

Diminution du financement public des dépenses d'exploitation de la STM depuis 1992

B3

Après des hausses substantielles de 1989 à 1992, le financement public aux réseaux autobus et métro **a diminué de 83,5 M\$** de 1992 à 2000.

Durant cette même période, le service de la dette de la STM **a augmenté de 25,1 M\$.**

La tendance a quelque peu été renversée depuis 2000 puisque le financement net des dépenses d'exploitation **a augmenté de 16,4 M\$** notamment en raison de la hausse des contributions municipales.

<i>(en millions \$)</i>	1992	1994	1996	1998	2000	2002	Variation 1992-2002
Contributions municipales (excluant les trains)	282,7	281,5	278,7	254,6	231,6	244,1	-38,6
Subventions gouvernementales	28,6	30,0	—	—	—	—	-28,6
Autres (dont les droits sur immatriculation et taxes sur essence)	30,9	30,2	50,3	50,0	52,2	52,2	+21,3
Contributions publiques à la STM	342,2	341,7	329,0	305,0	283,8	296,3	-45,9
MOINS							
Service de la dette assumé par la STM	-13,6	-20,6	-29,2	-34,0	-38,7	-34,8	-21,2
Financement net des dépenses d'exploitation	328,6	321,1	299,8	270,6	245,1	261,5	-67,1

Voir les détails au verso. →

B4 *Diminution du financement public des dépenses d'exploitation de la STM depuis 1992*

• Impact des divers changements au financement de la STM (en millions \$)

	Réel 1992	Réel 1993	Réel 1994	Réel 1995	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Budget 2002
Contributions municipales	305,3	305,3	305,3	297,8	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	244,1
Portion- trains de banlieue	-22,6	-24,3	-23,8	-24,6							
Contributions municipales (excluant les trains)	282,7	281,0	281,5	273,2	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	244,1
CMTC + taxe immatriculation ¹	59,5	58,2	60,2	60,6							
AMT					50,3	48,4	48,8	49,7	50,4	46,7	50,4
RTL ²						0,6	1,2	1,8	1,8	1,8	1,8
Total partiel — Fonds publics	342,2	339,2	341,7	333,8	329,0	318,6	304,6	283,1	283,8	285,1	296,3
Service de la dette net ³	-13,6	-15,8	-20,6	-25,0	-29,2	-30,6	-34,0	-36,1	-38,7	-32,6	-34,8
Financement public des dépenses d'exploitation des réseaux autobus et métro	328,6	323,4	321,1	308,8	299,8	288,0	270,6	247,0	245,1	252,5	261,5

1. Introduction en 1992 d'un droit de 30 \$ par véhicule immatriculé dans la région, suite au retrait du gouvernement du Québec des subventions à l'exploitation.

2. Compensation pour la ligne 4 du métro (Longueuil).

3. Les subventions aux immobilisations du gouvernement du Québec ont augmenté de 23,6 millions \$ de 1990 à 2000 .