	15 077	18 384	14,6%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée de Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, «États financiers de l'année 1984 à 1988 (TA-201)» et «Répertoire statistique - transport adapté 86 à 88»

FIGURE 1
ÉVOLUTION DES REVENUS DES SERVICES
DE TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1984 ET 1988

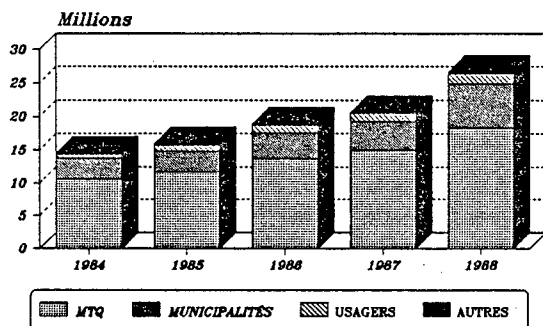
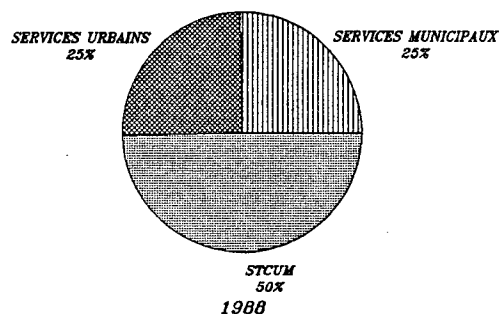


FIGURE 2
PART RELATIVE DES SUBVENTIONS DU MTQ
SELON LA CATÉGORIE DE SERVICE



1. **Autres revenus:** Revenus d'intérêts, revenus provenant de la vente de biens meubles ou de matériel roulant non remplacés, d'un remboursement de vente d'essence. Revenus d'autres services de transport.

■ Dépenses

De 1984 à 1988, les dépenses admissibles⁶ ont augmenté dans la même proportion que les revenus, soit autour de 16 % en moyenne par année pour atteindre les 26,3 M\$ en 1988. En dollars constants, ces dépenses sont de 22,1 M\$ en 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de plus de 11 %. La catégorie de dépenses «Contrat-taxi» a augmenté considérablement (78,6 %) durant la période pour atteindre près de 6 M\$ en 1988. L'augmentation de cette catégorie de dépenses s'explique, dans une large mesure, par l'utilisation plus importante des taxis pour répondre à une croissance de la demande de service de transport adapté (voir section 6.4). L'augmentation de la catégorie «Salaire» n'a été que de 8,7 % en moyenne par année durant la période. Les dépenses de fonctionnement ont par contre diminué de 3,8 % entre 1985 et 1988.

Durant la période, la part relative de trois catégories de dépenses dans les dépenses totales s'est passablement modifiée. D'abord, la proportion des salaires dans les dépenses totales a diminué de façon significative, passant de 48 % en 1984 à 37 % en 1988. Cette diminution significative ne correspond pas à une baisse des salaires, mais est plutôt attribuable à l'augmentation du nombre de services à contrat (voir figure 13). Ensuite, la part relative des dépenses de fonctionnement a aussi diminué: de 14 % des dépenses totales en 1984, elle est seulement de 6 % en 1988. Finalement, la part relative des dépenses de contrat de taxi dans les dépenses totales a augmenté considérablement, passant de 4 % en 1985 à 22 % en 1988.

TABEAU 2
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT ADAPTÉ PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES ENTRE 1984 ET 1988

	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-84
CATÉGORIES DE DÉPENSES						
Salaire	6 947	7 659	7 957	8 535	9 682	8,7%
Administration	1 142	1 016	1 743	1 981	2 238	18,3%
Fonctionnement	1 970	1 956	2 315	1 697	1 688	-3,8%
Contrat - minibus	2 591	2 663	3 147	3 766	4 491	14,7%
Contrat - taxi	581	1 633	2 681	4 308	5 913	78,6%
Immobilisation	574	444	451	875	1 187	19,9%
Autres	630	265	727	923	1 082	14,5%
DÉPENSES ADMISSIBLES	14 435	15 636	19 020	22 085	26 266	16,1%
\$ constant	14 435	14 982	17 374	19 306	22 109	11,2%
Autres services	114	163	554	136	4 420	20,5%
DÉPENSES TOTALES	14 548	15 799	19 574	22 221	26 505	16,2%
\$ Constant	14 548	15 138	17 880	19 425	22 310	11,2%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée de Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, «États financiers de l'année 1984 à 1988» et «Répertoire statistique - transport adapté 86 à 88»

FIGURE 3
ÉVOLUTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES
DU TRANSPORT ADAPTÉ, 1984 ET 1988

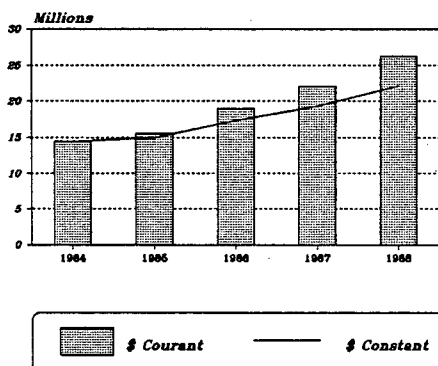
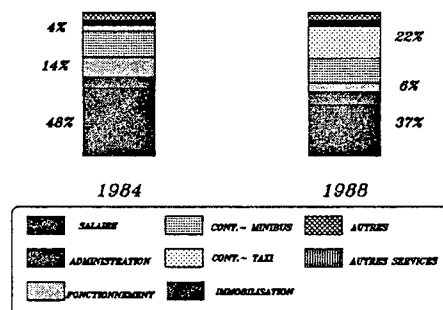


FIGURE 4
CATÉGORIES DE DÉPENSES
TRANSPORT ADAPTÉ



5.3 DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ

Caractéristiques de la demande

* Par catégories d'âge

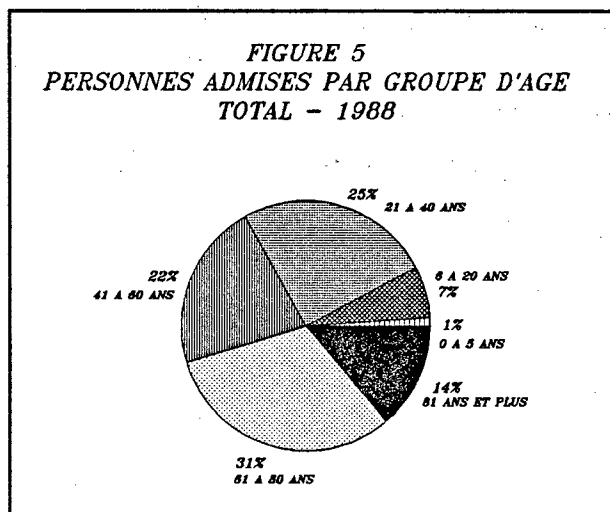
En 1988, 28 407 personnes⁷ étaient admises dans les différents services de transport adapté. Tant dans les services municipaux que dans les services urbains, cette clientèle est relativement âgée, car 44 % des personnes admises ont plus de 60 ans;⁸ au total, 31 % des personnes admises ont entre 61 ans et 80 ans et 13 % ont plus de 80 ans. Pour leur part, les personnes âgées entre 41 et 60 ans représentent 22 % des personnes admises au transport adapté. De plus, les services de transport adapté ont admis 33 % de personnes de moins de 40 ans, soit 21 % âgées entre 21 et 40 ans, 7 % entre 6 et 20 ans, et 1 % de moins de 5 ans.

Il est important de retenir que l'âge de la clientèle peut influencer l'organisation des transports. La population du Québec vieillit et il apparaît que la demande de service de transport adapté pour cette catégorie de clientèle pourrait augmenter. Dans l'avenir, toute révision de la politique d'admissibilité au transport adapté devra tenir compte de l'évolution des caractéristiques démographiques.

TABEAU 3
NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR CATÉGORIES D'ÂGE
DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988

CATÉGORIES D'ÂGE	SERVICES MUNICIPAUX ¹	SERVICES URBAINS ²	TOTAL DES SERVICES
0 A 5 ANS	136	146	282
6 A 20 ANS	896	1 046	1 942
21 A 40 ANS	3 169	3 955	7 124
41 A 60 ANS	2 838	3 353	6 191
61 A 80 ANS	3 558	5 360	8 918
81 ANS ET PLUS	1 659	2 291	3 950
TOTAL	12 256	16 151	28 407

SOURCE: Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide,
«Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité - 1988»



1. Excluant Chambly, Louiseville, Saint-André-Avellin, la MRC de Manicouagan et Tracy.

2. Excluant la CITF.

*** Par déficience⁹**

En 1987, le nombre de personnes admises au service de transport adapté, et qui doivent se déplacer en fauteuil roulant (locomoteur-fauteuil roulant), est beaucoup plus important dans les services urbains que dans les services municipaux. Dans les services urbains, 47 % des personnes admises sont de la catégorie «locomoteur-fauteuil roulant». Dans les services municipaux, par contre, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant représentent 27 % des personnes admises. La clientèle qui se déplace en fauteuil roulant se localise le plus souvent près des grandes villes pour profiter des services qu'on y retrouve. Cette catégorie de clientèle exige souvent le recours à des véhicules adaptés et limite ainsi l'utilisation des taxis.

La catégorie de déficience «locomoteur-ambulant» représente 25 % de la clientèle des services urbains et 36 % de celle des services municipaux. Le nombre de personnes admises qui sont classifiées dans la catégorie «visuel-ambulant» représentent autour de 6 % de la clientèle admise dans les deux types de services.

Finalement, les personnes déficientes intellectuelles ambulantes qui sont admises dans les services de transport adapté se retrouvent dans une proportion plus grande dans les services municipaux (28 % contre 17 %). Cette catégorie de clientèle peut facilement être transportée par des taxis, car elle ne requiert pas l'utilisation de véhicules adaptés.

TABLEAU 4
NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE
DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988

CATÉGORIES DE DÉFICIENCE	SERVICES MUNICIPAUX ¹	SERVICES URBAINS ²	TOTAL DES SERVICES
LOCOMOTEUR FAUTEUIL ROULANT	3 301	2 989	6 290
LOCOMOTEUR AMBULANT	4 454	1 609	6 063
MENTAL AMBULANT	3 723	1 355	5 078
VISUEL AMBULANT	776	430	1 206
TOTAL	12 254	6 383	18 637

SOURCE: Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide,
«Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité - 1988»

FIGURE 6
PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE
SERVICES URBAINS - 1988

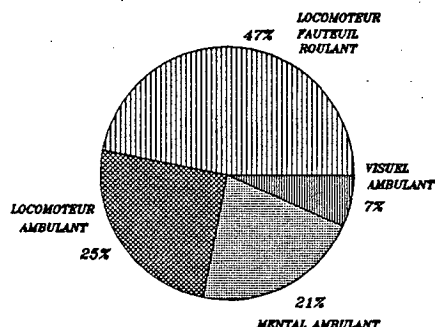
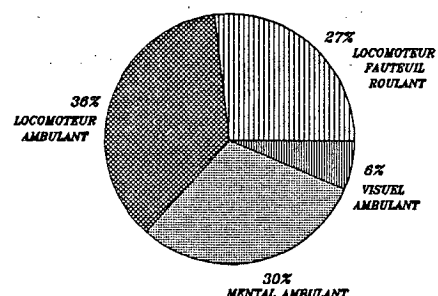


FIGURE 7
PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE
SERVICES MUNICIPAUX - 1988



1. Excluant Chambly, Louiseville, Saint-André-Avellin, la MRC de Manicouagan et Tracy.

2. Excluant la STCUM et la CITF.

■ Évolution de la demande

Entre 1984 et 1988, le nombre de personnes admises dans les différents services de transport adapté a augmenté de 16,6 % en moyenne par année pour atteindre 30 506 personnes en 1988.

* Déplacements par catégories de service

Au total, dans les différents services de transport adapté, les déplacements qui étaient de 928 441 en 1984 atteignent en 1988 près de 2 M, soit une augmentation annuelle moyenne de 21,1 %. Les déplacements des personnes admises au service de transport adapté de la STCUM ont augmenté plus rapidement que ceux des personnes admises aux services municipaux et urbains, soit de près de 30 % en moyenne par année comparativement à 22 % et 13 % dans les deux autres catégories. En 1988, les services de transport adapté municipaux représentent 39 % des déplacements totaux, la STCUM, 33 % et les services urbains, 28 %.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre de déplacements a été plus rapide que l'augmentation du nombre de personnes admises. En effet, les déplacements par personnes admises ont augmenté de 3,8 % en moyenne par année et se situent à 65,4 en 1988.

TABEAU 5
ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1984 ET 1988

	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-84
Personnes admises	16 515	21 283	23 672	25 963	30 506	16,6%
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS¹						
Services municipaux	351 078	467 666	538 865	649 299	779 337	22,1%
Services urbains	341 187	379 443	434 042	475 371	557 603	13,1%
Montréal	236 176	274 379	341 975	435 036	656 709	29,1%
TOTAL	928 441	1 121 488	1 314 882	1 559 706	1 993 649	21,1%
DÉPLACEMENTS/PERSONNE ADMISE	56,2	52,7	55,5	60,1	65,4	3,8%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée de Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes «Rapport trimestriel d'exploitation de l'année 1984 à 1988» et «Répertoire statistique - transport adapté 86 à 88»

FIGURE 8
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES ADMISES
AU TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1984 ET 1988

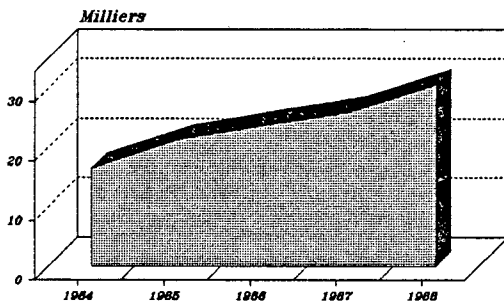
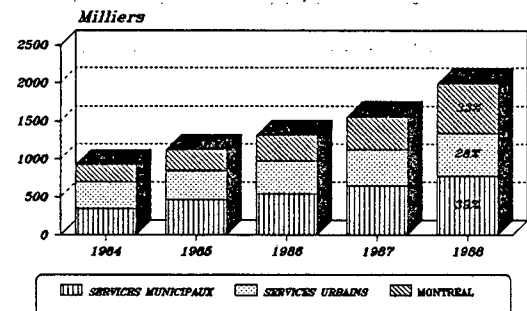


FIGURE 9
ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR
CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1984 ET 1988



1. Nombre de voyages aller ou retour effectués par les usagers du transport adapté. Le voyage aller-retour représente deux déplacements.

* Déplacements par mode de transport

Dans les services de transport adapté, le nombre de déplacements en taxi a augmenté beaucoup plus rapidement que le nombre de déplacements en minibus. En effet, l'augmentation annuelle moyenne des déplacements en taxi entre 1984 et 1988 est de 50,5 % et celle des déplacements en minibus de seulement 11,6 %. Ainsi, la proportion des déplacements en taxi par rapport aux déplacements totaux a augmenté considérablement, passant de 17 % en 1984 à 40 % en 1988.

Par ailleurs, on remarque que l'utilisation du taxi est différente dans chacune des catégories de service. En 1988, dans les services municipaux, les déplacements en taxi représentent seulement 17 % des déplacements totaux. Les services urbains, quant à eux, transportent 36 % de leur clientèle en taxi et 64 % en minibus. À la STCUM, les taxis sont utilisés dans 70 % des déplacements et les minibus dans seulement 30 %. Il est important de mentionner que l'utilisation plus importante des taxis à la STCUM est assez récente. En effet, c'est seulement depuis 1986 que le service de transport adapté de la STCUM utilise davantage les taxis que les minibus.

En 1984, seulement 31 % des services de transport adapté (15 services sur 48) utilisaient les taxis pour effectuer 154 644 déplacements. Les contrats de taxis étaient alors évalués à 581 000 \$ (voir tableau 2). Par contre, en 1988, près de 70 % des services de transport adapté (48 services sur 69) effectuent avec des taxis 793 498 déplacements, et les contrats de taxis sont de 5,9 M\$.

Pour combler les nouveaux besoins, les services de transport adapté ont eu, dans les dernières années, de plus en plus recours au contrat de taxi plutôt qu'à l'achat de minibus supplémentaires, et ce particulièrement pour répondre à la demande de pointe. En moyenne, un minibus doit effectuer entre 8 000 et 10 000 déplacements par année pour se rentabiliser. Ainsi, pour des augmentations intermédiaires de clientèle, le taxi apparaît comme une solution moins coûteuse.

TABEAU 6
ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR CATÉGORIES DE SERVICE
ENTRE 1984 ET 1988

	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION EN %
MUNICIPAUX						
Taxi	13 997	44 596	83 111	112 033	133 913	75,9%
Minibus	337 081	423 070	455 754	537 266	645 424	17,6%
Total	351 078	467 666	538 865	649 299	779 337	22,1%
URBAINS						
Taxi	109 125	142 267	170 438	174 987	202 505	16,7%
Minibus	232 062	237 176	263 604	300 384	355 098	11,2%
Total	341 187	379 443	434 042	475 371	557 603	13,1%
STCUM						
Taxi	31 522	70 451	171 468	295 061	457 080	95,1%
Minibus	204 654	203 928	170 507	139 975	199 629	-0,6%
Total	236 176	274 379	341 975	435 036	656 709	29,1%
TOTAL DES SERVICES						
Taxi	154 644	257 314	425 017	582 081	793 498	50,5%
Minibus	773 797	864 174	889 865	977 625	1 200 151	11,6%
Total	928 441	1 121 488	1 314 882	1 559 706	1 993 649	21,1%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée de Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes «Rapport trimestriel d'exploitation de l'année 1984 à 1988» et «Répertoire statistique - transport adapté 86 à 88»

FIGURE 10
ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE
DE TRANSPORT ENTRE 1984 ET 1988

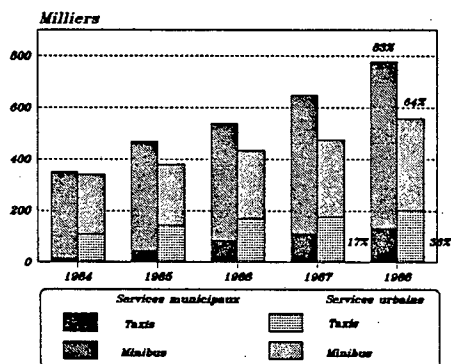
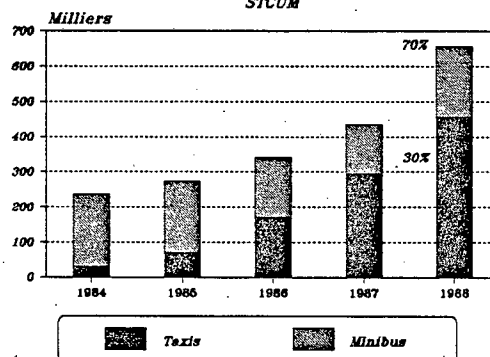


FIGURE 11
ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE
DE TRANSPORT ENTRE 1984 ET 1988



5.4 OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉ

■ Évolution de l'offre

La proportion de la population du Québec résidant dans une municipalité desservie par un service de transport adapté est passée de 71,4 % en 1984 à 78,9 % en 1988. Les municipalités desservies représentent, en 1988, 37 % des municipalités du Québec (556 sur 1 503 municipalités).

Depuis 1984, le nombre de services de transport adapté est passé de 48 à 69, soit une augmentation annuelle moyenne de 9,5 %. Entre 1984 et 1988, dans les services municipaux, 21 nouveaux services regroupant 218 nouvelles municipalités ont été mis sur pied. Dans les premières années, la majorité des nouvelles municipalités participantes se sont regroupées pour créer de nouveaux services de transport adapté. Par la suite, les nouvelles municipalités ont plutôt adhéré aux services existants. La taille relativement petite de ces dernières a sûrement favorisé ces adhésions. Ainsi, entre 1984 et 1985, près de 97 % (57 sur 59) des nouvelles municipalités ont créé de nouveaux services (9 services créés), alors qu'entre 1987 et 1988 seulement 20 % (17 sur 85) des nouvelles municipalités se regroupent dans de nouveaux services (6 services créés).

En 1984, plus de la moitié (54 %) des 48 services de transport adapté opéraient en régie. En 1988, par contre, 55 % des services opèrent à contrat et 45 % en régie. De plus, 63 % des contrats ne comprennent pas la répartition des services.

TABEAU 7
ÉVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE ET DESSERVIE, DU TAUX DE COUVERTURE,
DU NOMBRE DE SERVICES¹ ET DU NOMBRE DE MUNICIPALITÉS ENTRE 1984 ET 1988

	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-84
Population totale	6 452 534	6 480 151	6 517 948	6 551 241	6 506 699	0,2%
Population desservie	4 604 409	4 789 606	4 915 886	4 935 077	5 113 053	2,7%
Taux de couverture	71,4%	73,9%	75,4%	75,3%	78,6%	2,4%

CATÉGORIES DE SERVICES	1984		1985		1986		1987		1988		VARIATION \ 88-84	
	S	M ²	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M
Municipaux	39	266	48	326	53	386	54	400	60	485	11,4%	16,2%
Urbains	8	43	8	42	8	42	8	42	8	42	0,0%	-0,6%
STCUM	1	29	1	29	1	29	1	29	1	29	0,0%	0,0%
TOTAL	48	338	57	397	62	457	63	471	69	556	9,5%	13,3%

SOURCE: Bureau de la statistique du Québec, «Répertoire des municipalités du Québec entre 1984 et 1988»
Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes et des marchandises

FIGURE 12
NOUVELLES MUNICIPALITÉS PARTICIPANTES
CRÉATION DE SERVICES / INTÉGRATION

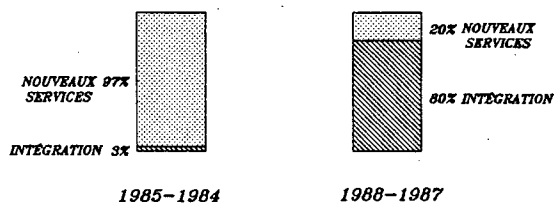
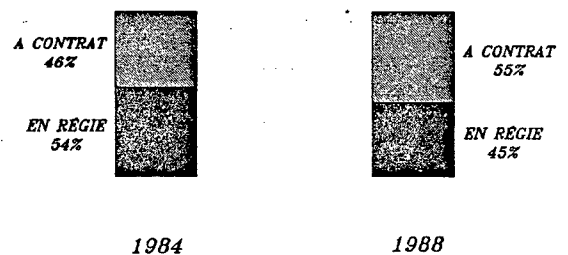


FIGURE 13
MODE DE GESTION DES SERVICES



1. Excluant le service de transport adapté de Saint-Jérôme.

2. S: Nombre de services de transport adapté pour l'année.
M: Nombre de municipalités participantes pour l'année.

■ Utilisation des minibus¹⁰

Entre 1984 et 1988, le nombre de minibus affectés au transport adapté est passé de 122 à 182, soit une augmentation annuelle moyenne de 10,5 %. C'est dans les services municipaux que leur nombre a augmenté le plus rapidement, soit de 13,6 %. En 1988, le nombre moyen de minibus par service est de 1,5 dans les services municipaux, 6,3 dans les services urbains et 42 à la STCUM.

Au total pour l'ensemble des services de transport adapté, l'achalandage par minibus a augmenté de 1 % en moyenne par année entre 1984 et 1988. C'est dans les services urbains que le taux d'utilisation des minibus est le plus élevé, soit 7 102 déplacements par minibus en 1988 comparativement à 4 218 dans les services municipaux et 4 753 à la STCUM. Notons que, durant la période, les services municipaux ont connu une augmentation de ce ratio de près de 18 % en moyenne par année.

Le kilométrage a augmenté considérablement durant la période, passant de 6 M de véhicules-kilomètres à 8 M entre 1984 et 1988, soit une augmentation annuelle moyenne de près de 9 %. Le kilométrage a augmenté de 18 % dans les services municipaux, de seulement 5,9 % dans les services urbains et de 1,2 % pour le service de transport adapté de la STCUM. Cependant, à l'exception des services municipaux qui ont connu une augmentation annuelle moyenne de près de 4 % du kilométrage par minibus, les autres services de transport adapté ont vu cet indicateur diminuer respectivement de 5,3 % pour les services urbains et de 1,2 % pour la STCUM durant la période.

TABEAU 8
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MINIBUS, DU NOMBRE DE MINIBUS PAR SERVICE, DES
VÉHICULES-KILOMÈTRES ET DES VÉHICULES-KILOMÈTRES PAR MINIBUS ENTRE 1984 ET 1988

	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-84
MINIBUS						
Services municipaux	54	63	64	70	90	13,6%
Services urbains	32	32	36	44	50	11,8%
STCUM	36	36	46	50	42	3,9%
TOTAL	122	131	146	164	182	10,5%
DÉPLACEMENTS PAR MINIBUS						
MUN	2 203	2 765	2 979	3 512	4 218	17,6%
URB	7 252	7 412	7 322	6 827	7 102	-0,5%
STCUM	5 685	5 665	3 707	2 800	4 753	-4,4%
TOTAL	6 343	6 597	6 095	5 961	6 594	1,0%
KILOMÉTRAGE						
Services municipaux	1 934 633	2 490 028	2 764 873	3 149 543	3 756 860	18,0%
Services urbains	2 027 631	2 004 377	2 230 955	2 315 528	2 551 686	5,9%
STCUM	2 043 246	2 049 098	2 667 000	1 965 273	2 143 000	1,2%
TOTAL	6 005 510	6 543 503	7 662 828	7 430 344	8 451 546	8,9%
KILOMÉTRAGE/MINIBUS						
Services municipaux	35 827	39 524	43 201	44 993	41 743	3,9%
Services urbains	63 363	62 637	61 971	52 626	51 034	-5,3%
STCUM	56 757	56 919	57 978	39 305	51 024	-2,6%
TOTAL	49 225	49 950	52 485	45 307	46 437	-1,4%

FIGURE 14
NOMBRE DE VÉHICULES PAR SERVICE
DE TRANSPORT ADAPTE

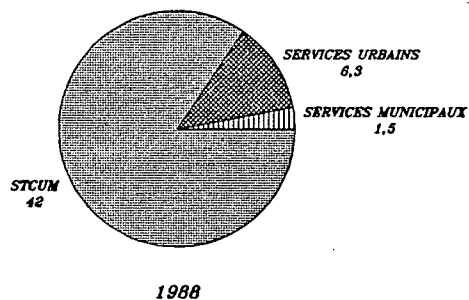
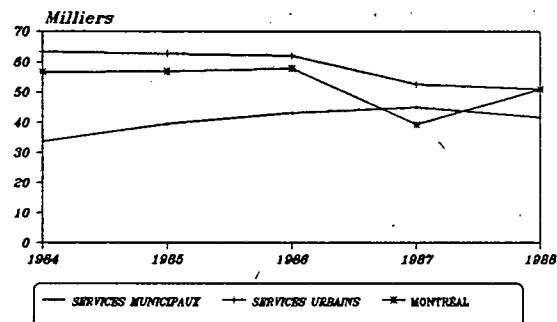


FIGURE 15
VÉHICULES-KILOMÈTRES PAR VÉHICULE PAR
CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1984 ET 1988



5.5 ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENT

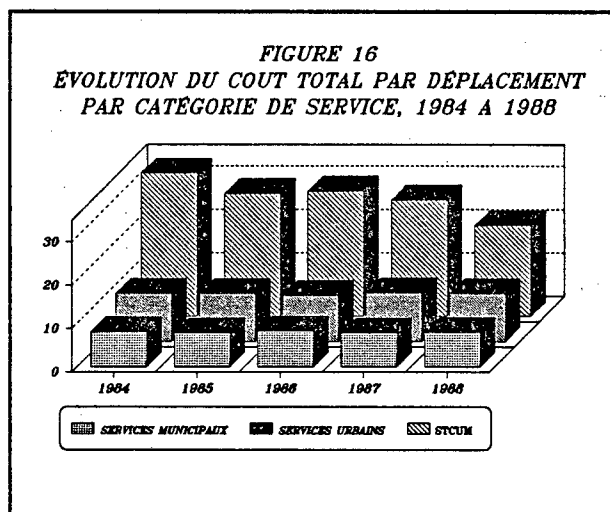
Entre 1984 et 1988, le coût moyen par déplacement a diminué de 4,1 % en moyenne par année, passant de 15,55 \$ à 13,17 \$. C'est la STCUM qui a connu la baisse la plus importante (10,7 %). Les services municipaux et urbains ont conservé un coût moyen par déplacement assez stable. Cette situation s'explique par une croissance plus élevée de la clientèle durant la période et par l'augmentation du nombre de déplacements effectués par des véhicules taxis. Rappelons qu'en 1984, seulement 17 % des déplacements se faisaient en taxi comparativement à 40 % en 1988.

Le coût moyen par déplacement est plus élevé dans les services urbains que dans les services municipaux. En 1988, par exemple, les coûts moyens par déplacement étaient respectivement de 8,01 \$ et 11,15 \$. Le coût moyen par déplacement à Montréal est presque le triple de celui des services municipaux et le double de celui des services urbains. Même si les organismes publics de transport, qui organisent les services de transport adapté, font face à des coûts plus élevés en salaires (syndicalisation) que les services municipaux, il est difficile de justifier des différences de coûts moyens aussi importantes entre les deux catégories de services, d'autant plus entre la STCUM et les autres OPT.

TABEAU 9
ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENTS DANS LES SERVICES
DE TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1984 ET 1988

	1984	1985	1986	1987	1988	VARIATION 88-84
COÛT MOYEN PAR DÉPLACEMENT						
Services municipaux	8,13	7,84	8,28	7,77	8,01	-0,4%
Services urbains	11,06	30,55	10,74	11,24	11,15	0,2%
STCUM	33,05	28,30	28,94	26,88	21,03	-10,7%
TOTAL	15,55	13,94	14,47	14,16	13,17	-4,1%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, compilation spéciale tirée de Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, «États financiers de l'année 1984 à 1988» et Répertoire statistique - transport adapté 86 à 88»



Notes

1. La subvention est versée à l'organisme ou à la municipalité mandataire et responsable du fonctionnement du transport adapté suite à l'approbation, par le ministre des Transports, d'un plan de développement du transport adapté. Ce plan de développement doit décrire la situation du transport adapté dans la région: les caractéristiques de la clientèle, les motifs de déplacements, les horaires, le territoire desservi, la tarification, le type de véhicules, le personnel.
2. En 1983, une politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées a été introduite. Le comité d'admissibilité a pour mandat de statuer sur l'admissibilité des personnes handicapées en tenant compte de leurs limitations fonctionnelles et de leurs difficultés face au transport.
3. La subvention n'est versée que pour les coûts admissibles qui sont préalablement approuvés par le ministre des Transports.
4. Les municipalités s'engagent au début de l'exercice pour un montant pouvant aller jusqu'à 20 % des coûts. Ainsi, si les sommes obtenues auprès des usagers dépassent le 5 % et que les municipalités n'ajustent pas leurs versements en conséquence, les services sont en mesure de dégager des surplus. Ces surplus peuvent avoir trois fonctions:
 - * Servent à financer le fonctionnement des services en début d'année avant l'arrivée des subventions;
 - * Sont une réserve face aux circonstances imprévues: retrait d'un partenaire municipal, bris d'un véhicule, augmentation de la demande de services en cours d'année;
 - * Servent à défrayer des dépenses non admissibles (voir note 6).
5. Aux fins de ce recueil, les données concernant les services de transport adapté ont souvent été divisées en trois catégories, soit:
 - * Services municipaux: Services ruraux et semi-urbains;
 - * Services urbains: Organismes publics de transport qui organisent le transport adapté
 - CTCUQ: Commission de transport de la communauté urbaine de Québec,
 - CTCRO: Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais,
 - STL: Société de transport de Laval,
 - STRSM: Société de transport de la Rive-Sud de Montréal,
 - CITRSQ: Commission intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec,
 - CITS: Commission intermunicipale de transport du Saguenay,
 - CITF: Commission intermunicipale de transport des Forges,
 - CMTS: Commission métropolitaine de transport de Sherbrooke;
 - * STCUM: Société de transport de la communauté urbaine de Montréal.
6. La politique d'aide gouvernementale prévoit que le Ministère subventionne à 75 % les dépenses admissibles du transport adapté qui ont été préalablement autorisées par le ministre des Transports.

Dépenses admissibles: Coûts d'administration, masse salariale, coûts de fonctionnement, coût des contrats (minibus et taxi), immobilisations, autres coûts (achat de système de communication,...).

Dépenses non admissibles: Toute dépense non reliée aux opérations du service régulier de transport adapté (dépenses de transport scolaire ou nolisé, achat d'appareils ménagers,...) et toute dépense ou portion de dépense faisant l'objet d'un remboursement (taxes, compensation pour utilisation d'équipement d'un autre organisme,...).
7. Excluant Chambly, Louiseville, Saint-André-Avellin, la MRC de Manicouagan et Tracy.
8. Ministère des Transports, «Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité - 1988», personnes admises par catégories d'âge.

9. **TYPE DE DÉFICIENCE:** Chaque personne admise est classée dans une seule déficience. Dans le cas de personnes atteintes de plusieurs déficiences, on choisit la déficience qui limite le plus les déplacements.
Ex.: Toutes les personnes se déplaçant en fauteuil roulant seront inscrites dans la catégorie déficience locomotrice à cause du handicap majeur que constitue l'utilisation du fauteuil roulant dans le transport en commun.

Locomotrice: Déficience qui affecte de façon significative et persistante la capacité de se mouvoir.

Mentale: Déficience intellectuelle et déficience psychique.

10. L'analyse des indicateurs d'offre de service peut se faire seulement pour les minibus car les informations concernant le nombre de véhicules, de véhicules-kilomètres et heures ne sont pas disponibles pour les taxis.

6. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

6. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME¹

6.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme de transport maritime vise à assurer d'une part un service de traversiers (dix traverses)² entre les parties du réseau routier séparées par une étendue d'eau et d'autre part un service de dessertes (trois dessertes)³ entre une ou plusieurs agglomérations isolées et un centre urbain d'importance. Les traverses effectuent le transport de passagers et de véhicules et les dessertes celui des passagers et des marchandises. Les traverses sont publiques (six traverses) et privées⁴ (quatre traverses), alors que les dessertes (trois dessertes) sont uniquement privées.

Les déboursés du gouvernement dans le cadre de ce programme sont composés de subventions et de paiements pour les contrats de services⁵. Les subventions sont versées aux six traverses publiques qui relèvent de la Société des traversiers du Québec (STQ), à la traverse privée de Rivière-du-Loup et à la desserte privée de Chevery. Généralement, dans le cas des organismes subventionnés, le principe de l'équilibre budgétaire prévaut, celui-ci consiste à combler le déficit d'opération des traverses publiques ou le déficit d'opération admissible de la traverse ou de la desserte privée. Cependant, la traverse de Rivière-du-Loup est une exception à cette règle puisqu'elle a droit, en plus de l'équilibre budgétaire, à une allocation à la performance qui peut conduire à un surplus non récupérable.

Dans le cadre des contrats de services, le Ministère procède par appel d'offres ou par négociation de gré à gré. De cette façon, les organismes à contrat peuvent réaliser des surplus ou des pertes d'opérations qui, dans un cas ou l'autre, sont de leurs responsabilités.

Au Ministère, ce programme est administré par le Service du transport maritime de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises. Les crédits votés pour l'année 1988-1989 ont été de 36,6 M\$, soit 1,5 M\$ pour le fonctionnement, 1,3 M\$ pour les dépenses de capital et 33,8 M\$ pour les dépenses de transferts destinées aux divers transporteurs.

6.2 LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Les activités des traverses et des dessertes maritimes génèrent des retombées économiques⁶ de plus de 47,3 M\$ en 1988-1989. Sur ce, 62 % de celles-ci sont attribuables aux traverses publiques, 30 % aux dessertes maritimes et 8 % aux traverses privées.

Ces activités ont augmenté de 2,8 % par rapport à 1987-1988, et de 5,8 % annuellement entre 1981-1982 et 1988-1989. On remarque toutefois que les activités des dessertes maritimes ont connu une croissance deux fois plus grande que celles des traverses publiques.

Depuis 1981-1982, les déboursés du Ministère sont passés de 19,9 M\$ à 29,4 M\$, soit une croissance annuelle moyenne de 5,7 %. Par rapport à 1987-1988, ces déboursés n'ont augmenté que de 0,3 % alors que le poids de ceux-ci est demeuré constant aux environs de 62 % des retombées économiques.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES
DE 1981-1982 À 1988-89
(000)

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
LA STQ	21 365	26 824	28 849	29 279	29 186	4,6%
PRIVÉES	2 762	3 589	3 779	3 930	3 948	5,2%
DESSERTES	7 762	10 490	9 991	12 818	14 192	9,0%
TOTAL:	31 889	40 903	42 619	46 027	47 326	5,8%

FIGURE 1
RÉPARTITION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES
PAR TYPE DE SERVICES

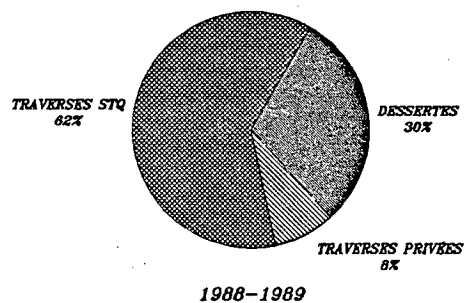
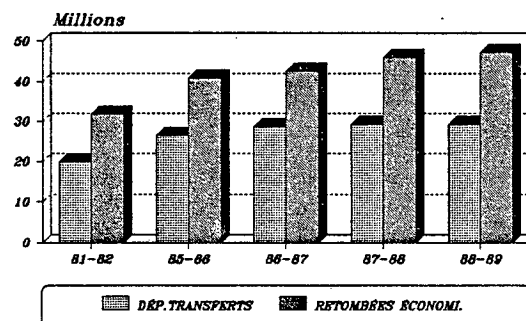


FIGURE 2
LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES, 1981-82 À 1988-89



6.3 LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRAVERSES ET DES DESSERTES

La situation financière des traverses et des dessertes est analysée en fonction de leur capacité à générer des surplus. Les surplus réalisés par les organismes subventionnés sont récupérables, contrairement à ceux des organismes à contrat. Dans l'ensemble, la situation financière des organismes subventionnés ou à contrat s'est améliorée puisque les surplus de ces organismes sont passés de 0,3 M\$ en 1981-1982 à 1,3 M\$ en 1988-1989, soit une croissance de 21,9 % par année par rapport à une croissance annuelle de 5,3 % de l'indice des prix à la consommation. En 1988-1989, les traverses publiques réalisent 74 % de ces surplus contre 15 % pour les traverses privées et 14 % pour les dessertes maritimes.

Les surplus dégagés par les traverses publiques (931 679 \$) découlent d'une augmentation de la clientèle assujettie à la tarification, d'une augmentation des tarifs (Québec - Lévis, Sorel - Saint-Ignace) et de certaines mesures de rationalisation prises par la STQ. Par exemple, le retrait au printemps 1987 du deuxième navire de nuit à Québec, l'achat regroupé du carburant, la réduction de personnel dans les traverses de Sorel et de Tadoussac, etc.

Pour les traverses privées, 67 % de leurs surplus (192 107 \$) proviennent de la traverse de Rivière-du-Loup (128 467 \$) et ceci en raison de son allocation à la performance. Pour les deux autres traverses, les surplus sont attribuables à une augmentation des revenus autonomes, à un excédent au contrat de service et à la compression des dépenses.

La situation financière des dessertes maritimes est moins bonne que celle des traverses et à peine supérieure à celle de 1981-1982 avec un surplus de 139 708 \$. La desserte des Îles-de-la-Madeleine enregistre depuis 1986-1987 une diminution de ses surplus de 49,5 % par année, tandis que celle de la Basse-Côte-Nord, après avoir enregistré une perte de 1,2 M\$ en 1987-1988, réalise un surplus de 106 962 \$ en 1988-1989. Ces dessertes enregistrent en 1988-1989 une augmentation de leur nombre de passagers sans toutefois atteindre le niveau de 1981. Le nombre de passagers transportés en 1988-1989 est de 6 945 et le tonnage, de 41,9 tonnes.

TABEAU 2
ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
DES TRAVERSES ET DES DESSERTES
DE 1981-82 À 1988-89

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
LES SURPLUS (DÉFICITS)						
LA STQ¹	133 333	(1 074 291)	(760 888)	(232 909)	931 679	32,0%
LES TRAVERSES PRIVÉES						
ÎLE-D'ENTRÉE	6 503	6 628	22 386	22 722	28 862	23,7%
TÉNISCOUATA	(3 461)	6 333	3 914	552	34 778	32,8%
RIVIÈRE-DU-LOUP	42 304	78 290	139 249	112 823	128 467	17,2%
LOTBINIÈRE	3 734	0	(11 344)	NA	NA	NA
TOTAL:	49 080	91 251	154 205	136 097	192 107	21,5%
LES DESSERTES						
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	0	0	128 444	61 814	32 746	-49,5%
BASSE-CÔTE-NORD	134 015	570 273	748 055	(1 170 249)	106 962	-3,2%
CHEVERY	(979)	(4 637)	(2 205)	2 919	0	NA
TOTAL:	133 036	565 636	874 294	(1 105 516)	139 708	0,7%
GRAND TOTAL	315 449	(417 404)	267 611	(1 202 328)	1 263 494	21,9%

FIGURE 3
ÉVOLUTION DES SURPLUS

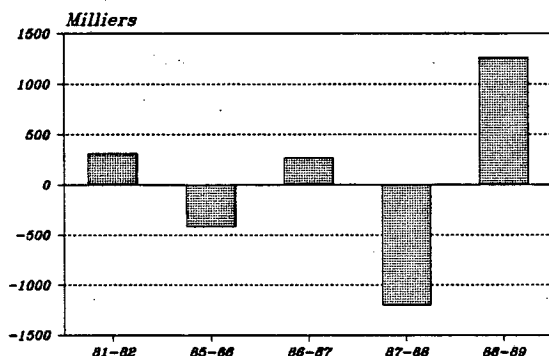
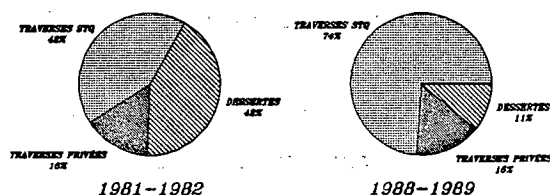


FIGURE 4
RÉPARTITION DES SURPLUS



1. Ces surplus sont différents de ceux inscrits dans la section catégorie de coûts puisqu'ils sont tirés des états consolidés de la STQ.

6.4 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE

En 1988-1989, les dépenses du Ministère comprenant les dépenses de fonctionnement, de capital et de transferts⁷ (subventions et contrats de services) aux organismes ont augmenté de 8,5 M\$ par rapport à 1981-1982. Cette augmentation représente, par rapport à cette année de référence, une hausse annuelle moyenne de 4 % en dollars courants et une baisse annuelle moyenne de 1,2 % en dollars constants.

Les dépenses de transferts qui représentaient, en 1987-1988, 91 % des dépenses du Ministère pour ce programme représentent aujourd'hui 92 % de celles-ci et atteignent 35,4 M\$ (excluant les surplus annuels de la STQ). Ces dépenses de transferts ont augmenté en moyenne de 7,2 % par année, en raison surtout de l'accroissement des subventions accordées aux dessertes maritimes qui ont crû de 9,4 % par année contre 4,6 % pour les traverses.

La majeure partie des dépenses de transferts de 1988-1989 sont octroyées aux traverses publiques de la STQ (63 %). Les dessertes maritimes obtiennent 24 % de ces dépenses contre 3 % pour les traverses privées.

Les décisions administratives prises par la STQ ont contribué à faire diminuer les dépenses de transferts à cet organisme de 22 M\$ en 1987-1988 à 20,7 M\$ en 1988-1989.

Au niveau des traverses privées, la réduction des dépenses du Ministère (8 883 \$) est due essentiellement à la traverse de Rivière-du-Loup. Cette traverse enregistre une réduction de 18 118 \$, contre une augmentation de 9 235 \$ dans les deux autres traverses.

Les dépenses de transferts pour les dessertes augmentent de 3,6 M\$ entre 1981-1982 et 1988-1989, soit une augmentation moyenne annuelle de 9,4 %. Les coûts d'opération qui ne représentent que 10 % de ces 3,6 M\$ ont augmenté de 1,3 % par année, contre 40,9 % pour les autres coûts.

TABEAU 3
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ
DE 1981-82 À 1988-89

DÉPENSES \$ 000,	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
FONCTIONNEMENT	1 198	1 276	1 460	1 674	1 512	3,4%
CAPITAL	5 638	2 998	1 268	1 406	1 282	-19,1%
TRANSFERTS						
SUBV. AUX DESSERTES	4 123	6 196	6 327	6 343	7 735	9,4%
SUBV. AUX TRAVERSES	15 851	20 379	22 472	22 975	21 665	4,6%
AUTRES		3 414	121	3 475	3 168	
SOUS-TOTAL TRANSFERTS	19 974	29 989	28 920	32 793	32 568	7,2%
TOTAL DÉPENSES (\$ COUR.)	26 810	34 263	31 648	35 873	35 362	4,0%
TOTAL DÉPENSES (\$ CONST.)	26 810	27 193	23 976	26 033	24 711	-1,2%

FIGURE 5
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ
DE 1981-82 À 1988-89

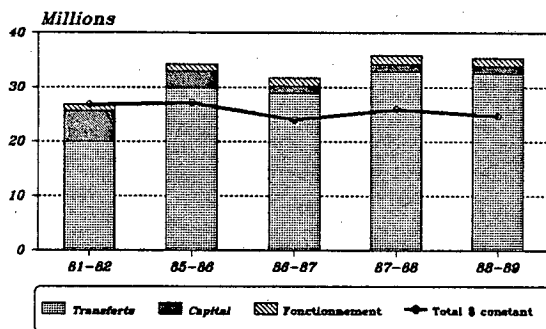
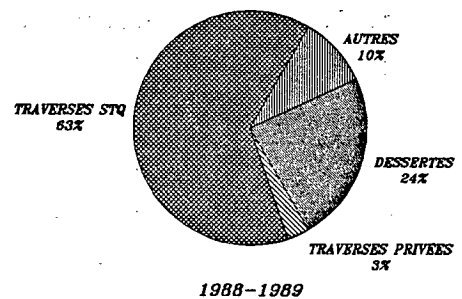


FIGURE 6
RÉPARTITION DES DÉPENSES DE TRANSFERTS
DU MTQ



6.5 LES DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS⁸

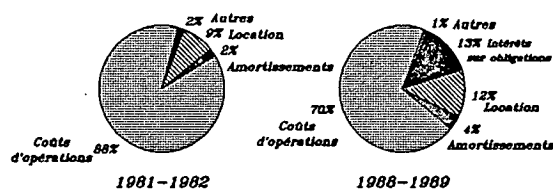
Lorsqu'on regroupe par catégorie de coûts l'ensemble des dépenses de transferts des traverses et des dessertes, on constate un grand changement au niveau du poids relatif de chacune de ces catégories. Alors qu'en 1981-1982, 88 % des dépenses de transferts étaient attribuées aux coûts d'opérations nets, ceux-ci n'en représentent plus que 70 % en 1988-1989. On remarque que ce sont les coûts de location, d'intérêts sur obligation et l'amortissement qui viennent accaparer 29 % des dépenses de transferts contre 8 % en 1981-1982.

Si en moyenne les dépenses de transferts croissent de 5,7 %, il en est autrement lorsqu'on analyse cette croissance par catégorie de coûts. Ainsi, les dépenses d'amortissement croissent en moyenne de 17 % par année alors que celles de la location et des intérêts croissent respectivement de 11,4 % et 10,6 %. Ces taux de croissance sont de loin beaucoup plus élevés que celui des coûts d'opérations nets qui ne croît que de 2,2 % par année.

TABEAU 4
DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS,
TRAVERSES ET DESSERTES
DE 1981-82 à 1988-89

CATÉGORIE DE COÛTS	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
COÛTS D'OPÉRATIONS NETS	17 590 951	22 736 564	22 457 523	21 494 693	20 479 077	2,2%
AMORTISSEMENTS	359 817	254 932	212 716	544 171	1 077 133	17,0%
LOCATION	1 705 820	2 921 845	1 906 817	3 155 174	3 624 751	11,4%
INTÉRÊTS	0	0	3 179 676	3 926 426	3 887 584	10,6%
AUTRES	316 566	661 524	1 042 048	197 911	331 815	0,7%
TOTAL:	19 973 154	26 574 865	28 798 780	29 318 375	29 400 360	5,7%

FIGURE 7
LES DÉPENSES DE TRANSFERTS
PAR CATÉGORIE DE COÛTS



6.6 LES COÛTS D'OPÉRATIONS, LES REVENUS ET LES DÉPENSES DE TRANSFERTS

En 1988-1989, les salaires représentent 54,4 % des coûts d'opérations des traverses, le carburant, 10,6 %, et les autres coûts, 35 % (assurances, loyer, frais d'administration, etc.). Compte tenu de la situation, les salaires et les autres coûts sont considérés comme des coûts fixes.⁹

La structure des coûts d'opérations des traverses publiques est assez différente de celle des traverses privées. Les salaires dans les traverses publiques constituent 56,9 % des coûts d'opérations, alors qu'ils représentent 38,1 % de ces coûts dans les traverses privées. En contrepartie, les autres coûts sont proportionnellement plus élevés dans les traverses privées (53,4 %). Le poids de la masse salariale est moins élevé dans les traverses privées parce qu'elles n'opèrent pas toute l'année et que les salaires y sont moins élevés.

Entre 1981-1982 et 1988-1989, les coûts d'opérations¹⁰ ont crû moins vite (4,1 %) que les revenus¹⁰ (7,1 %) et que l'inflation (5,3 %). L'augmentation des salaires dans la fonction publique, la mise en oeuvre d'un certain nombre de mesures de rationalisation des dépenses, la tarification et la croissance de l'achalandage expliquent l'évolution des coûts d'opérations et des revenus des traverses.

L'effet de ces mesures s'est traduit par une croissance moins prononcée des dépenses de transferts du Ministère¹⁰: celles-ci n'ont crû en moyenne que de 2,4 % par année, donc moins rapidement que les coûts d'opérations. Au total, les coûts d'opérations s'élèvent à 27,3 M\$ en 1988-1989, dont 16,3 M\$ (59,7 %) sont financés à même les déboursés du Ministère.

Pour la même période, les revenus des dessertes ont crû en moyenne de 8,3 % et les coûts d'opérations, de 5,2 %, ce qui a eu pour effet d'accroître les dépenses de transferts du Ministère de 1,4 % par année seulement. En 1988-1989, celles-ci s'établissent à 4,2 M\$ et représentent 38,8 % des coûts d'opérations nets.

TABLEAU 5
COÛTS D'OPÉRATIONS, REVENUS ET DÉPENSES
DE TRANSFERTS
DE 1981-82 À 1988-89 (000 \$)

	TRAVERSES					VARIATION 1981-89
	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	
REVENUS						
STQ	4 863	6 488	6 406	6 536	7 849	7,1%
PRIVÉES	1 982	2 632	3 031	3 067	3 149	6,8%
TOTAL:	6 845	9 120	9 437	9 603	10 998	7,0%
DÉPENSES DE TRANSFERTS						
STQ	13 290	16 538	16 657	17 135	15 762	2,5%
PRIVÉES ¹	500	698	480	609	544	1,2%
TOTAL:	13 790	17 236	17 137	17 744	16 306	2,4%
COÛTS D'OPÉRATIONS						
STQ	18 153	23 026	23 063	23 671	23 611	3,8%
PRIVÉES	2 486	3 330	3 520	3 676	3 693	5,8%
TOTAL:	20 639	26 356	26 583	27 347	27 304	4,1%
DESSERTES						
COÛTS D'OPÉRATIONS	7 574	10 365	9 861	9 117	10 769	5,2%
REVENUS	3 772	4 860	4 538	5 369	6 597	8,3%
DÉPENSES DE TRANSFERTS ¹	3 800	5 500	5 321	3 751	4 173	1,4%

FIGURE 8
LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES
COÛTS D'OPÉRATIONS DES TRAVERSES

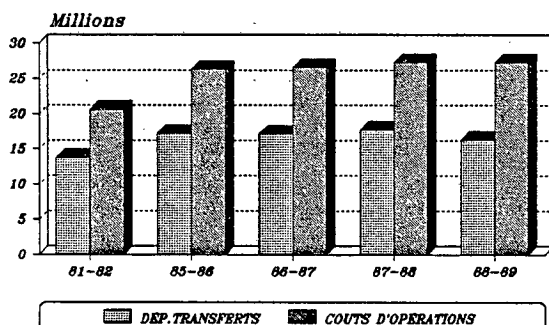
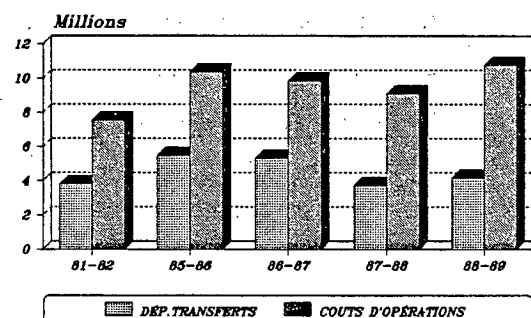


FIGURE 9
LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES COÛTS
D'OPÉRATIONS DES DESSERTES



1. Certaines traverses privées et dessertes peuvent réaliser une perte d'opération. Pour cette raison, la subvention n'égale pas la différence entre les revenus autonomes et les coûts d'opérations.

6.7 LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES

Entre 1981-1982 et 1988-1989, la demande de services dans les traverses augmente en moyenne de 0,8 % par année et atteint 4,5 M de passagers et 1,7 M de véhicules¹¹. Pendant les huit années d'observation, la demande n'est que de 5,9 % supérieure à celle de 1981-1982. Après avoir atteint un sommet en 1987-1988, la demande a diminué en 1988-1989, perdant 42 % de la clientèle passagers et 30 % de la clientèle véhicules qu'elle avait obtenue depuis 1981-1982. La fragilité de la demande apparaît davantage lorsqu'on constate que ces diminutions ne sont dues qu'à une baisse en 1988-1989 de 3,9 % de la clientèle passagers et de 2,3 % du nombre de véhicules transportés.

Les traverses publiques sont responsables de l'augmentation de cette demande. En 1988-1989, l'achalandage des traverses publiques est supérieur à celui de 1981-1982, alors que les traverses privées n'ont pas encore récupéré l'achalandage perdu depuis 1981-1982. La demande est en croissance dans la traverse de Sorel, Tadoussac et Matane, alors qu'elle est en diminution dans les autres traverses publiques. La diminution la plus importante est enregistrée par la traverse de Québec qui, à elle seule, est responsable de 60 % de la baisse de l'achalandage des traverses publiques.

Parmi les traverses privées, la traverse de Témiscouata est la seule à ne pas avoir retrouvé le niveau d'achalandage de 1981-1982. Les autres, après avoir connu plusieurs années d'augmentation, enregistrent une baisse de clientèle en 1988-1989. De plus, on constate que le poids de l'achalandage des traverses privées a tendance à diminuer depuis: alors que les traverses privées transportaient 7,3 % des passagers et 9,4 % des véhicules en 1981-1982, elles n'en transportent plus respectivement que 5,7 % et 7,1 % en 1988-1989.

Pour ce qui est de l'évolution de la demande en matière de passagers-kilomètres et de véhicules-kilomètres, par rapport à 1981-1982, elle diminue de 0,6 % pour les passagers-kilomètres et de 1,5 % pour les véhicules-kilomètres. Cette diminution est due essentiellement aux traverses de Québec et de Matane.

TABEAU 6
LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES
DE 1981-82 À 1988-89

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
MILLIERS						
PASSAGERS	4 266	4 409	4 510	4 698	4 517	0,8%
VÉHICULES	1 568	1 520	1 618	1 700	1 661	0,8%
PASSAGERS-KM	25 058	22 226	22 410	23 202	24 079	-0,6%
VÉHICULES-KM	10 527	8 562	8 902	9 062	9 464	-1,5%

FIGURE 10
LA DEMANDE DE SERVICES PAR
PASSAGER ET PAR VÉHICULE

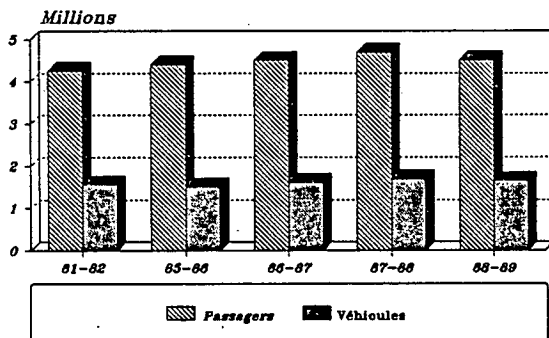
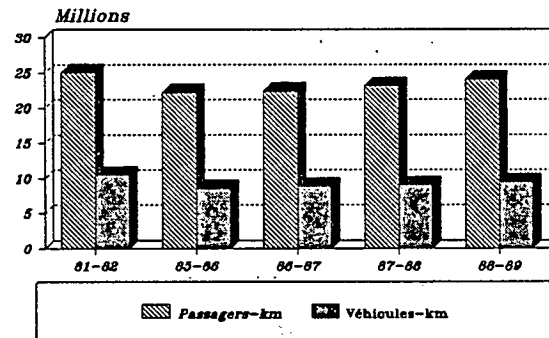


FIGURE 11
LA DEMANDE DE SERVICES PAR
PASSAGER-KM ET VÉHICULE-KM



6.8 L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES

On a vu que la demande de service a faiblement augmenté entre 1981-1982 et 1988-1989; on a aussi constaté que cette demande s'est déplacée vers les traverses en croissance comme celles de Sorel, Tadoussac et Matane et que la demande diminue depuis 1981-1982 dans la traverse de Québec. Devant cette évolution de la demande, les transporteurs doivent ajuster leur offre de service. Ainsi entre 1981-1982 et 1988-1989, le nombre de navires utilisés par la STQ est passé de 8 à 12 navires. Les traverses de Sorel, île-aux-Coudres et Matane ont obtenu un deuxième navire pour desservir leur clientèle.

Les transporteurs ont également réduit le nombre de traversées de 1 174 entre 1981-1982 et 1988-1989. Si ce n'était de la traverse de Sorel qui a augmenté de 9 251 le nombre de ses traversées, on aurait assisté à une diminution de 10 425 traversées. De plus, lorsqu'on exclut cette traverse et celle de Lotbinière, on constate que les traverses publiques réduisent le nombre de traversées de 10,8 % contre 9,9 % pour les traverses privées. L'augmentation du nombre de navires, la réduction et une nouvelle distribution des traversées ont entraîné une certaine stabilité de l'offre de service en ce qui concerne les places véhicules et les places passagers, ainsi qu'une diminution de 1 % par année du nombre de passagers-kilomètres et de véhicules-kilomètres. Par ailleurs, les transporteurs ont amélioré la distribution annuelle des traversées en augmentant le nombre de traversées durant la période de l'année où la demande est plus forte. Par exemple, à Tadoussac, entre 1985 et 1989, le nombre de traversées effectuées durant les mois de juin à octobre inclusivement est passé de 15 190 à 15 549 traversées, une augmentation de 9,6 % sur quatre ans, alors qu'il augmentait de 5,5 % le reste de l'année.

TABEAU 7
L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES
DE 1981-82 À 1988-89

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
MILLIERS						
PASSAGERS	43 499	41 994	42 883	42 083	43 236	-0,1%
VÉHICULES	5 234	5 229	5 344	5 322	5 361	0,3%
PASSAGERS-KM	146 242	125 736	132 304	128 846	136 298	-1,0%
VÉHICULES-KM	25 129	21 549	22 890	22 275	23 473	-1,0%
TRAVERSÉES	98	95	97	96	96	-0,2%
TRAVERSÉES-KM	319	280	295	287	295	-1,1%

FIGURE 12
L'OFFRE DE SERVICES PAR
PASSAGER ET VEHICULE

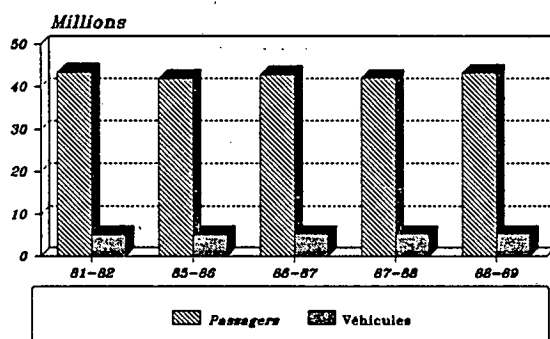
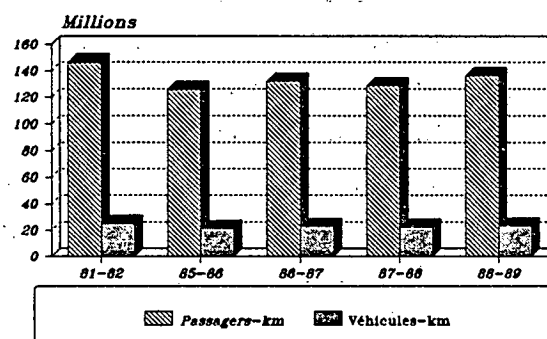


FIGURE 13
L'OFFRE DE SERVICES PAR
PASSAGER-KM ET VEHICULE-KM



6.9 LE COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION¹²

En 1988-1989, l'offre globale correspond à 9,6 fois la demande de la clientèle passagers, alors qu'elle est de 3,2 fois celle des véhicules. Par rapport à 1981-1982, on constate une faible amélioration de l'adéquation entre l'offre et la demande se rapportant à la clientèle passagers (10,2 fois), et la stabilité des véhicules. Globalement, cette couverture de la demande se reflète dans le coefficient de fréquentation qui, pour les passagers-kilomètres, est demeuré stable, se situant à 17,7 % en 1988-1989. Celui des véhicules-kilomètres subit une baisse en passant de 41,9 % à 40,3 % en 1988-1989. Cette baisse est essentiellement attribuable aux traverses de la STQ, puisqu'elles enregistrent une diminution de 2,6 points de pourcentage par rapport à 1981-1982, alors que les traverses privées enregistrent une hausse de 3,2 points.

Le coefficient de fréquentation augmente avec la distance de la traversée. Par ailleurs, ce coefficient n'est pas nécessairement plus élevé dans les traverses où la gratuité existe. Dans ce groupe, la traverse de l'île-aux-Grues a un coefficient de fréquentation de 58 %, alors que celui de Tadoussac est de 31,6 %. À l'opposé, les traverses de Rivière-du-Loup et de Matane, qui ont respectivement un ratio d'autofinancement de 92 % et 55 %, ont un coefficient de fréquentation de 51 % et 43 %.

TABLEAU 8
COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION
POUR L'ENSEMBLE DES TRAVERSES
DE 1981-82 A 1988-89

	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
PASSAGERS-KM						
STQ	16,1	16,3	16,1	17,0	16,3	0,2%
PRIVÉES	23,7	26,2	21,0	22,7	25,9	1,3%
TOTAL	17,1	17,7	16,9	18,0	17,7	0,4%
COURTE DISTANCE	8,7	9,7	9,8	10,5	10,0	2,0%
MOYENNE DISTANCE	9,0	12,4	13,5	13,8	11,7	3,8%
LONGUE DISTANCE	23,5	24,9	22,7	24,4	24,3	0,5%
GRATUITÉ COMPLÈTE	7,3	10,3	11,1	11,4	10,7	5,8%
GRATUITÉ PARTIELLE	20,6	20,6	19,0	20,5	20,2	-0,3%
VÉHICULES-KM						
STQ	41,0	37,1	37,9	39,9	38,4	-0,9%
PRIVÉES	46,7	53,1	42,6	43,7	49,9	1,0%
TOTAL	41,9	39,7	38,9	40,7	40,3	-0,5%
COURTE DISTANCE	27,1	27,9	29,3	31,1	30,9	1,9%
MOYENNE DISTANCE	29,9	35,3	39,2	39,8	34,8	2,2%
LONGUE DISTANCE	48,4	45,9	42,9	45,0	45,0	-1,0%
GRATUITÉ COMPLÈTE	24,6	30,8	33,9	34,6	32,9	4,2%
GRATUITÉ PARTIELLE	46,7	42,7	40,4	42,6	42,5	-1,3%

FIGURE 14
LA DEMANDE ET L'OFFRE DE SERVICES
EN 1988-1989

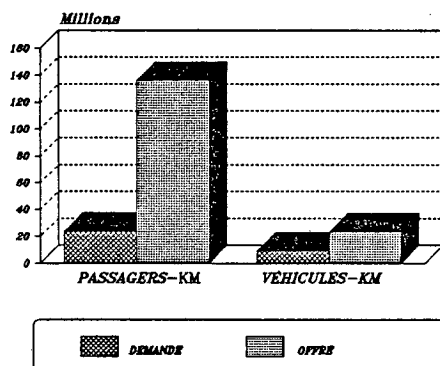
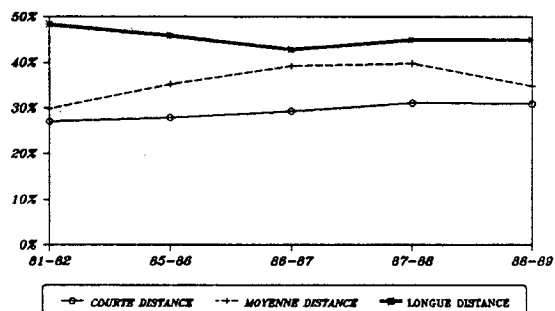


FIGURE 15
COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION
VÉHICULES-KM SELON LES DISTANCES



6.10 L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE DE SERVICES

Le coefficient de fréquentation annuel, généralement faible, est surtout plus élevé durant la période estivale, alors qu'on fait face à un excédent de la demande. Cet excédent de la demande nous est donné par le nombre de véhicules¹³ laissés sur le quai. Par exemple, on observe qu'en 1989, les traverses de Tadoussac et de Matane ont enregistré respectivement 44 664 et 3 236 véhicules laissés sur le quai. On constate aussi pour chacune de ces traverses que la très grande majorité des véhicules laissés sur le quai se retrouve durant la période s'étendant du mois de juin à octobre inclusivement (84 % pour Matane et 97 % pour Tadoussac).

TABEAU 9
ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE SUR L'OFFRE¹³ DE 1985 À 1989

	TADOUSSAC		MATANE	
	NOMBRE	PÉRIODE JUN À OCTOBRE	NOMBRE	PÉRIODE JUN À OCTOBRE
1985	9232	99%	1724	84%
1986	5176	96%	1653	86%
1987	9599	95%	1671	87%
1988	25872	97%	1137	81%
1989	44664	97%	3236	84%

FIGURE 16
EXCÉDENT DE LA DEMANDE SUR L'OFFRE
MATANE ET TADOUSSAC, 1988-89

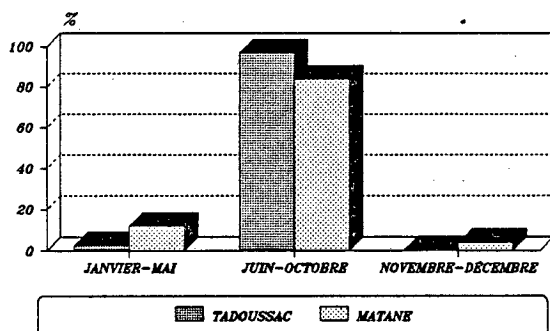
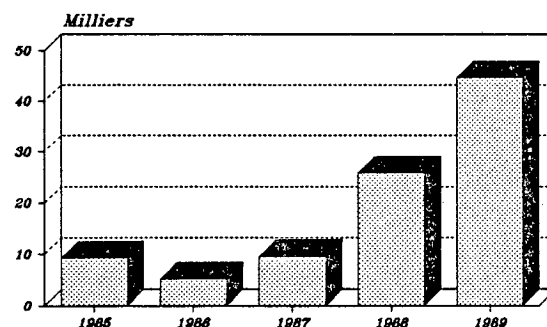


FIGURE 17
ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE
POUR TADOUSSAC DE 1985 À 1989



6.11 RATIO D'AUTOFINANCEMENT¹⁴ DES TRAVERSES

Entre 1985-1986 et 1988-1989, le ratio d'autofinancement général est à la hausse, passant de 34,6 % à 40,3 %. Cette évolution à la hausse se produit autant dans les traverses publiques (+ 5 points de %) que dans les traverses privées (+ 6,2 points de %) qui ont enregistré respectivement 33,2 % et 85,3 % en 1988-1989.

Les traverses publiques qui enregistrent le plus haut taux d'autofinancement sont Sorel (62,4 %), Matane (54,9 %) et Québec (24,5 %). Les trois autres traverses ont de plus faibles taux à cause de la plus grande gratuité de leurs services. L'autofinancement à Sorel et à Matane augmente, d'une part, à cause des changements dans la tarification et, d'autre part, à cause d'une augmentation de l'achalandage, alors que pour Québec l'augmentation de l'autofinancement est essentiellement due aux changements dans la tarification puisque la demande est en diminution depuis 1985-1986.

Dans le secteur privé, c'est la traverse de Rivière-du-Loup qui permet d'enregistrer un taux d'autofinancement si élevé. Rivière-du-Loup enregistre un ratio de 92 % contre 20 % pour Témiscouata et 11,7 % pour l'île-d'Entrée.

Suivant les distances, on constate que les traverses ayant la plus courte et la plus longue distance sont celles qui détiennent le plus haut taux d'autofinancement. Il est de 25,2 % pour les traverses de courtes distances, de 14,6 % pour celles de moyennes distances et de 66,1 % pour celles de grandes distances.

TABEAU 10
RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES
SELON DIFFÉRENTES RÉPARTITIONS DE 1985-86 À 1988-89

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89
STQ	28,2	27,8	27,6	33,2
PRIVÉES	79,1	86,1	83,4	85,3
GRATUITÉ COMPLÈTE	0,4	0,4	0,4	7,0
GRATUITÉ PARTIELLE	47,1	48,2	46,7	52,1
COURTE DISTANCE	18,0	17,7	20,0	25,2
MOYENNE DISTANCE	0,6	0,1	0,2	14,6
LONGUE DISTANCE	66,4	74,5	61,1	66,1
TOTAL	34,6	35,5	35,1	40,3

FIGURE 18
RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES
SUBVENTIONNÉES

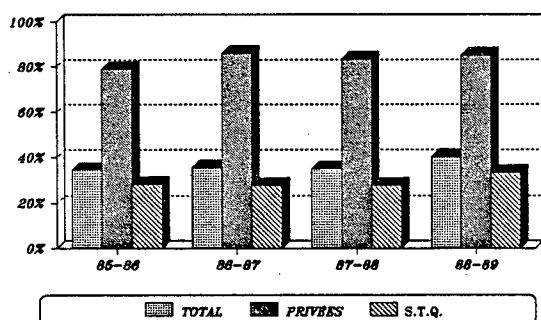
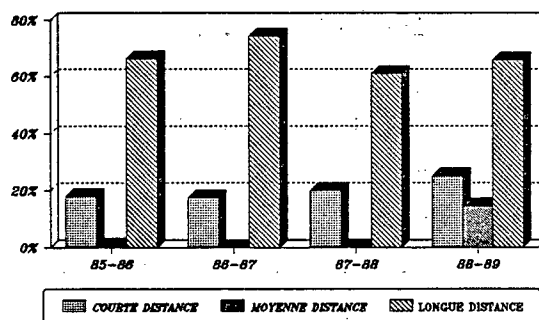


FIGURE 19
RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES
SELON LA DISTANCE



6.12 LES COÛTS MOYENS¹⁵ D'OPÉRATIONS POUR LES TRAVERSES

Entre 1981-1982 et 1988-1989, les coûts moyens d'opérations par véhicule-kilomètre et par passager-kilomètre ont augmenté respectivement de 5,7 % et de 4,8 % par année. Seuls les coûts moyens annuels par véhicule-kilomètre ont crû plus vite que l'inflation (5,3 %). Les coûts moyens par véhicule-kilomètre ont subi une plus forte augmentation dans les traverses publiques (6 %) que dans les traverses privées (5 %) puisqu'au cours de cette période, la STQ a dû augmenter son offre de service dans trois traverses (Sorel, Île-aux-Coudres et Matane) en y ajoutant un navire. De plus, cette augmentation des coûts moyens est due à une diminution du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres transportés par rapport à 1981-1982.

Les coûts moyens des traverses publiques sont d'au moins 1,6 fois plus élevés que ceux des traverses privées se situant, par exemple, à 1,58 \$ le véhicule-kilomètre dans les traverses publiques contre 0,93 \$ dans les traverses privées. Ces écarts de coûts entre les deux types de traverses s'expliquent par des différences dans l'offre de service: les traverses publiques fonctionnent généralement toute l'année, alors que les traverses privées ne fonctionnent qu'une partie de l'année; on utilise généralement deux navires dans les traverses publiques et les salaires y sont plus élevés que dans les traverses privées.

TABEAU 11
COÛT MOYEN PAR VÉHICULE-KM ET PAR PASSAGER-KM
DE 1981-82 À 1988-89

\$ COURANTS	1981-82	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION 1981-89
COÛT PAR VÉHICULE-KM						
STQ	1,05	1,73	1,70	1,68	1,58	6,0%
PRIVÉES	0,66	0,88	0,84	0,90	0,93	5,0%
TOTAL	0,98	1,54	1,49	1,51	1,44	5,7%
COURTE DISTANCE	3,20	4,01	3,88	3,34	3,43	1,0%
MOYENNE DISTANCE	1,55	1,76	1,89	1,70	2,09	4,4%
LONGUE DISTANCE	0,52	0,83	0,75	0,92	0,81	6,5%
COÛT PAR PASSAGER-KM						
STQ	0,45	0,65	0,66	0,65	0,62	4,7%
PRIVÉES	0,26	0,37	0,36	0,37	0,38	5,6%
TOTAL	0,41	0,59	0,59	0,59	0,57	4,8%
COURTE DISTANCE	1,22	1,45	1,47	1,26	1,32	1,1%
MOYENNE DISTANCE	0,71	0,75	0,82	0,74	0,92	3,8%
LONGUE DISTANCE	0,22	0,32	0,30	0,36	0,31	5,0%
COÛT PAR TRAVERSÉE						
TRAVERSÉES-KM	64,79	94,15	90,11	95,38	92,44	5,2%
TRAVERSÉE	211,66	276,01	273,46	285,76	283,43	4,3%

FIGURE 20
EVOLUTION DU COUT MOYEN PAR
VÉHICULE-KM

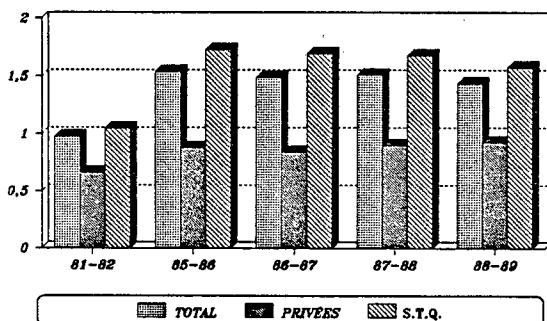
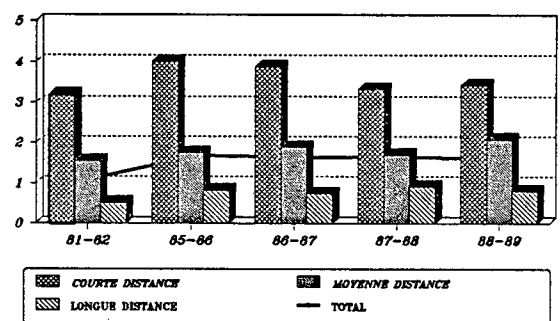


FIGURE 21
COUT PAR VÉHICULE-KM
SELON LES DISTANCES



NOTES

1. Les données de cette section ont été obtenues du Service du transport maritime. Les données financières proviennent des états financiers des entreprises, et les données de trafic, des relevés mensuels du Service du transport maritime. Tous les calculs ont été réalisés par le Service de l'évaluation des programmes de la Direction de la programmation.
2. Service de traversier: c'est un service de navette par bateau de passagers ou de biens dont l'objet principal consiste à transporter des véhicules moteurs et des passagers entre les parties d'un réseau routier séparées par une étendue d'eau.
Source: Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire.
3. Service de desserte maritime: c'est un service régulier de transport par bateau de passagers et/ou de biens dont l'objet consiste à transporter principalement des biens, ainsi que des passagers, à une ou des agglomérations isolées à partir d'un grand centre urbain afin de permettre l'approvisionnement en denrées et marchandises.
Source: Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire.
4. Avant 1987, on comptait quatre traverses privées. Depuis, la traverse de Lotbinière est fermée.
5. Le Ministère achète des services de transport de la traverse de l'île d'Entrée, de celle de Témiscouata, de la desserte des Îles-de-la-Madeleine et de celle de la Basse-Côte-Nord.
6. Comme retombées économiques, nous avons retenu ici les dépenses totales de toutes les traverses et dessertes maritimes. Ces dépenses comprennent entre autres les dépenses d'amortissement qui sont des dépenses reportées dans le temps. Dans le cas des traverses de la STQ, les dépenses reliées aux autres activités de cet organisme sont incluses dans les dépenses relatives au siège social.
7. Les dépenses de contrats de services qui sont normalement inscrites dans la super-catégorie «fonctionnement» ont été regroupées dans les dépenses de transferts.
8. Les catégories de coûts qui ont été subventionnés sont les coûts d'opérations nets, les coûts d'amortissement, les coûts de location de navires, les coûts d'intérêts sur obligation et les profits réalisés par les organismes. Pour la définition des coûts d'opérations, voir la note 10.
9. Les salaires qui normalement sont pour l'entreprise des coûts variables sont considérés ici à cause du contexte comme des coûts fixes. Ces salaires sont déterminés une fois pour toute dans la convention collective. Ces salaires rencontrent les caractéristiques des coûts fixes en ce sens qu'ils sont cumulatifs, fixes en totalité et variables à l'unité en fonction du nombre de traversées effectuées durant l'année.
Source: Bernard Gélinas, Contrôle de gestion, 1985 Ed. Gaétan Morin, Lauzon, p. 381
10. Les coûts d'opérations (nets), les revenus et les dépenses de transferts. Les coûts d'opérations (nets) regroupent tous les coûts de fonctionnement des traverses dont les frais directs (salaires, carburant) et certains frais indirects (administration, assurances, etc.).

On a exclu des coûts d'opérations les coûts de location des navires, les amortissements et les intérêts sur obligation.

Les revenus regroupent les revenus de toutes sources. On y retrouve les revenus autonomes découlant de la tarification, les revenus d'intérêts et les revenus de services accessoires.

Les dépenses de transferts de la section 7.6 sont le résultat de la différence entre les revenus et les coûts d'opérations tels qu'ils ont été établis ci-haut. Les déboursés du Ministère sont globaux, c'est-à-dire qu'ils couvrent à la fois les coûts d'opérations et les dépenses de capital. Le principe retenu c'est que les déboursés servent avant tout à financer les coûts d'opérations, ensuite les dépenses de capital et en toute fin les surplus des entreprises.

11. Le nombre de passagers-kilomètres et de véhicules-kilomètres est obtenu en multipliant le nombre de passagers ou de véhicules par la longueur de la traversée de chaque traverse. Les véhicules sont donnés en unités équivalentes auto (U.E.A.) à l'aide des conversions suivantes:

Types de véhicules	U.E.A.
Autos	1.
Véhicules utilitaires	1.
Camions	2.5
Camions-remorques	4.0
Autobus	3.0
Motos	0.5

12. Le coefficient de fréquentation est calculé à l'aide du rapport de la demande à l'offre (capacité). La demande et l'offre s'expriment en passagers-kilomètres et en véhicules-kilomètres.
13. Les véhicules ne sont pas exprimés ici en U.E.A., voir note 11.
14. Le ratio d'autofinancement est calculé à l'aide du rapport des revenus de toutes sources aux coûts d'opérations.
15. Ces coûts moyens sont calculés à l'aide du rapport de la moitié des coûts d'opérations au nombre de passagers-kilomètres ou de véhicules-kilomètres. On attribue une moitié des coûts d'opérations aux passagers et l'autre moitié aux véhicules transportés.

7. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

7. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

7.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

En vertu d'une loi sanctionnée le 4 février 1960, le ministère des Transports du Québec est chargé d'établir un service central de transport aérien pour regrouper sous une même administration tous les avions que possédaient déjà trois ministères: Chasse et Pêche, Terres et Forêts, et Colonisation.

Le Service aérien gouvernemental (SAG), qui ne comptait que sur six appareils et une dizaine d'employés à ses débuts, opérait à la fin de 1988-1989 une flotte de 35 appareils et comptait sur quelque 200 employés, dont 180 permanents. Ses 21 avions-citernes, neuf hélicoptères et ses cinq avions étaient affectés aux missions suivantes:

- le transport exécutif
- le transport des malades
- la protection civile
- la protection de la faune
- la protection de la forêt
- les autres missions

Le 7 février 1984, on autorisait la création d'un Fonds renouvelable pour couvrir certaines dépenses du SAG. À compter d'avril de la même année, les frais d'exploitation, sauf les salaires et les dépenses en capital, de la flotte aérienne affectée au transport des personnes et marchandises, ainsi que les frais énergétiques de la flotte affectée à la protection de la forêt, devaient être assumés à même les revenus provenant de ces services.

Depuis, la tarification de la flotte affectée à la protection de la forêt a été modifiée de façon à ce qu'elle couvre l'ensemble des frais assumés par le gouvernement, y compris les frais financiers et l'amortissement des immobilisations. Ce nouveau principe de tarification devrait, dans un avenir très rapproché, être appliqué à la flotte affectée au transport des personnes et des marchandises et ainsi permettre de couvrir l'ensemble des frais de toute la flotte.

7.2 REVENUS, DÉPENSES ET TEMPS DE VOL

De 1984-1985 à 1987-1988, les revenus et dépenses relatifs au service aérien gouvernemental ont progressé sensiblement au même rythme, et ce de façon relativement modérée. Revenus comme dépenses ont toujours augmenté malgré une diminution constante de la demande totale de nolisement. Globalement, les revenus directs de nolisement sont passés de 5,1 M\$ à 6,1 M\$, en hausse de 18,3%, alors que les dépenses de fonctionnement se sont accrues de 21,1 %, passant de 15,4 M\$ à 18,7 M\$. L'autofinancement est resté proportionnellement quasi identique, passant de 33,3 % en 1984-1985 à 32,5 % en 1987-1988. Les deux autres années, les taux n'ont guère été différents, s'établissant respectivement à 29,2 % et 33,6 %.

Une hausse de tarifs des avions-citernes a permis aux revenus de se maintenir en 1985-1986, alors que l'année suivante une augmentation générale des tarifs les a fait progresser de 16,9 %. En 1987-1988, seuls les tarifs des avions-passagers et des hélicoptères ont été haussés et seulement en fin d'année, de sorte que les revenus sont demeurés quasi identiques à ceux de 1986-1987. (Voir notes en fin de chapitre.)

La progression continue des dépenses s'explique en grande partie par leur fixité relative et par l'incidence de l'inflation. L'évolution des masses salariales, qui constituent le gros des frais considérés comme fixes, illustre bien cette réalité. Alors que de 1984-1985 à 1987-1988 la demande de services baissait en moyenne de 8,6 %, dans le secteur personnes et marchandises, et progressait en moyenne de 10,1 %, dans le secteur forêt, leurs masses salariales augmentaient en moyenne de 3,8 % et de 5 %.

L'année 1988-1989 se démarque de façon appréciable des quatre années précédemment observées. La demande totale de services qui était en chute libre va remonter de 6 %. Les dépenses après deux années de croissance limitée (1,6 % et 2,7 %) vont progresser de 16,7 %. Les revenus totaux ont littéralement explosé, passant de 6,1 M\$ à 19,4 M\$, et l'autofinancement par le fait même a atteint un sommet de 88,8 %. La progression importante des dépenses découle essentiellement de la mise en service d'un nouvel avion-ambulance et l'explosion des revenus d'un changement majeur dans les principes de tarification des avions-citernes.

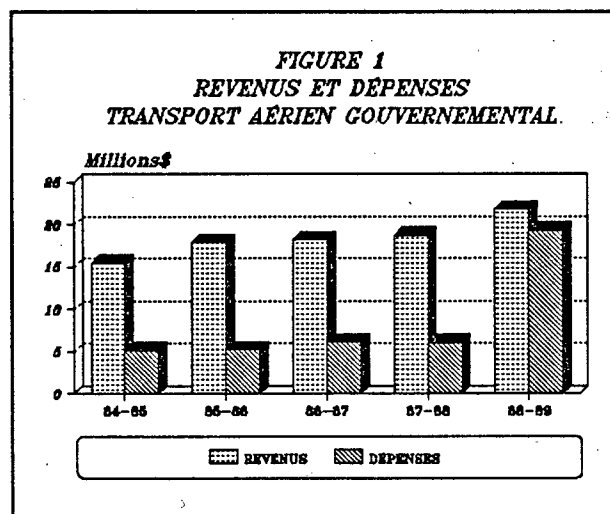
TABEAU 1
LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
DONNÉES GÉNÉRALES

	DÉPENSES ¹ (000 \$)	REVENUS ² (000 \$)	HEURES
1984-85	15 434	5 143	14 233
1985-86	17 925	5 239	13 205
1986-87	18 206	6 124	12 495
1987-88	18 701	6 085	11 806
1988-89	21 815	19 366	12 515
TOTAL:	92 081	41 959	64 254

AUTOFINANCEMENT³

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	MOYENNE
TOTAL	33,3%	29,2%	33,6%	32,5%	88,8%	43,5%

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports. Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). «États financiers du Fonds renouvelable du SAG», 1984-1985 à 1988-1989



1. Les dépenses incluent toutes celles comptabilisées au Fonds renouvelable du SAG, sauf celles relatives à la fourniture d'avions HS-748 à Québecair et au remplacement des moteurs de deux CL-215.
2. Les revenus ne comprennent que ceux directement reliés au nolisement de la flotte exploitée par le SAG.
3. Depuis le 1^{er} avril 1989, la tarification des avions-citernes tient compte des dépenses assumées à même d'autres enveloppes budgétaires et des dépenses en capital effectuées ou à effectuer pour la flotte et ses équipements.

■ Transport des personnes et des marchandises

De 1985-1986 à 1987-1988, la moyenne des revenus du secteur transport des personnes et des marchandises a été de 4,1 M\$ comparativement aux 4,3 M\$ encaissés en 1984-1985. Il a fallu trois années et deux hausses de tarifs pour que les revenus retrouvent à peine leur niveau de 1984-1985.

Des augmentations de tarifs variant de 20 % à 33 % et une proportion d'utilisation plus élevée des réactés ont fait progresser les revenus beaucoup plus rapidement en 1988-1989. Ils ont atteint 6,4 M\$, soit 46 % de plus que les 4,4 M\$ de 1987-1988.

Les dépenses, malgré une baisse constante des heures de vol, ont tout de même progressé de 9,4 % en 1985-1986, de 7,8 % en 1986-1987, avant de redescendre de 2 % en 1987-1988. Le remplacement de l'avion-ambulance HS-125 par un nouveau réacté de type Challenger a entraîné une hausse beaucoup plus substantielle des dépenses en 1988-1989. Son financement et sa mise en service sont responsables des deux tiers de cette hausse (2,2 M\$ sur 3,1 M\$).

L'autofinancement, qui a diminué jusqu'en 1986-1987, va remonter par la suite et revenir en 1988-1989 à son niveau de 1984-1985 (44,4 % comparativement à 44,3 %).

TABEAU 2
LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
DONNÉES PAR ÉLÉMENT DE PROGRAMME

ÉLÉMENT 8.1
TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

	DÉPENSES ¹ (000 \$)	REVENUS ² (000 \$)	HEURES
1984-85	9 755	4 317	12 575
1985-86	10 677	3 920	11 247
1986-87	11 512	3 983	9 989
1987-88	11 277	4 394	9 592
1988-89	14 437	6 413	9 183
TOTAL:	57 658	23 028	52 587

ÉLÉMENT 8.2
PROTECTION DE LA FORÊT

	DÉPENSES ¹ (000 \$)	REVENUS ² (000 \$)	HEURES
1984-85	5 679	826	1 658
1985-86	7 248	1 319	1 958
1986-87	6 694	2 141	2 507
1987-88	7 424	1 691	2 213
1988-89	7 378	12 953	3 332
TOTAL:	34 423	18 930	11 667

AUTOFINANCEMENT³

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	MOYENNE
PERSONNES ET MARCHANDISES	44,3%	36,7%	34,6%	39,0%	44,4%	39,9%
PROTECTION DE LA FORÊT	14,5%	18,2%	32,0%	22,8%	175,6%	55,0%

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports. Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). «États financiers du Fonds renouvelables du SAG», 1984-1985 à 1988-1989

FIGURE 2
REVENUS ET DÉPENSES DE TRANSPORT
DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

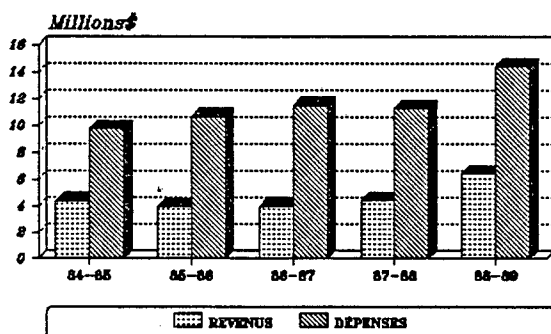
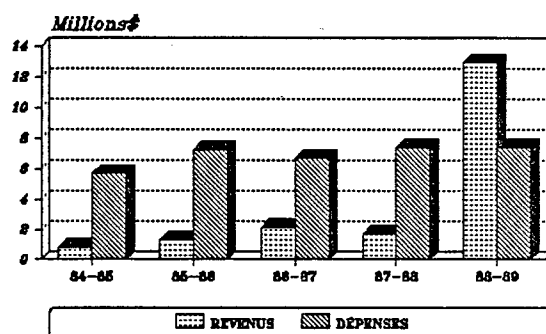


FIGURE 3
REVENUS ET DÉPENSES
PROTECTION DE LA FORÊT



1. Les dépenses incluent toutes celles comptabilisées au Fonds renouvelable du SAG, sauf celles relatives à la fourniture d'avions HS-748 à Québécoir et au remplacement des moteurs de 2 CL-215.
2. Les revenus ne comprennent que ceux directement reliés au nolisement de la flotte exploitée par le SAG.
3. Depuis le 1^{er} avril 1989, la tarification des avions-citernes tient compte des dépenses assumées à même d'autres enveloppes budgétaires et des dépenses en capital effectuées ou à effectuer pour la flotte et ses équipements.

■ Protection de la forêt

En ce qui concerne les revenus, c'est presque exclusivement au secteur protection de la forêt que l'on doit les hausses. De 1985-1986 à 1987-1988, les revenus annuels de ce secteur ont été en moyenne de 1,7 M\$, soit plus du double de 1984-1985. Cette année-là, les activités relatives à la protection de la forêt avaient rapporté 0,8 M\$. Depuis 1988-1989, les tarifs des avions-citernes, qui ne visaient qu'à récupérer les frais énergétiques (carburant et huile), visent maintenant à couvrir l'ensemble des coûts assumés, y compris les frais financiers et l'amortissement des immobilisations. Essentiellement à cause de ce changement, le secteur protection de la forêt est responsable de 85 % des revenus supplémentaires de l'année (11,3 M\$ sur 13,3 M\$).

Les dépenses ont progressé en moyenne de 12,1 % durant ces cinq années et les heures de vol ont augmenté de 19,1 % en moyenne. Toutefois, comme on peut le constater en observant les données de chacune des années, ce n'est surtout pas pour cette raison qu'elles ont varié. Les variations proviennent plutôt de l'entretien et de l'acquisition de certaines fournitures.

Par rapport aux dépenses comptabilisées à cet élément de programme, les revenus ne représentaient qu'une proportion de 14,5 % en 1984-1985. L'autofinancement, qui va monter à 18,2 % puis à 32 %, va redescendre à 22,8 % en 1987-1988. Il va finalement défoncer la barre des 100 % en 1988-1989 en atteignant 175,6 %.

7.3 REVENUS ET DÉPENSES HORAIRES

■ Transport des personnes et des marchandises

De 1984-1985 à 1985-1986, le revenu horaire moyen généré par le transport des personnes et des marchandises n'a progressé que de 1,8 %, passant de 343 \$ à 349 \$. Les tarifs des quatre types d'aéronefs affectés spécifiquement à ces activités (avions HS-125, F-27, DC-3 et hélico Bell 206-B) n'ont en effet subi aucune modification, et les changements dans leur nolisement ont été proportionnels ou se sont tout simplement annulés. En 1986-1987, le revenu horaire n'a progressé que de 14,3 %, et ce malgré une hausse générale des tarifs de 20 %. Le retrait prolongé d'un F-27, en restreignant l'offre de service, a fait augmenter le poids relatif des hélicoptères, appareils beaucoup moins coûteux à nolisier (240 \$/heure contre 600 \$/heure). La hausse de 14,8 % du revenu horaire moyen de 1987-1988 a découlé, pour une moitié, d'une augmentation de tarifs s'appliquant à partir du 1^{er} décembre 1987 et, pour l'autre moitié, de variations dans les proportions d'utilisation des aéronefs. Enfin, en 1988-1989, le revenu horaire moyen a augmenté de 52,4 %, et ce sous l'effet combiné des hausses tarifaires de décembre 1987 et celles décrétées en avril 1988. La mise en service du nouvel avion ambulance a aussi contribué à cette hausse. Un tarif de 50 % supérieur à celui exigé pour l'ancien avion-ambulance (1 800 \$ par rapport à 1 200 \$) ne pouvant être compensé par une rapidité accrue de seulement 15 %.

Les dépenses, ou coûts calculés sur la base horaire, démontrent de façon encore plus explicite la fixité relative des coûts du SAG. Leurs taux de variation sont systématiquement plus élevés (+ 2 % à + 33,7 %) que ceux calculés sur la base globale (- 2 % à + 28 %). Les salaires considérés comme des coûts fixes ont constitué à eux seuls 47 % des dépenses effectuées au cours de ces cinq années, et ces derniers ont connu une progression annuelle moyenne de 4 %. Le coût horaire moyen, qui était de 776 \$ en 1984-1985, a doublé au cours de cette période, s'établissant à 1 572 \$ en 1988-1989.

TABEAU 3
TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES,
REVENUS ET DÉPENSES

(\$)	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89
REVENU HORAIRE	343	349	399	458	698
COÛT HORAIRE	776	948	1 152	1 176	1 572
REVENU/PASSAGER	147	153	195	192	291
COÛT/PASSAGER	331	416	563	492	655

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports.
Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). «États financiers
du Fonds renouvelable du SAG», 1984-1985 à 1988-1989

FIGURE 4
REVENU ET COUT HORAIRE

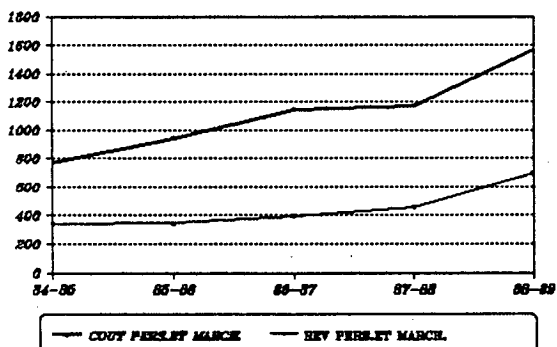
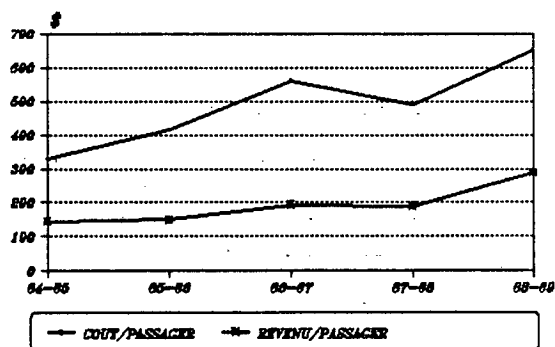


FIGURE 5
REVENU ET COUT PAR PASSAGER



Le revenu horaire moyen généré par le secteur protection de la forêt a évolué à un rythme beaucoup plus marqué que celui du secteur transport des personnes et des marchandises. Il a progressé de 35,3 % en 1985-1986, de 26,7 % en 1986-1987, est redescendu de 10,5 % en 1987-1988 et, enfin, a remonté de plus de 400 % en 1988-1989.

Le redémarrage saisonnier de la flotte d'avions-citernes et le maintien de l'expertise du personnel volant exigent bon an mal an quelque 800 heures de vol, et jusqu'en 1988-1989 ces heures ne faisaient l'objet d'aucune facturation. De ce phénomène découle l'essentiel des variations des revenus horaires moyens des années 1985-1986 à 1987-1988. De 46,6 %, le ratio heures facturées contre heures totales est passé à 58,3 %, en 1985-1986, à 64,6 %, en 1986-1987, et est redescendu à 57,1 %, en 1987-1988 (voir tableau 6). Les modifications tarifaires et les changements dans les proportions d'utilisation des deux types d'avions-citernes ont eu des impacts beaucoup plus limités. En effet, les tarifs réguliers des avions-citernes n'ont été augmentés que de 5 % et de 10 % en 1985-1986 et 1986-1987, et n'ont subi aucune modification en 1987-1988. Pour ce qui est des proportions d'utilisation des CL-215 et CANSO, ce n'est qu'en 1987-1988 que leurs niveaux ont changé. Cette année-là, deux nouveaux CL-215 ont pris la relève de deux des six CANSO opérés par le SAG.

En 1988-1989, c'est surtout à une modification des principes de tarification des avions-citernes que l'on doit la forte progression du revenu horaire moyen. Dorénavant, on vise à récupérer tous les coûts et non plus seulement les frais énergétiques. Les frais considérés comme fixes, y compris les frais variables reliés aux 800 heures de base qu'exigent l'opération de la flotte d'avions-citernes, sont entièrement facturés aux utilisateurs québécois sur une base trimestrielle. Ces contributions au titre des frais fixes ont totalisé 9,5 M\$, soit 73 % des revenus directs de nolisement du secteur protection de la forêt.

TABEAU 4
PROTECTION DE LA FORÊT,
REVENUS ET DÉPENSES PAR FEU COMBATTU

(\$)

REVENU HORAIRE	498	674	854	764	3 887
COÛT HORAIRE	3 426	3 702	2 671	3 354	2 214
REVENU/FEU COMBATTU	6 074	7 946	12 520	4 217	42 469
COÛT/FEU COMBATTU	41 757	43 663	39 146	18 514	24 190

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports. Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). «États financiers du Fonds renouvelable du SAG», 1984-1985 à 1988-1989

FIGURE 6
REVENU ET COUT HORAIRE

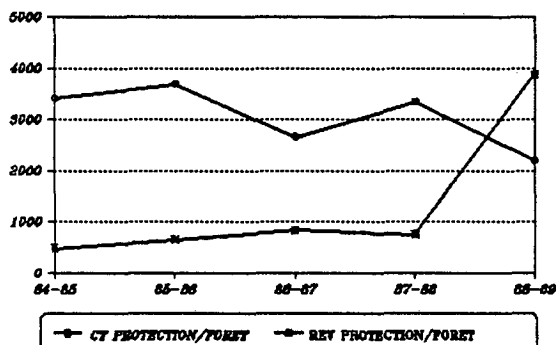
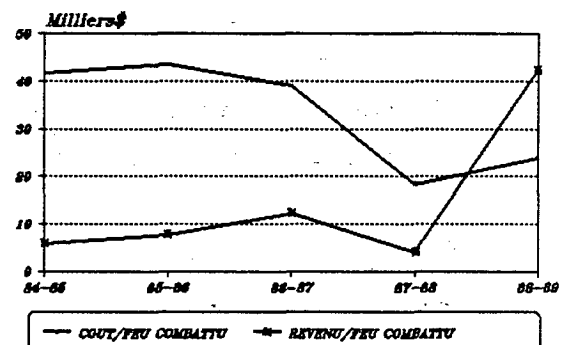


FIGURE 7
REVENU ET COUT PAR FEU COMBATTU



7.4 LES MISSIONS

■ Heures totales de vol

Des cinq missions qui constituent le secteur transport des personnes et des marchandises, seulement deux ont progressé depuis 1984-1985. Le transport des malades a progressé de façon régulière, mais modérée, alors que les «autres missions», après une hausse prononcée, ont décliné pour se stabiliser autour des 950 heures en 1987-1988. Les heures de vol de 1988-1989 sont, dans le cas du transport des malades, supérieures de 17 % à celles de 1984-1985 et supérieures de 22,9 % pour ce qui est des «autres missions». Sur l'ensemble du temps de vol du SAG, leur part relative est passée de 10 % à 13,3 % et de 5,5 % à 7,7 %.

Au chapitre du transport exécutif, les 2 687 heures réalisées en 1988-1989 représentent une chute de 23,9 % par rapport aux 3 527 heures de 1984-1985. Après deux baisses successives, dont une particulièrement importante en 1986-1987 (-34 %), les heures de vol sont revenues à un niveau plus normal en 1987-1988. Le retrait prolongé d'un F-27, en restreignant l'offre de service, avait perturbé le temps de vol en 1986-1987. En 1988-1989, le temps de vol a progressé de 4,5 %, et ce malgré le retrait pour rénovation du deuxième F-27 du SAG. L'addition d'un hélicoptère Bell 222, d'un petit bimoteur Navajo, une plus grande disponibilité du DC-3 et une plus grande utilisation des hélicoptères Bell 206B ont plus que compensé ce retrait, qui a été moins long que pour l'autre F-27.

Les baisses d'activité ont été importantes pour les deux autres missions, et ce plus particulièrement pour la mission protection de la faune. Les 2 009 heures de cette mission ne représentent plus en 1988-1989 que 46,5 % de son temps de vol de 1984-1985. Pour ce qui est de la protection publique, la baisse est moitié moindre. Ses 1 856 heures de vol représentent 73,6 % des 2 521 heures exécutées en 1984-1985.

Contrairement à la protection de la faune, pour laquelle la demande de service a constamment diminué, ce n'est qu'au cours des deux dernières années que celle de la protection publique a régressé.

L'imposition de tarifs à partir de 1984-1985 et les ajustements qui leur ont été apportés au fil des ans expliquent en très grande partie les baisses de demande. En ce qui a trait au transport exécutif, il faut aussi souligner l'amélioration de la desserte de la ville de Québec. Le nombre de vols réguliers y a considérablement augmenté à la suite de la déréglementation du transport aérien. Des compressions exercées sur les budgets de fonctionnement des cabinets ministériels auraient aussi contribué à la baisse du transport exécutif.

Les heures de vol reliées à la mission protection de la forêt ont fortement progressé depuis 1984-1985. Le temps total de vol pour l'année 1988-1989 représente le double des heures réalisées en 1984-1985, soit 3 332 heures comparativement à 1 658 heures. Leur poids par rapport à l'activité totale du SAG a plus que doublé, passant de 11,6 % à 26,6 %. L'été 1984 avait été au Québec particulièrement peu actif en feux de forêts, les avions-citernes ayant volé en moyenne moins de 80 heures, incluant les heures hors Québec qui en 1984-1985 représentaient 24 % du temps de vol total. Par ailleurs, les étés 1986, 1987 et 1988 ont été beaucoup plus secs que la moyenne. Ces deux points seront explicités à la section 7.7.

TABEAU 5
LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL
RÉPARTITION DES HEURES TOTALES PAR MISSION

	1984-85		1985-86		1986-87		1987-88		1988-89	
TRANSPORT DES MALADES	1 427	10,0%	1 514	11,5%	1 489	11,9%	1 557	13,2%	1 650	13,2%
TRANSPORT EXÉCUTIF	3 527	24,8%	2 962	22,4%	1 957	15,7%	2 607	22,1%	2 706	21,6%
PROTECTION DE LA FAUNE	4 317	30,3%	3 003	22,7%	2 765	22,1%	2 281	19,3%	1 964	15,7%
PROTECTION PUBLIQUE	2 521	17,7%	2 556	19,4%	2 689	21,5%	2 210	18,7%	1 856	14,8%
PROTECTION DE LA FORÊT	1 658	11,6%	1 958	14,8%	2 507	20,1%	2 213	18,7%	3 332	26,6%
AUTRES MISSIONS	783	5,5%	1 213	9,2%	1 088	8,7%	938	7,9%	1 007	8,0%
TOTAL:	14 233	100,0%	13 205	100,0%	12 495	100,0%	11 806	100,0%	12 515	100,0%

SOURCE: Système de facturation du SAG

FIGURE 8
RÉPARTITION DES HEURES DE VOL
TOTALES PAR MISSION

1984-1985

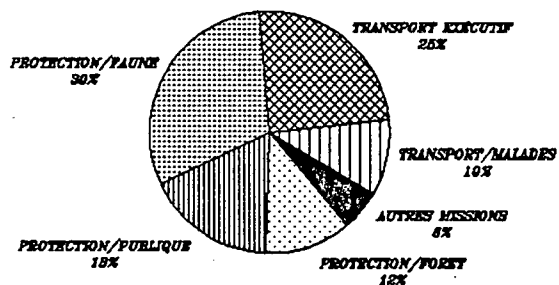
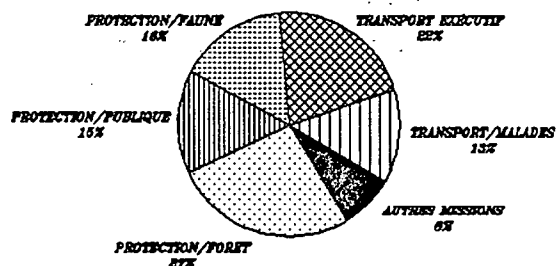


FIGURE 9
RÉPARTITION DES HEURES DE VOL
TOTALES PAR MISSION

1988-1989



■ Les heures facturées

De 1984-1985 à 1988-1989, 58 137 heures de vol ont été facturées aux clients du SAG, soit 90,7 % des heures de vols totales. Les 6 117 heures qui n'ont pas été facturées sont essentiellement liées à l'entraînement des équipages des divers aéronefs. Un certain nombre d'heures est aussi lié au transport des équipages d'avions-citernes en provenance ou vers leurs bases saisonnières d'opération, de même qu'aux annulations de vol en raison de la météo, bris ou mal fonctionnement des appareils.

Quant au transport des malades, le pourcentage d'heures facturées qui se maintenait au-dessus de 99 % a baissé à 93 % en 1988-1989, en raison des quelque 100 heures de vol reliées à la mise en service du nouvel avion-ambulance Challenger.

Les baisses des pourcentages d'heures facturées par rapport aux heures totales de la mission transport exécutif s'expliquent par la stabilité des heures non facturables qui, de 1984-1985 à 1987-1988, ont varié de 93 à 116 heures. Pour ce qui est de l'année 1988-1989, la mise en service d'un nouvel hélicoptère et d'un petit bimoteur explique que le nombre d'heures non facturées soit de 154 heures, faisant passer le pourcentage sous la barre des 95 %.

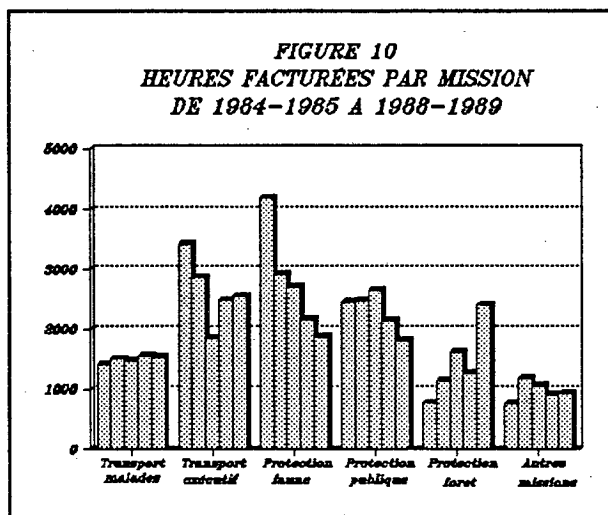
Les baisses des pourcentages de 1987-1988 et 1988-1989, pour la protection de la faune, et de 1988-1989, pour les autres missions, sont reliées à des augmentations du temps d'entraînement consacré à l'appareil DC-3. Les hausses des pourcentages de la mission protection de la forêt sont reliées aux augmentations des heures de combat, autrement dit à la stabilité relative des heures consacrées à l'entraînement et à la remise en marche de la flotte d'avions-citernes.

TABLEAU 6

**LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
HEURES DE VOL FACTURÉES / HEURES TOTALES PAR MISSION**

	1984-85		1985-86		1986-87		1987-88		1988-89	
	HRES FACT.		HRES FACT.		HRES FACT.		HRES FACT.		HRES FACT.	
TRANSPORT DES MALADES	1 415	99,1%	1 510	99,7%	1 477	99,2%	1 552	99,6%	1 534	93,0%
TRANSPORT EXÉCUTIF	3 421	97,0%	2 869	96,9%	1 857	94,9%	2 493	95,6%	2 552	94,3%
PROTECTION DE LA FAUNE	4 192	97,1%	2 916	97,1%	2 715	98,2%	2 171	95,2%	1 873	95,4%
PROTECTION PUBLIQUE	2 462	97,7%	2 488	97,4%	2 645	98,4%	2 144	97,0%	1 806	97,3%
PROTECTION DE LA FORÊT	773	46,6%	1 142	58,3%	1 620	64,6%	1 264	57,1%	2 406	72,2%
AUTRES MISSIONS	758	96,8%	1 175	96,8%	1 061	97,6%	914	97,5%	933	92,6%
TOTAL:	13 020	91,5%	12 099	91,6%	11 375	91,0%	10 539	89,3%	11 104	88,7%

SOURCES: Système de facturation du SAG, (cumulatif au 31 mars); Évaluation du SAG, Direction de la programmation, nov. 1986; Annexe 4, mémoire portant sur la création du Fonds spécial du SAG, 23 nov. 89



■ L'autofinancement

L'autofinancement par mission a été calculé à l'aide de coûts ajustés, c'est-à-dire qu'aux dépenses comptabilisées au programme 8 et au fonds renouvelable du SAG ont été ajoutés l'amortissement des appareils de même que toutes les dépenses assumées par d'autres enveloppes budgétaires (voir la note du tableau 7). Ces données permettent de voir quels niveaux devraient atteindre les revenus pour non seulement défrayer les dépenses courantes, mais aussi pour accumuler les fonds nécessaires au renouvellement de la flotte. Rappelons que ce principe de tarification, déjà retenu pour la flotte d'avions-citernes, devrait dans un avenir prochain s'appliquer aux autres missions du SAG.

Avec les nouveaux coûts, l'autofinancement qui globalement était de 28 % en 1984-1985 (voir tableau 1) passe à 25,5 %, et celui de 1988-1989 de 88,8 % à 71,5 %. Les déficits d'opération montent de 10,3 M\$ à 15 M\$ en 1984-1985 et de 2,5 M\$ à 7,7 M\$ en 1988-1989.

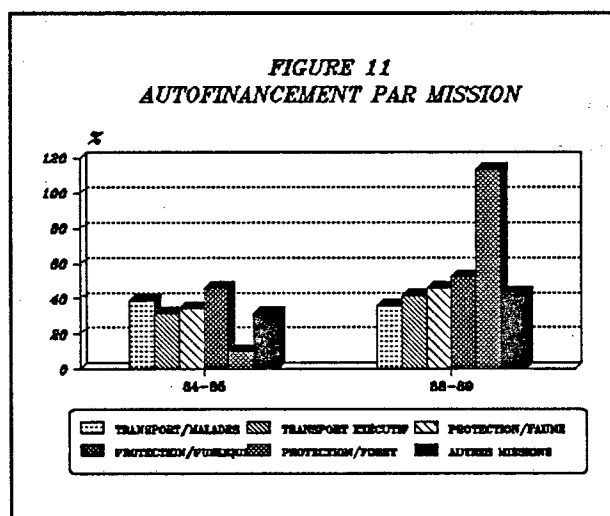
Seule la mission transport des malades a vu son autofinancement diminuer. De 39,1 %, les dépenses couvertes ont diminué à 36,4 % à cause de la mise en service du nouvel avion-ambulance plus coûteux d'utilisation que le vieux HS-125. Pour ce qui est de la mission protection de la forêt, l'autofinancement a dépassé 100 % à cause d'une légère surestimation des dépenses à la base des nouveaux tarifs, et des profits réalisés dans les activités hors Québec.

TABLEAU 7

**LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
AUTOFINANCEMENT PAR MISSION**

	1984-85			1988-89		
	REVENUS (000 \$)	COÛTS (000 \$)		REVENUS (000 \$)	COÛTS (000 \$)	
TRANSPORT DES MALADES	933	2 386	39,1%	2 253	6 189	36,4%
TRANSPORT EXÉCUTIF	1 794	5 626	31,9%	2 364	5 678	41,6%
PROTECTION DE LA FAUNE	889	2 571	34,6%	720	1 557	46,2%
PROTECTION PUBLIQUE	492	1 064	46,3%	673	1 288	52,3%
PROTECTION DE LA FORÊT	826	7 849	10,5%	12 953	11 446	113,2%
AUTRES MISSIONS	209	651	32,1%	402	937	42,9%
TOTAL:	5 143	20 147	25,5%	19 365	27 096	71,5%

SOURCES: Système de facturation du SAG, (cumulatif au 31 mars); Évaluation du SAG, Direction de la programmation, nov. 1986; Annexe 4, mémoire portant sur la création du Fonds spécial du SAG, 23 nov. 89



1. Les coûts incluent l'amortissement des appareils ainsi que des dépenses assumées à même d'autres enveloppes budgétaires (loyers, communications, avantages sociaux, ...). Les dépenses relatives aux moteurs et hélices ont été remplacées par des réserves comptables, et les frais relatifs au service du nolisement ont été retirés.

7.5 LE TRANSPORT EXÉCUTIF

Si on fait exception de 1986-1987, année où l'offre de service a été anormalement comprimée, un fait se dégage des statistiques d'opération par types de clientèles, à savoir que les demandes de service ont évolué de façon diamétralement opposée. Le transport ministériel a constamment diminué depuis 1984-1985 alors que la demande de service des organismes et ministères, après s'être maintenue jusqu'en 1987-1988, a progressé de 20 % en 1988-1989. Les poids relatifs de ces types de demandes se sont littéralement inversés, les demandes ministérielles baissant de 64,3 % à 42,8 % et les demandes des organismes et ministères montant de 35,7 % à 57,2 %. La construction et la mise en exploitation de nouveaux aéroports au Nouveau-Québec par le MTQ, et de travaux reliés au développement hydroélectrique du même territoire par Hydro-Québec, expliquent en grande partie la progression de la demande des ministères et organismes.

Les statistiques d'utilisation des avions-passagers nous montrent que le nombre de passagers a décliné sensiblement au même rythme que la demande totale de transport, mais que la distance moyenne parcourue par chaque passager a augmenté d'un peu plus de 20 %.

TABLEAU 8
LE TRANSPORT EXÉCUTIF

HEURES DE VOL DES MINISTRES, ORGANISMES ET MINISTÈRES

	1984-85		1985-86		1986-87		1987-88		1988-89	
MINISTRES	2 199	64,3%	1 645	57,3%	1 116	60,1%	1 308	52,5%	1 093	42,8%
ORGANISMES ET MINISTÈRES	1 329	35,7%	1 224	42,7%	741	39,9%	1 186	47,5%	1 458	57,2%
TOTAL:	3 421	100,0%	2 962	100,0%	1 857	100,0%	2 493	100,0%	2 552	100,0%

STATISTIQUES D'UTILISATION DES AVIONS-PASSAGERS¹

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION EN % 1988-89 /1984-85
PASSAGERS-KM	9 811 213	9 400 349	6 840 850	8 538 724	8 753 924	-2,8
NOMBRE DE PASSAGERS	19 563	17 132	12 299	15 819	15 391	-5,8
KM PARCOURUS	2 014 724	1 936 839	1 606 217	1 831 270	1 917 829	-1,2

SOURCES: Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars)

FIGURE 12
HEURES DE VOL; MINISTRES,
ORGANISMES ET MINISTÈRES

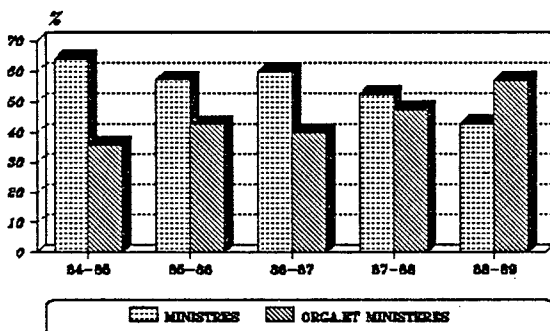
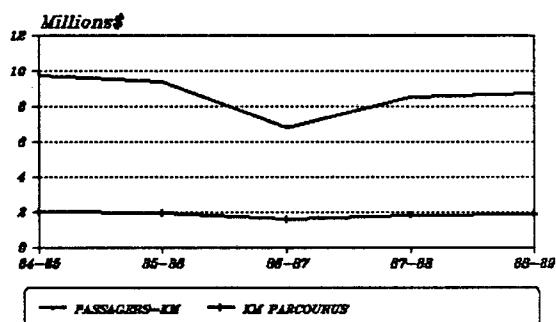


FIGURE 13
PASSAGERS-KM ET KM PARCOURUS PAR
LES AVIONS-PASSAGERS



1. Comprends l'avion ambulance.

7.6 LE TRANSPORT DES MALADES

Depuis 1984-1985, le nombre d'évacuations médicales réalisées par le Service aérien gouvernemental a progressé à un rythme modéré mais régulier. La progression annuelle moyenne a été de 4,2 %, les évacuations passant de 531 à 626.

Bon an mal an, les malades proviennent des mêmes quatre régions administratives. Globalement, ces régions ont regroupé presque toujours la même proportion d'évacuations (84,9 % à 86,1 %). Séparément, leurs parts ont varié, plus particulièrement dans les cas de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord. La part de la première a monté de 18,6 % à 26,8 %, alors que celle de la deuxième a diminué de 31,8 % à 21,7 %. Les évacuations en provenance de la Gaspésie ont conservé sensiblement le même poids (21,3 %) comparativement à 20 %, alors que le poids de la région du Nord-du-Québec s'est accru de 14,1 % à 16,8 %.

L'Abitibi-Témiscamingue est devenue en 1987-1988 la région la plus importante pour les évacuations médicales. Elle a surpassé la Côte-Nord qui jusque là occupait la première place. De 1984-1985 à 1988-1989, les évacuations nord-côtières dépassent encore celles de l'Abitibi-Témiscamingue (781 cas contre 740). La Gaspésie et le Nord-du-Québec ont conservé, et cela sans interruption, leur troisième et quatrième place.

TABEAU 9
LE TRANSPORT DES MALADES

ÉVACUATIONS MÉDICALES PAR RÉGIONS ADMINISTRATIVES¹

RÉGIONS ADMINISTRATIVES	1984-85		1985-86		1986-87		1987-88		1988-89	
-ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	99	18,6%	157	26,7%	146	25,4%	170	28,1%	168	26,8%
-CÔTE-NORD	169	31,8%	180	30,6%	170	29,6%	126	20,8%	136	21,7%
-GASPÉSIE	113	21,3%	88	15,0%	91	15,9%	132	21,8%	125	20,0%
-NORD-DU-QUÉBEC	75	14,1%	74	12,6%	85	14,8%	93	15,4%	105	16,8%
-AUTRES	75	14,1%	89	15,1%	82	14,3%	84	13,9%	92	14,7%
-ÉVACUATIONS TOTALES	531	100,0%	588	100,0%	574	100,0%	605	100,0%	626	100,0%

ORIGINE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES, RÉGIONS ET PRINCIPAUX AÉROPORTS, 1984-85 À 1988-89

RÉGIONS ADMINISTRATIVES		RÉGION /TOTAL	PRINCIPAUX AÉROPORTS		AÉROPORT /RÉGION
-ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	740	25,3%	- ROUYN	316	42,7%
-CÔTE-NORD	781	26,7%	- BAIE-COMEAU	355	45,5%
-GASPÉSIE	549	18,8%	- BONAVENTURE	229	41,7%
-NORD-DU-QUÉBEC	432	14,8%	- KUUJJUAQ	177	41,0%
-AUTRES	422	14,4%	- BAGOTVILLE	62	14,7%
TOTAL:	2 924	100,0%		1139	39,0%

SOURCE: Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars)

FIGURE 14
RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS
MÉDICALES
1984-1985

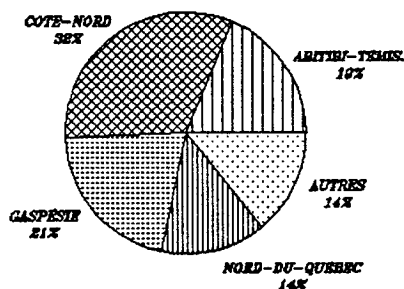
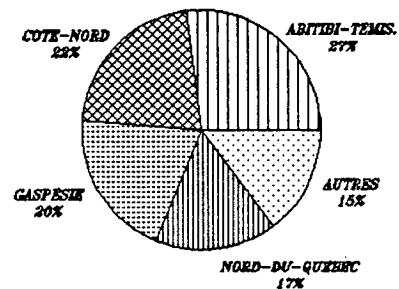


FIGURE 15
RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS
MÉDICALES
1988-1989



1. Comme définies par le décret 1389-89 du 23 août 1989, concernant la nouvelle numérotation des régions administratives du Québec.

7.7 LA PROTECTION DE LA FORÊT

Comme on a pu le constater dans les premières sections de ce chapitre, et comme en font foi les indicateurs du tableau 10, la mission protection de la forêt a connu au cours des cinq dernières années une progression significative.

Au Québec, le nombre de feux de forêt a augmenté en moyenne de 16,8 %, alors que le nombre de feux combattus avec les avions-citernes a progressé en moyenne de 44,1 %. La proportion des feux combattus par rapport aux feux totaux, qui était inférieure à 15 % les deux premières années, a atteint 30 % en 1988-1989. De plus, les feux ont exigé des interventions plus longues: 5,39 heures de 1986-1987 à 1988-1989 comparativement à 3,39 heures de 1984-1985 à 1985-1986. En 1984-1985, rappelons-le, il y a eu très peu de feux de forêt. En ce qui concerne les feux combattus, elle a été la moins active des 15 dernières années et seule l'année 1979-1980 lui a été inférieure (686 feux).

Les heures de combat des avions-citernes ont progressé en moyenne de 56,4 %, alors que leurs heures totales de vol reliées à la protection de la forêt du Québec ont augmenté de 26,5 %. Cette différence s'explique par le fait que la remise en marche saisonnière de la flotte d'avions-citernes et le maintien de l'expertise du personnel naviguant exigent bon an mal an quelque 800 heures de vol. Le déploiement de la flotte en début de saison exige lui aussi un nombre minimal d'heures de vol. Des heures non reliées au combat, il n'y a en pratique que celles consacrées aux déplacements interbases qui sont susceptibles de varier.

Les heures de vol effectuées hors Québec sont passées de 399 à 224 en 1988-1989, ce qui représente une baisse annuelle moyenne de 13,4 %. Les activités hors Québec ont atteint un sommet en 1985-1986. À la fin de mars 1985, le gouvernement a dépêché deux CANSO en Équateur pour aider ce pays à maîtriser un incendie dans l'archipel des Galapagos. Cette opération a nécessité 186 des 561 heures de vol réalisées à l'extérieur du Québec en 1985-1986. Des 1 674 heures réalisées hors Québec durant cette période, 211 sont relatives à la mission aux Galapagos, 989 à une entente d'aide mutuelle conclue avec les autres provinces et 500 à des contrats avec le gouvernement mexicain et certains États américains, contrats réalisés hors saison.

TABEAU 10
LA PROTECTION DE LA FORÊT

NOMBRE DE FEUX COMBATTUS ET NOMBRE DE FEUX TOTAUX

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	VARIATION EN % 1988-89 /1984-85
NOMBRE DE FEUX	714	922	851	992	1 331	16,8%
NOMBRE DE FEUX COMBATTUS	93	136	166	171	401	44,1%
FEUX COMBATTUS/TOTAUX	13,0%	14,8%	19,5%	17,2%	30,1%	

HEURES DE COMBAT AU QUÉBEC ET HEURES DE VOL TOTALES DES AVIONS-CITERNES¹

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	
HEURES DE VOL TOTALES	1 572	1 849	2 445	2 164	3 305	20,4%
HEURES DE COMBAT	323	453	1 153	897	1 931	56,4%
HEURES DE COMBAT/TOTALES	20,5%	24,5%	47,2%	41,5%	58,4%	

HEURES DE VOL TOTALES AU QUÉBEC ET HEURES DE VOL TOTALES²

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	
HEURES DE VOL AU QUÉBEC	1 259	1 397	2 188	2 042	3 108	25,4%
HEURES DE VOL TOTALES	1 658	1 958	2 507	2 213	3 332	19,1%
HEURES QUÉBEC/HEURES TOTALES	75,9%	71,3%	87,3%	92,3%	93,3%	

REVENUS AU QUÉBEC ET REVENUS TOTAUX (000 \$)

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	
REVENUS AU QUÉBEC	427	577	1 401	1 285	12 325	131,8%
REVENUS TOTAUX	826	1 319	2 141	1 691	12 953	99,0%
REVENUS QUÉBEC/TOTAUX	51,7%	43,8%	65,4%	76,0%	95,2%	

SOURCES: TAB-21.1 (SPCFR 174) Avions-citernes sur les feux au Québec (heures, largages, sorties) et TAB-22.1 (SPCFR 177) Feux combattus avec avions-citernes au Québec (nombre de feux combattus par type d'aéronef et leur proportion sur l'ensemble des feux de forêt), Direction de la conservation, Service de la protection contre le feu, M.E.R.; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars); Facturation détaillée, Fonds renouvelable du SAG

FIGURE 16
HEURES DE VOL QUÉBEC/TOTALES

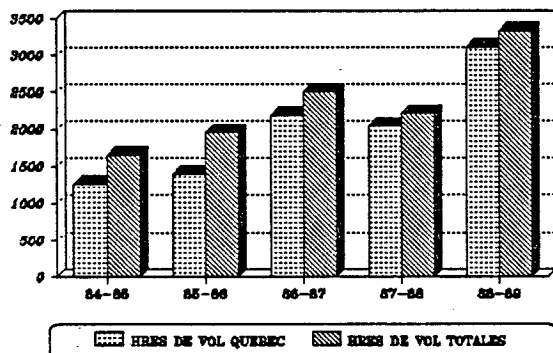
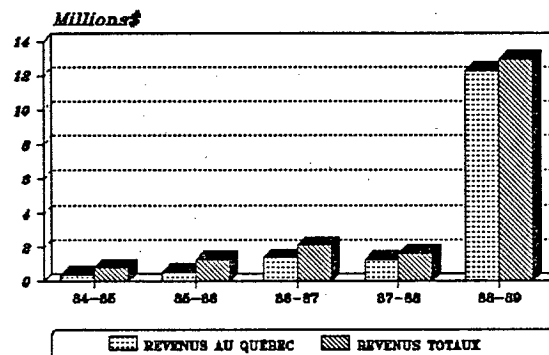


FIGURE 17
REVENUS AU QUÉBEC/TOTAUX



1. Les heures totales d'avions-citernes excluent celles consacrées aux autres missions.
2. Ces données comprennent les heures de DC3 consacrées au transport du personnel et/ou de matériel.

7.8 LA FLOTTE DU SAG

Le temps d'utilisation des hélicoptères n'a fait que décliner depuis 1984-1985, passant de 7 106 à 4 826 heures. La demande relative à la protection de la faune, de loin la plus importante en 1984-1985, a baissé systématiquement à chaque année comme la demande globale. La chute a été considérable, le temps de vol diminuant en moyenne de 18,1 % par année (3 721 heures comparativement à 1 673 heures). La demande découlant de la mission protection publique a elle aussi diminué, mais cela d'une façon beaucoup moins significative. De 2 521 heures en 1984-1985, les réquisitions policières sont passées à 1 856 heures, une baisse annuelle moyenne de 7,4 %. Le secteur «autres missions», après une forte hausse en 1985-1986, est redescendu par la suite et s'est arrêté en 1988-1989 à un niveau quasi identique à celui de 1984-1985 (665 heures comparativement à 709 heures). Le transport exécutif, seule autre mission à faire usage d'hélicoptères, a en 1988-1989 fortement progressé. La mise en service d'un nouvel hélicoptère de type exécutif a fait passer le temps de vol d'une moyenne de 83 heures à 354 heures.

Globalement, le temps de vol des avions-citernes a progressé à un taux moyen annuel de 18 %, les heures de vol passant de 1 729 à 3 353. La mission protection de la forêt, qui accompagnait 90,9 % du temps de vol en 1984-1985, en accapare 98,6 % en 1988-1989. Jusqu'en 1986-1987, les avions-citernes étaient utilisés pour transporter du carburant dans des secteurs isolés du Nouveau-Québec et pour faciliter des missions d'inventaire aérien de la faune réalisées à l'aide des hélicoptères du SAG. Utilisés à l'occasion pour le transport d'autres marchandises, ils le sont encore moins aujourd'hui.

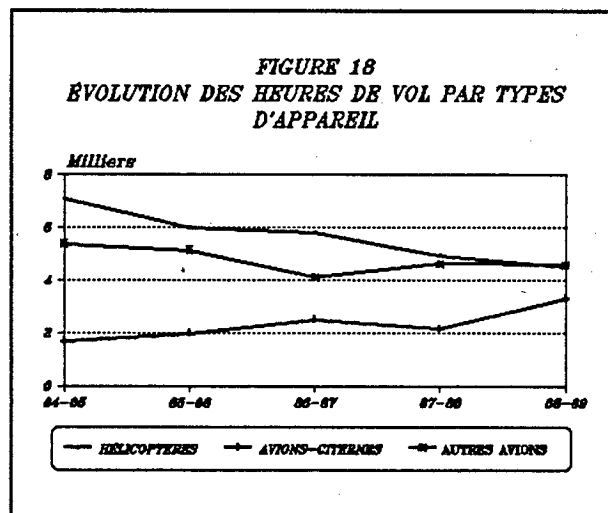
En baisse depuis 1984-1985, le temps de vol des avions-passagers s'est stabilisé en 1987-1988. Par rapport aux 5 399 heures de 1984-1985, les 4 615 heures de 1988-1989 équivalent à un déclin annuel moyen de 7,5 %. Le temps de vol des réactés (HS-125 et Challenger) a progressé, passant de 2 005 à 2 095 heures de sorte que la baisse provient uniquement des avions à hélices (F-27, DG-3, Navajo) qui ont volé 2 520 heures comparativement à 3 394 heures. Moins utilisé pour le transport exécutif (645 heures contre 866 heures), les réactés ont servi 311 heures de plus pour le transport des

TABEAU 11
LA FLOTTE DU SAG

HEURES DE VOL TOTALES PAR TYPES D'APPAREIL

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89
HÉLICOPTÈRES					
BELL-206 ⁸	7 106	6 030	5 822	4 960	4 286
BELL-222 ¹	0	0	0	0	262
TOTAL:	7 106	6 030	5 822	4 960	4 548
AVIONS-CITERNES					
CL-215 ²	1 329	1 392	1 766	1 850	2 774
CANSO	400	628	773	338	579
TOTAL:	1 729	2 020	2 539	2 188	3 353
AUTRES AVIONS					
HS-125 ³	2 005	1 892	1 892	1 987	1 210
F-27	2 674	2 394	1 397	2 063	1 680
DC-3	720	870	843	608	777
CHALLENGER ¹	0	0	0	0	885
NAVAJO ⁴	0	0	0	0	63
TOTAL:	5 399	5 156	4 132	4 658	4 615

SOURCE: Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars)



1. En juillet 1988, un biréacteur CHALLENGER version ambulance a remplacé le biréacteur HS-125 ambulance; l'hélicoptère BELL-222 a été loué pour améliorer le service du transport exécutif.
2. À l'été 1987, deux CL-215 neufs ont remplacé deux des six CANSO du SAG.
3. En février 1990, le biréacteur HS-125 exécutif a été mis au rancart.
4. En mars 1989, un bimoteur léger de type NAVAJO a été loué pour le transport des équipages d'avions-citernes en provenance et vers leurs bases d'opération et pour améliorer le service de transport exécutif.

malades (1 450 heures contre 1 139 heures). La baisse du temps de vol des avions à hélices provient uniquement des F-27 qui ont 994 heures de moins qu'en 1984-1985. Normalement, le temps de vol de ces avions aurait dû être d'environ 2 000 heures au lieu de 1 680 heures, étant donné qu'un des F-27 a été retiré quelques mois pour être rénové. Cette absence temporaire a été comblée en partie par le DC-3 et le Navajo et en partie par le nouvel hélicoptère exécutif B-222. Enfin, la construction et l'entretien de nouveaux aéroports en territoire inuk, de même que des travaux préparatoires à la deuxième phase de la Baie James, auront permis d'annuler l'effet qu'aurait dû avoir, sur le DC-3, la baisse importante des inventaires fauniques (291 heures contre 511 heures).

NOTES

FONDS RENOUVELABLE, REVENUS TOTAUX ET REVENUS PRIS EN COMPTE DANS NOS CALCULS

	REVENUS TOTAUX	SOUS-LOCATION DES HS-748	AUTRES REVENUS ¹	REVENUS AJUSTÉS
1984-1985	6 146 303 \$	(843 573 \$)	(159 267 \$)	5 143 463 \$
1985-1986	6 235 933 \$	(905 790 \$)	(90 963 \$)	5 239 180 \$
1986-1987	7 012 614 \$	(851 201 \$)	(37 311 \$)	6 124 102 \$
1987-1988	6 180 041 \$	---	(94 551 \$)	6 085 490 \$
1988-1989	19 461 513 \$	---	(95 417 \$)	19 366 096 \$

1. Les revenus de sous-location découlent d'une opération exécutée pour le compte de la Société québécoise des transports (SQT) et cela au profit de la Société aérienne Québécoise. Les autres revenus découlent pour leur part de remboursements de dépenses, de charges exigées des journalistes accompagnant les ministres, du remisage d'aéronefs dans le hangar du SAG et de la fourniture occasionnelle de biens et services.

FONDS RENOUVELABLE, DÉPENSES TOTALES ET DÉPENSES PRISES EN COMPTE DANS NOS CALCULS

	DÉPENSES TOTALES	LOCATION DES HS-748	RÉNOVATION DE DEUX CL-215	DÉPENSES AJUSTÉES
1984-1985	6 659 367 \$	(843 573 \$)	---	5 815 794 \$
1985-1986	7 291 049 \$	(905 790 \$)	---	6 385 259 \$
1986-1987	8 581 051 \$	(851 201 \$)	---	7 729 850 \$
1987-1988	7 049 658 \$	---	---	7 049 658 \$
1988-1989	12 832 544 \$	---	(1 415 562 \$)	11 416 982 \$

FONDS RENOUVELABLE, DÉPENSES COMPTABILISÉES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS²

	PERSONNES ET MARCHANDISES	PROTECTION DE LA FORÊT	TOTAL
1984-1985	5 206 023 \$	609 771 \$	5 815 794 \$
1985-1986	5 732 012 \$	653 247 \$	6 385 259 \$
1986-1987	6 772 667 \$	957 183 \$	7 729 850 \$
1987-1988	6 086 611 \$	963 047 \$	7 049 658 \$
1988-1989	6 822 422 \$	4 594 540 \$	11 416 982 \$

2. Les données sur la protection de la forêt pour 1984-1985 et 1985-1986 ont été prises dans les annexes 25A et 25B de l'étude d'évaluation du SAG (carburant et huile des CANSO et CL-215); celles de 1986-1987 et 1987-1988 ont été obtenues du SAG, et celles de 1988-1989 ont été prises à l'annexe 2 du document produit par le Bureau du sous-ministre en novembre 1987 et portant sur les modalités de gestion et de contrôle du FSAG. Celles sur le secteur des personnes et des marchandises ont été obtenues par différence.

TARIFS DE NOLISEMENT DU SAG

Entrée en vigueur	1/4/84	1/4/85	1/4/86	1/12/87	1/4/88 ³
<u>AVIONS</u>					
CHALLENGER	---	---	---	---	1 800 \$
HS-125	700 \$	idem	840 \$	1 000 \$	1 200 \$
F-27	500 \$	idem	600 \$	750 \$	930 \$
DC-3	200 \$	idem	240 \$	360 \$	480 \$
NAVAJO	---	---	---	---	400 \$
CANSO	550 \$	575 \$	630 \$	idem	765 \$
CL-215	1 100 \$				

HÉLICO

BELL-206B	200 \$	idem	240 \$	300 \$	370 \$
BELL-222	---	---	---	---	800 \$

3. Pour les avions-citernes CANSO ET CL-215, les nouveaux principes de tarification en vigueur depuis le 1^{er} avril 1988 prévoient aussi l'imposition de charges fixes. En 1988-1989, ces charges fixes ont été de 2 196 508 \$ pour les CANSO et de 7 265 495 \$ pour les CL-215.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMMES DU RÉSEAU ROUTIER

1. Gouvernement du Québec, Comptes publics du Québec, livre des états financiers du gouvernement, Québec, 1981-1982 à 1988-1989.
2. Statistiques Canada, Indices des prix de la construction routière, (Québec), 62-007, Ottawa, 1981 à 1989.
3. Statistiques Canada, Indices des prix à la consommation (Montréal), 62-001, Ottawa, 1981 à 1989.
4. Régie de l'assurance automobile du Québec, Statistiques d'immatriculation, Québec, 1981 à 1989.
5. Régie de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique: bilan 1989, tome 1, accidents, parc automobile, permis de conduire, Québec, 1990, 184 p.
6. SEGMA (86) Inc. LAVALIN (ministère des Transports), Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier, Québec, mars 1990.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

1. CHAREST, Serge, Claude Martin, Répertoire statistique - transport scolaire - 87/88, Direction du développement du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 3^e trimestre 1989, 130 p.
2. CHAREST, Serge, Claude Martin, Répertoire statistique - transport scolaire - 86, Direction du développement du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 3^e trimestre 1988, 125 p.
3. CHAREST, Serge, Claude Martin, Transport scolaire: analyse du système québécois, Direction du développement du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 2^e trimestre 1988, 139 p.
4. Ministère des Transports, Règles budgétaires du transport des écoliers, Québec, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1983-1983 à 1987-1988.
5. Ministère des Transports, Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - transport scolaire (TE-104), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1983-1983 à 1987-1988.
6. Ministère des Transports, Statistiques sur la clientèle et sur l'organisation du réseau de transport - transport scolaire (TE-102), Québec, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1983-1983 à 1987-1988.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN

1. AUCLAIR, Louise, Organismes municipaux et intermunicipaux de transport de la région de Montréal - répertoire statistique - transport en commun '87, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, décembre 1988, 47 p.
2. AUCLAIR, Louise, Organismes municipaux et intermunicipaux de transport - répertoire statistique - transport en commun '88, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, décembre 1988, 69 p.
3. BEAULÉ, Michel, Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, Direction du développement du transport terrestre des personnes, Service du développement des politiques, Notes pour un exposé présenté à l'intérieur du séminaire de synthèse - URB 8000, Maîtrise en analyse et gestion urbaines, Université du Québec à Montréal, 22 mars 1990, 26 p.
4. Ministère des Transports, Transport en commun - rapport d'exploitation Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1988.
5. HURLEY, Norman, Maryse Hamel, Évaluation du programme de subvention aux immobilisations, Direction générale du transport des personnes et des marchandises, Service de l'évaluation et de la réglementation, ministère des Transports, Québec, février 1988, 146 p.
6. MÉNARD, Robert, Maryse Hamel, Michel Beaulé, Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale, Direction générale du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 28 mai 1986, 238 p.
7. ...OPT, Rapports annuels des OPT... pour les années 1984 à 1988.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

1. Ministère des Transports, Répertoire statistique - transport adapté 86, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 4^e trimestre de 1987, 142 p.
2. Ministère des Transports, Répertoire statistique - transport adapté 87, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 4^e trimestre de 1988, 144 p.
3. Ministère des Transports, Répertoire statistique - transport adapté 88, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1^{er} trimestre de 1990, 156 p.
4. Ministère des Transports, Politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 15 avril 1983, 25 p.
5. Ministère des Transports, Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité pour l'année 1989 - guide explicatif, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1989, 10 p.
6. Ministère des Transports, Transport adapté aux personnes handicapées - états financiers de l'année ... (TA-201), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1987.
7. Ministère des Transports, Transport adapté aux personnes handicapées - prévisions budgétaires de l'année ... (TA-201), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1987.
8. Ministère des Transports, Rapport trimestriel d'exploitation de l'année ... (TA-201), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1987.
9. Ministère des Transports, Modalités d'organisation du transport adapté aux personnes handicapées - le plan de développement, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, juin 1980, 20 p.
10. MONGRAIN, Danielle, Serge Charest, État de la situation des services de transport adapté aux personnes handicapées en milieu rural, Direction générale du transport terrestre des personnes, Service des études, ministère des Transports, Québec, décembre 1986, 71 p.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

1. Société des traversiers du Québec, Rapports annuels, 1981-1982 à 1988-1989.
2. TREMBLAY, Lise, Analyse des problèmes et proposition d'une méthode de compilation, Statistiques sur les traverses maritimes, février 1988.
3. LAUZON, GÉLINAS, BERNARD, Contrôle de gestion, 2^e édition, Éditeur Gaétan Morin, 603 p.
4. HOVINGTON, Claire-Hélène, Gilles Beaulieu, Paul-A. Blouin, Paul-Luc Castonguay, André Lavergne, Traverses maritimes, Rapport du Comité Hovington, novembre 1986, 80 p.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Ministère des Transports, Évaluation du Service aérien gouvernemental, Direction de la programmation, Québec, novembre 1986, 76 p.
2. Ministère des Transports, Évaluation du Service aérien gouvernemental - annexes, Direction de la programmation, Québec, novembre 1986, 86 p.
3. Ministère des Transports, Rapports mensuels du SAG, cumulatif au 31 mars, Service aérien gouvernemental, Québec, 1985 à 1989.
4. Ministère des Transports, Système de facturation du SAG, Service aérien gouvernemental, Québec, 1984-1985 à 1988-1989.
5. Ministère des Transports, Document portant sur les modalités de gestion et du contrôle du Fonds du Service aérien gouvernemental (FSAG), Bureau du sous-ministre, Projet de loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports en vue de la création du Fonds spécial du SAG, Québec, novembre 1989, 33 p.
6. Ministère des Transports, États financiers du Fonds renouvelable du SAG, Québec, 1984-1985 à 1988-1989.
7. ST-AMANT, Jocelyne, Évolution des dépenses du ministère des Transports du Québec 1962-1963 à 1989-1990, Direction de la recherche, ministère des Transports, collection Études et recherches en transports, Québec, 4^e trimestre 1989, 179 p.
8. Ministère de l'Énergie et des ressources, Système d'information sur les feux de forêts, Direction de la conservation, Québec, 1984 à 1989.
9. Conseil du Trésor, CT général 148681 du 7 février 1984 concernant le Fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental, Québec.
10. Conseil du Trésor, CT 154928 du 18 février 1985 concernant le Fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental, Québec.
11. Conseil du Trésor, CT général 165873 du 3 novembre 1987, autoriser le Service aérien gouvernemental à hausser la tarification pour ses différentes missions et redéfinir les dépenses imputables au Fonds renouvelable, Québec.
12. Conseil du Trésor, CT 166944 du 22 mars 1988 concernant une modification de la tarification des services aériens destinés à la protection de la forêt, Québec.
13. Conseil du Trésor, CT 172581 du 19 décembre 1989 concernant un projet de loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports (Réf: 9-0214), Québec.

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 025 895



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports