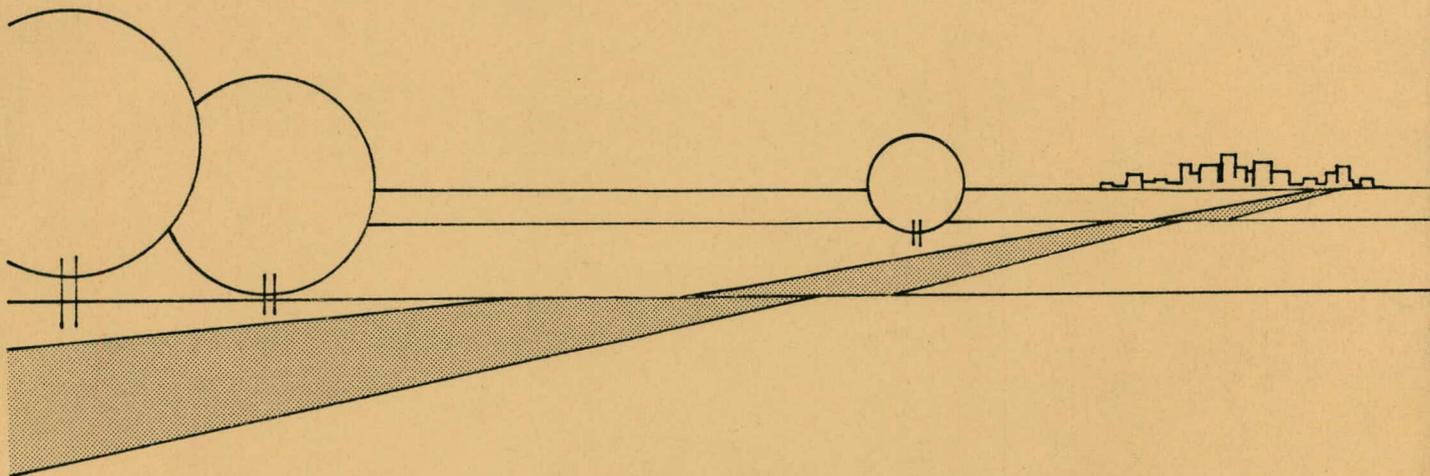


Activités du Ministère des Transports concernant les chemins municipaux

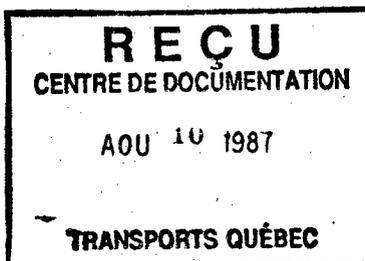


Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

CANQ
TR
BSM
182

468341

**ACTIVITÉS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CONCERNANT LES CHEMINS MUNICIPAUX**



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

**Service orientation et coordination
Direction de la programmation
Ministère des Transports**

Mars 1987

CANQ
TR
BSM
182

SOMMAIRE

Le présent rapport a pour but de présenter et évaluer les activités du ministère des Transports relativement aux chemins municipaux. Sa préparation s'inscrit dans une démarche du gouvernement en vue de déterminer des transferts possibles de responsabilités vers les instances municipales.

Globalement, le ministère des Transports est responsable de la gestion d'environ 60 000 kilomètres de routes publiques. Ce total comprend environ 21 000 kilomètres de routes numérotées et quelques 39 000 kilomètres de chemins municipaux. Alors qu'il assume une gestion complète de presque tout le réseau numéroté, le Ministère assure l'entretien d'été et la réfection des chemins municipaux dont il est responsable. De plus, il subventionne l'entretien d'hiver de ces chemins, à l'exception d'environ 3 900 kilomètres pour lesquels il assure un entretien complet.

Etant donné que le réseau numéroté établit des liaisons essentiellement à vocation interrégionale ou régionale, c'est la gestion du ministère des Transports sur les chemins municipaux qui pourrait faire l'objet d'une éventuelle décentralisation de la voirie. Ainsi, quatre programmes en matière de voirie sont analysés en faisant ressortir les dimensions historique, juridique, normative, institutionnelle, organisationnelle, administrative et financière de chacun d'eux. Il s'agit de l'activité consacrée à la conservation des chemins municipaux, celle des subventions pour l'entretien d'hiver des chemins municipaux, celle de la construction des chemins municipaux et enfin celle de l'aide à l'amélioration du réseau municipal, composée de trois volets: les chemins municipaux, les ponts municipaux et les aménagements cyclables.

L'utilisation des chemins municipaux est faible. En effet, sur la majorité de ceux-ci, le trafic moyen d'été ne dépasse pas 100 véhicules par jour. Seulement une faible minorité connaît un trafic supérieur à 1 000 véhicules par jour. Sur ce réseau, le Ministère intervient par le financement de travaux faits à contrats, l'exécution de travaux en régie ou le versement de subventions aux municipalités.

La gestion de l'ensemble du réseau routier dont le Ministère est responsable est assurée à la fois par les 47 bureaux de district, les douze directions régionales et l'administration centrale. Les ressources humaines et matérielles déployées sur l'ensemble du territoire servent à la fois à la construction et à l'entretien du réseau routier, tant sur le réseau numéroté que sur le réseau municipal. Par contre, au niveau de l'administration centrale, les activités reliées à l'entretien et à la construction sont souvent plus départagées.

Cette situation fait en sorte qu'il est très difficile, en termes d'effectifs et de ressources financières, d'évaluer avec précision l'effort réel que le Ministère consacre à l'entretien et à l'amélioration des chemins municipaux. Nous avons néanmoins, dans la première partie de ce rapport, esquissé un portrait d'ensemble du rôle et des effectifs du Ministère pour l'ensemble de ses directions régionales et bureaux de district. Nous avons également tracé un portrait similaire pour les directions de l'administration centrale dont une partie des activités est reliée à la gestion des chemins municipaux.

Ainsi, concernant les effectifs du Ministère rattachés aux directions régionales et aux bureaux de district, on y dénombrait près de 5 000 postes permanents en 1986. De plus, en 1985-1986, plus de 5 000 employés occasionnels, travaillant une durée moyenne de 3,43 mois, ont été engagés dans les directions régionales et les bureaux de district. Une partie de ces employés effectue des tâches relatives aux

chemins municipaux, mais il est présentement impossible d'en déterminer le nombre. Quant aux effectifs de l'administration centrale, une analyse sommaire a permis d'évaluer qu'au minimum 122 personnes-années seraient affectées à la gestion des chemins municipaux. Toutefois, ce total exclut les employés qui, à la Direction générale de l'administration et de la gestion financière, consacrent une partie de leur temps aux dossiers relatifs à la gestion de ces chemins.

En ce qui concerne le budget alloué par le Ministère à l'amélioration et à l'entretien des chemins municipaux, il a été possible d'en faire certaines évaluations pour les programmes visés par cette étude et de les répartir par municipalité régionale de comté pour un certain nombre d'années.

Dans le cas de la conservation des chemins municipaux, le Ministère, sur la base d'un coût d'entretien moyen au kilomètre, aurait consacré près de 63 M\$ à la conservation des chemins municipaux. Ce coût unitaire (donc l'estimation globale qui en résulte) exclut toutefois les dépenses d'administration, d'inspection et de surveillance, de même que les dépenses d'outillage et d'entretien des immeubles.

En ce qui a trait à l'entretien d'hiver des chemins municipaux, le Ministère a dépensé un total de 41 M\$ en 1985-1986, soit 34 M\$ en subventions et environ 7 M\$ pour environ 39 000 kilomètres de chemins municipaux qu'il entretient à ses frais.

En matière de construction et d'amélioration des chemins municipaux, un montant de 97 M\$ a été dépensé par le Ministère, soit 68 M\$ pour les projets de construction et 29 M\$ pour divers frais fixes.

Enfin, par le biais du programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal, le Ministère a, en 1985-1986, versé des subventions pour un montant de 27 M\$ aux municipalités du Québec, soit environ 21 M\$ pour les chemins municipaux, environ 4,5 M\$ pour les ponts municipaux et près de 1,5 M\$ pour les aménagements cyclables.

Au total, une somme de 228 M\$ a donc été consacrée par le Ministère à l'entretien et à l'amélioration des chemins municipaux en 1985-1986. En y ajoutant une partie des montants dépensés pour la signalisation, le matériel et l'entretien des immeubles, lesquels montants n'ont pu être imputés spécifiquement à la gestion des chemins municipaux, on peut estimer que le Ministère a consacré au moins 250 M\$ aux chemins municipaux durant cette même année. Ce montant représente environ 30% du budget alloué à la construction et à la conservation de l'ensemble du réseau routier (près de 850 M\$ en 1985-1986).

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	i
INTRODUCTION	1
1. LA GESTION DES CHEMINS MUNICIPAUX ET L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	3
1.1 Structure déconcentrée du ministère des Transports	5
1.1.1 Rôle des régions, districts et sous-centres	5
1.1.2 Ressources humaines	7
1.1.2.1 Évolution récente	8
1.1.2.2 Effectifs par catégorie	8
1.2 L'administration centrale du ministère des Transports	10
1.2.1 Rôle des directions de l'administration centrale	10
1.2.2 Ressources humaines	12
2. LES PROGRAMMES RELATIFS AUX CHEMINS MUNICIPAUX	14
2.1 Conservation des chemins municipaux	16
2.1.1 Identification	16
2.1.2 Objectifs	17
2.1.3 Historique	17
2.1.4 Données juridiques et réglementaires	18
2.1.5 Bénéficiaires	19
2.1.6 Données normatives	19
2.1.7 Données institutionnelles et organisationnelles	21
2.1.8 Données administratives	23
2.1.9 Données financières	24
2.2 Entretien d'hiver des chemins municipaux	26
2.2.1 Identification	26
2.2.2 Objectifs	26
2.2.3 Historique	27
2.2.4 Données juridiques et réglementaires	28
2.2.5 Bénéficiaires	28
2.2.6 Données normatives	28
2.2.7 Données institutionnelles et organisationnelles	29
2.2.8 Données administratives	30
2.2.9 Données financières	30

2.3	Construction des chemins municipaux	32
2.3.1	Identification	32
2.3.2	Objectifs	33
2.3.3	Historique	33
2.3.4	Données juridiques et réglementaires	34
2.3.5	Bénéficiaires	35
2.3.6	Données normatives	36
2.3.7	Données institutionnelles et organisationnelles	37
2.3.8	Données administratives	39
2.3.9	Données financières	40
2.4	Aide à l'amélioration du réseau municipal	43
2.4.1	Volet des chemins municipaux	43
2.4.1.1	Objectif	43
2.4.1.2	Historique	43
2.4.1.3	Données juridiques et réglementaires	44
2.4.1.4	Bénéficiaires	44
2.4.1.5	Données normatives	45
2.4.1.6	Données institutionnelles et organisationnelles	46
2.4.1.7	Données administratives	47
2.4.1.8	Données financières	47
2.4.2	Volets des ponts municipaux	47
2.4.2.1	Identification	47
2.4.2.2	Objectif	48
2.4.2.3	Historique	48
2.4.2.4	Données juridiques et réglementaires	49
2.4.2.5	Bénéficiaires	49
2.4.2.6	Données normatives	49
2.4.2.7	Données institutionnelles et organisationnelles	50
2.4.2.8	Données administratives	50
2.4.2.9	Données financières	51
2.4.3	Volet des aménagements cyclables	51
2.4.3.1	Objectif	51
2.4.3.2	Historique	51
2.4.3.3	Données juridiques et réglementaires	52
2.4.3.4	Bénéficiaires	52

2.4.3.5	Données normatives	52
2.4.3.6	Données institutionnelles et organisationnelles	53
2.4.3.7	Données administratives	54
2.4.3.8	Données financières	55
3.	DÉPENSES GLOBALES RELATIVES AUX CHEMINS MUNICIPAUX	56
	CONCLUSION	58

ANNEXE - Effectifs du ministère des Transports dans les directions régionales et les bureaux de district

Liste des tableaux

- Tableau 1: Principales fonctions d'entretien communes à l'ensemble du réseau routier géré par le ministère des Transports
- Tableau 2: Conservation du réseau routier - Entretien des chemins municipaux
- Tableau 3: Conservation du réseau routier - Subventions pour l'entretien d'hiver
- Tableau 4: Construction des chemins municipaux - Grands travaux et travaux régionaux
- Tableau 5: Aide à l'amélioration du réseau municipal - Volet des chemins municipaux
- Tableau 6: Aide à l'amélioration du réseau municipal - Volet des ponts municipaux
- Tableau 7: Aide à l'amélioration du réseau municipal - Volet des aménagements cyclables
- Tableau 8: Dépenses relatives aux chemins municipaux - 1985-1986

INTRODUCTION

Le présent rapport s'inscrit dans une démarche globale du gouvernement en vue de déterminer des transferts possibles de responsabilités vers les instances municipales. A cette fin, des dossiers techniques sont préparés sur une série de programmes susceptibles d'être décentralisés et, par la suite, des hypothèses seront élaborées quant aux modalités de transfert ou de nouveau partage de responsabilités.

La gestion du ministère des Transports sur les chemins municipaux constitue l'objet de ce rapport. Ainsi, quatre programmes en matière de voirie ont été retenus aux fins de l'examen qui suit. Il s'agit de l'activité consacrée à la conservation des chemins municipaux, celle des subventions pour l'entretien d'hiver des chemins municipaux, celle de la construction des chemins municipaux et enfin celle de l'aide à l'amélioration du réseau municipal, un programme de subventions aux municipalités composé de trois volets: les chemins municipaux, les ponts municipaux et les aménagements cyclables.

Afin d'accomplir son mandat relatif à la voirie, le Ministère s'est doté d'une structure déconcentrée en région. Les ressources humaines et matérielles déployées sur l'ensemble du territoire servent à la fois à la construction et à l'entretien du réseau routier, tant sur le réseau numéroté que sur le réseau municipal. Une situation similaire se produit également au niveau de l'administration centrale, quoique les activités reliées à l'entretien et à la construction sont souvent départagées.

Compte tenu de l'impossibilité d'associer spécifiquement des employés et équipements à l'un ou l'autre des programmes visés par le dossier de la décentralisation de la voirie tertiaire, nous présenterons en premier lieu des informations relatives à l'organisation

administrative du Ministère. Par la suite, nous décrirons successivement les quatre programmes visés par une éventuelle décentralisation en faisant ressortir les dimensions historique, juridique, normative, institutionnelle, organisationnelle, administrative et financière de chacun d'eux. Enfin, nous présenterons un sommaire des dépenses que le Ministère consacre aux chemins municipaux.

1. LA GESTION DES CHEMINS MUNICIPAUX ET L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le ministère des Transports est responsable de la gestion d'environ 60 000 kilomètres de routes publiques. Ce total comprend environ 3 000 kilomètres d'autoroutes, 9 500 kilomètres de routes principales et 8 500 kilomètres de routes régionales, constituant ainsi le réseau numéroté de la province (environ 21 000 kilomètres). Il est également responsable de quelques 39 000 kilomètres de chemin municipaux pour lesquels il assure l'entretien d'été et la réfection. Il subventionne également l'entretien d'hiver des chemins, à l'exception d'environ 3 900 kilomètres pour lesquels il assure le déneigement et le déglacage.

Globalement, l'utilisation des chemins municipaux est faible. Sur la majorité de ceux-ci, le trafic moyen d'été ne dépasse pas 100 véhicules par jour, alors que seulement une faible minorité connaît un trafic supérieur à 1 000 véhicules par jour. Le financement de travaux faits à contrat, l'exécution de travaux en régie et le versement de subventions aux municipalités constituent les moyens d'intervention sur ce réseau.

La gestion de ces 60 000 kilomètres de routes est assurée à la fois par les bureaux de district, les directions régionales et l'administration centrale qui possèdent, notamment, le point commun suivant: règle générale, leurs actions sont posées indistinctement, en terme d'effectifs et de budgets, sur les routes numérotées et sur les chemins municipaux. Cette situation fait en sorte qu'il est très difficile, dans l'état actuel des choses, d'évaluer correctement l'effort réel que le Ministère consacre à l'entretien et à l'amélioration des chemins municipaux.

Dans la première section de ce chapitre, nous esquisserons un portrait global du rôle et des effectifs du Ministère dans ses

directions régionales et bureaux de district. En second lieu, nous tracerons un portrait similaire pour les directions de l'administration centrale dont une partie des activités est reliée à la gestion des chemins municipaux.

1.1 Structure déconcentrée du ministère des Transports

Le ministère des Transports gère le réseau routier à son entretien sur une base fortement déconcentrée, avec une structure organisationnelle à trois paliers qui comprend 12 directions régionales, 47 districts ainsi que 112 centres et sous-centres de services répartis sur l'ensemble du territoire desservi.

1.1.1 Rôle des régions, districts et sous-centres

Selon le plan d'organisation administrative du Ministère, les directions régionales doivent principalement:

- identifier les besoins régionaux en matière de services et d'infrastructures de transport aussi bien qu'assurer une gestion efficace des projets de construction et d'entretien permettant d'y répondre;
- assurer l'exploitation des immeubles qui sont sous la juridiction du Ministère;
- représenter le Ministère auprès des organismes publics et de la population des régions.

Quant aux bureaux de district de chaque région, ils doivent pour leur part:

- identifier les besoins ainsi que déterminer les priorités de construction et d'entretien des infrastructures de transport sur leur territoire;
- assurer la surveillance des travaux de construction et réaliser la majorité des activités d'entretien des infrastructures.

En ce qui concerne les centres et sous-centres d'un district, ils constituent essentiellement un pallier opérationnel. Tout comme les districts, ce palier sert de base aux ouvriers et équipements de voirie du Ministère, sans toutefois qu'on y effectue l'identification des besoins et des priorités ni la surveillance des travaux.

Dans les directions régionales et dans les bureaux de district du ministère des Transports, on retrouve des divisions de construction, d'entretien et d'administration alors que les directions régionales comprennent en plus une division du personnel.

Un tel mode d'organisation permet de gérer l'ensemble des activités du Ministère, incluant les opérations sur le réseau local: construction et amélioration, conservation et entretien d'hiver. Ce mode d'organisation répond également à un objectif d'efficience par l'allocation des ressources humaines, matérielles et financières du Ministère à plusieurs fins.

Aussi, dans le cadre de ses opérations, le ministère des Transports possède un ensemble de données sur les contrats qu'il octroie, sur les subventions qu'il distribue, sur les travaux qu'il effectue en régie ainsi que sur les caractéristiques des routes numérotées ou municipales qu'il gère.

Ces données de gestion ne peuvent toutefois pas permettre d'allouer de façon précise les ressources du Ministère. Ainsi, il est difficile d'évaluer comment les ouvriers de voirie, les véhicules, les matériaux granulaires, les édifices et les montants d'argent qui s'y rapportent ont servi à une route locale ou de route numérotée ou à un chemin municipal.

Le tableau 1 énumère, à titre indicatif, quelques unes de ces fonctions qui font appel aux ressources du ministère des Transports et qui sont difficilement attribuables à une activité particulière sur le réseau numéroté ou sur le réseau municipal. Les fonctions retenues ici sont toutes reliées au secteur de l'entretien, dans les directions régionales et dans les bureaux de district du Ministère.

TABLEAU 1

Principales fonctions d'entretien communes à l'ensemble du réseau routier géré par le ministère des Transports

Direction régionales:

- . assurer la qualité de la surveillance des travaux confiés aux districts et aux sociétés privées;
- . juger de la pertinence de commander des études spécialisées;
- . répartir le budget d'entretien du matériel entre les districts;
- . superviser la gérance des ateliers de réparations;
- . établir et gérer un programme de formation pour les opérateurs des véhicules et pour les mécaniciens;
- . coordonner la programmation d'achat et de dotation de matériels;
- . établir les programmations de réhabilitation de chaussées, de rapiéçage et de rechargement de gravier.

Bureaux de district:

- . opérer l'atelier mécanique;
- . établir la programmation des opérations;
- . assurer le suivi des projets et contrats;
- . élaborer les plans et devis;
- . gérer le parc de matériel.

1.1.2 Ressources humaines

La structure déconcentrée du ministère des Transports se traduit notamment par la répartition de ses effectifs humains dans plus de 150 localités du Québec.

1.1.2.1 Évolution récente

Le nombre de postes permanents autorisés pour l'ensemble des 12 directions régionales et des 47 bureaux de district du Ministère est passé de 5 525 à 4 923 entre avril 1983 et avril 1986, comme l'indique le tableau A1 de l'annexe.

Ces postes n'incluent que les employés oeuvrant à la construction et à l'entretien en région et qui relèvent des directeurs régionaux et des chefs de district. Ils ne comprennent pas les employés localisés en région mais relevant des directions de l'administration centrale.

Cette évolution est présentée de façon plus détaillée, soit par région et par district, au tableau A2 en annexe, les données des districts incluant alors les centres et sous-centres de leur territoire.

1.1.2.2 Effectifs par catégorie

Les données du Ministère permettent de connaître, à une date donnée, la répartition des postes permanents autorisés et des employés occasionnels en place, par catégorie d'emplois.

Ainsi, le tableau A3 de l'annexe indique un total de 4 921 postes et 606 employés occasionnels en poste au 18 décembre 1986 dans l'ensemble des 12 directions régionales et des 47 bureaux de district. Le tableau A4 annexé au document donne une répartition de ces emplois par catégorie et ce, par région et par district.

Par ailleurs, le tableau A5 de l'annexe énumère les principaux corps d'emploi inclus dans chacune des catégories du tableau A4. Comme précédemment, les chiffres du tableau A4 ne tiennent compte que des emplois des directions régionales et des bureaux de district.

Il importe par ailleurs de noter que cet aperçu en date du 18 décembre 1986 ne reflète pas la situation qui prévaut généralement au chapitre des employés occasionnels. Ainsi, le 30 juin 1986, ces derniers étaient au nombre de 2 865 dans l'ensemble des directions régionales et des bureaux de district, par rapport à 606 le 18 décembre.

Les employés occasionnels embauchés par le Ministère dans les régions en 1985-1986 ont travaillé une durée moyenne de 3,43 mois. Il appert que le nombre de ces employés atteint un sommet en été, pour l'entretien et la réfection du réseau routier, et un autre sommet en hiver, principalement pour les activités reliées au déneigement. Entre ces deux périodes de pointe, on constate une baisse du nombre des employés occasionnels.

Ces importantes fluctuations en été et en hiver concernent généralement des groupes d'individus différents. Ainsi, même si le total de 2 865 employés occasionnels recensés dans les régions au 30 juin 1986 constitue un sommet annuel, on ne peut considérer ce chiffre comme le nombre maximum des occasionnels qui risquent d'être affectés par une décentralisation de la voirie tertiaire. En effet, sur la base des données de 1985-1986, le nombre des occasionnels embauchés dans les régions pour l'année totalise 5 115 personnes.

1.2 L'administration centrale du ministère des Transports

Tel qu'il a été mentionné précédemment, plusieurs directions de l'administration centrale ont parmi leurs fonctions celle de gérer les chemins municipaux. De façon globale, ces directions fournissent un encadrement administratif aux directions régionales et aux bureaux de district en établissant des normes et des procédures. Elles effectuent également des travaux spécialisés qui servent autant au réseau numéroté qu'au réseau des chemins municipaux.

1.2.1 Rôle des directions de l'administration centrale

Globalement, pour les besoins de cette étude, on peut identifier trois principaux programmes qui s'adressent en tout ou en partie aux chemins municipaux: le programme de construction, le programme d'entretien d'été et le programme de subventions.

En ce qui concerne le programme de construction, le rôle des directions de l'administration centrale est varié et souvent très important. Ainsi, la Direction générale du génie a notamment pour tâches de:

- procéder, dans certains cas, à des études d'opportunité pour des projets importants;
- réaliser certaines expertises techniques notamment sur la qualité des matériaux;
- assister les bureaux de district dans la préparation des plans et devis;
- procéder à l'arpentage légal et à l'expropriation des terrains et au déplacement des utilités publiques;
- procéder à un contrôle final sur la qualité des matériaux ou la compaction des sols.

La Direction de la construction (Direction générale des opérations) est également impliquée au niveau de la gestion des chemins municipaux en procédant à une révision des contrats de construction au moment des appels d'offre. Elle procède également à un contrôle de la gestion globale d'un projet une fois que celui-ci est terminé. La Direction de la programmation est responsable pour sa part d'élaborer le plan quinquennal d'équipement du Ministère et participe activement à la programmation annuelle des travaux.

Pour ce qui est du programme d'entretien d'été, la Direction de l'entretien (Direction générale des opérations) assume, à l'administration centrale, les principales responsabilités sur le réseau des chemins municipaux. Elle assure notamment l'uniformité des données d'inventaire et des méthodes d'exécution. Elle élabore également les normes d'entretien et prépare des devis types pour les appels d'offres tout en participant à la programmation annuelle des travaux. Enfin, elle est responsable d'évaluer globalement le programme d'entretien et de recommander des modifications aux normes ou aux méthodes d'exécution.

Soulignons que cette Direction est également responsable de la signalisation du marquage des chemins municipaux de même que de l'achat matériel utilisé par le Ministère autant pour le réseau numéroté que pour les chemins municipaux.

Quant aux deux programmes de subventions, ils sont gérés à l'administration centrale par la Direction de l'entretien pour ce qui est du programme de subvention pour l'entretien d'hiver et par la Direction du contrôle budgétaire, la Direction de l'entretien et la Direction générale du génie en ce qui concerne le programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal. Ces trois directions sont impliquées principalement dans la programmation des travaux et dans le paiement des subventions.

Enfin, il est important de signaler le rôle global de la Direction de l'administration et de la gestion financière dans l'organisation du Ministère. Cette direction générale est responsable de la préparation du budget, de l'affectation du personnel, de la préparation des différents contrats, des réclamations et de l'informatisation des différents systèmes de gestion utilisés par le Ministère.

1.2.2 Ressources humaines

Tel que nous l'avons mentionné précédemment, le ministère des Transports ne tient pas une comptabilité particulière des effectifs qui consacrent leur temps à la gestion d'un type de réseau en particulier. Sur la base d'évaluations sommaires fournies par les gestionnaires de l'administration centrale du Ministère, nous avons toutefois obtenu des chiffres sur le nombre d'employés qui peuvent être affectés en tout ou en partie à la gestion des chemins municipaux.

De façon globale, il y aurait au moins 110 personnes-années qui seraient affectées directement au programme de construction des chemins municipaux dans l'administration centrale, ce qui représente les ressources les plus considérables affectées à un des quatre programmes traités dans le présent document.

Pour le programme d'entretien d'été, on relève à l'administration centrale un total de quatre personnes-années qui seraient affectées à la gestion des chemins municipaux. Les employés qui travaillent à la signalisation des chemins municipaux ou encore à l'acquisition de matériel sont exclus de ce total.

Enfin, pour les deux programmes de subventions, un total d'environ huit personnes-années seraient affectées à la gestion des chemins municipaux dans l'administration centrale.

Donc, au total, un minimum de 122 personnes-années s'occuperaient directement de la gestion des chemins municipaux à l'administration centrale. Ce total ne tient également pas compte du personnel de la Direction générale de l'administration et de la gestion financière qui consacrent une partie de leur temps à la gestion de ces chemins.

2. LES PROGRAMMES RELATIFS AUX CHEMINS MUNICIPAUX

L'objet de ce chapitre est de passer en revue chacun des programmes du ministère des Transports qui touchent en tout ou en partie à la gestion des chemins municipaux. Deux de ces programmes concernent l'entretien du réseau routier et deux autres visent plutôt la construction ou l'amélioration du réseau.

Tout d'abord, nous traiterons de la conservation des chemins municipaux. Cette activité s'intègre dans le programme de conservation du réseau routier et peut être difficilement isolée de l'ensemble surtout en ce qui a trait aux effectifs et au budget alloués. Par la suite, il sera question de l'entretien d'hiver des chemins municipaux, un sujet plus facile à cerner étant donné qu'un programme de subventions spécifique à ces chemins est en place depuis plusieurs années au Ministère. En troisième lieu, nous aborderons la construction des chemins municipaux. Cet élément de programme, distinct au niveau budgétaire, peut être difficilement dissocié de l'ensemble des activités que le personnel consacre à l'ensemble du réseau routier. Enfin, le programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal, un programme de subventions en trois volets pour les chemins et les ponts municipaux ainsi que les aménagements cyclables, sera analysé en détail.

Tous ces programmes existent en vertu des fonctions et devoirs du ministre des Transports tels que prescrits dans la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., chapitre M-28, article 3). Il y est mentionné que le Ministre doit particulièrement effectuer ou faire effectuer les travaux de voirie qui, en vertu de la loi, incombent au gouvernement du Québec et notamment l'aménagement, les améliorations, l'entretien et la réparation de routes publiques ainsi que la construction, l'entretien et la réparation des ponts.

Il faut également souligner que tous ces programmes sont gérés intégralement par le ministère des Transports et qu'il n'existe aucune participation financière du gouvernement fédéral. De plus, aucun revenu n'est généré par ces programmes.

Dans l'optique d'une décentralisation de la voirie tertiaire, le déplacement d'effectifs du Ministère affectés aux chemins municipaux vers les instances municipales peut devenir une préoccupation importante. A ce sujet, les conventions collectives des fonctionnaires, ouvriers et professionnels traitent des hypothèses de déplacement ou cession d'unité administrative. On peut y retenir la philosophie générale suivante: à partir du moment où la décision est prise par l'employeur de céder en totalité ou en partie une unité administrative à une unité autre que le gouvernement, l'employé visé a le privilège, à l'intérieur d'un délai de 30 jours, de refuser d'être cédé à la nouvelle entité. Dans ce contexte, il ne peut être affecté ou muté contre son gré à plus de 50 kilomètres de son port d'attache et ce, pour une période de six mois à la suite de laquelle l'employeur pourra le déplacer en suivant l'ordre d'ancienneté et de mise en disponibilité.

Par contre, si l'employé visé accepte la cession proposée, le traitement, la réserve des congés de maladie, le fonds de pension et la sécurité d'emploi doivent être garantis chez le nouvel employeur.

2.1 Conservation des chemins municipaux

2.1.1 Identification

En 1985-1986, le ministère des Transports était responsable de l'entretien d'été d'environ 61 500 km de routes et chemins publics. Plus précisément, il a entretenu au cours de cette période environ 22 500 km de routes numérotées (autoroutes, routes principales et routes régionales) et près de 39 000 km de chemins municipaux. La conservation du réseau de chemins municipaux fait l'objet de la présente analyse.

Au niveau budgétaire, l'entretien des chemins municipaux fait partie du programme de conservation du réseau routier (programme 4). Ce programme est composé de trois éléments majeurs: la conservation des infrastructures de transport, les activités de soutien (entretien des immeubles, personnel de soutien, etc.) et le soutien en matériel (outillage, carburant, personnel des ateliers mécaniques, etc.).

L'élément 4.1 (conservation des infrastructures de transport) est à son tour subdivisé en quatre activités: la conservation des chaussées, la conservation des structures, la conservation des équipements de contrôle et de sécurité (signalisation) et l'exploitation d'hiver. Nous traiterons essentiellement des opérations reliées à la conservation des chaussées dans cette section. Le budget alloué à la conservation des structures est dépensé à la réparation de ponts localisés sur le réseau numéroté. Les activités que le Ministère consacre à l'entretien des ponts localisés sur les chemins municipaux sont traitées à la section 2.4 du présent rapport. Enfin, les activités reliées à l'exploitation d'hiver des chemins municipaux font l'objet de la section 2.2.

2.1.2 Objectifs

La conservation des infrastructures routières de transport poursuit des objectifs de sécurité et de confort pour le public voyageur, tout en protégeant les investissements consentis dans ce domaine.

2.1.3 Historique

Au début du siècle, ce sont les municipalités qui sont responsables de l'entretien de tous les chemins de la province. Compte tenu des difficultés financières des municipalités, le gouvernement commence à intervenir au moyen de subventions pour l'amélioration et l'entretien des routes. Entre 1912 et 1922, le gouvernement et les municipalités consacrent leurs énergies à construire et améliorer le réseau routier mais négligent son entretien.

En 1921, on vote une loi qui permet au gouvernement d'entretenir, en plus des routes provinciales, les routes régionales. Puis en 1927, une nouvelle loi autorise le gouvernement à entretenir à ses frais tous les chemins améliorés de la province sur simple demande des municipalités qui adoptent une résolution à cet effet.

En 1947, un règlement important est adopté, stipulant que le ministère de la Voirie entretient toutes les routes améliorées du Québec dont la partie gravelée a au moins 16 pieds de largeur et une fondation d'au moins 12 pouces. Avec ce règlement, les critères sont plus clairs et l'entretien des chemins municipaux par le ministère de la Voirie passe à plus de 26 000 km en 1948, et à plus de 34 000 km en 1957.

Au milieu des années 70, le programme de conservation du réseau routier est adopté. La structure du programme est alors la suivante:

- élément 4.1: conservation des chaussées
- élément 4.2: conservation des structures
- élément 4.3: signalisation
- élément 4.4: entretien d'hiver
- élément 4.5: activité de soutien
- élément 4.6: soutien en matériel

Finalement, en 1983, les quatre premiers éléments du programme sont regroupés en un seul élément. Aucun changement d'ordre administratif n'est prévu au cours des prochaines années en matière d'entretien. Par ailleurs, le Ministère a annoncé récemment la mise en place d'un plan quinquennal d'intervention consistant à injecter 400 M\$ supplémentaires à ceux déjà alloués dans l'entretien du réseau routier.

2.1.4 Données juridiques et réglementaires

La Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8, article 51) stipule que toute corporation municipale peut adopter une résolution demandant au ministre des Transports de faire entretenir et réparer ses chemins améliorés ou une partie de ceux-ci. Selon l'article 52 de la même loi, le Ministre peut consentir à entretenir et réparer entièrement aux frais du Québec, en tout ou en partie, les chemins améliorés mentionnés dans la résolution.

Toujours en vertu de l'article 52, le ministre des Transports peut, par un avis qu'il publie dans la Gazette officielle du Québec, cesser d'entretenir ou de réparer un chemin amélioré aux frais du Québec. Enfin, en vertu de l'article 58, quand le ministre des Transports a déclaré qu'un chemin amélioré ne sera plus entretenu aux frais du Québec, l'entretien de ce chemin incombe à la corporation municipale à laquelle il appartient.

En ce qui concerne les chemins de colonisation, ceux-ci, conformément à la Loi sur les chemins de colonisation (L.R.Q. chapitre C-13) sont à la charge de la municipalité locale. En vertu de l'article 4 de cette loi, le gouvernement peut déclarer qu'un chemin ou partie d'un chemin de colonisation n'est plus un chemin de colonisation. C'est ainsi que le ministère des Transports a procédé dernièrement à l'annulation de décrets gouvernementaux identifiant les chemins de colonisation et pouvant dater du début du siècle. Certains chemins ainsi déclassés sont réintégrés dans le réseau des chemins municipaux, à l'entretien du Ministère ou des municipalités. Si une ou des habitations sont localisées le long d'un de ces chemins, c'est le Ministère qui, règle générale, en assumera l'entretien. Le Ministère prévoit compléter le déclassement des chemins de colonisation dans trois ou quatre ans, compte tenu des difficultés de localisation et de la nécessité de procéder à l'arpentage légal de ces chemins.

2.1.5 Bénéficiaires

Toute corporation municipale peut adopter une résolution demandant au ministre des Transports d'entretenir un chemin municipal qui a été amélioré par le ministère des Transports. Suite à une telle demande, le Ministère exécute ou fait exécuter les travaux d'entretien entièrement à ses frais.

2.1.6 Données normatives

Il n'existe pas de normes précises à partir desquelles le ministère des Transports prend à son entretien un chemin amélioré. Au sens de la Loi sur la voirie, un chemin amélioré désigne un chemin sur lequel le Ministère a entrepris des travaux d'amélioration tels que le gravelage, l'asphaltage, etc.

Par contre, le Ministère procède généralement à l'abandon d'entretien dans les cas suivants:

- lorsqu'une section de route est désaffectée suite à une reconstruction qui en modifie le tracé;
- lorsqu'il s'agit d'une rue d'intérêt strictement local, en milieu urbain;
- lorsqu'il s'agit d'un chemin municipal sans habitation riveraine à caractère permanent et sans vocation de transit;
- dans le cas d'un chemin ayant fait l'objet d'un protocole d'entente entre le Ministère et la municipalité, lequel protocole implique un abandon d'entretien du Ministère;
- dans le cas où une route de contournement est construite, l'ancienne route devenant une rue d'intérêt strictement local.

En plus de cette politique générale concernant l'abandon d'entretien, le Ministère a défini une série d'opérations lui permettant d'uniformiser les activités d'entretien, de compiler le coût des travaux et de mieux répartir les ressources en fonction des besoins. Pour chacune des opérations identifiées, des normes ont été établies. Ces normes spécifient, de façon générale, les seuils d'intervention, la méthode de travail et les ressources requises pour exécuter les travaux.

Dans le cas de certaines opérations, le Ministère a développé des seuils d'intervention spécifiques à chaque type de route (autoroutes, routes principales, routes régionales, chemin municipaux). Il s'agit des opérations suivantes:

- couches d'usure;
- rapiéçage manuel à l'enrobé bitumineux;
- rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumineux;
- rapiéçage au béton de ciment;

- rapiécage aux matériaux granulaires;
- rechargement;
- grattage et mise en forme;
- abat-poussière;
- rapiécage d'accotement en matériaux;
- rechargement d'accotement;
- mise en forme d'accotement;
- nettoyage des fossés et décharges;
- fauchage.

2.1.7 Données institutionnelles et organisationnelles

Afin de préparer les opérations d'entretien et d'en assurer le suivi, le ministère des Transports a mis au point un processus général de gestion en matière de conservation des chaussées. Les grandes étapes de ce cadre de gestion de l'entretien comprennent la planification, la programmation, l'exécution, le contrôle et l'évaluation. L'application de ce cadre est confiée aux douze directions régionales et aux 47 districts du Ministère. Cette structure déconcentrée vise à répondre le plus efficacement possible aux besoins et attentes du milieu local.

La stratégie générale d'entretien à moyen et à long terme est déterminée à l'étape de la planification. L'identification des besoins de même que la fixation des normes de qualité et des ressources nécessaires pour satisfaire ces normes font partie de cette étape préalable à la réalisation des travaux.

Pour en arriver à une planification adéquate, un inventaire des infrastructures routières sert d'outil de base. Cet inventaire, réalisé par le personnel des bureaux de district, définit quantitativement l'importance du réseau routier et des éléments qui le composent. L'inventaire vise également à donner des informations sur

l'état du réseau et sur son utilisation. Le personnel des bureaux de district est responsable de la collecte des données, de leur informatisation et de leur mise à jour.

A l'administration centrale, la Direction de l'entretien assure l'uniformisation des données d'inventaire et des méthodes d'exécution, de même que l'élaboration des normes d'entretien. Etant donné que plusieurs travaux d'entretien sont effectués à contrat par l'entreprise privée, la Direction de l'entretien voit à la préparation de devis types qui sont utilisés comme documents de base pour les appels d'offres. Enfin, la Direction régionale identifie les besoins et détermine les priorités régionales d'entretien des infrastructures.

Compte tenu de la stratégie générale retenue et des ressources disponibles, le plan annuel des travaux à effectuer est par la suite fixé à l'étape de la programmation. Celle-ci est déterminée conjointement par les bureaux de district, les directions régionales et la Direction de l'entretien.

En fonction de la programmation établie, ce sont les bureaux de district qui sont responsables de l'exécution des travaux d'entretien, que ces travaux soient réalisés en régie ou à contrat. Quant aux directions régionales, elles coordonnent, pour l'ensemble de la région, la réalisation des différents travaux d'entretien, qu'il s'agisse de travaux effectués sur les chaussées pavées ou non pavées, sur les accotements, sur les systèmes de drainage, sur les éléments de protection et de sécurité, sur les abords de route ou encore sur les aires de repos.

Chacune des opérations nécessaires à l'entretien de la chaussée est standardisée par une norme qui définit le but de l'opération, le niveau de qualité, le calendrier d'exécution, la méthode de travail recommandée, les matériaux à utiliser, le matériel ou équipement requis, l'équipe de travail recommandée et l'unité de mesure pour réaliser les travaux.

Suite à l'exécution des travaux, l'objectif du contrôle est de vérifier si les opérations d'entretien sont réalisées conformément au programme annuel, aux normes et aux méthodes de travail recommandées, afin d'apporter, si le besoin s'en fait sentir, des correctifs rapides au programme de travaux qui restent à effectuer. Ce contrôle permet notamment de comparer les dépenses et la quantité de travail effectué au plan prévu en plus de faire des ajustements si nécessaire.

Chacune des interventions sur le réseau routier est comptabilisée selon le type d'opération à partir d'un rapport journalier mentionnant les ressources utilisées et la quantité de travail effectué. Ce rapport sert ainsi d'outil de contrôle. Il n'existe pas de comptabilité systématique des interventions par type de réseau. Par contre, quelques bureaux de district sont en mesure de fournir cette information. Soulignons enfin que les directions régionales participent activement au contrôle de l'administration des projets confiés aux districts ou aux entreprises privées.

L'étape finale de l'évaluation a pour but de mesurer l'atteinte des objectifs visés lors de la planification. C'est lors de cette étape que, suite à l'étude des coûts et de la qualité des travaux effectués, les principaux réajustements à moyen et à long terme sont prévus. Ainsi, l'évaluation peut résulter en une révision complète ou partielle d'une norme, la création de nouvelles opérations ou l'utilisation d'un nouvel équipement, d'une nouvelle technologie. La Direction de l'entretien, en collaboration avec les directions régionales et les bureaux de district, joue un rôle important lors de cette étape.

2.1.8 Données administratives

A l'administration centrale, le Service de la conservation des chaussées (Direction de l'entretien) consacre une partie de sa tâche à la conservation des chemins municipaux. Le temps que le personnel

alloue à la conservation de ce réseau ne dépasserait pas 15%. Donc, sur un total de 26 employés, environ quatre personnes-années seraient affectées au réseau municipal.

2.1.9 Données financières

En 1986-1987, sur un total de 333 M\$ prévu pour la conservation des infrastructures routières (élément de programme 4.1), le ministère des Transports entend consacrer 140 M\$ à la conservation des chaussées, 20 M\$ à l'entretien des structures sur le réseau numéroté, 30 M\$ à la signalisation et 140 M\$ à l'entretien d'hiver dont 34 M\$ en subventions aux municipalités (budgets de transferts). Pour les quatre dernières années, les données financières concernant l'ensemble de l'élément 4.1 sont les suivantes:

Conservation des infrastructures de transport Réseau numéroté et municipal

Budgets	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987
Traitements	100 724 9	94 390 1	95 017 8	91 138 2
Fonctionnement	211 373 5	210 293 8	161 854 7	162 412 5
Capital	816 1	827 9	45 627 9	45 627 9
Transferts	33 253 7	32 513 5	34 184 7	34 000 0
	346 168 2	338 025 3	336 685 1	333 178 6

Dans l'état actuel de comptabilisation des coûts reliés à l'ensemble de l'entretien des infrastructures, le Ministère ne dispose pas d'informations spécifiquement recueillies pour la conservation des chemins municipaux. Toutefois, sur la base d'un coût d'entretien moyen au kilomètre, il a été possible d'établir une partie des dépenses que le Ministère consacre au réseau municipal. Ce coût unitaire comprend les dépenses pour la main-d'oeuvre, les matériaux de même que l'outillage loué à l'entreprise privée. Il exclut donc les dépenses

d'administration, d'inspection et de surveillance, de même que les dépenses d'outillage (matériel) et d'entretien des immeubles du Ministère. Compte tenu de ces réserves, nous avons procédé à l'évaluation suivante.

Avec un coût de 1 617 \$/km établi pour l'année budgétaire 1985-1986, le Ministère aurait consacré près de 63 M\$ à la conservation des chemins municipaux (38 713 km) sur un total de 150 M\$ pour l'ensemble du réseau routier. Le tableau 2 présente une répartition par MRC de ces dépenses d'opération sur le réseau municipal.

Etant donné que le Ministère, en 1986-1987, a alloué environ 140 M\$ à la conservation des chaussées pour l'ensemble du réseau routier, nous pouvons ainsi évaluer la part affectée à la conservation des chemins municipaux à environ 59 M\$.

Si l'on veut avoir un portrait complet des dépenses d'entretien du Ministère sur le réseau municipal en 1986-1987, il faut considérer les dépenses pour la signalisation (30 M\$ pour l'ensemble du réseau routier), pour l'entretien des immeubles (37 M\$) et pour le soutien en matériel (53 M\$). Nous ne sommes cependant pas en mesure d'établir la part de ces montants imputée aux chemins municipaux. Soulignons que, dans le cas de l'activité de la signalisation, le Service de la signalisation du Ministère consacrerait une somme relativement peu élevée au réseau municipal, essentiellement pour la fabrication des panneaux et pour le marquage. La pose des panneaux sur ce réseau est assumée par le personnel des bureaux de district.

CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
ENTRETIEN DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
020	COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC				104 800		
065	COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL				38 900		
078	COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS				243 400		
088	BAIE-JAMES				103 500		
098	COTE-NORD DU GOLFE SAINT-LAURENT				-		
100	LES ILES-DE-LA-MADELEINE				199 600		
110	AVIGNON				670 800		
120	BONAVENTURE				902 100		
130	PABOK				297 700		
140	LA COTE-DE-GASPÉ				137 000		
150	DENIS-RIVERIN				293 000		
160	MATANE				579 600		
170	LA MATAPÉDIA				1 133 100		
180	LA MITIS				792 500		
190	RIMOUSKI-NEIGETTE				793 100		
210	LE FJORD-DU-SAGUENAY				1 378 200		
230	LAC-SAINT-JEAN-EST				953 600		
240	LE DOMAINE-DU-ROY				485 400		
260	MARIA-CHAPDELAINE				906 600		
300	TÉMISCOUATA				1 594 800		

CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
ENTRETIEN DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
310	LES BASQUES				699 300		
315	RIVIÈRE-DU-LOUP				972 600		
320	KAMOURASKA				931 600		
325	L'ISLET				1 060 900		
330	MONTMAGNY				740 000		
335	LES ETCHEMINS				1 076 300		
340	BEAUCE-SARTIGAN				998 300		
345	L'AMIANTE				857 600		
350	ROBERT-CLICHE				690 300		
355	LA NOUVELLE-BEAUCE				726 100		
360	BELLECHASSE				1 167 900		
365	DESJARDINS				217 100		
370	LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE				282 900		
375	LOTBINIÈRE				987 500		
378	PORTNEUF				1 020 900		
380	LA JACQUES-CARTIER				282 000		
385	L'ILE-D'ORLÉANS				29 900		
390	LA COTE-DE-BEAUPRÉ				69 800		
395	CHARLEVOIX				410 300		
398	CHARLEVOIX-EST				347 900		

TABLEAU 2 (SUITE)
 CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
 ENTRETIEN DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
405	L'ÉRABLE				699 900		
410	ARTHABASKA				1 722 700		
415	DRUMMOND				1 480 800		
420	NICOLET-YAMASKA				794 300		
425	BÉCANCOUR				821 700		
435	FRANCHEVILLE				750 200		
440	LE CENTRE-DE-LA-MAURICIE				346 700		
450	MASKINONGÉ				755 700		
470	MÉKINAC				434 300		
480	LE HAUT-SAINT-AURICE				295 000		
510	LE GRANIT				823 400		
520	LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS				1 148 900		
530	COATICOOK				1 250 400		
540	MEMPHRÉMAGOG				969 400		
560	SHERBROOKE				458 400		
570	LE VAL-SAINT-FRANÇOIS				1 121 500		
580	L'OR-BLANC				529 600		
600	BROME-MISSISQUOI				1 525 900		
610	LE HAUT-RICHELIEU				802 300		
615	LES JARDINS-DE-NAPIERVILLE				648 200		

TABLEAU 2 (SUITE)
CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
ENTRETIEN DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
620	LE HAUT-SAINT-LAURENT				1 113 800		
625	BEAUHARNOIS-SALABERRY				389 000		
628	VAUDREUIL-SOULANGES				856 800		
632	ROUSSILLON				307 700		
634	CHAMPLAIN				11 400		
635	LA VALLÉE-DU-RICHELIEU				386 600		
640	ROUVILLE				477 200		
645	LA HAUTE-YAMASKA				801 000		
650	ACTON				762 300		
655	LES MASKOUTAINS				910 600		
660	LE BAS-RICHELIEU				451 600		
665	LAJEMMERAIS				335 700		
670	LAVAL				-		
671	DEUX-MONTAGNES				167 300		
672	MIRABEL				484 500		
673	THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE				81 700		
674	LES MOULINS				143 100		
676	L'ASSOMPTION				155 100		
678	D'AUTRAY				705 600		
680	JOLIETTE				279 500		

CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
ENTRETIEN DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
682	MONTCALM				424 600		
684	LA RIVIÈRE-DU-NORD				394 300		
686	ARGENTEUIL				425 500		
687	LES PAYS-D'EN-HAUT				363 800		
689	LES LAURENTIDES				677 200		
690	MATAWINIE				714 200		
710	PAPINEAU				485 300		
730	LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU				455 000		
740	PONTIAC				561 700		
750	ANTOINE-LABELLE				643 400		
810	TÉMISCAMINGUE				1 023 200		
820	ROUYN-NORANDA				983 500		
830	VALLÉE-DE-L'OR				510 700		
850	ABITIBI				1 350 000		
890	ABITIBI-OUEST				1 709 600		
910	MINGANIE				11 200		
920	SEPT-RIVIÈRES				127 200		
930	MANICOUAGAN				146 600		
940	LA HAUTE-COTE-NORD				198 700		
990	CANIAPISCAU				16 600		
TOTAL					62 599 000		

2.2 Entretien d'hiver des chemins municipaux

2.2.1 Identification

Durant l'hiver 1985-1986, le ministère des Transports a entretenu et subventionné environ 65 500 km de routes et chemins publics. Il a entretenu entièrement à ses frais (en régie ou à contrat) près de 25 500 km de routes et chemins publics dont près de 3 900 km de chemins municipaux. Il est ainsi responsable de l'entretien d'hiver sur les autoroutes, les routes principales, la majorité des routes régionales et les routes de raccordement des villages au réseau principal et régional.

De plus, le Ministère a subventionné les corporations municipales, certaines municipalités régionales de comté et des organismes à but non lucratif pour l'entretien d'environ 40 500 km de chemins municipaux, forestiers et de colonisation. Ce second volet, concernant des chemins de responsabilité municipale, fait l'objet du présent dossier.

2.2.2 Objectifs

Ce programme d'aide financière vise l'ouverture et l'entretien en hiver des chemins d'intérêt public, autres que les grandes routes et certains chemins importants, compte tenu des besoins communautaires. Il doit essentiellement répondre le plus adéquatement possible aux attentes et besoins des citoyens, du public voyageur et des différents intervenants publics ou privés concernés par le transport. Il a comme objectif général d'assurer un transport confortable, économique et sécuritaire des personnes, biens, produits ou services nécessaires au développement du Québec ainsi qu'au maintien de la qualité de vie des citoyens.

2.2.3 Historique

Le début de l'entretien des routes en hiver remonte à l'automne 1928 grâce à l'initiative du Royal Automobile de Montréal qui entreprit de maintenir ouverte la route Montréal-Rouse's Point, soit une distance de 52 milles. Le succès de cette première expérience incite les municipalités à faire pression sur le gouvernement pour qu'il s'implique davantage dans cette activité.

La saison 1936-1937 marque le début des subventions d'entretien d'hiver aux corporations municipales à partir d'ententes particulières mais sans plan d'ensemble. Cette politique de subvention restera en vigueur jusqu'en 1949-1950, alors que le réseau comprend 8 400 km de chemins subventionnés.

En 1950, le Ministère abandonne sa politique d'aide particulière et discrétionnaire pour se doter d'une politique universelle d'assistance. En 1951-1952, le réseau subventionné est de 31 500 km et atteindra plus de 42 000 km en 1962-1963.

En 1969, le Ministère établit une formule de pondération des contrats d'entretien d'hiver basée sur l'évaluation du coût engendré par les ressources humaines et matérielles requises pour le déneigement. Cette révision du coût des contrats entraîne, en 1970, l'établissement des taux de subventions, répondant ainsi aux demandes des municipalités. Une formule de pondération sert également de base à ces taux dont les classes passent de quatre à six en 1973-1974.

Le Ministère étudie présentement la possibilité de remplacer les six taux par des taux de subventions spécifiques à chaque municipalité. Des recommandations en ce sens devraient être faites au ministre des Transports vers avril 1987.

2.2.4 Données juridiques et réglementaires

En vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8, article 64), le ministre des Transports peut accorder des subventions pour l'entretien des chemins. Il fixe les conditions pour l'obtention de ces subventions et les travaux subventionnés doivent être exécutés sous sa direction et conformément à ses instructions. Le montant de chaque subvention est déterminé par le ministre des Transports avant que les travaux subventionnés puissent être exécutés.

Les subventions accordées pour l'entretien d'hiver des chemins municipaux sont établies à partir de taux de subventions, lesquels font l'objet d'un décret du Conseil du trésor. Le Ministère annexe au décret une liste des municipalités subventionnées l'année précédente, ceci à titre indicatif seulement.

2.2.5 Bénéficiaires

Les subventions s'adressent généralement aux corporations municipales ou aux municipalités régionales de comté (MRC). Elles peuvent également être versées à des organismes à but non lucratif responsables d'entretenir, en hiver, des chemins importants de pénétration en forêt servant à des opérations forestières.

2.2.6 Données normatives

Pour être admissibles aux subventions, les chemins d'intérêt publics doivent répondre à un certain nombre de conditions. Ainsi, dans le cas des chemins municipaux, ils doivent être verbalisés, c'est-à-dire décrétés à l'entretien de la municipalité, et bordés de résidences principales permanentes. Ces chemins doivent également être situés dans un canton cadastré, c'est-à-dire divisés en lots. Enfin, ils doivent avoir un caractère de continuité et traverser des lots entiers ou encore des subdivisions de grandes dimensions.

Les rues d'intérêt purement local traversant des lots de petites dimensions ou situées à l'intérieur d'une réserve indienne, ainsi que les chemins conduisant à un aéroport privé ou municipal, à un cimetière, un dépotoir, une gare, un quai, une érablière, une coopérative d'élevage, un centre de ski, ou un lieu de villégiature ne sont pas admissibles à ces subventions.

Les chemins forestiers admissibles aux subventions doivent être situés sur les territoires de la Couronne, être carrossables en été et servir, en hiver, à des opérations forestières dirigées par un organisme à but non lucratif (syndicat forestier, chantier coopératif, coopérative forestière) ou à une municipalité donnant à ses résidents l'accès à une forêt domaniale. Enfin les chemins de colonisation admissibles aux subventions doivent être bordés de résidences principales permanentes (catégorie "A").

Au total, le réseau entretenu et celui subventionné en hiver par le Ministère sont donc plus importants que celui dont il est responsable en été, à cause notamment des chemins forestiers et des chemins bordés de résidences permanentes qui doivent être reliés au réseau supérieur en cas d'urgence.

Les subventions versées ne représentent qu'une partie du coût annuel d'entretien d'hiver (généralement de 40 à 60%) pour les chemins admissibles. Les six taux de subventions établies tiennent compte, pour chaque région climatique, des coûts de déneigement, du déglacage, d'achats de matériaux et de toutes autres dépenses.

2.2.7 Données institutionnelles et organisationnelles

A chaque année, après recommandation des régions et districts, le Ministère fait parvenir une lettre d'offre de subvention aux organismes admissibles. A cette lettre sont jointes la description et la longueur des chemins à être subventionnés ainsi que les conditions à respecter.

Des représentants de bureaux de district du Ministère procèdent occasionnellement à l'inspection des travaux et certifient le respect des conditions fixées et des coûts admissibles.

Le paiement de la subvention aux corporations municipales est fait en trois versements: 40% du montant le 15 décembre, 40% le 15 février et 20% le ou vers le 15 avril.

Le paiement de la subvention aux organismes à but non lucratif est fait en un seul versement, soit à la fin des travaux. Le montant de la subvention se calcule en tenant compte du taux, des longueurs et du nombre de jours où le chemin de pénétration en forêt a été effectivement entretenu, sur la base d'une période maximale de 150 jours à partir du 16 novembre.

2.2.8 Données administratives

En terme d'effectifs, un total de 23 employés permanents et 3 employés occasionnels composent le Service de l'entretien d'hiver et des structures de l'administration centrale du Ministère. De ce nombre, 14 employés permanents et deux employés occasionnels affectent, en tout ou en partie, leur temps à l'entretien d'hiver.

En ce qui concerne plus spécifiquement les subventions pour l'entretien d'hiver, mentionnons qu'un employé permanent et une employée occasionnelle cyclique consacrent plus de 80% de leur temps à ce dossier, alors que treize autres employés permanents de même qu'un employé occasionnel cyclique y consacrerait environ 20%.

2.2.9 Données financières

En 1986-1987, le ministère des Transports subventionnera l'entretien d'hiver des chemins municipaux pour un montant d'environ 34 M\$. Les dépenses consacrées aux subventions pour l'entretien

d'hiver n'ont pas beaucoup évolué au cours des cinq dernières années alors qu'une somme de 31 M\$ a été transférée aux municipalités, MRC et organismes à but non lucratif en 1982-1983.

Tel que mentionné précédemment, le Ministère a assuré également à ses frais l'entretien d'hiver d'environ 3 900 km de chemins municipaux en 1985-1986. Il s'agit de chemins servant à raccorder les villages au réseau principal et régional. En établissant le coût d'entretien d'hiver d'un kilomètre de ces chemins à 1 795 \$, on peut ainsi évaluer à environ 7 M\$ le montant dépensé pour leur entretien. L'entretien d'hiver pour l'ensemble des chemins municipaux en 1985-1986 se situerait donc, pour le ministère des Transports, à environ 41 M\$. Les montants dépensés par le MTQ pour l'entretien d'hiver des chemins municipaux au cours des quatre dernières années sont indiqués dans le tableau suivant:

Dépenses du MTQ pour l'entretien d'hiver des chemins municipaux

	<u>Subventionnés</u>	<u>Entretenus à 100%</u>	<u>Total</u>
1983-1984	32 454 947	7 150 071	39 605 018
1984-1985	32 545 335	6 711 862	39 257 197
1985-1986	34 184 665	6 945 771	41 130 436
1986-1987	33 959 091	6 656 505	40 615 596

Soulignons également que certaines routes régionales, donc faisant partie du réseau numéroté, sont subventionnées au lieu d'être entretenues aux frais du Ministère. Leur nombre et le kilométrage total est toutefois très faible.

Le tableau 3 présente pour les années 1984-1985, 1985-1986 et 1986-1987 une répartition par MRC des subventions du Ministère en matière d'entretien d'hiver. Les subventions versées aux villes de Chibougamau et Chapais ont été intégrées à la somme des subventions allouées pour le territoire de la Baie James.

TABLEAU
**CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
 SUBVENTIONS POUR L'ENTRETIEN D'HIVER**

PAGE 1

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
020	COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC	-	-	68 005	70 483	70 483	
065	COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL	-	-	-	-	-	
078	COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS	-	-	631 720	659 025	659 025	
088	BAIE-JAMES	-	-	235 045	302 798	373 042	
098	COTE-NORD DU GOLFE SAINT-LAURENT	-	-	-	-	-	
100	LES ILES-DE-LA-MADELEINE	-	-	106 976	111 714	111 714	
110	AVIGNON	-	-	281 458	300 344	300 344	
120	BONAVENTURE	-	-	449 714	467 124	467 124	
130	PABOK	-	-	151 896	158 252	158 252	
140	LA COTE-DE-GASPÉ	-	-	109 462	114 042	114 042	
150	DENIS-RIVERIN	-	-	114 816	121 886	121 886	
160	MATANE	-	-	356 014	362 183	362 183	
170	LA MATAPÉDIA	-	-	669 857	686 393	686 393	
180	LA MITIS	-	-	503 191	508 645	508 645	
190	RIMOUSKI-NEIGETTE	-	-	488 492	490 219	490 219	
210	LE FJORD-DU-SAGUENAY	-	-	915 519	1 043 750	1 043 750	
230	LAC-SAINT-JEAN-EST	-	-	392 200	408 069	408 069	
240	LE DOMAINE-DU-ROY	-	-	209 823	228 699	228 699	
260	MARIA-CHAPDELAINE	-	-	352 003	435 708	435 708	
300	TÉMISCOUATA	-	-	833 259	868 842	868 842	

CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
SUBVENTIONS POUR L'ENTRETIEN D'HIVER

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
310	LES BASQUES	-	-	337 874	351 750	351 750	
315	RIVIÈRE-DU-LOUP	-	-	456 813	476 524	476 524	
320	KAMOURASKA	-	-	476 919	493 714	493 714	
325	L'ISLET	-	-	530 885	534 460	480 797	
330	MONTMAGNY	-	-	370 437	397 398	343 360	
335	LES ETCHEMINS	-	-	560 031	579 894	576 501	
340	BEAUCE-SARTIGAN	-	-	456 910	470 934	465 696	
345	L'AMIANTE	-	-	667 062	692 757	692 280	
350	ROBERT-CLICHE	-	-	315 518	329 280	323 691	
355	LA NOUVELLE-BEAUCE	-	-	384 980	399 575	398 939	
360	BELLECHASSE	-	-	722 092	764 491	750 156	
365	DESJARDINS	-	-	127 050	132 296	132 296	
370	LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE	-	-	164 132	170 849	170 849	
375	LOTBINIÈRE	-	-	540 893	562 581	562 581	
378	PORTNEUF	-	-	462 775	485 496	492 588	
380	LA JACQUES-CARTIER	-	-	178 515	186 069	186 357	
385	L'ILE-D'ORLÉANS	-	-	1 853	1 929	4 756	
390	LA COTE-DE-BEAUPRÉ	-	-	101 272	105 419	106 009	
395	CHARLEVOIX	-	-	205 847	222 460	222 460	
398	CHARLEVOIX-EST	-	-	146 431	162 362	162 362	

T...EAU...SUI...
CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
SUBVENTION POUR L'ENTRETIEN D'HIVER

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
405	L'ÉRABLE	-	-	509 286	531 288	531 927	
410	ARTHABASKA	-	-	826 585	860 031	860 031	
415	DRUMMOND	-	-	774 313	805 473	805 473	
420	NICOLET-YAMASKA	-	-	413 262	427 392	427 392	
425	BÉCANCOUR	-	-	466 347	487 080	487 080	
435	FRANCHEVILLE	-	-	336 979	350 343	350 343	
440	LE CENTRE-DE-LA-MAURICIE	-	-	172 490	179 675	179 675	
450	MASKINONGÉ	-	-	281 542	292 224	292 224	
470	MÉKINAC	-	-	222 833	231 849	231 849	
480	LE HAUT-SAINT-AURICE	-	-	108 817	112 482	112 482	
510	LE GRANIT	-	-	437 197	453 573	452 808	
520	LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS	-	-	671 690	716 823	752 715	
530	COATICOOK	-	-	639 962	672 336	672 129	
540	MEMPHRÉMAGOG	-	-	596 720	644 625	644 625	
560	SHERBROOKE	-	-	226 941	237 456	237 456	
570	LE VAL-SAINT-FRANÇOIS	-	-	600 016	624 537	624 807	
580	L'OR-BLANC	-	-	268 721	287 928	288 288	
600	BROME-MISSISQUOI	-	-	807 838	841 134	841 134	
610	LE HAUT-RICHELIEU	-	-	250 697	261 502	260 212	
615	LES JARDINS-DE-NAPIERVILLE	-	-	231 024	240 346	242 120	

TABLEAU 3 (SUITE)
 CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
 SUBVENTION POUR L'ENTRETIEN D'HIVER

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
620	LE HAUT-SAINT-LAURENT	-	-	380 581	395 933	395 933	
625	BEAUHARNOIS-SALABERRY	-	-	142 284	148 021	148 021	
628	VAUDREUIL-SOULANGES	-	-	278 541	286 948	286 948	
632	ROUSSILLON	-	-	91 456	97 608	97 608	
634	CHAMPLAIN	-	-	-	-	-	
635	LA VALLÉE-DU-RICHELIEU	-	-	120 646	125 124	125 124	
640	ROUVILLE	-	-	174 456	181 426	181 148	
645	LA HAUTE-YAMASKA	-	-	414 828	431 613	431 613	
650	ACTON	-	-	302 686	326 045	326 045	
655	LES MASKOUTAINS	-	-	308 109	323 068	323 068	
660	LE BAS-RICHELIEU	-	-	162 384	168 577	168 577	
665	LAJEMMERAIS	-	-	102 771	106 915	104 877	
670	LAVAL	-	-	-	-	-	
671	DEUX-MONTAGNES	-	-	60 171	62 359	62 359	
672	MIRABEL	-	-	145 830	151 710	151 710	
673	THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE	-	-	24 428	25 413	25 413	
674	LES MOULINS	-	-	52 061	54 161	54 161	
676	L'ASSOMPTION	-	-	37 522	39 035	39 035	
678	D'AUTRAY	-	-	293 452	305 285	305 285	
680	JOLIETTE	-	-	103 187	110 192	110 192	

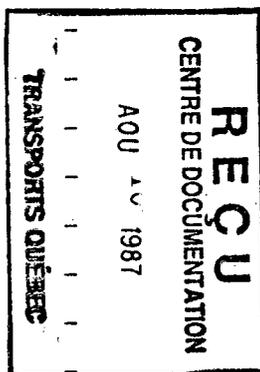


TABLEAU 3 (SUITE)
**CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER
 SUBVENTIONS POUR L'ENTRETIEN D'HIVER**

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
682	MONTCALM	-	-	177 252	186 450	186 450	
684	LA RIVIÈRE-DU-NORD	-	-	144 510	150 337	150 337	
686	ARGENTEUIL	-	-	340 578	350 409	350 409	
687	LES PAYS-D'EN-HAUT	-	-	262 781	273 377	273 377	
689	LES LAURENTIDES	-	-	532 865	545 941	545 941	
690	MATAWINIE	-	-	456 029	469 599	469 599	
710	PAPINEAU	-	-	446 580	473 527	473 527	
730	LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU	-	-	614 362	648 475	648 475	
740	PONTIAC	-	-	565 902	604 954	604 954	
750	ANTOINE-LABELLE	-	-	789 545	813 723	813 723	
810	TÉMISCAMINGUE	-	-	291 778	307 547	302 958	
820	ROUYN-NORANDA	-	-	263 623	338 041	364 473	
830	VALLÉE-DE-L'OR	-	-	223 303	232 204	172 695	
850	ABITIBI	-	-	434 851	445 674	397 920	
890	ABITIBI-OUEST	-	-	470 580	491 592	391 122	
910	MINGANIE	-	-	3 047	3 175	3 175	
920	SEPT-RIVIÈRES	-	-	35 193	52 290	52 290	
930	MANICOUAGAN	-	-	112 844	122 496	121 724	
940	LA HAUTE-COTE-NORD	-	-	178 031	218 311	201 964	
990	CANIAPISCAU	-	-	85 287	-	-	
TOTAL		31 033 136	32 454 947	32 545 335	34 184 066	33 959 091	31 800 000*

* Prévisions budgétaires

2.3 Construction du réseau des chemins municipaux

2.3.1 Identification

Le programme de construction du réseau routier (programme 3) vise à assurer le développement et l'amélioration des routes du Québec. Ce programme comprend quatre éléments et répartit, au plan budgétaire, les ressources disponibles selon le type de route, à savoir les autoroutes, les routes principales, les routes régionales et les autres routes non numérotées, c'est-à-dire les chemins municipaux. La présente section porte spécifiquement sur ce dernier élément de programme.

Dans sa gestion du programme de construction routière, le Ministère a recours à trois sous-programmes. D'abord, le sous-programme I (développement du réseau ou grands travaux) comprend la construction ou la reconstruction d'axes importants. Il inclut également des travaux connexes importants tels qu'échangeurs, ponts, éclairage, etc. Ces travaux de construction s'étalent normalement sur plusieurs années et peuvent s'appliquer à l'ensemble du réseau routier.

Le sous-programme II (amélioration du réseau numéroté) comprend l'ensemble des interventions ponctuelles visant à améliorer les caractéristiques structurales et géométriques d'une route numérotée. La réalisation d'un projet de ce type s'effectue normalement sur un an ou deux.

Enfin le sous-programme III (amélioration du réseau local) regroupe les travaux de réhabilitation structurale, de correction de la géométrie, de drainage, de rechargement et de pavage sur le réseau des chemins municipaux. Certaines réparations mineures, urgentes et moins

dispendieuses sont également comprises dans ce sous-programme. Ces travaux s'effectuent normalement pendant un même exercice financier mais peuvent parfois s'étaler sur deux ans.

L'ensemble des sous-programmes II et III composent ce que l'on désigne au Ministère sous le nom de "travaux régionaux". Quant à l'élément 3.4 (construction d'autres routes), il regroupe l'ensemble des projets exécutés sur les chemins municipaux et prévus dans les sous-programmes I (grands travaux) et III (amélioration du réseau local). Les projets liés aux grands travaux sont majeurs et plus dispendieux (construction d'axes routiers ou de structures, surtout en milieu urbain).

2.3.2 Objectifs

Le sous-programme I (grands travaux) vise à assurer la construction ou la réfection majeure de grands axes routiers. Dans le cadre de ce sous-programme, certaines interventions ponctuelles sont également effectuées sur le réseau municipal, essentiellement dans les grands centres urbains. Par ailleurs, les travaux identifiés dans le sous-programme III (amélioration du réseau local) visent à augmenter le niveau de service, à améliorer la sécurité et à diminuer les coûts d'entretien sur le réseau des chemins municipaux, selon les priorités établies au niveau local.

2.3.3 Historique

C'est en 1912 que le ministère de l'Agriculture commence la construction ou l'amélioration des routes provinciales. Le gouvernement et les municipalités construisent et améliorent les chemins à un rythme accéléré jusqu'en 1930. Le ministère de la Voirie s'implique alors graduellement dans l'amélioration des chemins municipaux. Lors

de sa création en 1923, le ministère de l'Agriculture conserve la responsabilité de la construction de chemins de colonisation et le ministère des Travaux publics sa responsabilité sur la construction des ponts.

L'implantation d'industries, l'accroissement de la population et l'utilisation de moyens de transport plus sophistiqués font naître les besoins de routes aux caractéristiques supérieures. L'Etat est alors appelé à intervenir davantage par des travaux de construction et d'amélioration routière. C'est ainsi qu'apparaît au fil des ans un réseau routier composé d'axes de catégories et standards différents selon la vocation, le volume de trafic, etc.

Vers le milieu des années 70, le ministère des Transports implante une programmation des travaux en deux volets: le programme des projets interrégionaux et celui des projets régionaux. Le programme de construction est par la suite révisé en 1980 et subdivisé en trois sous-programmes (développement du réseau, amélioration du réseau numéroté et amélioration du réseau local).

En 1983, compte tenu que le contexte budgétaire ne pouvait permettre une hausse des crédits alloués à l'élément de programme 3.4 (construction d'autres routes) malgré une augmentation des besoins et du nombre d'interventions souhaitables, le Ministère révisa son cadre de planification ainsi que ses normes de construction. Il initia alors une programmation spécifique pour les chemins à faible circulation, ce qui permit d'accroître le nombre d'interventions par la réalisation de travaux effectués selon des standards minimaux. Ce plan d'action, mis en place temporairement, a pris fin en 1986.

2.3.4 Données juridiques et réglementaires

En vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8, article 5), le Gouvernement autorise le ministre des Transports à faire

construire ou reconstruire des routes ou des ponts. Les articles 10 et 11 de la Loi viennent préciser les pouvoirs du ministre des Transports.

Parmi les pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi, le Ministre peut déterminer le tracé ou l'emplacement d'une construction ou reconstruction, déterminer ce qui doit faire partie des travaux, déterminer et changer la direction, la largeur, le profil et le niveau d'une route, l'assiette, les dimensions, les matériaux et le mode de construction, etc. Il peut aussi acquérir à l'amiable ou par expropriation tout immeuble jugé nécessaire à ces fins et établir des parcs de stationnement, haltes routières, belvédères, etc.

Le ministère des Transports, dans la préparation de son programme de construction routière, est soumis à la Loi sur l'administration financière (article 23). Il doit faire approuver ce programme à chaque année par le Conseil du trésor.

Concernant la préparation et la réalisation des projets de construction, le Ministère est principalement soumis aux principales lois suivantes:

- Loi sur l'administration financière
- Loi sur l'expropriation
- Loi sur la protection du territoire agricole
- Loi sur la qualité de l'environnement
- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
- Loi sur la santé et la sécurité au travail
- Loi sur les explosifs

2.3.5 Bénéficiaires

Dépendant des besoins établis par le milieu local, les députés et le Ministère ainsi que des priorités qui sont par la suite définies,

des projets de construction ou de reconstruction peuvent être réalisés sur le territoire de toutes les municipalités du Québec. L'élément de programme 3.4 (construction d'autres routes) concerne surtout les municipalités rurales, bien que certaines municipalités urbaines soient également sélectionnées dans le cadre du sous-programme des grands travaux.

2.3.6 Données normatives

Tel qu'il a été mentionné précédemment, les projets majeurs de construction ou de réfection des grands axes routiers font partie du sous-programme I (grands travaux). Cependant, le Ministère réalise également des travaux d'envergure sur le réseau municipal, principalement dans les grandes agglomérations urbaines du Québec. Ces travaux sont effectués la plupart du temps sur des rues municipales d'importance suite à des protocoles d'entente et impliquent des coûts que les municipalités peuvent difficilement assumer.

Dans le cadre du sous-programme III, la nature des travaux et les normes de construction relatives au gabarit d'une route (profils en travers) sont différentes selon le type de chemin municipal. Ainsi, les travaux exécutés sur des routes collectrices (sorties de village) ou sur des chemins dont le nombre moyen de véhicules est supérieur à 400 JMA (jour moyen annuel) peuvent comprendre des travaux de terrassement et gravelage de même que la pose de béton bitumineux.

Par contre, les travaux sur les chemins municipaux à faible circulation (JMA inférieur à 400) consisteront généralement à effectuer, si possible à l'intérieur des emprises existantes, des ouvrages d'amélioration de drainage (construction de nouveaux ponceaux, creusage et nettoyage de fossés) et de rechargement de gravier. Ces

travaux sont exécutés selon des normes réduites, sans modification au profil ni à la géométrie d'un chemin.

Afin de s'assurer d'une qualité adéquate des travaux, le Ministère utilise plusieurs normes aux fins de la construction des routes et des ponts. En plus de ses propres normes de construction, directives et procédures, il suit également les normes d'organismes québécois, canadiens, américains et internationaux pour ses travaux de construction comme pour les travaux connexes (électricité, égouts et aqueducs, etc.). Le Ministère est enfin soumis aux normes et exigences d'organismes externes, tels la Commission sur la santé et la sécurité au travail, le ministère de l'Environnement et la Commission de protection du territoire agricole.

2.3.7 Données institutionnelles et organisationnelles

Au niveau de la planification et de la programmation des projets de construction, le processus diffère selon que l'on s'adresse au sous-programme I ou au sous-programme III. En ce qui concerne les grands travaux, c'est à partir des besoins exprimés par les municipalités, les députés, ou encore les responsables en région du ministère des Transports que la Direction de la planification routière du Ministère procède à l'étude d'opportunité d'un projet. Si les résultats de cette étude sont favorables au projet, une décision des autorités est alors prise pour le réaliser à plus ou moins court terme. Enfin, ce projet sera inscrit par la Direction de la programmation au plan quinquennal d'équipement du Ministère, puis à la programmation annuelle, élaborée à partir du plan d'équipement en tenant compte des disponibilités budgétaires et des priorités de réalisation.

En matière d'amélioration du réseau local (sous-programme III), l'identification des besoins ne nécessite pas des études aussi élaborées. Elle repose sur les demandes des représentants locaux et sur l'expertise des responsables du Ministère en région. Les projets retenus sont alors inclus au programme des projets régionaux. Compte tenu des critères basés sur la sécurité et l'intégrité du réseau, les directions régionales et les bureaux de district déterminent la priorité de chacun des projets. Lors d'une rencontre annuelle entre le Ministre, les représentants locaux et les gestionnaires du Ministère, cette liste de priorités est soumise au député qui établira par la suite ses propres priorités. Enfin, le Ministère s'assure que les projets priorisés par le député sont réalisables dans les délais souhaités et à l'intérieur des disponibilités budgétaires.

Suite à l'inclusion d'un projet au plan d'équipement ou au programme des projets régionaux, les responsables des bureaux de district amorcent le processus de préparation du projet. Le bureau de district procède d'abord à l'arpentage préliminaire. La Direction des sols et matériaux et les centres régionaux peuvent par la suite réaliser certaines expertises techniques (sondages, qualité des matériaux). Puis le bureau de district, avec l'assistance de la Direction générale du Génie, procède à la préparation des plans et devis.

Une fois le plan de construction complété, le bureau de district obtient les différents permis nécessaires à la réalisation du projet (Commission de protection du territoire agricole et, si nécessaire, ministère de l'Environnement). Après avoir reçu les permis requis, la Direction des acquisitions du Ministère procède à l'arpentage légal, à la description technique des terrains à acquérir et à l'expropriation. A la demande du bureau de district, cette direction s'occupe également,

plans et devis en vue d'un éventuel appel d'offres ou encore en vue de l'exécution des travaux en régie. Une révision des contrats est effectuée par la Direction de la construction du Ministère.

Au niveau de l'exécution et du contrôle des projets de construction, c'est le chargé de projet du bureau de district qui assure, avec son équipe, la surveillance des travaux exécutés à contrat ou en régie. Un contrôle de la quantité (cubage des déblais, longueurs de tuyaux posés et de garde-fou, etc.) permet au chargé de projet d'effectuer les paiements. Un contrôle de la qualité des matériaux et de leur mise en place, ainsi qu'un contrôle de la compaction des sols sont assurés par la Direction des sols et matériaux. Les différentes mesures relevées sont par la suite transmises au chargé de projet.

Généralement, le mode de construction à contrat est privilégié dans le cas des grands travaux et de ceux réalisés sur des routes collectrices ou encore pour les routes devant supporter un trafic lourd. Pour les routes à faible circulation, le Ministère choisit souvent la formule en régie. Dans ce dernier cas, les plans et devis sont plus sommaires, les travaux moins complexes et les contrôles moins importants.

2.3.8 Données administratives

L'apport des services centraux à la construction des chemins municipaux est plutôt difficile à estimer, étant donné que le personnel des nombreuses unités administratives concernées est affecté à la construction de l'ensemble du réseau routier.

La Direction générale du génie réalise bon nombre d'analyses au niveau de la construction des chemins municipaux. Selon une étude réalisée en 1984, la Direction des sols et matériaux et ses centres régionaux affecterait l'équivalent d'environ 25 personnes-années à la construction des chemins municipaux et la Direction des structures environ 15 personnes-années. Quant à la Direction des acquisitions, on y estime la part des effectifs affectés aux chemins municipaux à environ 65 personnes-années, à cause principalement des travaux d'arpentage foncier préparés pour les municipalités. Ainsi, la Direction générale du génie affecterait au moins 105 personnes-années à la construction des chemins municipaux.

La Direction de la construction (Direction générale des opérations) affecterait pour sa part environ cinq personnes-années à la construction des chemins municipaux. En ajoutant les activités de la Direction de la programmation, c'est au moins 110 personnes-années qui seraient affectées à la construction des chemins municipaux dans l'administration centrale. Ce chiffre n'inclut toutefois pas les employés consacrant, au sein de la Direction générale de l'administration et de la gestion financière, une partie de leur travail aux projets ou dossiers relatifs aux chemins municipaux (contrats, approvisionnements, réclamations, etc.).

2.3.9 Données financières

En 1986-1987, le budget consacré à l'élément 3.4 (construction d'autres routes) a été d'un peu plus de 75 M\$, en baisse d'environ 21 M\$ par rapport à l'année précédente. Du total de 75 M\$, près de 29 M\$ est prévu pour des charges fixes (traitement régulier, arpentage et surveillance, frais de voyage, perfectionnement, etc.), pour des dépenses connexes (expropriation, honoraires pour plans et devis, déplacement des utilités publiques, réclamations, etc.) et pour des

travaux divers (drainage, passages à niveau, plantation d'arbres, feux lumineux, etc.). Le tableau qui suit indique les dépenses consacrées à l'élément de programme 3.4 pour 1983-1984 et 1984-1985 ainsi que les budgets alloués à ce même élément de programme pour 1985-1986 et 1986-1987:

Construction des chemins municipaux

Dépenses globales et budgets*

	Projets de construction	Dépenses fixes	Total
1983-1984	77 300 000	33 271 000	110 571 000
1984-1985	78 115 000	30 061 000	108 176 000
1985-1986	67 709 000	non disponible	97 052 000*
1986-1987	51 812 000	non disponible	75 246 000*

En ce qui concerne plus spécifiquement les dépenses effectuées pour l'ensemble des projets de construction des chemins municipaux, moins de 10% de celles-ci proviennent des sommes allouées dans le cadre des grands travaux comme l'indique le tableau qui suit:

Dépenses pour les projets de construction
sur les chemins municipaux

	<u>Sous-programme I</u> <u>(Grands travaux)</u>	<u>Sous-programme III</u> <u>(Travaux régionaux)</u>	<u>Total</u>
1983-1984	3 043 137	74 257 359	77 300 496
1984-1985	4 556 183	73 558 980	78 115 163
1985-1986	4 807 504	62 901 283	67 708 787
1986-1987	5 432 194	46 380 140	51 812 334

Par ailleurs, pour les années 1985-1986 et 1986-1987, il a été possible de répartir par MRC, dans le tableau 4, les dépenses consacrées aux projets de construction des chemins municipaux, ce qui exclut les charges fixes, les dépenses connexes et les travaux divers. Comme on peut le constater, ces dépenses varient beaucoup d'une MRC à l'autre et d'une année à l'autre pour un même MRC.

Enfin, au cours des trois dernières années, les projets de construction réalisés en régie totalisent 21% des dépenses consacrées à l'ensemble des chemins municipaux. Le coût des matériaux et de l'équipement loué à l'entreprise privée de même que le salaire des employés occasionnels affectés aux différents projets composent la somme des dépenses comptabilisée pour les projets en régie.

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX
GRANDS TRAVAUX ET TRAVAUX RÉGIONAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
020	COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC				922 194	1 375 590	
065	COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL				17 000	389 999	
078	COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS				1 886 135	4 900 826	
088	BAIE-JAMES				20 665	-	
098	COTE-NORD DU GOLFE SAINT-LAURENT				853 506	-	
100	LES ILES-DE-LA-MADELEINE				353 814	136 408	
110	AVIGNON				784 251	1 095 151	
120	BONAVENTURE				379 785	298 665	
130	PABOK				1 263 739	303 386	
140	LA COTE-DE-GASPÉ				586 438	1 128 845	
150	DENIS-RIVERIN				252 509	99 651	
160	MATANE				474 819	53 977	
170	LA MATAPÉDIA				682 138	90 169	
180	LA MITIS				-	30 000	
190	RIMOUSKI-NEIGETTE				1 015 569	57 141	
210	LE FJORD-DU-SAGUENAY				2 331 978	2 265 291	
230	LAC-SAINT-JEAN-EST				1 009 048	588 706	
240	LE DOMAINE-DU-ROY				636 618	50 000	
260	MARIA-CHAPDELAINE				996 360	174 158	
300	TÉMISCOUATA				709 585	220 690	

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX
GRANDS TRAVAUX ET TRAVAUX RÉGIONAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
310	LES BASQUES				146 630	101 700	
315	RIVIÈRE-DU-LOUP				977 915	1 570 900	
320	KAMOURASKA				337 000	1 284 479	
325	L'ISLET				400 200	508 833	
330	MONTMAGNY				306 691	211 700	
335	LES ETCHEMINS				701 558	804 180	
340	BEAUCE-SARTIGAN				885 333	802 849	
345	L'AMIANTE				816 676	1 236 080	
350	ROBERT-CLICHE				610 927	665 997	
355	LA NOUVELLE-BEAUCE				629 068	846 425	
360	BELLECHASSE				1 737 286	1 556 273	
365	DESJARDINS				-	11 380	
370	LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE				95 753	192 629	
375	LOTBINIÈRE				1 346 829	1 123 923	
378	PORTNEUF				1 238 834	2 489 438	
380	LA JACQUES-CARTIER				7 382	46 205	
385	L'ILE-D'ORLÉANS				14 227	256 777	
390	LA COTE-DE-BEAUPRÉ				7 200	-	
395	CHARLEVOIX				258 553	222 549	
398	CHARLEVOIX-EST				295 288	117 639	

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX
GRANDS TRAVAUX ET TRAVAUX RÉGIONAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
405	L'ÉRABLE				929 121	657 040	
410	ARTHABASKA				1 686 905	1 427 381	
415	DRUMMOND				1 958 855	797 625	
420	NICOLET-YAMASKA				793 558	470 120	
425	BÉCANCOUR				757 543	60 000	
435	FRANCHEVILLE				2 112 106	375 372	
440	LE CENTRE-DE-LA-MAURICIE				695 552	1 000	
450	MASKINONGÉ				935 913	1 048 797	
470	MÉKINAC				288 245	409 536	
480	LE HAUT-SAINT-AURICE				1 159 919	30 000	
510	LE GRANIT				637 860	328 449	
520	LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS				49 999	154 691	
530	COATICOOK				1 239 994	399 657	
540	MEMPHRÉMAGOG				71 780	495 246	
560	SHERBROOKE				721 346	482 780	
570	LE VAL-SAINT-FRANÇOIS				2 061 393	582 701	
580	L'OR-BLANC				295 714	783 814	
600	BROME-MISSISQUOI				469 599	574 124	
610	LE HAUT-RICHELIEU				222 001	247 822	
615	LES JARDINS-DE-NAPIERVILLE				628 989	244 113	

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX
GRANDS TRAVAUX ET TRAVAUX RÉGIONAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
620	LE HAUT-SAINT-LAURENT				91 253	114 930	
625	BEAUHARNOIS-SALABERRY				982 648	636 171	
628	VAUDREUIL-SOULANGES				852 766	1 086 290	
632	ROUSSILLON				824 924	345 391	
634	CHAMPLAIN				390 000	500 000	
635	LA VALLÉE-DU-RICHELIEU				115 078	70 001	
640	ROUVILLE				412 932	287 091	
645	LA HAUTE-YAMASKA				212 192	510 657	
650	ACTON				1 584 735	224 832	
655	LES MASKOUTAINS				752 401	673 816	
660	LE BAS-RICHELIEU				906 215	76 635	
665	LAJEMMERAIS				245 000	700 000	
670	LAVAL				-	-	
671	DEUX-MONTAGNES				-	107 993	
672	MIRABEL				45 241	446 736	
673	THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE				-	24 843	
674	LES MOULINS				758 420	157 428	
676	L'ASSOMPTION				-	-	
678	D'AUTRAY				377 891	418 248	
680	JOLIETTE				243 006	68 688	

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX
GRANDS TRAVAUX ET TRAVAUX RÉGIONAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
682	MONTCALM				140 226	656 934	
684	LA RIVIÈRE-DU-NORD				1 370 808	64 434	
686	ARGENTEUIL				361 341	-	
687	LES PAYS-D'EN-HAUT				58 623	-	
689	LES LAURENTIDES				1 313 602	557 903	
690	MATAWINIE				447 932	269 419	
710	PAPINEAU				40 000	326 288	
730	LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU				143 743	400 700	
740	PONTIAC				303 670	25 000	
750	ANTOINE-LABELLE				1 836 270	758 944	
810	TÉMISCAMINGUE				192 996	550 522	
820	ROUYN-NORANDA				1 050 531	299 137	
830	VALLÉE-DE-L'OR				671 423	1 842 457	
850	ABITIBI				602 331	613 129	
890	ABITIBI-OUEST				2 081 876	980 395	
910	MINGANIE				171 125	350 000	
920	SEPT-RIVIÈRES				3 132 952	300 000	
930	MANICOUAGAN				1 286 835	956 610	
940	LA HAUTE-COTE-NORD				1 908	-	
990	CANIAPISCAU				-	-	
TOTAL			77 300 496	78 115 163	67 708 787	51 812 334	

2.4 Aide à l'amélioration du réseau municipal

Le programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal constitue l'élément 5.4 du programme "Gestion interne et soutien" du ministère des Transports. Il s'agit d'un programme de subventions aux municipalités pour des infrastructures de transport entièrement sous leur responsabilité.

L'élément de programme 5.4 comprend trois volets: les chemins municipaux, les ponts municipaux et les aménagements cyclables. Des budgets alloués à ces trois volets, seul celui des ponts municipaux est dépensé en utilisant les ressources du Ministère, les municipalités étant maîtres d'oeuvre des travaux réalisés dans le cadre des deux autres volets. Nous analyserons en détail chacun de ces volets.

2.4.1 Volet des chemins municipaux

2.4.1.1 Objectif

Ce programme vise à apporter une aide financière aux municipalités de moins de 10 000 habitants pour la construction ou l'amélioration de voies de circulation, dont elles ont l'entière responsabilité, qu'il s'agisse de chemins municipaux (1) ou de chemins de colonisation.

2.4.1.2 Historique

Les subventions gouvernementales pour l'amélioration et l'entretien des chemins municipaux existent depuis fort longtemps. En

(1) Ces chemins municipaux comprennent les chemins de voirie verbalisés par les municipalités et des chemins à vocation agricole que le ministère de l'Agriculture a subventionnés jusqu'en 1980.

effet, en 1907, l'Assemblée législative adopte une loi permettant au gouvernement d'accorder une subvention annuelle pour l'entretien, l'amélioration et la confection des chemins selon les prescriptions du ministère de l'Agriculture de l'époque.

En 1923, le ministère de la Voirie est créé. Toutefois les chemins de colonisation demeureront sous la juridiction du ministère de l'Agriculture jusqu'en 1972, date à laquelle ils seront transférés au ministère des Transports. Donc, les chemins municipaux sont subventionnés depuis la création du ministère de la Voirie. A partir de 1927, ce ministère commence à entretenir à ses frais tous les chemins améliorés de la province qui étaient de responsabilité municipale avant cette période. Il continuera à subventionner les autres chemins municipaux par la suite, puis les chemins de colonisation à partir des années 80.

2.4.1.3. Données juridiques et réglementaires

En vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8, articles 23 à 27), le ministère des Transports peut accorder à toute corporation municipale rurale ou de village une subvention égale à la moitié des dépenses qu'elles a encourues pour améliorer un chemin. Lorsqu'un chemin à améliorer est d'intérêt général, le Ministère peut accorder une subvention spéciale, en sus de celle autorisée. Ce montant est déterminé par le ministre des Transports avant que les travaux subventionnés ne puissent être exécutés.

2.4.1.4 Bénéficiaires

Les subventions pour les chemins municipaux s'adressent généralement en priorité aux municipalités de moins de 10 000 habitants, ce qui représente environ 1 200 municipalités.

2.4.1.5 Données normatives

L'aide financière est accordée pour la construction et l'amélioration des chemins de responsabilité municipale et non pour leur entretien. Les coûts d'entretien doivent être payés par les municipalités.

Les chemins admissibles au programme de subventions sont les chemins verbalisés de voirie ou à vocation agricole, de même que les chemins de colonisation. Ces chemins sont sous responsabilité municipale et utilisés pour la distribution de services communautaires, tels les services d'autobus scolaire.

Les travaux admissibles aux subventions sont les suivants:

- tout ouvrage de terrassement, de gravelage et de revêtement de chaussées; toute construction ou réparation de structures telles que ponceaux, etc.;
- tout ouvrage de protection de la route: bordures, accotement pavé, murs de soutènement, etc.;
- tout ouvrage assurant la sécurité du public voyageur: garde-corps, panneaux de signalisation, lignes blanches, etc.
- tout ouvrage de drainage y compris l'égout pluvial et les bordures, à la condition que les services municipaux existent ou soient installés en même temps que l'égout pluvial;
- l'expropriation nécessaire pour la réalisation immédiate des travaux subventionnés;
- le déplacement de poteaux, câbles ou autres utilités publiques n'appartenant pas à la municipalité;

- les frais de génie conseil pour la préparation des plans et devis et la surveillance des travaux admissibles. Les frais de laboratoire pour le contrôle qualitatif des matériaux.

Les items suivants ne sont pas admissibles aux subventions:

- tout ouvrage concernant les équipements municipaux: aqueduc, égout sanitaire, trottoirs, éclairage routier, feux lumineux, embellissement, signalisation d'itinéraires et de rues;
- tous frais de financement encourus par les municipalités pour l'exécution des travaux subventionnés.

2.4.1.6 Données institutionnelles et organisationnelles

Les budgets disponibles aux fins de subventions sont répartis par enveloppes entre les circonscriptions électorales concernées par le programme d'aide. Etant donné que, de façon générale, seules les municipalités de moins de 10 000 habitants sont admissibles, environ 70 circonscriptions électorales sur 122 sont visées par le programme.

La distribution des subventions relève de la responsabilité du(de la) député(e) selon les besoins exprimés par les représentants des municipalités admissibles. Une résolution du Conseil municipal doit être adoptée à cet effet.

Les travaux sont exécutés par les municipalités et leur inspection est faite par des représentants des bureaux de district concernés qui certifient les coûts admissibles.

La subvention couvre généralement de 50% à 100% des coûts admissibles et est versée par le MTQ sur production des pièces justificatives.

2.4.1.7 Données administratives

Le Service des subventions, ententes et perception gère ce programme d'aide à l'administration centrale. Deux employés consacrent environ 25% de leur temps à cette tâche.

2.4.1.8 Données financières

En 1986-1987, sur la base des lettres du ministre des Transports confirmant une subvention aux municipalités, le Ministère a alloué des subventions pour un montant de plus de 19 M\$, soit environ 2 M\$ de moins que l'année précédente. L'année 1983-1984 a été exceptionnelle avec un montant alloué de plus de 31 M\$.

Les subventions allouées à environ 1 200 municipalités, sur la base des lettres du Ministre, ont été regroupées par MRC pour les années 1985-1986 et 1986-1987 dans le tableau 5. Ce tableau présente également un sommaire des subventions allouées pour les années 1983-1984 et 1984-1985 de même que les prévisions budgétaires pour 1987-1988. Notons que parmi l'ensemble des MRC et des Communautés urbaines ou régionale, seules les municipalités situées dans les MRC de Laval, de Mirabel et de l'Ile-d'Orléans de même que celles situées dans la Communauté urbaine de Montréal n'ont pas reçues de subventions au cours de ces deux années.

2.4.2 Volets des ponts municipaux

2.4.2.1 Identification

Ce programme d'aide financière s'adresse aux ponts, viaducs ou tunnels de responsabilité municipale, c'est-à-dire situés sur des chemins entièrement à l'entretien des municipalités. Les structures situées sur des routes ou chemins où l'entretien d'été relève du Ministère ne sont donc pas visées par ce programme d'aide.

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
020	COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC				618 000	1 500 000	
065	COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL						
078	COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS				108 140	71 000	
088	BAIE-JAMES				223 000	178 000	
098	COTE-NORD DU GOLFE SAINT-LAURENT				120 800	85 000	
100	LES ILES-DE-LA-MADELEINE				250 000	240 000	
110	AVIGNON				122 000	303 000	
120	BONAVENTURE				120 500	302 000	
130	PABOK				332 000	143 161	
140	LA COTE-DE-GASPÉ				214 500	78 000	
150	DENIS-RIVERIN				135 256	293 000	
160	MATANE				243 385	102 000	
170	LA MATAPÉDIA				315 000	217 000	
180	LA MITIS				266 314	159 000	
190	RIMOUSKI-NEIGETTE				151 000	1 099 000	
210	LE FJORD-DU-SAGUENAY				677 500	1 100 000	
230	LAC-SAINT-JEAN-EST				227 500	205 500	
240	LE DOMAINE-DU-ROY				135 000	117 000	
260	MARIA-CHAPDELAINÉ				524 000	130 000	
300	TÉMISCOUATA				259 000	183 000	

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
310	LES BASQUES				119 000	135 280	
315	RIVIÈRE-DU-LOUP				166 000	233 720	
320	KAMOURASKA				220 000	111 000	
325	L'ISLET				225 000	131 000	
330	MONTMAGNY				140 000	81 000	
335	LES ETCHEMINS				225 000	117 000	
340	BEAUCE-SARTIGAN				248 000	177 500	
345	L'AMIANTE				299 500	237 000	
350	ROBERT-CLICHE				150 000	101 500	
355	LA NOUVELLE-BEAUCE				186 500	112 000	
360	BELLECHASSE				430 000	369 000	
365	DESJARDINS				20 000	24 700	
370	LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE				110 000	67 800	
375	LOTBINIÈRE				319 000	171 500	
378	PORTNEUF				216 000	359 500	
380	LA JACQUES-CARTIER				117 000	250 000	
385	L'ILE-D'ORLÉANS						
390	LA COTE-DE-BEAUPRÉ				20 000	17 000	
395	CHARLEVOIX				92 000	70 000	
398	CHARLEVOIX-EST				103 000	73 000	

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
405	L'ÉRABLE				274 000	180 000	
410	ARTHABASKA				403 500	274 800	
415	DRUMMOND				309 000	227 500	
420	NICOLET-YAMASKA				384 500	198 000	
425	BÉCANCOUR				160 500	117 500	
435	FRANCHEVILLE				435 000	258 500	
440	LE CENTRE-DE-LA-MAURICIE				336 000	300 000	
450	MASKINONGÉ				147 000	32 500	
470	MÉKINAC				250 000	166 500	
480	LE HAUT-SAINT-AURICE				127 500	81 603	
510	LE GRANIT				262 500	470 000	
520	LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS				245 500	214 000	
530	COATICOOK				142 000	104 500	
540	MEMPHRÉMAGOG				129 000	88 000	
560	SHERBROOKE				74 000	73 500	
570	LE VAL-SAINT-FRANÇOIS				261 500	137 500	
580	L'OR-BLANC				92 500	120 200	
600	BROME-MISSISQUOI				345 500	377 000	
610	LE HAUT-RICHELIEU				358 500	269 000	
615	LES JARDINS-DE-NAPIERVILLE				142 000	165 000	

TABLEAU (SUITE)
AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES CHEMINS MUNICIPAUX

PAGE 4

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
620	LE HAUT-SAINT-LAURENT				131 000	175 000	
625	BEAUHARNOIS-SALABERRY				159 000	168 000	
628	VAUDREUIL-SOULANGES				250 000	258 000	
632	ROUSSILLON				248 000	257 000	
634	CHAMPLAIN				10 000		
635	LA VALLÉE-DU-RICHELIEU				227 500	170 000	
640	ROUVILLE				121 500	72 100	
645	LA HAUTE-YAMASKA				215 000	190 000	
650	ACTON				200 000	106 000	
655	LES MASKOUTAINS				237 000	237 800	
660	LE BAS-RICHELIEU				262 000	298 100	
665	LAJEMMERAIS				145 000	30 000	
670	LAVAL						
671	DEUX-MONTAGNES				671 000	150 000	
672	MIRABEL						
673	THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE				25 000	11 000	
674	LES MOULINS				218 000	212 000	
676	L'ASSOMPTION					30 000	
678	D'AUTRAY				153 000	149 500	
680	JOLIETTE				215 000	191 000	

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES CHEMINS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
682	MONTCALM				233 500	221 500	
684	LA RIVIÈRE-DU-NORD				177 000	190 961	
686	ARGENTEUIL				131 500	228 017	
687	LES PAYS-D'EN-HAUT				242 500	171 000	
689	LES LAURENTIDES				321 500	234 022	
690	MATAWINIE				200 000	183 500	
710	PAPINEAU				229 000	212 000	
730	LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU				179 500	350 000	
740	PONTIAC				146 360	224 000	
750	ANTOINE-LABELLE				264 000	152 000	
810	TÉMISCAMINGUE				262 000		
820	ROUYN-NORANDA				263 000	20 000	
830	VALLÉE-DE-L'OR				361 000	238 000	
850	ABITIBI				227 000	152 000	
890	ABITIBI-OUEST				286 000	127 000	
910	MINGANIE				237 000	149 000	
920	SEPT-RIVIÈRES				219 500	83 000	
930	MANICOUAGAN				74 000	40 000	
940	LA HAUTE-COTE-NORD				171 000	220 000	
990	CANIAPISCAU				102 700	70 000	
TOTAL			31 081 800	17 070 650	21 144 955	19 172 264	14 778 600*

* Prévisions budgétaires

2.4.2.2 Objectif

Ce programme vise l'inspection et l'entretien des structures sous la responsabilité des municipalités. Il a comme objectif d'assurer la sécurité du public voyageur et la protection du patrimoine routier et des investissements de la collectivité.

2.4.2.3 Historique

Au Québec, la grande majorité des structures sont de propriété municipale. Par contre, la Loi sur la voirie prescrit que le ministère des Transports a la responsabilité d'entretenir les autoroutes, les routes provinciales et régionales de même que certains chemins améliorés. Or, étant donné que la voie carrossable d'un pont fait partie intégrante de la route, les ponts localisés sur les routes entretenues l'été par le Ministère sont historiquement à l'entretien de la province, même si ils demeurent presque tous de juridiction municipale.

A l'inverse, les ponts et les éléments de viaduc ou tunnel situés sur des chemins qui ne sont pas à l'entretien du Ministère en été sont de responsabilité municipale. Ces structures sont cependant admissibles, en vertu de la Loi sur la voirie, à des subventions pour leur entretien, réfection ou reconstruction.

Avant 1967, c'est le ministère des Travaux publics qui était responsable de l'entretien des ponts, alors que le ministère de la Voirie s'occupait des viaducs et des petits ponceaux. Le ministère des Travaux publics répondait aux demandes des municipalités pour la réparation des ponts situés sur les chemins municipaux à leur entretien. Il n'existait toutefois pas d'inspection systématique des ponts de la part de ce ministère. Après 1967, le ministère de la Voirie prend la relève en implantant un système d'inspection de tous les ponts municipaux et en établissant une liste de priorités pour la réparation et l'entretien des ponts dont il assumera les coûts.

2.4.2.4 Données juridiques et réglementaires

En vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8, article 64), le ministère des Transports peut accorder des subventions pour la construction, l'entretien et la réparation des ponts. Il fixe lui-même les conditions qui doivent être remplies pour l'obtention de ces subventions et les travaux doivent être exécutés sous sa direction. Le montant de chaque subvention est déterminé par le ministre des Transports avant que les travaux subventionnés ne puissent être exécutés.

Un arrêté en conseil, reconduit à chaque année, stipule que toutes les municipalités du Québec ont droit aux subventions et que l'inspection des ponts pour les municipalités de 100 000 habitants et plus n'est pas assuré par le ministère des Transports.

2.4.2.5 Bénéficiaires

Préalablement à l'allocation de subventions pour les ponts municipaux, le Ministère inspecte annuellement toutes les structures sous la responsabilité des municipalités de moins de 100 000 habitants. Cette inspection vise à déceler les dégradations et à protéger les investissements de la collectivité, tout en assurant la sécurité du public voyageur.

Quant aux subventions pour les ponts municipaux, elles peuvent être accordées à toutes les municipalités du Québec, dépendant des besoins, urgences et priorités d'intervention.

2.4.2.6 Données normatives

Le coût de réparation des ponts que l'on identifie lors des inspections du Ministère est généralement subventionné à 100%. Ce coût comprend tous les frais (plans et devis, achat des matériaux, inspection et surveillance, etc.) reliés à l'entretien, à la réfection ou à la reconstruction d'une infrastructure.

2.4.2.7 Données institutionnelles et organisationnelles

Suite aux inspections, constatations et analyses effectuées par le Ministère, celui-ci prépare les dossiers (état du pont, mode d'intervention, estimé des travaux, etc.) et dresse une liste de priorités, en fonction de l'importance du pont et du trafic ainsi que de la nécessité et de l'urgence des interventions à faire. Soulignons qu'en cours d'exercice, les travaux urgents peuvent modifier les priorités établies ou encore s'ajouter à celles-ci. Les municipalités peuvent également soumettre aux directions régionales et aux districts certaines demandes. Celles-ci doivent obligatoirement être appuyées par une résolution du Conseil municipal.

Une fois complété l'établissement des priorités, le ministre des Transports fait parvenir une lettre d'offre de subventions aux municipalités choisies dans le cadre du programme d'aide financière.

Le Ministère peut exécuter ou faire exécuter l'ensemble des travaux prévus au programme. Dans ce cas, il en défraie les coûts. Par contre, lorsqu'elle le demande et qu'elle possède l'expertise nécessaire, la municipalité peut elle-même exécuter ou faire exécuter les travaux prévus. Le Ministère rembourse alors les frais encourus sur présentation de pièces justificatives et ce, jusqu'à concurrence des sommes autorisées dans l'offre de subvention du Ministre.

2.4.2.8 Données administratives

Au Service de l'entretien d'hiver et des structures de l'administration centrale du Ministère, 15 employés affectent, en tout ou en partie, leur temps à la gestion des structures. Globalement, le temps consacré par ces employés au programme d'aide des ponts municipaux est d'environ 20%, ce qui représente l'équivalent de trois personnes-années.

2.4.2.9 Données financières

Le montant consacré au volet des ponts municipaux se situe à près de 3,4 M\$ en 1986-1987. Au cours des cinq dernières années, c'est un montant moyen d'environ 4 M\$ qui a été alloué à ce volet. Pour les années 1982-1983 à 1986-1987, nous avons regroupé par MRC les quelques 100 projets réalisés annuellement. Le tableau 6 présente le sommaire des montants alloués durant cette période de même que les prévisions budgétaires pour 1987-1988. Etant donné le caractère ponctuel de ces interventions, on remarque que les dépenses varient énormément d'une MRC à l'autre et d'une année à l'autre pour une même MRC.

2.4.3 Volet des aménagements cyclables

2.4.3.1 Objectif

Ce volet du programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal vise surtout à encourager le cyclisme utilitaire en milieu urbain, par opposition au cyclisme pratiqué plus spécifiquement aux fins de loisir.

2.4.3.2 Historique

Suite aux demandes répétées du milieu, le ministère des Transports créa au printemps 1978 un programme de subvention accessible aux municipalités désireuses d'entreprendre la construction de voies cyclables sur leur territoire. Ainsi, le 20 avril 1978, le ministre des Transports annonçait l'amorce d'un programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal au moyen d'aménagements cyclables.

Depuis, aucun changement d'orientation majeur n'a été effectué. Les critères d'admissibilité ont toutefois été rendus plus sévères et les montants maximums susceptibles d'être octroyés ont été ajustés en fonction des demandes municipales et des types d'aménagement projetés.

2.4.3.3 Données juridiques et réglementaires

Dans le cas des aménagements cyclables, il s'agit de subventions discrétionnaires non prévues spécifiquement dans la Loi sur la voirie.

2.4.3.4 Bénéficiaires

Ce programme d'aide est accessible exclusivement aux municipalités ou groupes de municipalités. De plus, celles-ci doivent présenter un caractère d'urbanisation sur au moins une partie de leur territoire et soumettre un projet d'aménagement cyclable sur le réseau routier relevant de leur responsabilité.

Sous certaines conditions, un projet ou partie de projet pourrait toutefois être réalisé le long du réseau géré par le Ministère.

2.4.3.5 Données normatives

Les dépenses admissibles au programme d'aide sont remboursées pour les activités ou équipements suivants: déboisement, compactage du terrain, nivelage, transport des matériaux, fondation et sous-fondation, remblais, déblais, drainage, structure (pont, passerelle, etc.), revêtement, signalisation, stationnement (support à bicyclette), gazonnement ou ensemencement.

Les activités ou dépenses suivantes ne sont pas admissibles au programme d'aide: éclairage, honoraires pour la préparation des plans, expropriations, rénovation d'équipements déjà subventionnés, dépenses de financement, coûts d'entretien, aménagement paysager.

Le ministère des Transports rembourse jusqu'à un maximum de 75% les coûts de construction d'un aménagement cyclable. Aucune majoration de subvention n'est effectuée si, après leur réalisation, les travaux s'avèrent plus coûteux que ceux qui ont été prévus initialement.

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES PONTS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
020	COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC	65 000	108 600	95 700	88 900	70 040	
065	COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL	-	-	-	-	-	
078	COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS	139 000	308 900	189 400	238 200	127 200	
088	BAIE-JAMES	-	23 500	-	-	131 250	
098	COTE-NORD DU GOLFE SAINT-LAURENT	161 000	130 800	150 000	110 000	353 760	
100	LES ILES-DE-LA-MADELEINE	-	-	-	-	-	
110	AVIGNON	-	48 400	56 500	16 200	25 140	
120	BONAVENTURE	38 000	73 700	64 500	259 000	144 322	
130	PABOK	19 000	56 950	27 500	63 100	-	
140	LA COTE-DE-GASPÉ	63 000	135 450	79 900	128 700	13 350	
150	DENIS-RIVERIN	27 000	107 250	27 700	15 900	-	
160	MATANE	131 500	46 500	56 900	4 200	9 000	
170	LA MATAPÉDIA	66 500	117 100	162 800	115 900	261 000	
180	LA MITIS	43 500	11 900	82 200	70 200	115 000	
190	RIMOUSKI-NEIGETTE	10 000	27 900	93 500	138 800	95 200	
210	LE FJORD-DU-SAGUENAY	108 500	506800	338 200	1 100	27 345	
230	LAC-SAINT-JEAN-EST	25 000	46 000	87 900	64 500	19 230	
240	LE DOMAINE-DU-ROY	2 000	1 000	-	5 000	-	
260	MARIA-CHAPDELAINÉ	-	1 400	-	3 700	-	
300	TÉMISCOUATA	41 000	30 550	-	-	28 300	

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES PONTS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
310	LES BASQUES	-	-	-	13 000	44 200	
315	RIVIÈRE-DU-LOUP	-	-	15 000	-	63 500	
320	KAMOURASKA	-	-	45 000	25 000	197 180	
325	L'ISLET	-	28 700	28 000	31 200	29 800	
330	MONTMAGNY	-	50 700	38 200	11 500	-	
335	LES ETCHEMINS	23 000	-	-	-	28 900	
340	BEAUCE-SARTIGAN	1 000	-	-	6 800	13 150	
345	L'AMIANTE	192 100	103 600	132 600	79 800	4 830	
350	ROBERT-CLICHE	1 000	-	-	14 600	18 100	
355	LA NOUVELLE-BEAUCE	1 000	87 900	-	-	-	
360	BELLECHASSE	17 500	-	-	-	-	
365	DESJARDINS	-	-	-	-	-	
370	LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE	-	-	-	-	-	
375	LOTBINIÈRE	-	21 600	55 000	8 700	47 800	
378	PORTNEUF	59 700	25 300	15 800	114 600	110 925	
380	LA JACQUES-CARTIER	99 500	7 800	12 700	-	-	
385	L'ILE-D'ORLÉANS	-	-	-	-	-	
390	LA COTE-DE-BEAUPRÉ	15 500	26 500	18 500	16 800	-	
395	CHARLEVOIX	17 300	13 800	1 000	300	3 420	
398	CHARLEVOIX-EST	-	-	2 500	41 800	1 500	

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES PONTS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
405	L'ÉRABLE	41 500	125 800	400	37 400	17 830	
410	ARTHABASKA	5 500	14 500	17 700	14 200	-	
415	DRUMMOND	15 300	75 300	25 000	78 100	-	
420	NICOLET-YAMASKA	-	-	35 300	2 900	6 650	
425	BÉCANCOUR	58 000	62 600	60 500	77 300	-	
435	FRANCHEVILLE	18 000	22 700	73 300	-	8 450	
440	LE CENTRE-DE-LA-MAURICIE	85 500	90 600	531 100	1 013 800	15 800	
450	MASKINONGÉ	30 000	49 300	-	6 700	56 400	
470	MÉKINAC	58 500	2 100	28 000	3 000	16 425	
480	LE HAUT-SAINT-AURICE	-	113 800	-	72 800	-	
510	LE GRANIT	48 000	48 200	-	37 800	25 915	
520	LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS	29 000	43 800	45 500	16 900	16 200	
530	COATICOOK	13 500	77 600	19 600	17 600	17 700	
540	MEMPHRÉMAGOG	76 500	46 200	34 400	100 100	7 600	
560	SHERBROOKE	77 500	40 800	17 000	7 900	10 450	
570	LE VAL-SAINT-FRANÇOIS	-	20 600	-	-	-	
580	L'OR-BLANC	-	-	8 600	2 600	-	
600	BROME-MISSISQUOI	42 000	12 100	3 600	30 800	139 615	
610	LE HAUT-RICHELIEU	-	-	10 500	11 800	-	
615	LES JARDINS-DE-NAPIERVILLE	-	20 000	-	-	-	

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES PONTS MUNICIPAUX

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
620	LE HAUT-SAINT-LAURENT	-	-	22 200	-	32 100	
625	BEAUHARNOIS-SALABERRY	40 000	-	-	-	-	
628	VAUDREUIL-SOULANGES	-	-	-	-	-	
632	ROUSSILLON	-	-	58 000	9 200	24 000	
634	CHAMPLAIN	-	-	11 400	61 000	56 000	
635	LA VALLÉE-DU-RICHELIEU	10 000	1 700	-	-	-	
640	ROUVILLE	-	-	79 300	-	-	
645	LA HAUTE-YAMASKA	12 500	111 300	1 800	-	-	
650	ACTON	28 500	-	-	-	-	
655	LES MASKOUTAINS	-	-	2 000	-	-	
660	LE BAS-RICHELIEU	-	-	12 000	15 000	-	
665	LAJEMMERAIS	-	-	-	-	-	
670	LAVAL	-	-	-	25 000	-	
671	DEUX-MONTAGNES	-	12 000	-	-	-	
672	MIRABEL	-	-	4 000	-	-	
673	THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE	-	1 200	14 700	-	-	
674	LES MOULINS	32 000	3 400	-	5 000	-	
676	L'ASSOMPTION	-	-	5 600	28 500	48 850	
678	D'AUTRAY	56 500	121 100	49 600	-	-	
680	JOLIETTE	-	-	22 200	-	-	

TABLEAU SUITE
AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES PONTS MUNICIPAUX

PAGE 5

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
682	MONTCALM	38 000	52 700	79 200	14 700	-	
684	LA RIVIÈRE-DU-NORD	-	21 700	22 000	76 600	112 300	
686	ARGENTEUIL	53 500	65 700	65 900	76 900	36 000	
687	LES PAYS-D'EN-HAUT	34 500	65 200	8 200	29 000	52 100	
689	LES LAURENTIDES	46 000	57 400	82 000	67 300	57 700	
690	MATAWINIE	61 000	172 500	249 100	157 500	133 950	
710	PAPINEAU	140 500	280 100	194 200	109 900	159 360	
730	LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU	20 500	48 500	133 100	110 700	59 300	
740	PONTIAC	26 500	98 000	92 000	73 000	-	
750	ANTOINE-LABELLE	486 000	435 200	258 200	127 000	61 100	
810	TÉMISCAMINGUE	12 500	-	-	7 800	-	
820	ROUYN-NORANDA	-	-	6 000	74 200	74 550	
830	VALLÉE-DE-L'OR	-	-	-	35 000	32 300	
850	ABITIBI	-	-	-	-	78 200	
890	ABITIBI-OUEST	9 000	54 200	65 700	159 600	-	
910	MINGANIE	8 500	-	22 000	-	54 820	
920	SEPT-RIVIÈRES	-	-	16 200	4 400	-	
930	MANICOUAGAN	-	-	-	-	-	
940	LA HAUTE-COTE-NORD	-	6 000	1 500	1 900	-	
990	CANIAPISCAU	-	-	-	-	-	
TOTAL		3 082 400	4 622 500	4 365 600	4 487 500	3 395 107	5 084 600*

* Prévisions budgétaires

On doit aussi considérer les limites suivantes:

- subvention maximale de 30 000 \$/km pour les pistes cyclables (aménagement en site propre);
- subvention maximale de 10 \$ per capita pour la municipalité demanderesse;
- subvention maximale de 100 000 \$ par projet ou partie de projet soumis au cours d'une année financière.

L'expérience a démontré qu'en vertu de ces montants, le Ministère pouvait subventionner un projet soumis par une municipalité dans des proportions variant de 55% à 75% des coûts admissibles.

Les limites financières du programme sont présentement en révision et pourraient éventuellement porter aussi sur les bandes (corridors cyclistes délimités sur la chaussée) et aménagements cyclables en chaussées partagées (aucune barrière physique ou symbolique sur la chaussée). Les chiffres mentionnés précédemment sont donc susceptibles d'être modifiés.

2.4.3.6 Données institutionnelles et organisationnelles

C'est d'abord la municipalité qui établit la planification et la conception de l'aménagement cyclable. Elle doit faire parvenir sa demande en présentant au bureau de district du Ministère un dossier complet en trois copies de l'aménagement prévu.

La municipalité doit également inclure à ce dossier une résolution par laquelle elle s'engage à assumer la responsabilité de la construction et de l'entretien de l'axe cyclable ainsi que la responsabilité légale. Elle doit enfin s'engager à réaliser son projet au cours des 18 mois suivant l'annonce de la subvention.

Dans le cadre d'un projet empruntant les terrains ou emprises du Ministère, la municipalité devra s'engager à signer un protocole d'entente. Pour un projet intermunicipal, les municipalités devront ajouter à leur dossier une entente de principe relative au partage des coûts de réalisation et d'entretien.

Sur réception du dossier d'une municipalité, le bureau de district et la direction régionale procèdent à une analyse préliminaire et à une évaluation financière du projet.

Par la suite, la Direction de la planification routière prépare une analyse détaillée du projet, fixe le montant de la subvention et fait une recommandation aux autorités du Ministère en vue d'une décision finale du Ministre.

Une fois le projet accepté, le Service des subventions, ententes et perception inscrit le projet à la programmation.

Après la réalisation d'un aménagement cyclable, un contrôle est effectué par le bureau de district du Ministère et la municipalité doit faire parvenir ses pièces justificatives au Ministère qui n'accordera la subvention qu'après leur vérification.

2.4.3.7 Données administratives

Les effectifs consacrés à ce volet du programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal sont très peu nombreux et y oeuvrent à temps partiel qu'ils soient des bureaux centraux, des directions régionales ou des bureaux de district. La personne la plus impliquée dans ce programme y consacre environ 50% de son temps.

2.4.3.8 Données financières

Au cours des cinq dernières années, le ministère des Transports a consacré en moyenne un peu plus de 750 000 \$ annuellement au programme d'aide aux aménagements cyclables. Environ dix projets sont subventionnés annuellement depuis les cinq dernières années. Au cours de cette période, certaines municipalités localisées dans 17 MRC, dans les Communautés urbaines et dans la Communauté régionale de l'Outaouais ont bénéficié de ce programme. Le tableau 7 nous présente un sommaire des dépenses par MRC de 1982 à 1987 de même que les prévisions budgétaires pour 1987-1988.

AIDE A L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU MUNICIPAL
VOLET DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

MRC NO.	MRC NOM	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
020	COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC	41 000	-	68 700	-	185 400	
065	COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL	2 500	-	63 000	1 270 000	110 300	
078	COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS	51 400	132 400	43 500	-	20 300	
190	RIMOUSKI-NEIGETTE	20 700	-	-	-	-	
210	LE FJORD-DU-SAGUENAY	216 500	47 900	120 000	-	96 700	
415	DRUMMOND	27 600	-	-	59 800	46 700	
435	FRANCHEVILLE	53 900	-	-	25 700	51 800	
440	LE CENTRE-DE-LA-MAURICIE	-	56 300	-	15 300	24 000	
480	LE HAUT-SAINT-AURICE	24 800	-	-	-	-	
632	ROUSSILLON	-	-	-	-	68 600	
634	CHAMPLAIN	75 000	46 500	-	-	106 600	
635	LA VALLÉE-DU-RICHELIEU	-	-	54 800	31 400	104 500	
645	LA HAUTE-YAMASKA	11 300	13 000	-	-	-	
665	LAJEMMERAIS	-	-	48 000	35 800	106 400	
671	DEUX-MONTAGNES	47 000	23 600	29 000	-	-	
673	THÉRÈSE-DE-BLANVILLE	5 000	-	-	-	-	
680	JOLIETTE	-	-	-	-	20 200	
890	ABITIBI-OUEST	-	-	-	-	23 600	
920	SEPT-RIVIÈRES	16 500	-	37 300	-	-	
930	MANICOUAGAN	-	20 100	-	-	-	
TOTAL		593 200	339 800	464 300	1 438 000	965 100	500 000*

* Prévisions budgétaires (pour parachèvements seulement)

3. DÉPENSES GLOBALES RELATIVES AUX CHEMINS MUNICIPAUX

En 1985-1986, le ministère des Transports a consacré, selon les dépenses comptabilisées précédemment par MRC, 192 M\$ à l'amélioration et à l'entretien des chemins municipaux. Si l'on ajoute environ 29 M\$ supplémentaires en frais fixes pour les dépenses de construction et 7 M\$ pour l'entretien des chemins municipaux que le Ministère prend à sa charge, on en arrive à un total de 228 M\$. Le tableau qui suit présente un sommaire des montants dépensés pour l'amélioration et l'entretien des chemins municipaux au cours de cette année:

Dépenses du Ministère consacrées aux chemins municipaux
en 1985-1986

Conservation	63 000 000
Entretien d'hiver	41 000 000
Construction	97 000 000
Aide à l'amélioration	<u>27 000 000</u>
 TOTAL	 228 000 000

En incluant également une partie des montants dépensés pour la signalisation, le matériel et l'entretien des immeubles, lesquels montants n'ont pu être imputés à la gestion des chemins municipaux, on peut estimer que le Ministère a consacré au moins 250 M\$ à l'amélioration et à l'entretien des chemins municipaux en 1985-1986. Ce montant représente environ 30% de l'ensemble du budget consacré à la construction (393 M\$) et à la conservation (454 M\$) du réseau routier québécois en 1985-1986.

Le tableau 8 présente un sommaire des dépenses qui ont pu être comptabilisées sur la base des MRC. Tel que mentionné précédemment, les dépenses du programme de conservation représentent une estimation sur la base d'un coût unitaire et ne reflètent donc pas les dépenses réelles pour chacune des MRC. Quant aux dépenses de construction, il s'agit des dépenses directes pour les projets réalisés en 1985-1986, sans tenir compte des frais fixes encourus par le Ministère. Par contre, les dépenses comptabilisées pour les deux autres programmes représentent les montants réels consacrés aux chemins municipaux pour l'année visée.

Il est important enfin de souligner que les dépenses pour la conservation et l'entretien d'hiver des chemins municipaux sont relativement stables d'une année à l'autre, alors que les dépenses consacrées à la construction et à l'aide à l'amélioration du réseau municipal peuvent présenter des variations importantes d'une année à l'autre. En effet, les dépenses d'entretien sont essentiellement fonction du kilométrage de routes dans chacune des MRC, de la topographie et des conditions climatiques. Par contre, les dépenses pour les deux autres programmes varient plutôt selon les besoins sur le réseau (sécurité, qualité des infrastructures).

**DÉPENSES RELATIVES AUX CHEMINS MUNICIPAUX
1985-1986**

MRC NO.	MRC NOM	CONSERVATION	ENTRETIEN D'HIVER	CONSTRUCTION	AIDE A L'AMÉLIORATION	TOTAL
020	COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC	104 800	70 483	922 194	706 900	1 804 377
065	COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL	38 900	-	17 000	1 270 000	1 325 900
078	COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS	243 400	659 025	1 886 135	346 340	3 134 900
088	BAIE-JAMES	103 500	302 798	20 665	223 000	649 963
098	COTE-NORD DU GOLFE SAINT-LAURENT	-	-	853 506	230 800	1 084 306
100	LES ILES-DE-LA-MADELEINE	199 600	111 714	353 814	250 000	915 128
110	AVIGNON	670 800	300 344	784 251	138 200	1 893 595
120	BONAVENTURE	902 100	467 124	379 785	379 500	2 128 509
130	PABOK	297 700	158 252	1 263 739	395 100	2 114 791
140	LA COTE-DE-GASPÉ	137 000	114 042	586 438	343 200	1 180 680
150	DENIS-RIVERIN	293 000	121 886	252 509	151 156	818 551
160	MATANE	579 600	362 183	474 819	247 585	1 664 187
170	LA MATAPÉDIA	1 133 100	686 393	682 138	430 900	2 932 531
180	LA MITIS	792 500	508 645	-	336 514	1 637 659
190	RIMOUSKI-NEIGETTE	793 100	490 219	1 015 569	289 800	2 588 688
210	LE FJORD-DU-SAGUENAY	1 378 200	1 043 750	2 331 978	678 600	5 432 528
230	LAC-SAINT-JEAN-EST	953 600	408 069	1 009 048	292 000	2 662 717
240	LE DOMAINE-DU-ROY	485 400	228 699	636 618	140 000	1 490 717
260	MARIA-CHAPDELAINÉ	906 600	435 708	996 360	527 700	2 866 368
300	TÉMISCOUATA	1 594 800	868 842	709 585	259 000	3 432 227

**DÉPENSES RELATIVES AUX CHEMINS MUNICIPAUX
1985-1986**

MRC NO.	MRC NOM	CONSERVATION	ENTRETIEN D'HIVER	CONSTRUCTION	AIDE A L'AMÉLIORATION	TOTAL
310	LES BASQUES	699 300	351 750	146 630	132 000	1 329 680
315	RIVIÈRE-DU-LOUP	972 600	476 524	977 915	166 000	2 593 039
320	KAMOURASKA	931 600	493 714	337 000	245 000	2 007 314
325	L'ISLET	1 060 900	534 460	400 200	256 200	2 251 760
330	MONTMAGNY	740 000	397 398	306 691	151 500	1 595 589
335	LES ETCHEMINS	1 076 300	579 894	701 558	225 000	2 582 752
340	BEAUCE-SARTIGAN	998 300	470 934	885 333	254 800	2 609 367
345	L'AMIANTE	857 600	692 757	816 676	379 300	2 746 333
350	ROBERT-CLICHE	690 300	329 280	610 927	164 600	1 795 107
355	LA NOUVELLE-BEAUCE	726 100	399 575	629 068	186 500	1 941 243
360	BELLECHASSE	1 167 900	764 491	1 737 286	430 000	4 099 677
365	DESJARDINS	217 100	132 296	-	20 000	369 396
370	LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE	282 900	170 849	95 753	110 000	659 502
375	LOTBINIÈRE	987 500	562 581	1 346 829	327 700	3 224 610
378	PORTNEUF	1 020 900	485 496	1 238 834	330 600	3 075 830
380	LA JACQUES-CARTIER	282 000	186 069	7 382	117 000	592 451
385	L'ILE-D'ORLÉANS	29 900	1 929	14 227	-	46 056
390	LA COTE-DE-BEAUPRÉ	69 800	105 419	7 200	36 800	219 219
395	CHARLEVOIX	410 300	222 460	258 553	92 300	983 613
398	CHARLEVOIX-EST	347 900	162 362	295 288	144 800	950 350

**DÉPENSES RELATIVES AUX CHEMINS MUNICIPAUX
1985-1986**

MRC NO.	MRC NOM	CONSERVATION	ENTRETIEN D'HIVER	CONSTRUCTION	AIDE A L'AMÉLIORATION	TOTAL
405	L'ÉRABLE	699 900	531 288	929 121	311 400	2 471 709
410	ARTHABASKA	1 722 700	860 031	1 686 905	417 700	4 687 336
415	DRUMMOND	1 480 800	805 473	1 958 855	446 900	4 692 028
420	NICOLET-YAMASKA	794 300	427 392	793 558	387 400	2 402 650
425	BÉCANCOUR	821 700	487 080	757 543	237 800	2 304 123
435	FRANCHEVILLE	750 200	350 343	2 112 106	460 700	3 673 349
440	LE CENTRE-DE-LA-MAURICIE	346 700	179 675	695 552	1 365 100	2 587 027
450	MASKINONGÉ	755 700	292 224	935 913	153 700	2 137 537
470	MÉKINAC	434 300	231 849	288 245	253 000	1 207 394
480	LE HAUT-SAINT-AURICE	295 000	112 482	1 159 919	200 300	1 767 701
510	LE GRANIT	823 400	453 573	637 860	300 300	2 215 133
520	LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS	1 148 900	716 823	49 999	262 400	2 178 122
530	COATICOOK	1 250 400	672 336	1 239 994	159 600	3 322 330
540	MEMPHRÉMAGOG	969 400	644 625	71 780	229 100	1 914 905
560	SHERBROOKE	458 400	237 456	721 346	81 900	1 499 102
570	LE VAL-SAINT-FRANÇOIS	1 121 500	624 537	2 061 393	261 500	4 068 930
580	L'OR-BLANC	529 600	287 928	295 714	95 100	1 208 342
600	BROME-MISSISQUOI	1 525 900	841 134	469 599	376 300	3 212 933
610	LE HAUT-RICHELIEU	802 300	261 502	222 001	370 300	1 656 103
615	LES JARDINS-DE-NAPIERVILLE	648 200	240 346	628 989	142 000	1 659 535

TABLEAU C (SUITE)
DÉPENSES RELATIVES AUX CHEMINS MUNICIPAUX
1985-1986

PAGE 4

MRC NO.	MRC NOM	CONSERVATION	ENTRETIEN D'HIVER	CONSTRUCTION	AIDE A L'AMÉLIORATION	TOTAL
620	LE HAUT-SAINT-LAURENT	1 113 800	395 933	91 253	131 000	1 731 986
625	BEAUHARNOIS-SALABERRY	389 000	148 021	982 648	159 000	1 678 669
628	VAUDREUIL-SOULANGES	856 800	286 948	852 766	250 000	2 246 514
632	ROUSSILLON	307 700	97 608	824 924	257 200	1 487 432
634	CHAMPLAIN	11 400	-	390 000	71 000	472 400
635	LA VALLÉE-DU-RICHELIEU	386 600	125 124	115 078	258 900	885 702
640	ROUVILLE	477 200	181 426	412 932	121 500	1 193 058
645	LA HAUTE-YAMASKA	801 000	431 613	212 192	215 000	1 659 805
650	ACTON	762 300	326 045	1 584 735	200 000	2 873 080
655	LES MASKOUTAINS	910 600	323 068	752 401	237 000	2 223 069
660	LE BAS-RICHELIEU	451 600	168 577	906 215	277 000	1 803 392
665	LAJEMMERAIS	335 700	106 915	245 000	180 800	868 415
670	LAVAL	-	-	-	25 000	25 000
671	DEUX-MONTAGNES	167 300	62 359	-	671 000	900 659
672	MIRABEL	484 500	151 710	45 241	-	681 451
673	THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE	81 700	25 413	-	25 000	132 113
674	LES MOULINS	143 100	54 161	758 420	223 000	1 178 681
676	L'ASSOMPTION	155 100	39 035	-	28 500	222 635
678	D'AUTRAY	705 600	305 285	377 891	153 000	1 541 776
680	JOLIETTE	279 500	110 192	243 006	215 000	847 698

TABLEAU (SUITE)
DÉPENSES RELATIVES AUX CHEMINS MUNICIPAUX
1985-1986

PAGE 5

MRC. NO.	MRC NOM	CONSERVATION	ENTRETIEN D'HIVER	CONSTRUCTION	AIDE A L'AMÉLIORATION	TOTAL
682	MONTCALM	424 600	186 450	140 226	248 200	999 476
684	LA RIVIÈRE-DU-NORD	394 300	150 337	1 370 808	253 600	2 169 045
686	ARGENTEUIL	425 500	350 409	361 341	208 400	1 345 650
687	LES PAYS-D'EN-HAUT	363 800	273 377	58 623	271 500	967 300
689	LES LAURENTIDES	677 200	545 941	1 313 602	388 800	2 925 543
690	MATAWINIE	714 200	469 599	447 932	357 500	1 989 231
710	PAPINEAU	485 300	473 527	40 000	338 900	1 337 727
730	LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU	455 000	648 475	143 743	290 200	1 537 418
740	PONTIAC	561 700	604 954	303 670	219 360	1 689 684
750	ANTOINE-LABELLE	643 400	813 723	1 836 270	391 000	3 684 393
810	TÉMISCAMINGUE	1 023 200	307 547	192 996	269 800	1 793 543
820	ROUYN-NORANDA	983 500	338 041	1 050 531	337 200	2 709 272
830	VALLÉE-DE-L'OR	510 700	232 204	671 423	396 000	1 810 327
850	ABITIBI	1 350 000	445 674	602 331	227 000	2 625 005
890	ABITIBI-OUEST	1 709 600	491 592	2 081 876	445 600	4 728 668
910	MINGANIE	11 200	3 175	171 125	237 000	422 500
920	SEPT-RIVIÈRES	127 200	52 290	3 132 952	223 900	3 536 342
930	MANICOUAGAN	146 600	122 496	1 286 835	074 000	1 629 931
940	LA HAUTE-COTE-NORD	198 700	218 311	1 908	172 900	591 819
990	CANIAPISCAU	16 600	-	-	102 700	119 300
TOTAL		62 599 000	34 184 066	68 630 981	27 071 355	191 563 208

CONCLUSION

Au terme de cette analyse, il est plus facile de comprendre les différentes actions que le Ministère entreprend sur les chemins municipaux. Le ministère des Transports a développé, au cours des années, une expertise et un système de gestion pour l'ensemble du réseau routier. Les études et les interventions sont certes plus importantes sur le niveau numéroté. Par contre, il est important de signaler que les chemins municipaux ont profité et profitent toujours de l'organisation mise en place par le Ministère.

Il faut également constater que le système d'information de la plupart des unités administratives n'a pas été développé en fonction des deux types de réseaux, numéroté et municipal. Aussi, si le Ministère devait éventuellement procéder à une décentralisation totale ou partielle de la voirie tertiaire, des analyses supplémentaires seraient nécessaires notamment au niveau des coûts et des effectifs impliqués.

En conclusion, il faudra tenir compte des éléments susmentionnés au moment où seront formulées des hypothèses de décentralisation de la voirie tertiaire, conformément à la démarche prévue par le Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation. A la lumière des informations recueillies dans le présent document, on peut d'ores et déjà constater que certains des programmes étudiés, particulièrement ceux reliés aux subventions, pourraient plus facilement être décentralisés que ceux reliés à la construction et à l'entretien. /

ANNEXE

**EFFECTIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DANS LES DIRECTIONS RÉGIONALES
ET LES BUREAUX DE DISTRICT**

TABLEAU A1

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POSTES PERMANENTS AUTORISÉS
AU 1ER AVRIL
DANS LES DIRECTIONS RÉGIONALES
ET LES BUREAUX DE DISTRICT

RÉGIONS	1983	1984	1985	1986
BAS-SAINT-LAURENT/GASPÉSIE (01)	577	570	560	523
SAGUENAY/LAC-SAINT-JEAN (02)	384	374	364	326
QUÉBEC (3-1)	633	613	573	518
CHAUDIÈRE (3-2)	570	563	532	503
TROIS-RIVIÈRES (04)	352	346	337	326
SHERBROOKE (05)	355	348	338	321
DRUMMONDVILLE (6-1)	407	399	373	346
SUD-DE-MONTRÉAL (6-2)	560	590	535	495
MONTRÉAL (6-3)	403	445	429	388
NORD-DE-MONTRÉAL (6-4)	472	526	504	473
OUTAOUAIS (07)	382	371	352	322
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE (08)	430	422	398	382
<u>TOTAL:</u>	5 525	5 567	5 295	4 923

TABLEAU A2

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POSTES AUTORISÉS
AU 1ER AVRIL

DIRECTION RÉGIONALE 01 BAS-SAINT-LAURENT/GASPÉSIE	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - RIMOUSKI	23	24	25	24
DISTRICT				
GASPÉ	102	97	90	83
SAINTE-ANNE-DES-MONTS	74	73	70	68
NEW CARLISLE	76	75	74	70
MONT-JOLI	86	85	82	76
CACOUNA	120	119	117	108
SAINT-PASCAL	71	71	70	65
ILES-DE-LA-MADELEINE	25	26	32	29
TOTAL	577	570	560	523

DIRECTION RÉGIONALE 02 SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - CHICOUTIMI	17	18	21	20
DISTRICT				
ROBERVAL	95	92	87	81
MÉTABETCHOUAN	86	82	83	76
CHICOUTIMI	140	136	127	112
CHIBOUGAMAU	46	46	46	37
TOTAL	384	374	364	326

TABLEAU A2 (SUITE)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POSTES AUTORISÉS
AU 1ER AVRIL

DIRECTION RÉGIONALE 3-1 QUÉBEC	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - QUÉBEC	24	24	26	28
DISTRICT				
LA MALBAIE	81	81	75	70
QUÉBEC	328	311	271	236
CAP SANTÉ	67	67	62	60
BAIE COMEAU	96	91	95	86
HAVRE-SAINT-PIERRE	37	39	44	38
TOTAL	633	613	573	518

DIRECTION RÉGIONALE 3-2 CHAUDIÈRE	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - CHARNY	22	22	25	26
DISTRICT				
SAINT-JEAN-PORT-JOLI	109	108	102	93
SAINT-CHARLES-DE-BELLECHASSE	114	112	105	100
LAC-ETCHEMIN	60	59	56	52
BEUCEVILLE	92	91	89	86
PLESSISVILLE	82	81	74	67
LAURIER STATION	91	90	81	79
TOTAL	570	563	532	503

TABLEAU A2 (SUITE)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POSTES AUTORISÉS
AU 1ER AVRIL

DIRECTION RÉGIONALE 04 TROIS-RIVIÈRES	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - TROIS-RIVIÈRES	18	20	22	23
DISTRICT				
CAP-DE-LA-MADELEINE	95	93	88	83
NICOLET	76	73	70	69
VICTORIAVILLE	80	80	76	73
SHAWINIGAN	83	80	81	78
TOTAL	352	346	337	326

DIRECTION RÉGIONALE 05 SHERBROOKE	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - SHERBROOKE	22	22	23	23
DISTRICT				
LAC MÉGANTIC	52	52	53	52
COOKSHIRE	83	78	74	68
RICHMOND	74	74	72	68
SHERBROOKE	124	122	116	110
TOTAL	355	348	338	321

TABLEAU A2 (SUITE)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POSTES AUTORISÉS
AU 1ER AVRIL

DIRECTION RÉGIONALE 6-1 DRUMMONDVILLE	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - DRUMMONDVILLE	16	16	17	18
DISTRICT				
WATERLOO	136	134	123	110
DRUMMONDVILLE	120	116	107	108
SAINT-HYACINTHE	135	133	126	110
TOTAL	407	399	373	346

DIRECTION RÉGIONALE 6-2 SUD-DE-MONTRÉAL	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - BROSSARD	19	20	21	20
DISTRICT				
IBERVILLE	122	156	144	135
BOUCHERVILLE	137	134	115	113
NAPIERVILLE	139	137	122	109
ORMSTOWN	143	143	133	118
TOTAL	560	590	535	495

TABLEAU A2 (SUITE)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POSTES AUTORISÉS
AU 1ER AVRIL

DIRECTION RÉGIONALE 6-3 MONTRÉAL	1983	1984	1985	1986
TOTAL	403	445	429	388

DIRECTION RÉGIONALE 6-4 NORD-DE-MONTRÉAL	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - SAINT-JÉROME	22	26	28	27
DISTRICT				
JOLIETTE	95	104	101	95
L'ASSOMPTION	96	107	96	85
SAINT-JÉROME	143	176	172	161
LACHUTE	116	113	107	105
TOTAL	472	526	504	473

TABLEAU A2 (SUITE)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POSTES AUTORISÉS
AU 1ER AVRIL

DIRECTION RÉGIONALE 07 OUTAOUAIS	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - HULL	27	29	30	29
DISTRICT				
PAPINEAUVILLE	109	103	98	93
MONT-LAURIER	126	121	110	97
HULL	120	118	114	103
TOTAL	382	371	352	322

DIRECTION RÉGIONALE 08 ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	1983	1984	1985	1986
BUREAU RÉGIONAL - ROUYN	18	19	20	20
DISTRICT				
VILLE-MARIE	89	85	74	72
AMOS	157	153	146	137
ROUYN	83	83	76	77
MACAMIC	83	82	82	76
TOTAL	430	422	398	382

TABLEAU A3

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986
 ET LES BUREAUX DE DISTRICT

RÉGIONS	R	O	TOTAL
BAS-SAINT-LAURENT/GASPÉSIE (01)	530	104	634
SAGUENAY/LAC-SAINT-JEAN (02)	334	14	348
QUÉBEC (3-1)	515	25	540
CHAUDIÈRE (3-2)	502	77	579
TROIS-RIVIÈRES (04)	326	74	400
SHERBROOKE (05)	319	31	350
DRUMMONDVILLE (6-1)	342	36	378
SUD-DE-MONTRÉAL (6-2)	491	31	522
MONTRÉAL (6-3)	387	72	459
NORD-DE-MONTRÉAL (6-4)	474	45	519
OUTAOUAIS (07)	321	46	367
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE (08)	380	51	431
<u>TOTAL :</u>	4 921	606	5 527

TABLEAU A4

**RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
AU 18 DÉCEMBRE 1986**

DIRECTION RÉGIONALE: BAS-SAINT-LAURENT/GASPÉSIE (01)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS												TOTAL DISTRICTS	BUREAU RÉGIONAL	TOTAL					
	GASPÉ		SAINTE- ANNE-DES- MONTS		NEW- CARLISLE		MONT- JOLI		CACOUNA		SAINT- PASCAL			CAP- AUX- MEULES		RIMOUSKI				
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>				
02 Agents de maîtrise	1		2		1		2		2		1		9			9				
03 Professionnels	5		4		4		4		4		3		3		7	34				
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	17	1	26		24	3	23	1	24		17	1	9	1	140	7	20	3	160	10
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	4		4		4		4		4		3		2		25				25	
07 Ouvriers	56	2	31	17	36	15	41	21	71	22	42	13	15	4	292	94			292	94
08 Cadres supérieurs	1		1		1		1		1		1		1		7		3		10	
TOTAL:	84	3	68	17	70	18	75	22	106	22	67	14	30	5	500	101	30	3	530	104

TABLEAU A4 (SUITE)

**RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
AU 18 DÉCEMBRE 1986**

DIRECTION RÉGIONALE: SAGUENAY/LAC-SAINT-JEAN (02)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS								BUREAU RÉGIONAL		TOTAL			
	ROBERVAL		MÉTABETCHOUAN		CHICOUTIMI		CHIBOUGAMAU		TOTAL DISTRICTS				JONQUIÈRE	
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>		
02 Agents de maîtrise	1		2		1		1		5			5		
03 Professionnels	3		2		3		2		10		5	15		
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	25		21		33	1	10	1	89	2	14	2	103	4
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	4		4		4		3		15				15	
07 Ouvriers	49		47	2	68	2	25	6	189	10			189	10
08 Cadres supérieurs	1		1		1		1		4		3		7	
TOTAL:	83		77	2	110	3	42	7	312	12	22	2	334	14

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: QUÉBEC (3-1)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS									TOTAL DISTRICTS	BUREAU RÉGIONAL	TOTAL			
	LA MALBAIE		QUÉBEC		CAP-SANTÉ		BAIE-COMEAU		HAVRE- SAINT-PIERRE		QUÉBEC				
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	
02 Agents de maîtrise	1		1		1		2		3		8		1		9
03 Professionnels	3		6		3		4		2		18		8		26
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	20		60	3	19	1	29		19		147	4	17	5	164 9
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	4		9		3		5		4		25				25
07 Ouvriers	44	4	150		30	1	47	3	13	6	284	14		2	284 16
08 Cadres supérieurs	1		1		1				1		4		3		4 3
TOTAL:	73	4	227	3	57	2	87	3	42	6	486	18	29	7	515 25

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: CHAUDIÈRE (3-2)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS										TOTAL DISTRICTS		BUREAU RÉGIONAL CHARNY		TOTAL			
	SAINT-JEAN- PORT-JOLI		SAINT- CHARLES		LAC ETCHEMIN		BEAUCE- VILLE		PLESSIS- VILLE		LAURIER- STATION		R	O	R	O	R	O
02 Agents de maîtrise	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>
	2		2		3		2		3		1		13		3		16	
03 Professionnels	3		3		2		3		2		3		16		5		21	
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	21		23	2	20	1	23	1	23	1	21	1	131	6	14	3	145	9
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	5		4		2		4		4		3		22				22	
07 Ouvriers	60	22	65	20	26	11	52		35	4	48	11	286	68	1		287	68
08 Cadres supérieurs	1		1		1		1		1		1		6		5		11	
TOTAL:	92	22	98	22	54	12	85	1	68	5	77	12	474	74	28	3	502	77

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: TROIS-RIVIÈRES (04)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS								TOTAL DISTRICTS	BUREAU RÉGIONAL		TOTAL	
	CAP-DE-LA- MADELEINE		NICOLET		VICTORIAVILLE		SHAWINIGAN			TROIS- RIVIÈRES			
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	
02 Agents de maîtrise	1		1		1		1		4		1		5
03 Professionnels	4		4		4		4		16		4		20
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	28	1	23	1	20	1	24	1	95	4	17	2	112 6
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	4		5		3		3		15				15
07 Ouvriers	45	25	33	13	42	17	47	13	167	68			167 68
08 Cadres supérieurs	1		1		1		1		4		3		7
TOTAL:	83	26	67	14	71	18	80	14	301	72	25	2	326 74

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: SHERBROOKE (05)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS								TOTAL DISTRICTS		BUREAU RÉGIONAL		TOTAL	
	LAC MÉGANTIC		COOKSHIRE		RICHMOND		SHERBROOKE		R	O	SHERBROOKE		R	O
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>			<u>R</u>	<u>O</u>		
02 Agents de maîtrise	2		1		2		1		6		2		8	
03 Professionnels	1		2	1	4		4		11	1	4		15	1
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	15		20		21		30	1	86	1	15	4	101	5
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	1		3		1		3		8				8	
07 Ouvriers	31	9	41	2	37	7	71	7	180	25			180	25
08 Cadres supérieurs	1		1		1		1		4		3		7	
TOTAL:	51	9	68	3	66	7	110	8	295	27	24	4	319	31

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: DRUMMONDVILLE (6-1)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS						TOTAL DISTRICTS	BUREAU RÉGIONAL		TOTAL		
	WATERLOO		DRUMMONDVILLE		SAINT-HYACINTHE			DRUMMOND- VILLE				
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>		
02 Agents de maîtrise	1				1		2		1	3		
03 Professionnels	4		4		4		12		4	16		
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	28	2	32	2	30	2	90	6	12	1	102	7
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	5		2		3		10				10	
07 Ouvriers	69	13	67	4	69	12	205	29			205	29
08 Cadres supérieurs	1		1		1		3		3		6	
TOTAL:	108	15	106	6	108	14	322	35	20	1	342	36

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: SUD-DE-MONTRÉAL (6-2)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS								TOTAL DISTRICTS		BUREAU RÉGIONAL BROSSARD		TOTAL	
	IBERVILLE		BOUCHERVILLE		NAPIERVILLE		ORMSTOWN		R	O	R	O	R	O
02 Agents de maîtrise	1		1		1		1		4		1			5
03 Professionnels	3		4		4		5		16		4			20
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	25		24	1	22		28		99	1	11	5	110	6
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	4		4		4		4		16					16
07 Ouvriers	97	8	79	2	77	10	80	5	333	25			333	25
08 Cadres supérieurs	1		1		1		1		4		3			7
TOTAL:	131	8	113	3	109	10	119	5	472	26	19	5	491	31

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: MONTRÉAL (6-3)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICT		TOTAL DISTRICT	BUREAU RÉGIONAL		TOTAL
	MONTRÉAL			MONTRÉAL		
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>
02 Agents de maîtrise					7	7
03 Professionnels					11	11
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	3		3		78	9
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	16		16			16
07 Ouvriers	267	63	267	63		267
08 Cadres supérieurs					5	5
TOTAL:	286	63	286	63	101	9
					387	72

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: NORD-DE-MONTRÉAL (6-4)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS								TOTAL DISTRICTS	BUREAU RÉGIONAL	TOTAL		
	JOLIETTE		L'ASSOMPTION		SAINT-JÉROME		LACHUTE			SAINT- JÉROME			
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	
02 Agents de maîtrise	2		2		3		1		8		2		10
03 Professionnels	2		4		4		4		14		5		19
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	27	2	23	2	33		27	1	110	5	18	1	128 6
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	6		4		6		4		20				20
07 Ouvriers	57		56	10	107	28	70	1	290	39			290 39
08 Cadres supérieurs	1		1		1		1		4		3		7
TOTAL:	95	2	90	12	154	28	107	2	446	44	28	1	474 45

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: OUTAOUAIS (07)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS						TOTAL DISTRICTS	BUREAU RÉGIONAL		TOTAL		
	PAPINEAUVILLE		MONT-LAURIER		HULL			HULL				
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>		
02 Agents de maîtrise	2		2		1		5			5		
03 Professionnels	2		5		6		13	7		20		
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	24		27		30	3	81	3	19	3	100	6
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	4		4		5		13				13	
07 Ouvriers	58	5	61	8	58	27	177	40			177	40
08 Cadres supérieurs	1		1		1		3		3		6	
TOTAL:	91	5	100	8	101	30	292	43	29	3	321	46

TABLEAU A4 (SUITE)

RÉPARTITION DES POSTES PERMANENTS AUTORISÉS (R)
 ET DES EMPLOYÉS OCCASIONNELS (O)
 AU 18 DÉCEMBRE 1986

DIRECTION RÉGIONALE: ABITIBI/TÉMISCAMINGUE (08)

CATÉGORIE D'EMPLOIS	DISTRICTS								TOTAL DISTRICTS	BUREAU RÉGIONAL		TOTAL		
	VILLE-MARIE		AMOS		ROUYN		MACAMIC			ROUYN				
	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>	<u>R</u>	<u>O</u>		
02 Agents de maîtrise	1		3		1		1		6		1		7	
03 Professionnels	2		3	1	3		4		12	1	2		14	1
04 Personnel de bureau techniciens et assimilés	20		33	3	24	2	24		101	5	16	3	117	8
06 Personnel de maîtrise des ouvriers	4		11	3	3		4		22	3			22	3
07 Ouvriers	42	5	84	21	43	7	45	6	214	39			214	39
08 Cadres supérieurs	1		1		1				3		3		6	
TOTAL:	70	5	135	28	75	9	78	6	358	48	22	3	380	51

TABLEAU A5

CATÉGORIES D'EMPLOIS

02 - Agents de maîtrise

- 043 - en électronique
- 045 - en fourniture
- 075 - en soutien administratif
- 078 - en technique des travaux publics
- etc.

03 - Professionnels

- 100 - agent de la gestion du personnel
- 103 - agent de la gestion financière
- 108 - analyste informatique et procédés administratifs
- 111 - attaché d'administration
- 118 - ingénieur
- 130 - agent de l'approvisionnement
- etc.

04 - Personnel de bureau, techniciens et assimilés

- 200 - agent de bureau
- 209 - agent vérificateur
- 218 - dactylographe
- 219 - dessinateur
- 221 - agents de secrétariat
- 241 - magasinier
- 252 - préposé aux relevés d'arpentage
- 263 - technicien des travaux publics
- 264 - technicien en administration
- 276 - téléphoniste réceptionniste
- etc.

06 - Personnel de maîtrise des ouvriers

- 358 - contremaître en électricité
- 359 - contremaître en entreposage et transport
- 361 - contremaître en entretien d'équipement motorisé
- 371 - contremaître en routes et structures
- 388 - contremaître général mécanique du bâtiment et électricité
- etc.

TABLEAU A5 (SUITE)

CATÉGORIES D'EMPLOIS

07 - Ouvriers

- 410 - menuiserie
 - 416 - entretien général
 - 421 - électricité
 - 429 - fabrication de panneaux de signalisation
 - 433 - entreposage de matériel
 - 434 - entretien mécanique d'équipement motorisé
 - 435 - forge et soudure
 - 436 - débosselage et peinture
 - 450 - entretien domestique
 - 451 - surveillance de la propriété
 - 459 - construction et entretien de route et structure, conduite de véhicules et équipements motorisés
- etc.

08 - Cadres supérieurs

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 039