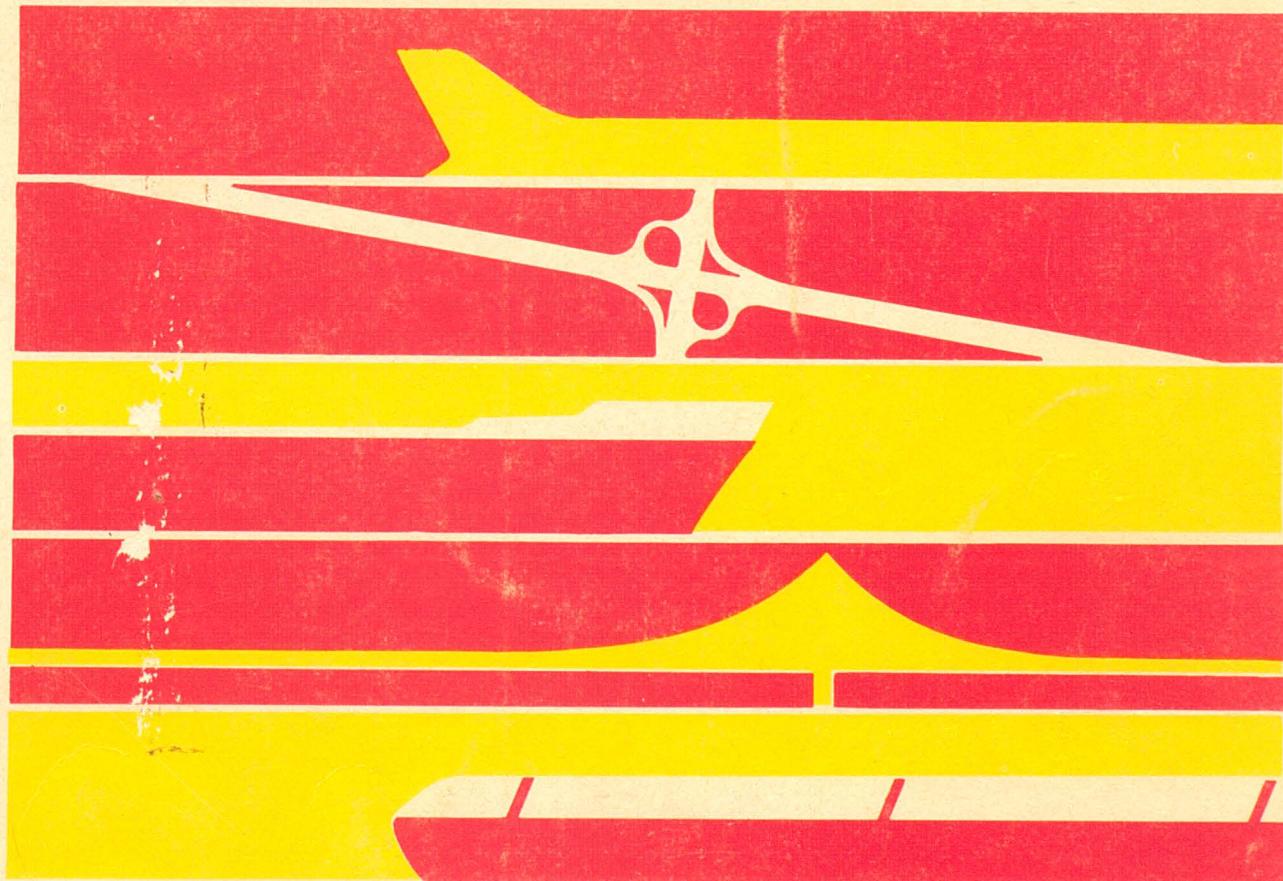


GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



CANQ
TR
100
1972-73

les transports en 1973

39588

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

RECU
CENTRE DE DOCUMENTATION

JUIN 27 1979

TRANSPORTS QUÉBEC

Table des matières

	Page		
Bilan législatif	7	De Québec à la Côte-Nord	74
La réforme des Transports	11	Chaudière	78
		Trois-Rivières	85
		Sherbrooke	89
Bilan administratif	13	Drummondville	94
Budget global 1973-74	15	Sud de Montréal	97
Le Bureau du sous-ministre	17	Montréal	103
La gestion financière	19	Nord de Montréal	110
Le Service aérien gouvernemental	21	Outaouais	116
Le personnel	22	Abitibi — Témiscamingue	120
Systèmes de transport	27	Véhicules automobiles	125
Planification des Transports	35	Direction générale du Bureaux des	
Transport maritime et aérien	36	véhicules automobiles	127
Le transport des personnes	38	Direction du contrôle des émissions	128
Le transport des marchandises	40	Direction de la responsabilité	131
Techniques de la circulation	41	La promotion de la sécurité	133
Les plans et devis	44	Administration	
Construction et entretien des routes	47	L'administration centrale	141
Les services techniques	51	Système de gestion	142
La conservation du réseau routier	54	L'expropriation	144
Bas St-Laurent — Gaspésie	63	Contrats	145
Saguenay — Lac St-Jean	67	Organigramme	146

CANQ
TR
100
1973

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Québec, le 9 octobre 1973.

Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur
Monsieur Hugues Lapointe, C.P., C.R.
Hôtel du Gouvernement
Québec.

Monsieur le Lieutenant-Gouverneur,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités des ministères de la Voirie et des Transports pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1973.

Ce rapport traduit à la fois les nouvelles orientations de la politique québécoise des Transports, telle qu'exprimée dans la loi-cadre des Transports (chapitre 55 des Lois du Québec 1972) adoptée le 8 juillet 1972 par l'Assemblée nationale du Québec, et une réorganisation plus sectorielle de ces deux ministères, tel que défini dans la loi constitutive du ministère des Transports mise en vigueur le 1er avril 1973.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-Gouverneur, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre,

Raymond Mailloux

Québec, le 9 octobre 1973.

Monsieur Raymond Mailloux
Ministre des Transports
Édifice "H", 2ième Étage
Hôtel du Gouvernement
Québec 4.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des ministères de la Voirie et des Transports, pour l'exercice financier 1972-73.

La Voirie et les Transports sont devenus une seule entité administrative le 1er avril 1973, mais le processus de fusion était en marche depuis mars 1972.

Le rapport des activités des ministères de la Voirie et des Transports suit donc de près l'organisation administrative du nouveau ministère et décrit en détail les réalisations de chacune des quatre directions générales:

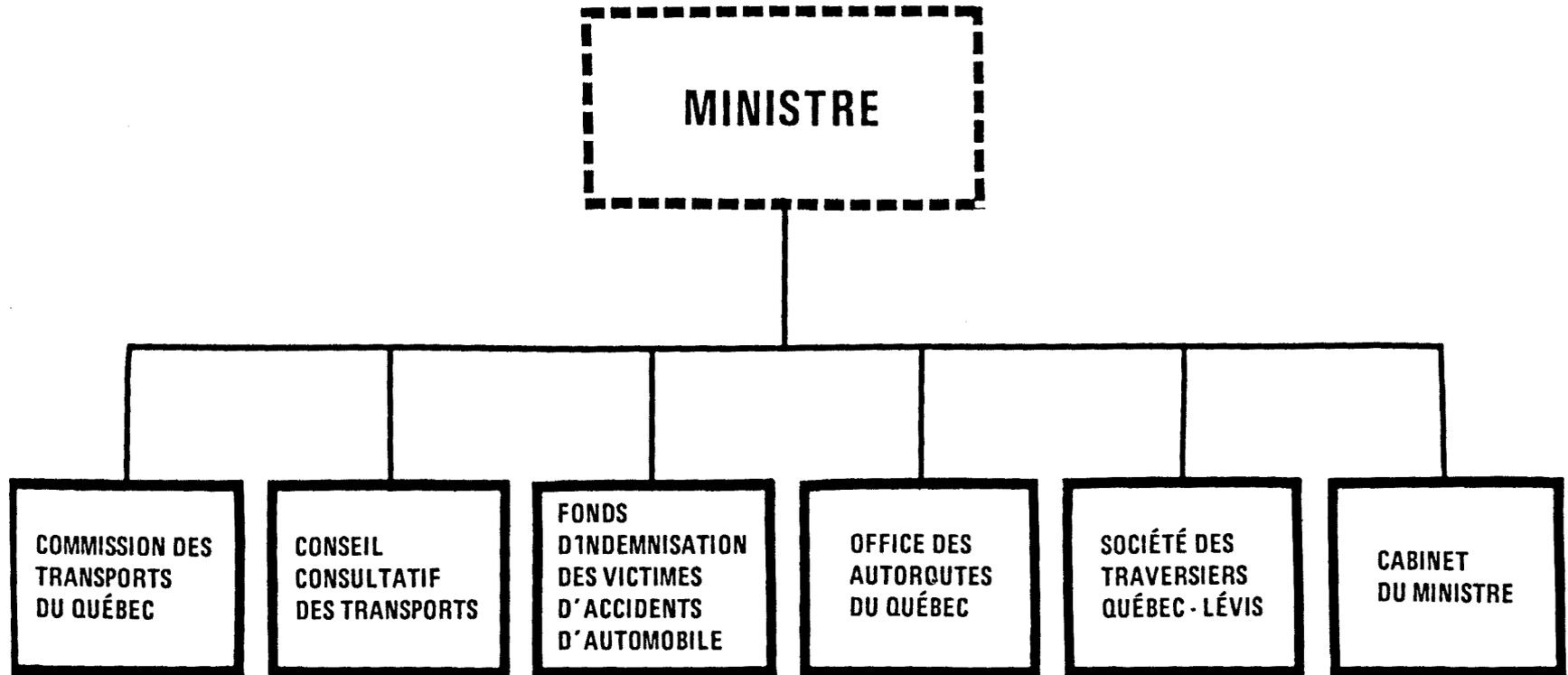
- l'étude et la planification des différents systèmes de transport,
- la construction et la conservation du réseau routier,
- le contrôle de l'utilisation des divers systèmes de transport et la promotion de la sécurité,
- les services de soutien administratif et, notamment, le service de l'expropriation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le sous-ministre,

Claude Rouleau

bilan législatif



Dans le cadre de la compétence du Québec, la politique des Transports s'exerçait surtout dans le domaine des transports de surface les plus communs: les transports routiers. L'adoption, le 14 mars 1972, d'une nouvelle loi organique du ministère des Transports du Québec donne une dimension plus intermodale aux services de planification et de recherche de l'ancien ministère de la Voirie.

La nouvelle loi permet en effet au ministre de résoudre les problèmes de transport, non plus seulement en fonction des données du génie routier, mais aussi en fonction de la rentabilité et l'efficacité de tous les moyens et systèmes mis à sa disposition.

Ces nouvelles exigences ont entraîné de profonds changements dans l'administration, notamment pour doter le ministère de véritables spécialistes en transport. Par ailleurs, une abondante réglementation consécutive à la nouvelle politique québécoise des Transports a provoqué des exigences accrues en ce qui concerne les moyens de contrôle déjà en place au Bureau des Véhicules Automobiles.

En raison de ces profonds changements administratifs, le gouvernement s'est donné un an

— jusqu'au 31 mars 1973 — pour organiser le ministère et en faire un instrument suffisamment efficace et puissant pour jouer un véritable rôle initiateur de politiques.

L'année 1972 aura surtout été marquée, au plan législatif, par la discussion prolongée et l'adoption de la Loi 23, vaste document législatif de 186 articles qui donne au Conseil des ministres des pouvoirs étendus de réglementation sur tout système de transport aérien, maritime ou terrestre.

Il s'agissait là d'un véritable bouleversement puisque depuis 1949 l'ancienne Régie des Transports procédait par ordonnances, d'une manière absolument autonome et sans que le gouvernement ou le ministre des Transports puissent intervenir. Le rapport de Me René Dussault sur les Tribunaux administratifs dénonçait d'ailleurs cette situation selon laquelle des tribunaux faisaient la loi et procédaient eux-mêmes à sa mise en application... La nouvelle loi-cadre des Transports sépare donc plus nettement les pouvoirs réglementaires normatifs du Conseil des ministres et les pouvoirs quasi-judiciaires décisionnels — mais limités aux normes fixées par le Lieutenant-Gouverneur — de la nouvelle *Commission des Transports*.

Au cours de la discussion des principes de cette loi, le ministre des Transports soulignait d'ailleurs que "le rôle du ministre des Transports, selon l'ancienne Loi de 1954, se limitait quasiment au choix de la couleur des plaques d'immatriculation des véhicules-automobiles!" Et il ajoutait: "Pas plus à la Régie qu'à l'ancien ministère des Transports, aucun organisme sérieux de recherche n'était en place, condition préalable pourtant essentielle à l'exercice de tout pouvoir politique".

La nouvelle loi prévoit donc la mise en place d'un véritable Bureau de recherches et de planification des Transports et de mécanismes de consultation qui permettent au gouvernement de bénéficier de la collaboration de l'industrie privée des Transports et de spécialistes de l'administration publique ou des universités.

En plus de cette consultation que le ministère des Transports peut faire dans le cadre de ce Conseil consultatif des Transports, certaines catégories d'entrepreneurs en transport ou certains usagers de véhicules automobiles ont été consultés lors de la mise en vigueur de nouveaux règlements: tel fut notamment le cas pour les usagers de la motoneige, les propriétaires et chauffeurs de taxi, les camionneurs artisans, etc.

Conformément aux recommandations du comité interministériel sur les Assurances, le service juridique a préparé certaines modifications à la Loi concernant l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles.

Le ministre des Transports est encore responsable, devant l'Assemblée nationale, de l'administration financière de l'*Office des Autoroutes*. Cet office gère actuellement l'exploitation de trois autoroutes dans la région de Montréal et il a été déjà annoncé qu'il pourrait administrer une quatrième autoroute qui doit être ouverte entre Montréal et l'autoroute 640, vers l'aéroport international de Mirabel.

La loi de la *Société des Traversiers Québec-Lévis* selon un projet de loi actuellement devant l'Assemblée nationale, pourrait être amendée aux fins de créer une véritable Société des Traversiers du Québec et de permettre au gouvernement un meilleur contrôle des divers services de bateaux-passeurs en opération dans toute la province.

LA RÉFORME DES TRANSPORTS

APPLICATION D'UNE POLITIQUE QUÉBÉCOISE DES TRANSPORTS.

ANCIEN RÉGIME

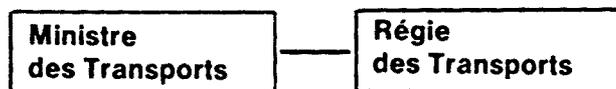
La RÉGIE DES TRANSPORTS procède par ordonnances d'une manière absolument autonome. Joue un rôle initiateur de politiques, prend des décisions dont la nature relève des responsabilités gouvernementales, sans que le gouvernement ou le ministre puissent intervenir.

BILL 23

L'action de la COMMISSION DES TRANSPORTS, organisme para-gouvernemental, s'inscrit dans un schéma normatif. La Commission veille à l'application d'une politique, élaborée par le ministre, après un inventaire des moyens et des systèmes existants et une évaluation sérieuse de leur efficacité.

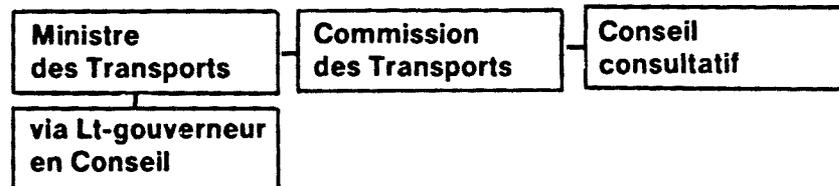
Le ministre donc, crée un véritable bureau de recherches et de planification. Il peut enfin faire appel à la participation du public dans le cadre d'un CONSEIL CONSULTATIF.

Organigramme



— *Pouvoirs restreints* à quelques décisions d'ordre administratif quant à la circulation des véhicules

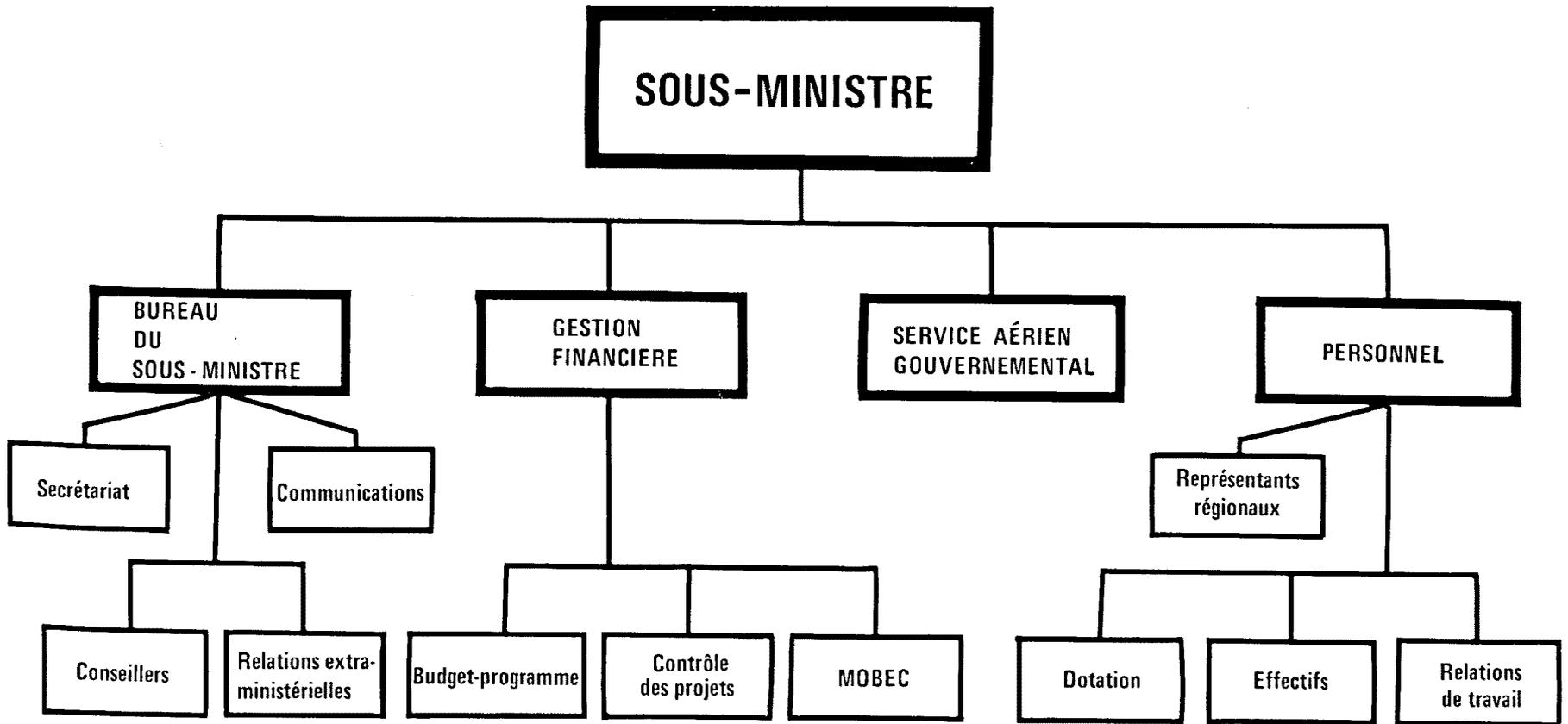
— *Pouvoirs réglementaires et normatifs*
— *Pouvoirs quasi-judiciaires, décisionnels.*



— *Pouvoirs réglementaires normatifs* sur l'organisation des transports
— *Pouvoirs de subventions*
— *Pouvoirs d'acquisition* et aliénation de biens importants: navires et aéronefs

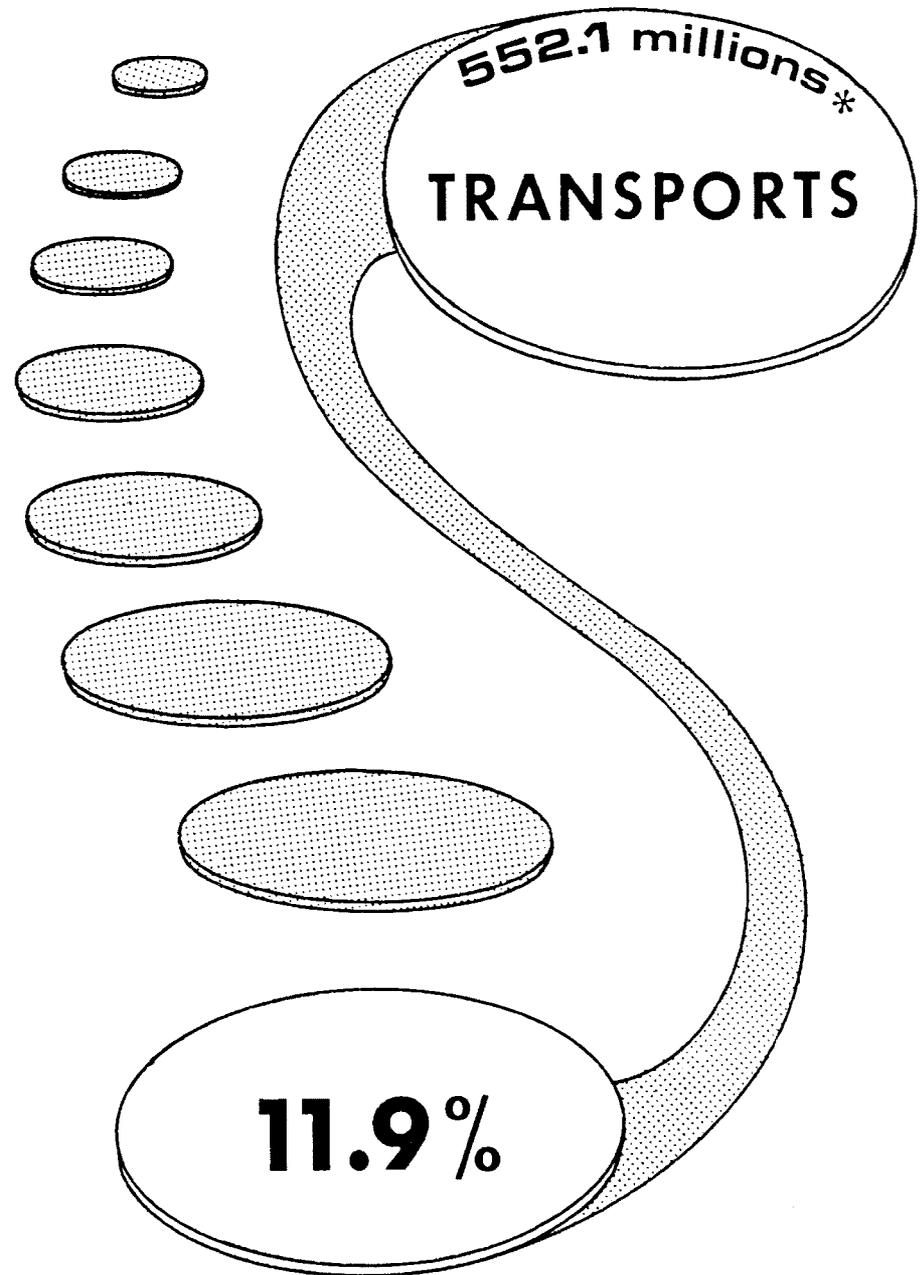
— *Pouvoirs quasi-judiciaires décisionnels dans les limites des normes* prévues aux règlements du Lt-gouverneur en Conseil.

bilan administratif



**BUDGET
GLOBAL** 
1973-1974

\$ 4,656,900,000.



** BUDGET NET : ne comprend pas les transferts provenant du Gouvernement du Canada, d'autres ministères et des municipalités.*

RECU
CENTRE DE DOCUMENTATION

JUIN 27 1979

TRANSPORTS QUÉBEC

Le ministère des Transports a dû mener de front une importante réforme administrative et la gestion d'un programme de construction routière le plus important de son histoire.

Tout en réorganisant le ministère en fonction des exigences de la Loi 221, il a fallu administrer un programme de construction de plus de \$400 millions, soit 89.05% des immobilisations totales des ministères québécois.

Regroupées directement sous l'autorité du sous-ministre, quatre directions générales ont contribué à relever ce double défi.

Le bureau du sous-ministre

Les conseillers en gestion constituent un groupe de travail dont le rôle est d'abord d'assister le sous-ministre dans la définition et la formulation des politiques administratives et ensuite de transposer ces politiques dans l'organisation administrative du ministère.

L'année 1972-73 a d'abord été consacrée à l'analyse de la législation: il s'agissait à la fois d'organiser le ministère en fonction des impératifs de la loi du nouveau ministère des Transports et en fonction des objectifs de la nouvelle politique québécoise des Transports.

C'est à ce service que le ministère doit l'organigramme présenté dans ce rapport annuel. Cet organigramme distingue clairement les trois activités principales d'un instrument administratif initiateur de politiques: Planification, Exécution, Contrôle.

Une fois l'organisation du nouveau ministère établie, les conseillers en gestion ont procédé à la mise au point de plans d'effectifs pour chaque direction et service. Enfin ils ont collaboré avec les différents gestionnaires à la mise en place des structures administratives et leur ont fourni au besoin les moyens ou les avis nécessaires à l'évaluation des ressources humaines dont ils auront besoin pour remplir leurs nouveaux programmes de travail.

L'augmentation remarquable des investissements consacrés aux Transports ces dernières années exige des efforts accrus dans la coordination des activités des trois paliers de gouvernement: le Service des *Relations Extraministérielles* tend donc à harmoniser l'action multiforme du ministère des Transports du Québec dans ses rapports croissants avec les divers ministères et organismes fédéraux, provinciaux et municipaux, et à assurer une représentativité

plus efficace au sein d'organisations oeuvrant dans le même champ d'activités.

Au chapitre des relations fédérales-provinciales, un effort particulier a été fait du côté des négociations concernant certains projets majeurs comme ceux de la Capitale nationale, de l'Aéroport international de Mirabel, du réseau routier de l'Est du Québec. À cela, s'ajoute une étude socio-économique menée conjointement avec les autres provinces et le ministère canadien des Transports visant à définir les besoins en infrastructures routières pour les dix prochaines années et à identifier les grands axes d'un réseau routier national.

Les relations du ministère avec les municipalités ont également retenu l'attention, notamment le partage des juridictions sur le réseau routier en milieu urbain. Une étude approfondie, traitant des implications de la remise des chemins aux municipalités a été complétée et devrait conduire sous peu à l'énoncé d'une nouvelle politique en la matière.

Enfin ce service des Relations extraministérielles a veillé à ce que le ministère des Transports du Québec soit mieux représenté au plan

national et international. Il a enfin collaboré à certains projets à plus long terme comme notamment l'implantation du système métrique.

La sanction de deux nouvelles lois et la promulgation de 15 règlements des Transports ont entraîné une activité exceptionnelle du Service des *Communications*. Ce service, selon la nouvelle présentation du budget du ministère des programmes, a bénéficié de crédits de plus de \$4 millions, soit 0.80% du budget global du ministère.

Dans le domaine de l'information écrite, en plus de l'activité traditionnelle de diffusion des communiqués de presse, le service a publié divers ouvrages sur les politiques ministérielles: le rapport annuel, le Guide de l'automobiliste réédité à 150,000 exemplaires et diffusé essentiellement par les écoles de conduite, vulgarisation des règlements sur la motoneige à 150,000 exemplaires, un guide du transport scolaire destiné aux transporteurs et commissions scolaires régionales, divers dépliants sur la Voirie, le système de points de démérite, le contrôle des charges lourdes.

Au plan des relations internes, le service a publié la revue l'Équipe dans laquelle une plus large part a été consacrée aux politiques du ministère, aux grands travaux qu'il exécute, tout en conservant une part importante de ses articles aux hommes qui l'animent.

Le ministère des Transports a participé à diverses expositions régionales à travers tout le territoire québécois ce qui lui a notamment donné l'occasion de mieux faire connaître les nouvelles politiques élaborées à Québec. Ces expositions ont été l'occasion de diffuser dans le public les documents édités par le Service des Communications ainsi que de montrer les audio-visuels ou films réalisés en cours d'année.

Le budget de publicité a lui aussi progressé considérablement: il est d'une part relié à l'abondance de travaux routiers entraînant la publication de nombreux appels d'offres et d'autre part la promulgation de divers règlements touchant le grand public et requérant des campagnes de sensibilisation à la radio et dans les journaux régionaux.

La gestion financière

Cette direction voit essentiellement à la meilleure utilisation possible des fonds mis à la disposition des ministères de la Voirie et des Transports.

Avec un budget de \$629 millions, dont plus de \$400 millions en contrats de construction ou d'entretien confiés à l'entreprise privée, cette direction doit garantir aux gestionnaires une planification et un contrôle des dépenses très rigide.

Le ministère de la Voirie a été une des premières institutions québécoises où la budgétisation par programmes a été implantée. Préalablement à ce nouveau type de budgétisation, il faut assurer une planification rigoureuse des grands travaux à réaliser. En collaboration avec le sous-ministre adjoint responsable du secteur de la planification, la Gestion financière réévalue chaque année le plan quinquennal du ministère et le modifie au besoin en fonction des disponibilités budgétaires prévisibles, de l'avancement des travaux en cours, de besoins nouveaux créés par exemple par l'implantation de nouvelles industries dans une région ou de nouvelles priorités de développement régional.

MILLIONS

ÉVOLUTION DES DÉPENSES

500

400

300

200

100

BUDGÉTAIRES

DÉPENSES
DE
FONCTIONNEMENT

IMMOBILISATIONS

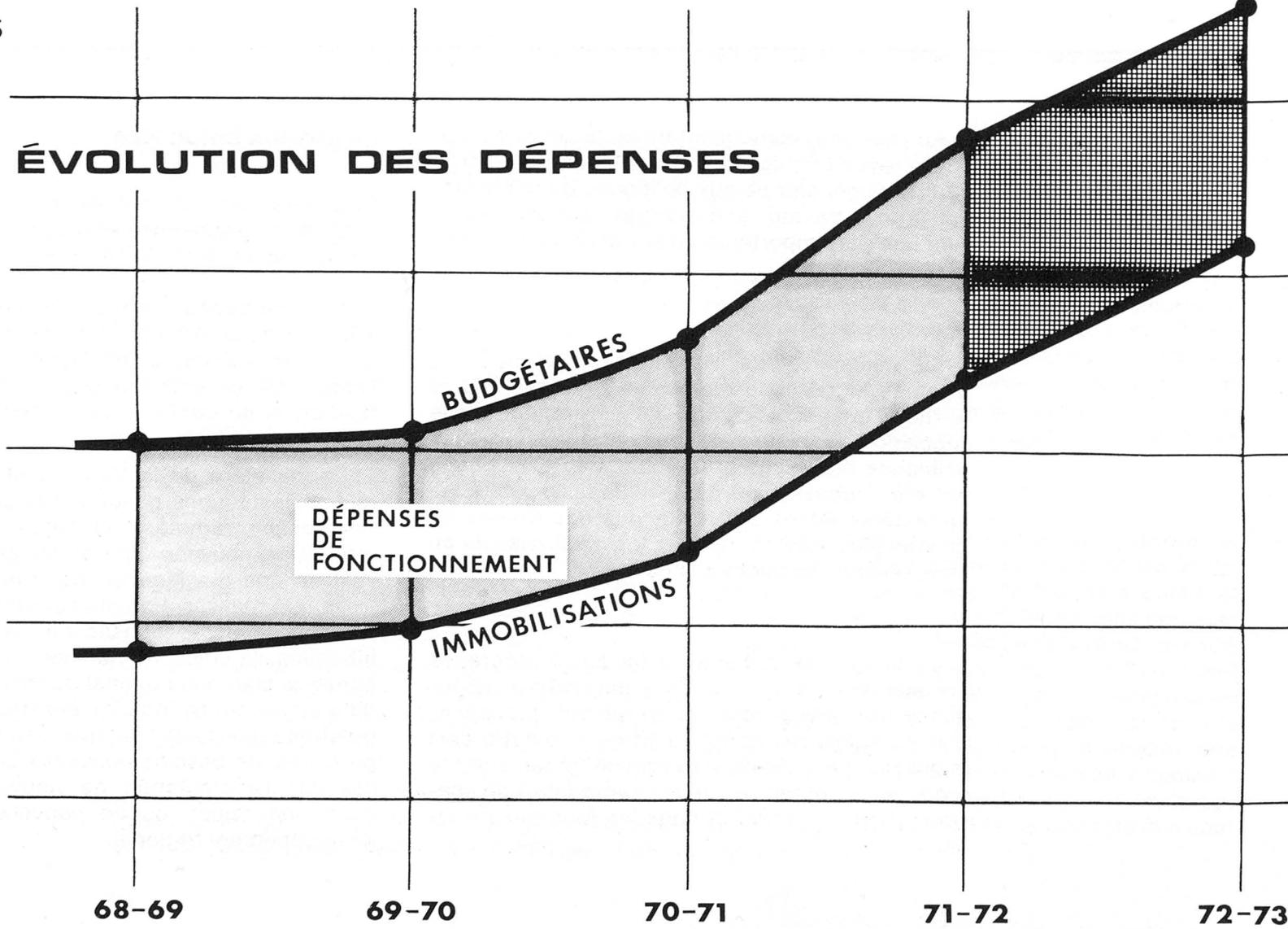
68-69

69-70

70-71

71-72

72-73



La mise en place d'un Système de gestion budgétaire et comptable (SYGBEC) permet de contrôler plus rigoureusement les dépenses de chacun des services du ministère, de s'assurer que les gestionnaires ne s'engagent pas au-delà de leurs disponibilités budgétaires ou qu'ils exécuteront le plus complètement possible leur programme.

Enfin, le service de gestion financière avise quand nécessaire, le sous-ministre sur tout événement économique national ou international pouvant avoir un impact sur les politiques ministérielles. Il a ainsi évalué en 1972-73 les répercussions de nouvelles conventions collectives de travail dans le secteur de la construction, l'évolution du marché des matériaux de construction ou du prix d'achat et de location des équipements lourds.

Une gestion financière plus rigoureuse permet ainsi de mieux suivre les objectifs du gouvernement, du ministre des Finances ou du ministre des Transports. Elle permet au ministère de mieux remplir son rôle à l'intérieur de la vocation économique de certains ministères québécois. Ce rôle est d'autant plus capital qu'à lui seul le domaine des transports représente, en 1973,

65.83% de la mission économique du gouvernement du Québec.

Le service aérien gouvernemental

Conformément au paragraphe d) de l'article 5 de la Loi du ministère des Transports, le ministre des Transports doit "établir et maintenir des services de transport pour l'ensemble des ministères du gouvernement et pour toutes fins gouvernementales...".

Le service aérien gouvernemental comprend une flotte de 29 appareils dont quatre avions pour le transport de passagers, deux hélicoptères, deux avions de brousse et 21 avions-citernes.

Le service passagers, ou "vol exécutif", est basé uniquement sur le nolisement par un ou plusieurs ministères. Il peut également comprendre l'utilisation des avions de brousse et des hélicoptères. En 1972, ces appareils ont transporté plus de 10,000 passagers pour un total de 2,300,000 passagers-milles.

Les ministères à vocation régionale, comme les Affaires sociales, la Justice, la Voirie ou

l'Éducation, sont évidemment les plus gros "clients". Les avions Fairchild (F-27) et le jet Hawker Siddeley (DH-125) sont également requis par le ministère des Affaires sociales pour le transport des malades ou des blessés dans les régions où il n'existe pas de service privé disponible. C'est ainsi que la part la plus importante de l'activité du service aérien, en heures de vol, va au transport de malades des Îles-de-la-Madeleine, de la Côte Nord, du Nord-Ouest ou du Grand Nord.

Le nombre d'heures de vol des avions-citernes est relié aux incendies de forêt et à leur importance. C'est ainsi qu'en 1972, en 1,217 heures de vol les "Canadair" et "Canso" ont déversé sur des feux de forêt près de 6 millions de gallons d'eau en 5,593 largages. Ce service est également loué à des États américains comme l'Arizona, la Californie, le Tennessee et des pourparlers sont en cours avec certains pays d'Amérique centrale et du Sud. En 1972, l'utilisation des avions-citernes a diminué de 37.5% par rapport à 1971.

Le personnel

Les principaux objectifs de la direction du Personnel ont été la déconcentration de son administration vers les régions administratives, la mise en place d'un service de dotation en personnel, le perfectionnement des employés et cadres, la sensibilisation des gestionnaires au contenu des nouvelles conventions collectives.

En vue d'une meilleure utilisation des ressources humaines, le service de dotation en personnel a concentrés ses efforts vers une meilleure planification et un contrôle plus adéquat des activités pertinentes à la mobilité et au recrutement du personnel.

Les principales réalisations de ce secteur durant l'année 1972-73 sont les suivantes:

- La coordination des activités des secteurs de la dotation et des effectifs assurant ainsi une plus grande efficacité;
- La formation d'un Comité chargé d'étudier toute demande pour du personnel nouveau dû à une modification de l'organisation ou à l'évolution du volume de travail.
- La réalisation d'un programme pour la mise à jour des demandes de personnel en regard de postes à combler.
- La création d'un fichier permettant ainsi une connaissance plus immédiate des ressources dont on peut disposer pour développer des programmes nouveaux ou maintenir les services actuels.
- L'obtention, de la Commission de la Fonction publique, d'une délégation pour le recrutement des candidats dans les régions éloignées.
- L'inventaire des employés occasionnels et l'application stricte dans ce domaine des règles établies par le Conseil du Trésor relativement à l'engagement de ce personnel.

Le service du perfectionnement, durant le dernier exercice financier, a voulu améliorer l'ensemble de l'organisation par un développement adéquat de sa main-d'oeuvre.

À partir de l'inventaire des besoins réalisé au cours de l'année 1971-72, et en conformité avec les besoins exprimés par chaque section ou chaque service, la systématisation des cours s'est continuée. Les cours de formation pratique et générale aux contremaitres ont été accélérés et des cours de gestion ont été organisés à l'intention des agents de maîtrise.

Des cours d'ordre technique (arpentage, voirie, technologie des agrégats, etc.) ont permis à un grand nombre d'employés du ministère, environ 1500, de se perfectionner dans un domaine particulier et plusieurs professionnels ont pu combler leurs besoins en langue seconde.

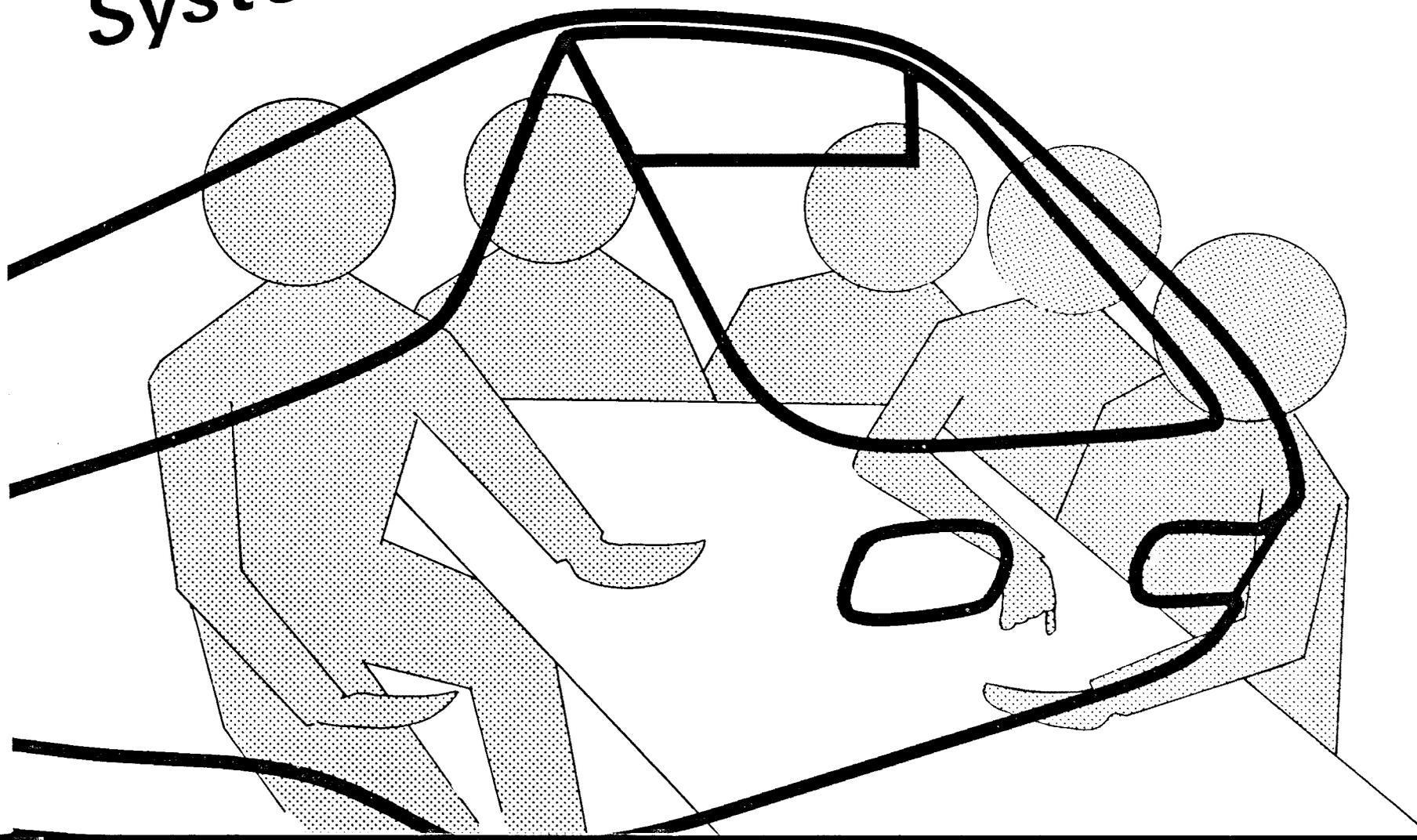
Finalement, un nouveau relevé des besoins a été fait pour 1973-1974, ce qui permettra de réorienter l'action du service. Des contacts sont établis avec la plupart des Cégeps et des Universités ce qui permettra d'informer tout le personnel du ministère de leurs possibilités de perfectionnement.

À la suite de la signature des conventions collectives des agents de la paix, des fonctionnaires et des ouvriers, à l'automne 1972, le service des relations de travail a tenu des séances d'information et organisé des ateliers d'études à travers la province.

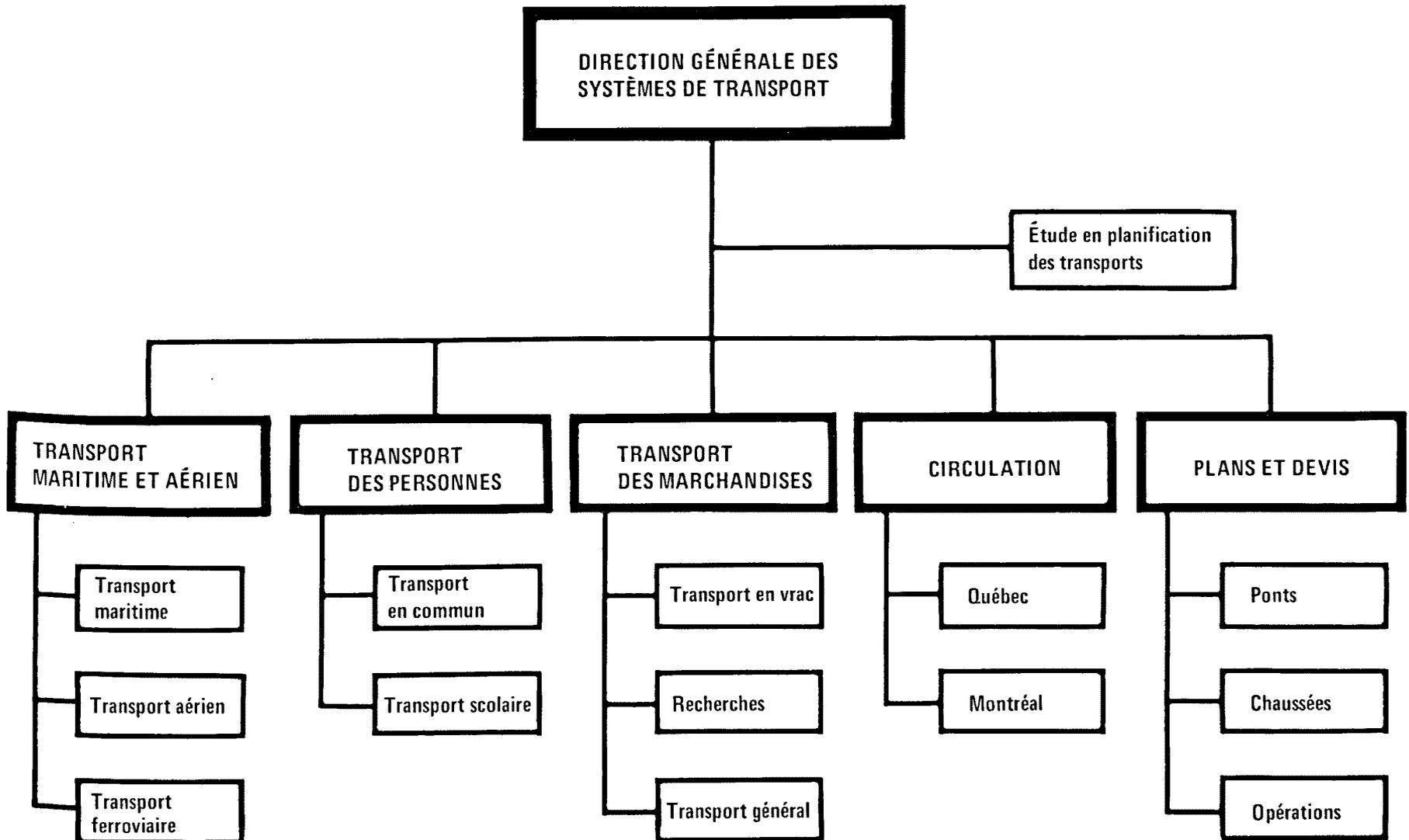
Ces réunions avaient pour but d'informer les supérieurs hiérarchiques et immédiats des différents amendements apportés aux conventions collectives précitées, de la mise en application des nouvelles clauses et de l'implication de ces amendements relativement aux relations humaines à l'intérieur de chacune des unités administratives.

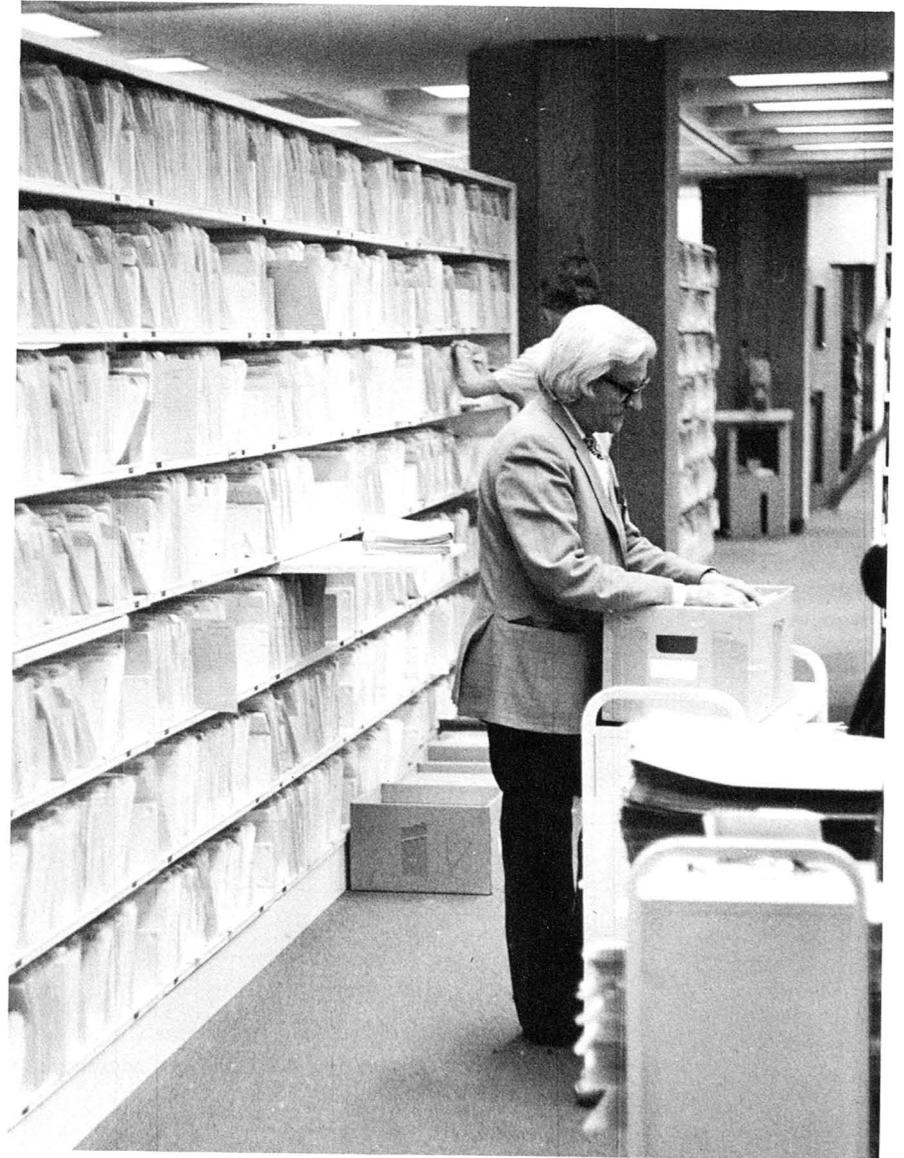
Le service des effectifs a procédé, dès l'automne 1972, à la planification et au contrôle des effectifs ouvriers régis par le ministère. Ceci implique plus particulièrement la mise à jour et le contrôle complet des effectifs ouvriers en regard des postes actuels et des postes à combler de façon à mettre sur pied un fichier-postes permanent et ainsi assurer une administration plus adéquate de la main-d'oeuvre concernée.

Systemes de Transport



systemes de transports





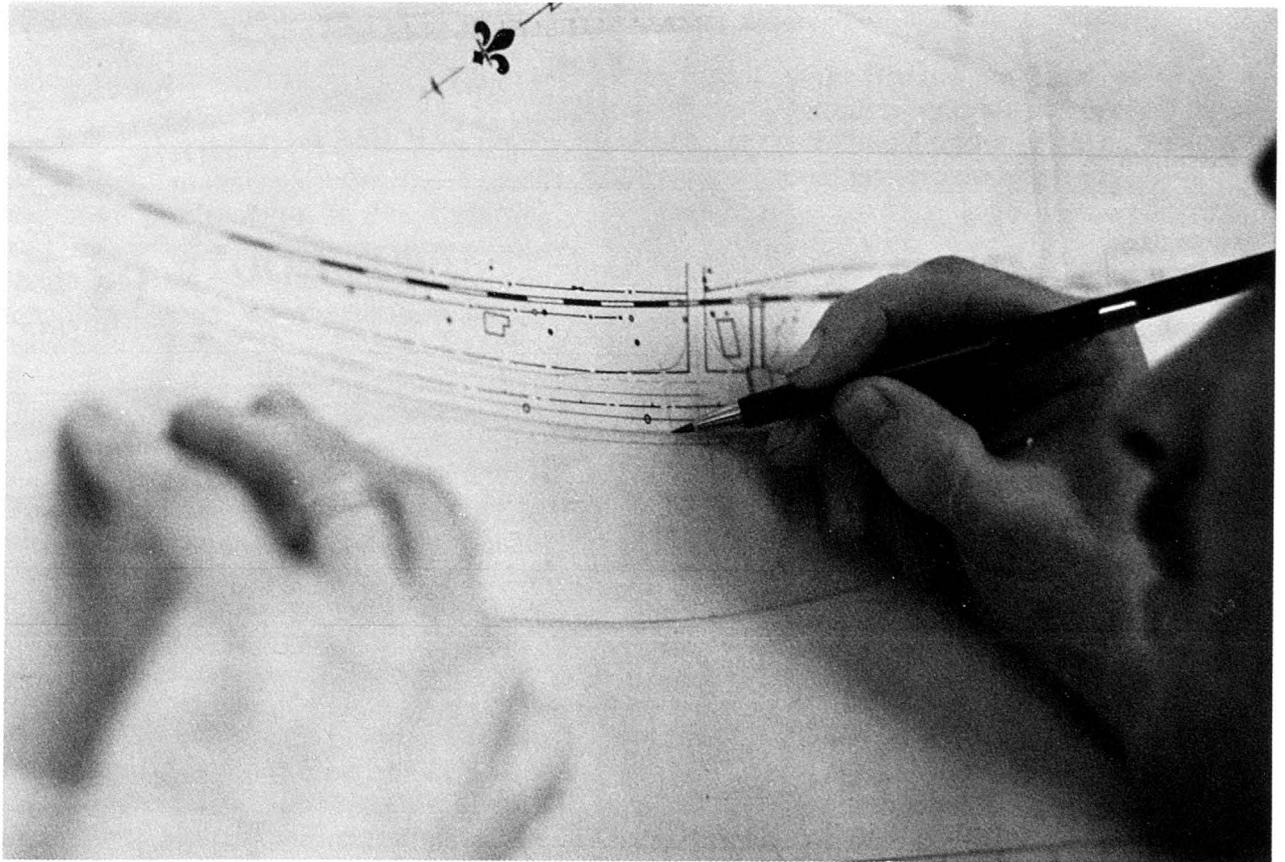
Au Régistraire, quelques millions de documents à classer chaque année.



Le Service Technique de la Circulation à Québec.



Au Service des Plans et Devis, l'utilisation de l'ordinateur permet un meilleur inventaire du réseau routier.



Au Service des Plans et Devis on a bonne mine!



Le Ministère des Transports possède maintenant une véritable banque de projets d'une valeur d'environ \$100 millions.

Planification des transports

Le ministère des Transports doit tout d'abord "faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, déterminer leur nature, leur nombre et leur qualité, évaluer leur efficacité en fonction du développement social et économique des diverses régions du Québec".

L'année qui s'achève pour le Service d'Études en planification des Transports (S.E.P.T.) en a été surtout une de recrutement: il s'est agi de constituer, à partir des spécialistes déjà en place au ministère et de nouveaux gestionnaires recrutés à l'extérieur, de constituer une équipe capable d'animer et de coordonner les recherches, d'évaluer l'impact des politiques ministérielles sur le milieu, sur l'économie du pays, etc.

Rattaché au SEPT, le groupe pluridisciplinaire de Montréal en est à sa deuxième année d'existence. D'abord composé d'un architecte-urbaniste, d'un administrateur, d'un géographe et d'un ingénieur en circulation, il s'est élargi avec le recrutement d'un économiste, d'un sociologue et la collaboration d'un écologiste renommé de l'Université de Montréal.

Les travaux du Groupe ont porté cette année encore, et prioritairement, sur les projets du ministère reliés à l'implantation d'un nouvel aéroport international au nord de Montréal.

Entre autres, les tracés de l'autoroute 13 au nord de l'autoroute 640 et de l'autoroute 50 entre Lachute et l'autoroute 15 ont fait l'objet de modifications importantes suite à une étude axée sur l'impact écologique des premiers tracés qui avaient été proposés. Le prolongement de l'autoroute 640 à l'ouest de St-Eustache a également fait l'objet d'une étude minutieuse de la part du groupe. Grâce à eux ou à cause d'eux, l'autoroute ne sera pas prolongée jusqu'à St-Placide mais se terminera à l'est du nouveau parc d'Oka agrandi. En agissant de la sorte, le ministère des Transports a voulu préserver la beauté exceptionnelle de toute la région d'Oka.

Le groupe a également été impliqué dans le réaménagement des routes 41 et 11 tant par la relocalisation de plusieurs propriétés et bâtiments le long de ces deux routes que par les contournements de certaines municipalités comme St-Antoine et St-Canut sur la route 41 et la desserte aéroportuaire par la route 11.

Toujours en regard de la zone aéroportuaire, le groupe a suivi de très près l'évolution des projets de port de distribution du fret aérien, de parc industriel aéroportuaire, etc.

En dehors de cette zone spéciale de St-Scholastique qui a presque monopolisé les efforts du groupe pluridisciplinaire cette année, le groupe a quand même réussi à apporter certaines modifications importantes au tracé de l'autoroute 50 entre Lachute et Hull et a participé à l'aménagement de "La Porte du Nord", premier centre de services sur l'autoroute des Laurentides. Dans ce même contexte, le groupe effectue présentement une étude en vue de l'implantation d'un autre centre de services, mais sur l'autoroute des Cantons de l'Est cette fois-ci.

Enfin le Groupe s'est préoccupé de voir à la réduction de l'impact sur l'environnement des grands projets du Ministère: il a aussi travaillé sur le dossier de l'autoroute 13 dans Lachine, ou celui des usines d'asphalte comme à Val David, etc.

Le Groupe a également participé aux travaux du comité de la Communauté Urbaine de Montréal sur la réorganisation globale du transport à l'intérieur de ses limites.

Fidèle à son mandat et à l'évolution qui s'effectue présentement à l'intérieur du ministère des Transports, le groupe pluridisciplinaire sera chargé à l'avenir d'importantes études sur les transports: ces études tiendront compte de toutes les variables importantes de l'aménagement des territoires concernés.

Transport maritime et aérien

Le gouvernement du Québec subventionne depuis 1920, certaines compagnies de navigation desservant des endroits isolés et des points stratégiques ne pouvant être reliés autrement que par navire.

Ainsi, depuis que la route 138 se rend à Sept-Îles, le gouvernement du Québec n'accorde plus de subventions dans le secteur s'étendant à l'ouest de cette localité. Il lui faut cependant assurer les services maritimes de la moyenne et de la Basse Côte-Nord, tant et aussi longtemps que cette route 138 ne se rendra pas à Blanc Sablon.

Ce développement important de la Haute Côte Nord a modifié également les échanges Côte Nord-Côte Sud, et oblige le gouvernement à re-

penser sa politique de subventions aux services de traversiers: en principe ces subventions devraient permettre dans l'avenir l'installation de services par traversiers brise-glace avec embarquement et débarquement par les bouts (Roll-on-roll-off), afin que le Bas St-Laurent puisse concurrencer sur les marchés de Baie Comeau et Sept-Îles les produits en provenance des régions plus favorisées.

Subventions au cabotage: Le ministère verse près de \$400,000. de subventions à l'Agence Maritime Inc. pour l'opération d'un service de cabotage Montréal-Québec-Rimouski-Sept-Îles-Blanc Sablon en été et Québec-Rivière au Tonnerre-Mingan-Havre St-Pierre en hiver. Il verse également \$225,000. de subventions à la Coopérative de Transport maritime et aérien pour un service une fois la semaine entre Montréal-Québec et les Îles-de-la-Madeleine.

Traverses maritimes: Le ministère des Transports distribue un peu plus de \$2 millions aux dix traverses maritimes actuellement en opération dans la province.

Des traverses sont maintenues en opération grâce à ces subsides sur les parcours: Îles-aux-

grues-Montmagny-Rivière-du-Loup-St-Siméon, Matane-Godbout, Havre Aubert-Cap aux Meules, Sorel-Berthier, St-Juste du Lac-Notre Dame du Lac, Lotbinière-Deschambault, Québec-Lévis, Île-aux-Coudres-St-Joseph de la Rive, Baie Ste-Catherine-Tadoussac.

Le ministère possède lui-même deux bateaux-passeurs et vient de commander un nouveau traversier brise-glace aux chantiers de Marine Industries de Sorel. Ce nouveau traversier de \$11 millions doit être livré au milieu de l'été 1974 et le gouvernement central s'est engagé à verser une contribution de \$9 millions pour sa construction. Il sera en opération dans l'axe Matane-Godbout-Baie Comeau.

Conformément aux dispositions de la Loi 221, le ministère des Transports a entrepris de se doter d'une compétence dans le domaine aérien afin de préciser les apports socio-économiques à prévoir par l'entremise de ce type de transport, soit lorsqu'il opère seul ou à l'intérieur d'un système intermodal.

À cet effet, une première étude a nécessité une recherche et une appréciation des différents documents produits par les missions de dé-

veloppement régional, par les autres provinces ou les pays et a permis de cerner les différents éléments qui sont appelés à jouer un rôle aussi bien qualitatif que quantitatif au niveau du développement économique et des droits sociaux fondamentaux de la population.

Considérant l'envergure d'un domaine traditionnellement sous l'égide du gouvernement central et considérant ses incidences budgétaires, il est évident que certaines interventions apparaissent plus prioritaires que d'autres afin d'assurer que le développement et l'opération du transport aérien du Québec soient le plus susceptibles d'aider à supporter les autres initiatives de développement socio-économique du ressort de la province.

Cette étude a permis de compiler un inventaire des infrastructures aéro-portuaires des compagnies aériennes et de la classe de service qu'elles offrent pour répondre aux besoins du transport des personnes et des choses.

Une deuxième étude a été amorcée pour permettre de catégoriser les besoins en aéroports terrestres. Il sera alors possible de maximiser les investissements de fonds publics. Pour ce

faire, un comité fédéral-provincial a déjà été mis sur pied.

En dernier lieu, le ministère a participé aux analyses et recommandations découlant de demandes formulées par des groupements locaux et régionaux pour la construction ou l'amélioration d'aéroports du type de plaisance ou d'aéroports industriels.

Le transport des personnes

Bien que cette direction doive s'intéresser à la fois au transport en commun public et au transport d'écoliers, en 1972-73 elle a surtout fait porter ses efforts sur des modifications à l'organisation du transport scolaire dans la province.

Il est cependant prévu qu'à très moyen terme, cette division devra suivre de plus près les opérations des différentes commissions régionales de transport en commun public notamment en vue de conseiller le ministère quant à l'opportunité de leur apporter un soutien financier pour combler leurs déficits d'opération. Dans le cadre de la réévaluation de tous les systèmes régionaux de transport en commun public, la direction du transport des personnes verra à promouvoir

une plus grande intégration des deux systèmes de transport en commun et de transport scolaire, là où la qualité de service le permet.

Le Transport scolaire implique des dépenses de l'ordre de \$27.5 millions par les commissions scolaires de la province pour l'année 1972-73. Le ministère subventionne environ 91% de toutes ces dépenses. La clientèle du transport scolaire — environ 800,000 élèves, se répartit comme suit: — maternelles, 7%, élémentaires, 38%, secondaires, 51%; handicapés, 3%; autres 1%.

Nous avons été là en présence de l'extension d'un service réalisée au rythme même des besoins de la collectivité. Une pareille situation devait solliciter l'attention du ministère des Transports. Même si le voyage quotidien des écoliers est lié aux impératifs pédagogiques, il pose des problèmes spécifiques et il importait d'intégrer le transport scolaire aux objectifs globaux du ministère des Transports.

Désormais, le transport scolaire sera complètement régionalisé, c'est-à-dire qu'il sera pris en charge par les commissions régionales, sauf quelques exceptions. Ce sont des soucis d'efficacité de rationalisation et de sécurité qui ont dicté cette mesure.

La Loi 23 a aussi mis en place des procédures administratives de contrôle pour l'attribution des contrats de transport scolaire dans toutes ses phases. Le ministère des Transports sera concerné par l'approbation des devis préparés par les commissions scolaires régionales, tandis que la Commission des Transports du Québec doit statuer, en cas de litige, sur l'adjudication des contrats. À partir de septembre 1973, les contrats seront accordés pour trois ans et seront renouvelables d'année en année pour trois autres années.

L'instrument d'action du ministère est le service du Transport scolaire qui est passé du ministère de l'Éducation à celui des Transports.

Une division de la systématisation a pour fonction d'accepter les devis de transport des commissions scolaires et de mettre en application le plan directeur d'une organisation rationnelle du transport scolaire. Cette division a aussi la responsabilité de préparer, de promouvoir et d'appliquer la politique globale du transport scolaire au Québec. Cette division se doit d'informer les commissions scolaires des nouveaux principes d'une organisation rationnelle de transport. Elle fera en sorte que ces principes soient respectés, en exerçant les contrôles nécessaires.

Une division de la normalisation a pour fonction d'élaborer les normes des taux et tarifs qui s'appliqueront au transport scolaire. Cette division a aussi la responsabilité de préparer les normes de subventions.

Une division des subventions a pour fonction l'administration et le versement des subventions aux commissions scolaires. À ce moment là, elle doit tenir compte du nombre de véhicules acceptés par la division de la normalisation.

Le service du transport scolaire, tout en faisant face aux problèmes quotidiens de transport des élèves, a pu, cependant, s'élever au-dessus de la gestion au jour le jour, pour dégager un programme à long terme et des étapes de réalisation pour intégrer le transport scolaire dans des objectifs plus généraux.

Le transport des marchandises

Dans le cadre de nouvelles orientations du ministère des Transports, la direction du transport des marchandises fut créée, en automne 1972. Les principales tâches de l'unité administrative portent sur la préparation de réglementations et sur l'organisation du transport de marchandi-

ses, en particulier dans le transport routier en vrac et le transport général.

Dans cette perspective, le nouveau directeur et le personnel de base ont accompli certaines tâches s'avérant prioritaires.

C'est ainsi que dans le domaine du transport routier en vrac, des études diverses et des travaux de recherche ont conduit nécessairement à l'élaboration du projet de réglementation visant à organiser le développement de ce secteur. L'aspect tarifaire, ainsi que d'autres aspects techniques, ont été étudiés, aux fins de concevoir des instruments d'analyse appropriée et de contrôle.

De plus, la direction du transport des marchandises s'est assigné des tâches essentielles d'enquête dans le secteur de transport en vrac, en vue de remédier aux failles existant dans ce secteur.

Tous ces travaux ont abouti à la publication d'un nouveau règlement des transports sur le camionnage en vrac — le règlement 12 — qui répond notamment aux objectifs suivants:

— organiser et rentabiliser le secteur du transport des marchandises en vrac,

-
- améliorer la qualité du service fourni à la clientèle,
 - garantir un revenu suffisant à tous ceux qui vivent de cette industrie,
 - doter ce secteur de structures opérationnelles efficaces sur une base régionale.

Enfin, contribuant aux travaux interministériels relatifs à certains domaines, à savoir: le transport de matières dangereuses, le problème des cimetières d'autos, etc., la direction du transport des marchandises a participé à ce type d'études importantes touchant l'environnement.

En ce qui concerne le transport général, la recherche des solutions au problème de l'amélioration de la productivité du transport et une meilleure adaptation du secteur des transports aux besoins de la collectivité ont nécessité certaines approches telles que l'examen de la concurrence entre les courtiers en transport et les transporteurs routiers, ou encore la préparation d'instruments d'analyse statistique.

Du point de vue du fonctionnement du marché des transports, une étude économique portant sur la concurrence entre le chemin de fer et l'industrie du camionnage a été accomplie, dans la

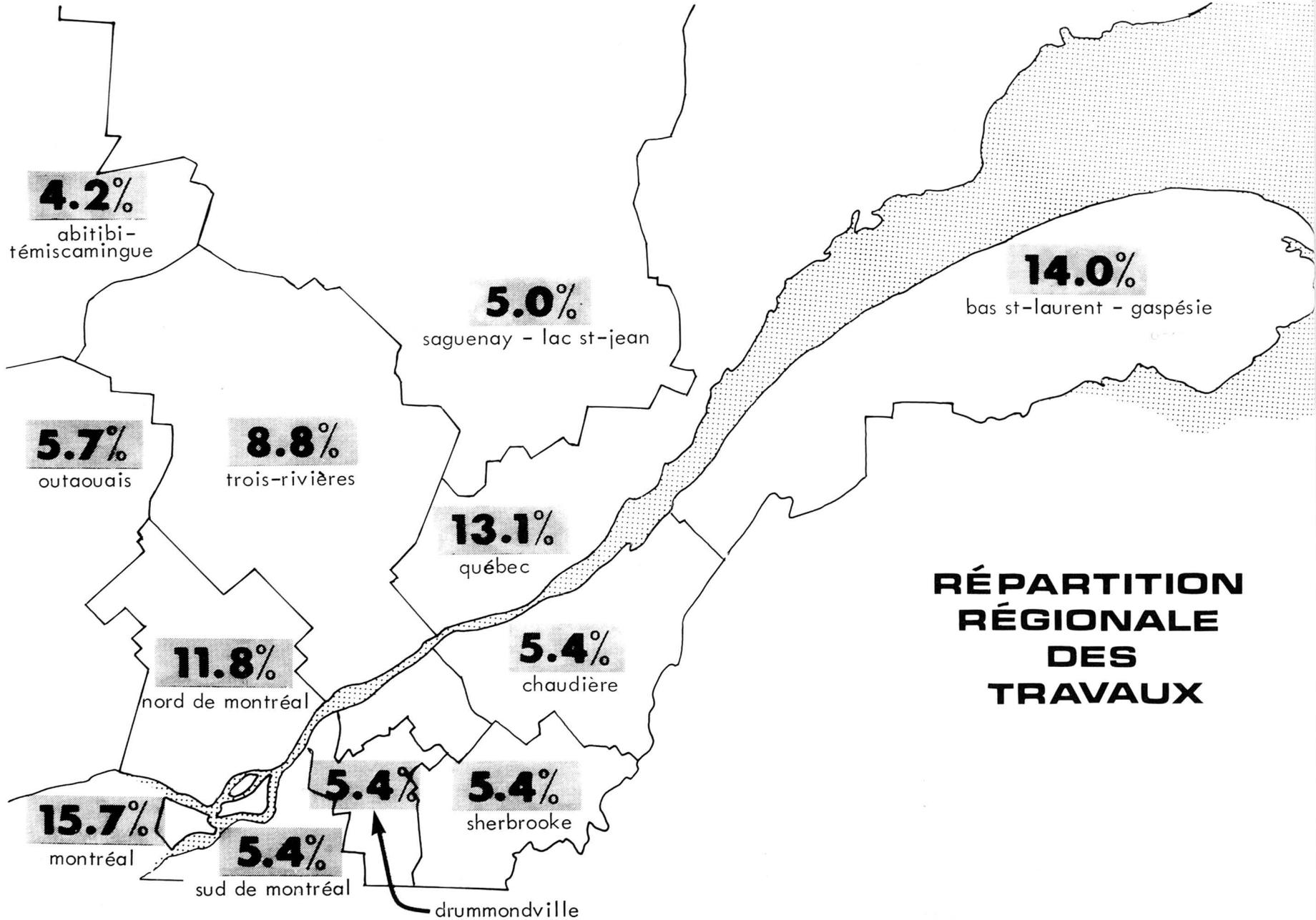
perspective d'un développement harmonieux des deux modes de transports.

Techniques de la circulation

Pour un ministère qui consacre encore aujourd'hui plus de 80% de son budget aux transports routiers, le service technique de la Circulation a un rôle important à jouer: il garantit la meilleure utilisation possible du réseau routier, il permet aussi à ses usagers d'en avoir une utilisation confortable et sécuritaire.

Comme pour les années antérieures, la division a étudié les demandes d'amélioration de la signalisation, d'installation de feux de signalisation, de feux clignotants et de systèmes d'éclairages, demandes formulées aussi bien par des municipalités que par des députés, des chambres de commerce, des particuliers, etc.

Elle a continué la préparation de plans de signalisation des autoroutes nouvellement construites et plusieurs modifications ont été apportées à la signalisation existante. Ainsi, le service a poursuivi l'évaluation de la vitesse sécuritaire des courbes sur les grandes routes du Québec, permettant ainsi la mise en place pro-



RÉPARTITION RÉGIONALE DES TRAVAUX

gressive d'une signalisation de sécurité dans les endroits les plus dangereux.

Le service a poursuivi l'inventaire des passages à niveau ainsi qu'un photo-inventaire complet du réseau routier québécois. Dans la région Est seulement, une cinémathèque d'environ 3,000 milles de routes est déjà disponible dans les deux sens de circulation.

Des analyses ont été effectuées sur huit sections de routes où des pentes avaient été jugées critiques, pour voir la nécessité de construire des voies de camions et situer avec précision les débuts et fins de telles voies auxiliaires. De même, des équipes d'étudiants ont été formées pour effectuer divers relevés concernant la visibilité au dépassement, la visibilité à l'arrêt, la localisation des courbes horizontales, des pentes et des intersections. Environ 2,500 milles du réseau ont été visités par ces équipes.

Une division des inventaires et programmes se charge de l'analyse générale des problèmes de circulation, de l'étude des caractéristiques, des statistiques, des études de provenance et destination, des passages à niveau et de renseignements divers sur la circulation routière.

Le service voit encore à la construction, l'entretien ou la réparation des haltes routières, à la préparation de l'aménagement des abords de routes jugées touristiques.

Enfin la division des avant-projets étudie les différentes demandes venant non seulement du ministère mais également des municipalités ou de divers autres organismes. Cette division a ainsi conçu divers projets portant sur 68 milles d'autoroutes, 216 milles de routes rurales, 142 carrefours ou contrôles d'accès, 4 ponts et 4 viaducs.

C'est à partir des rapports d'études publiés par ce Service technique de la Circulation que s'amorcent le dialogue entre le ministère et les municipalités, les corps intermédiaires ou de la population. Ainsi en a-t-il été quant à la localisation d'un pont entre les deux rives du St-Laurent dans la région métropolitaine de Québec, quant au tracé d'une nouvelle autoroute entre Lachine-Dorval et Mirabel, quant au tracé de la route 11 dans St-Jovite ou quant au tracé de la future autoroute de la Beauce.

Cette publication de rapports d'études correspond à la volonté du ministère d'associer les populations concernées à l'élaboration de ses

grands projets et répond exactement aux objectifs de la Loi 221 qui lui commande de "promouvoir la participation des individus, des groupes et des organismes à la détermination des moyens de satisfaire leurs besoins dans le domaine des transports".

Les plans et devis

Les effectifs du *Service des Chaussées* se composent de 23 ingénieurs, 85 techniciens, 28 préposés aux relevés d'arpentage, 47 ouvriers permanents et 60 occasionnels et 28 personnes à l'administration et au secrétariat. Soit un total de 211 employés permanents et de 60 temporaires.

Le service prépare plans et devis en vue de la construction de routes. À travers la Province il a préparé, en vue de soumissions, des plans et devis pour 55 milles d'autoroutes engageant une dépense de \$40 millions; pour 60 milles de routes principales au coût de \$22 millions; 31 milles de routes régionales évalués à \$11 millions; 26 milles d'autres routes au coût de \$7 millions, soit un grand total de 172 milles à un coût estimatif de construction de \$80 millions. Le service a aussi révisé et recommandé des plans préparés par différentes firmes privées d'ingénieurs-conseils

par 100 milles de routes soumissionnées à \$90 millions.

Les projets à l'étude dans la province, et qui impliquent le service, totalisent \$600 millions. Pour établir ces projets, les équipes d'arpentage ont ouvert quelque 300 milles de nouveaux axes routiers.

Au chapitre de l'éclairage routier, on a amélioré 129 tronçons de routes d'une longueur totale de 87 milles, au coût de \$6,250,000.

Pour protéger les talus et embellir 310 milles de routes, il en a coûté tout près de \$11 millions.

Les principaux projets auxquels le service a participé sont les accès à l'aéroport international de Mirabel, l'autoroute de la Capitale à Québec, les routes de développements de Moisie-Sheldrake et Manic-Gagnon, le tour de la Gaspésie, les projets routiers de la région de la Capitale nationale, la route Transquébécoise.

En plus du travail régulier de préparation des plans et devis, l'équipe des arts graphiques a participé à la préparation de 20 conférences de presse, de trois maquettes et de 12 rapports im-

portants. C'est à cette équipe que revient la conception graphique du présent rapport.

L'activité du *Service des Ponts* en 1972-73 se divise en deux catégories: préparation des plans et devis de nouveaux projets de ponts et assistance technique fournie aux autres services et aux régions administratives dans le domaine hydraulique ou pour la construction et l'entretien des ponts.

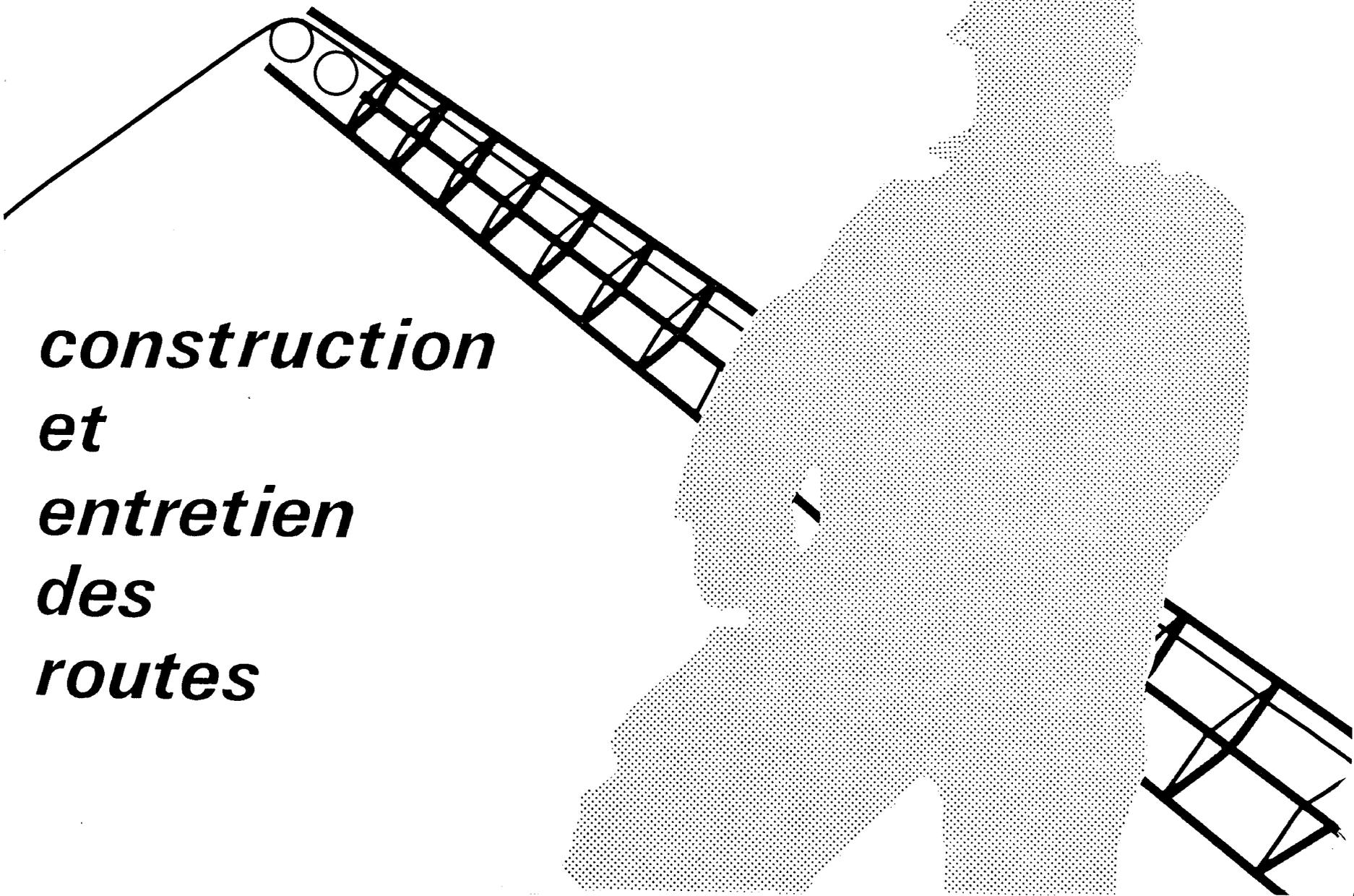
Ingénieurs et techniciens du service ont préparé 88 projets de ponts représentant un investissement de plus de \$25,000,000.; de plus, on a confié à l'entreprise privée 39 autres projets représentant un investissement de \$30 millions; ils ont été complétés sous la surveillance des ingénieurs du *Service des Ponts*.

Quelques uns de ces projets sont dignes d'être soulignés à cause de leur envergure ou des problèmes qu'ils ont posé. Dans cette catégorie, on peut mentionner plusieurs ponts sur la route No. 138 (15) dans le comté de Duplessis. De ce nombre, celui qui surplombe la rivière Moisie a une longueur de 1,360 pieds et a coûté \$2,157,700.

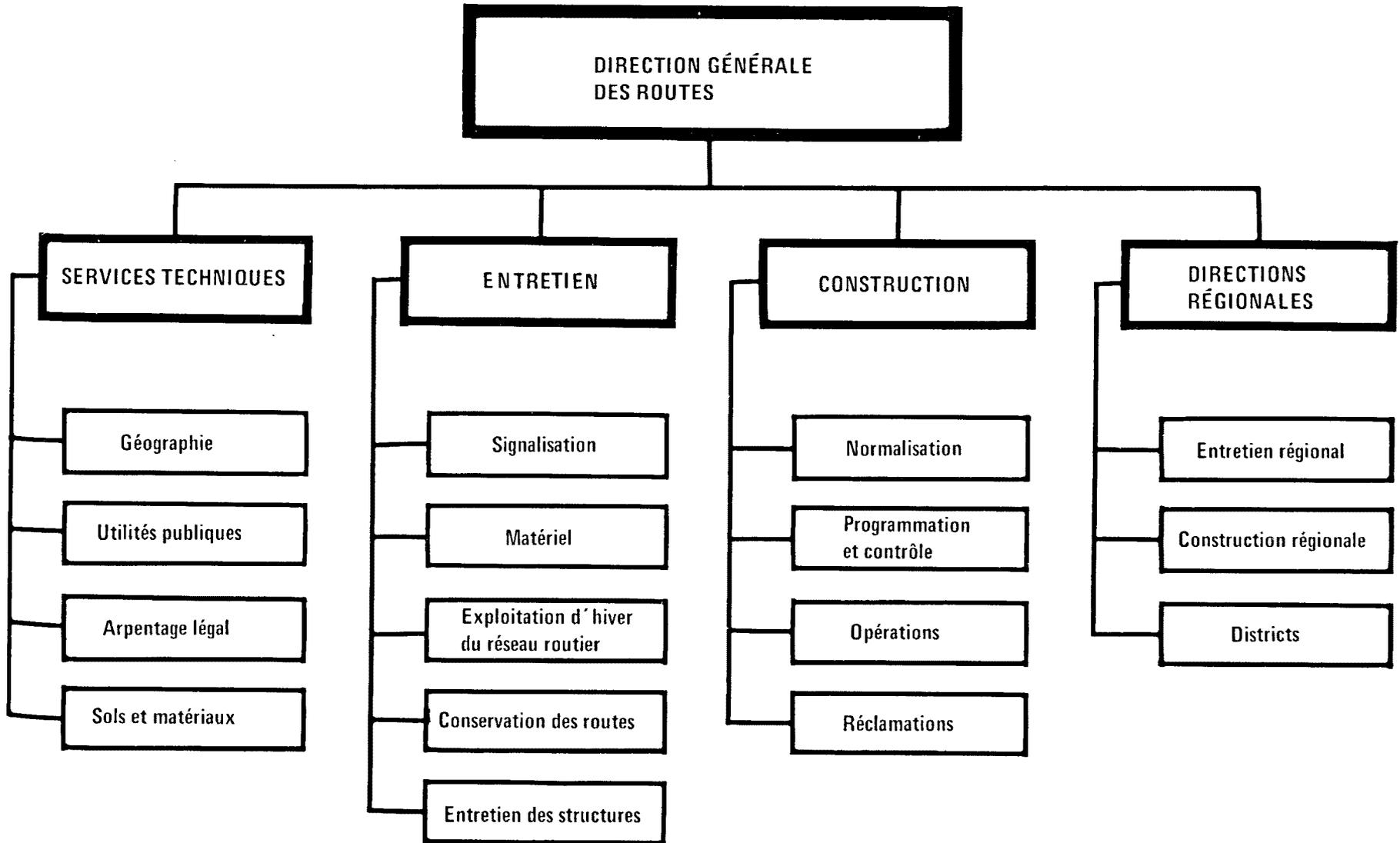
À noter aussi qu'avec l'expansion du réseau d'autoroutes, le nombre de ponts d'étagement à construire, communément appelés viaducs, augmente sans cesse. Ainsi, 60 des 127 projets préparés cette année sont des ponts d'étagement.

La section hydrologie a également été très active: en plus de faire les études requises pour la préparation de nouveaux projets de ponts et de répondre aux demandes des autres services et des régions, l'équipe a complété la préparation de 200 plans standardisés de ponceaux en bois et en béton. Et pour faciliter le travail des ingénieurs du ministère, elle a préparé à leur intention un manuel des ponceaux.

***construction
et
entretien
des
routes***



les routes



Les services techniques

De mai à septembre 1972, une direction des Services techniques a été mise en place. Elle regroupe quatre secteurs d'activité complémentaire, dont l'action constitue un prérequis indispensable à toute nouvelle construction routière.

Ainsi doit-on évaluer les conséquences sociologiques, industrielles, commerciales et écologiques de tout nouveau projet (Service de la Géographie). Il faut prévoir toutes sortes de problèmes techniques comme la réaction du terrain aux ouvrages de l'homme, les difficultés de construction, les glissements de terrain à éviter, etc., (Service des sols et matériaux). Il faut éviter tout retard à déplacer les "Utilités publiques", enfin l'arpentage légal est un préliminaire à toute nouvelle acquisition de terrain.

Le *Service de l'arpentage légal* prépare, dans les délais requis, les plans et descriptions des terrains nécessaires à l'implantation de nouveaux équipements routiers. Le service a trois bureaux à Québec, Montréal et Sherbrooke.

Innovation importante: le service a décidé d'éliminer les plans parcellaires et a convaincu

les chefs de service que, dans bien des cas, ils peuvent procéder à leurs règlements sans attendre des plans dont, en fait, ils n'ont pas besoin. Les expropriés peuvent ainsi toucher plus rapidement leur indemnisation et les frais de service sont diminués.

L'arpentage légal espère être en mesure de fournir les plans généraux encore plus rapidement quand ses techniciens se seront familiarisés avec les "Distomat" récemment acquis et que chaque division sera munie de calculatrices et des appareils de mesure par ondes, augmentant ainsi le rendement et la précision de ses travaux.

Le *Service de Géographie* a d'abord tenu à fournir de bons outils de gestion à toutes les unités administratives: il vient de lancer une série de cartes routières à différentes échelles et se propose de les tenir à jour.

L'ensemble des travaux cartographiques touche les cartes routières suivantes: cartes régionales, de districts, municipales, administratives. Ces documents montrent le réseau routier, la classification des routes, la numérotation routière, le type de surface de la chaussée, les limites

administratives, le cadastre, etc. Le service recueille des informations géographiques et les fournit aux organismes intéressés; de même, il offre au public une carte routière à jour.

Le service représente le ministère auprès de la Commission de géographie du Québec et il participe activement au comité de Recherche sur le transport en commun et au comité de la Classification fonctionnelle des routes.

Le Service de la Géographie a produit plus de 35 cartes originales en couleurs tirées à 852,000 exemplaires et il vient de parachever près de 600 cartes municipales au tirage total d'environ 60,000 exemplaires. On complète plusieurs cartes thématiques spéciales pour répondre aux demandes de certains organismes gouvernementaux.

Le service des Sols et Matériaux fournit l'expertise technique nécessaire à la planification, à l'exécution et au contrôle qualitatif des programmes de construction et d'entretien du réseau routier.

Le ministère a ainsi pu bénéficier de l'inventaire de 3,000 milles de routes ainsi que d'un relevé profilométrique de 1,000 autres milles de routes.

Au moyen de huit centres régionaux répartis dans la Province, les laboratoires ont effectué 71,386 essais pour le contrôle de béton de ciment, de béton bitumineux ou de terrassement et gravelage. La même division a surveillé la fabrication de six structures d'acier représentant 1,700 tonnes.

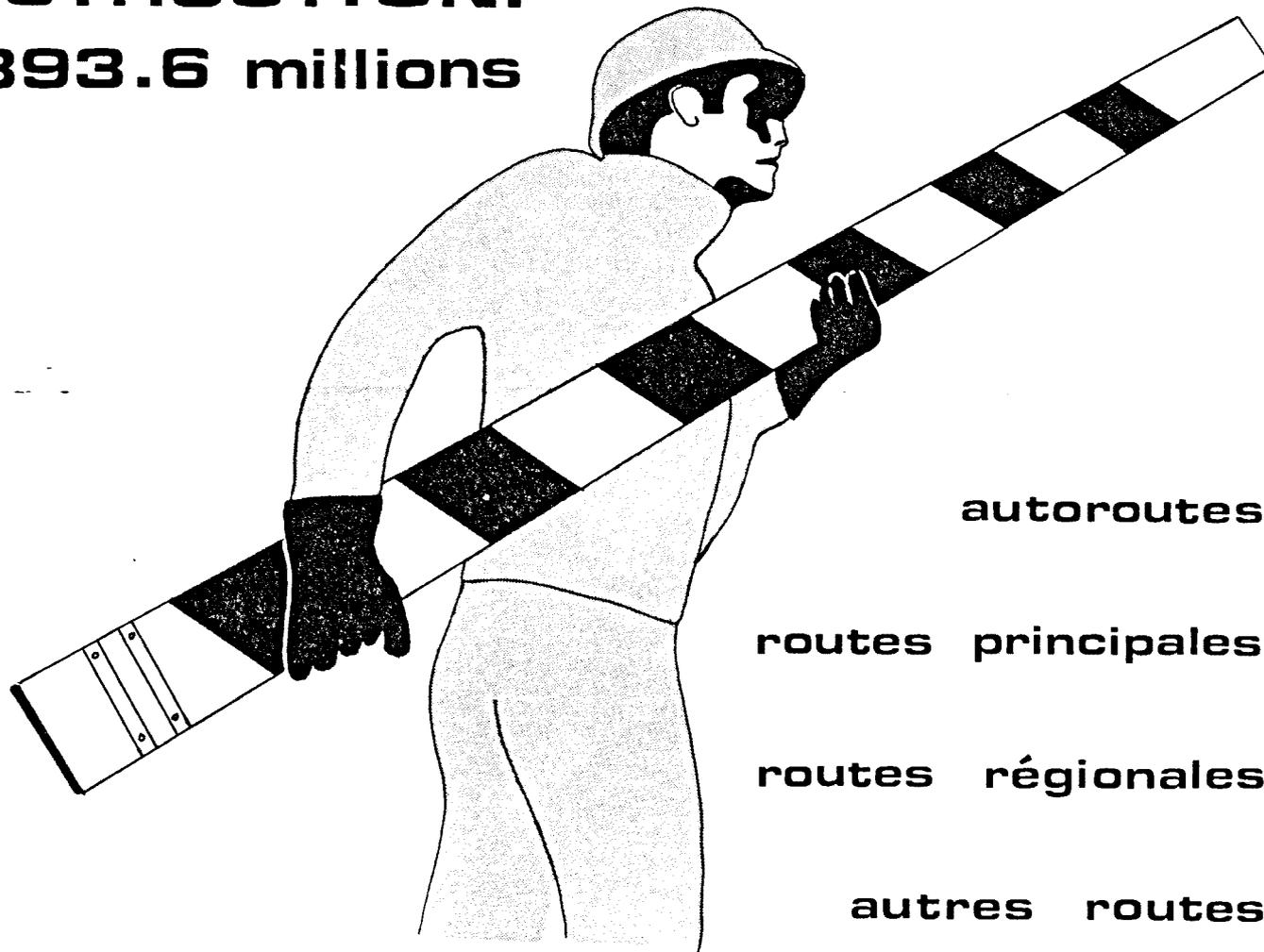
De plus, le laboratoire de la Voirie, situé au Complexe scientifique de Québec, a reçu en 1972-73 quelque 7,056 échantillons dont 90.5% provenaient du ministère de la Voirie, 4.7% des autres ministères et 4.8% de l'entreprise privée. Sur ces échantillons, le Laboratoire a effectué 33,425 différents essais impliquant la production de rapports.

Enfin, le *Service des Utilités publiques* a entrepris avec les organismes impliqués toutes négociations en vue de l'amélioration de 42 passages à niveau, l'installation de systèmes de protection automatique pour 55 autres passages et la construction de 7 nouveaux étagements.

Ce service est aussi responsable des négociations avec les compagnies d'utilités publiques (électricité, téléphone, gaz, pipeline) et les municipalités (égoût et aqueduc) lorsque ces diver-

CONSTRUCTION:

393.6 millions



autoroutes: 50.38 %

routes principales: 27.48 %

routes régionales: 9.93 %

autres routes: 12.21 %

ENTRETIEN: 96.7 millions

hiver : 46.37 %

été: 53.63 %

ses installations sont affectées par les projets de routes du ministère.

La construction et la réfection des routes impliquent dans la presque totalité des cas le réaménagement des installations d'une ou plusieurs compagnies. Il en résulte donc que le Service des Utilités Publiques est appelé à collaborer avec les divers services techniques et aux diverses étapes d'un projet: planification, design, expropriation, construction et entretien. Les mêmes relations sont nécessaires avec les bureaux de génie-conseil.

Une étude est amorcée avec les compagnies d'électricité et de téléphone afin d'établir une procédure qui éviterait les inconvénients nombreux lors de la construction des projets de routes par suite de la présence des installations de ces compagnies.

Le service des Utilités Publiques est représenté sur le Comité national consultatif sur la Sécurité aux passages à niveau, du Conseil canadien de la sécurité.

La conservation du réseau routier

Le ministère doit non seulement s'assurer que le réseau routier est confortable pour l'usager mais aussi sécuritaire. Le travail du *Service de la Signalisation* vise donc à faciliter la circulation par une signalisation appropriée en même temps qu'il vise à améliorer l'aspect général du réseau en appliquant plus sévèrement les lois concernant la publicité le long des routes et les cimetières d'automobiles.

L'usine a fabriqué et distribué 175,871 panneaux, soit 79,291 panneaux conventionnels dont 6,793 prêtés aux entrepreneurs pour la signalisation des travaux routiers; 11,634 pour les sentiers de motoneige; 82,520 plaquettes de cahots, de garde-fous et d'identification; et 2,426 barricades et panneaux miniatures. Pour les autoroutes on a fabriqué 450 panneaux d'une superficie de 49,950 pieds carrés.

Le Service a également distribué 540,960 gallons de peinture et 3,966,350 livres de microbilles de verre. Et il a continué à organiser et à surveiller l'implantation de la signalisation et le traçage de la ligne blanche dans les divisions.

De plus, il a participé activement à l'implantation du nouveau numérotage des routes tant par la fabrication des panneaux que par la surveillance et la coordination de l'installation. La première phase de ce nouveau système est à toute fin pratique terminée et l'on entreprend dès ce printemps la deuxième phase, qui se rapporte aux routes provinciales portant déjà un numéro.

La signalisation des travaux s'est beaucoup améliorée.

Enfin, l'on aura noté l'introduction de la ligne jaune sur la ligne de rive gauche des autoroutes.

Il convient d'ajouter que le Service a participé activement aux travaux de l'Association des Routes et Transports du Canada et de l'Institute of Traffic Engineers en vue de l'uniformisation de la signalisation à travers le pays.

Pour sa part, une division de l'équipement électro-mécanique a procédé à l'installation de 44 feux de signalisation, de 30 feux clignotants et de huit lampadaires d'éclairage. Au 31 mars 1973, cette division a donc la charge de 282 feux de circulation, de 260 feux clignotants, de 16,131 luminaires d'éclairage, de 73 stations de recensement et de 18 stations de contrôle.

Enfin la Division des permis et règlements a procédé à la distribution de 11,043 textes de loi, envoyé plus de 9,000 avis à des contrevenants, a enlevé plus de 3,000 affiches mal situées le long des routes. Cette division participe surtout aux travaux d'un comité sur l'élimination des cours de rebuts le long des routes québécoises.

Pour se conformer aux nouvelles politiques du ministère, le *Service du Matériel* a transformé ses structures et son système de gestion afin d'en accroître l'efficacité.

Le service a notamment acquis près de \$5 millions de matériel portant ainsi le parc du ministère de la Voirie à 6,598 machines pour une valeur totale de \$38 millions.

En collaboration avec la Direction du Personnel, le Service a fait suivre aux opérateurs des diverses catégories des cours de formation théorique et pratique; il s'agit d'assurer une meilleure qualité de travail et une utilisation plus rationnelle du matériel.

Les contremaîtres généraux (techniciens) visitent régulièrement 33 districts pour donner des informations techniques aux contremaîtres

d'ateliers et normaliser les méthodes de travail et d'organisation des ateliers en personnel et outillage. À la demande des chefs de districts, des instructeurs-opérateurs évaluent la compétence des opérateurs de toutes catégories. Les agents vérificateurs participent à la sélection, à la formation et à la notation des magasiniers et préposés au matériel; ils normalisent aussi les méthodes de travail et d'organisation.

L'activité la plus sensible pour l'utilisateur est évidemment celle de la *conservation du réseau* et du *maintien de son opération en hiver*. Un effort particulier a été fait en ce sens en 1972-73 puisque les dépenses pour l'entretien d'été sont passées de \$43.8 à \$51 millions, soit une augmentation de 16.44% et les dépenses pour l'entretien d'hiver ont progressé de 13.37%, atteignant les \$44 millions.

À l'été 1972, quelque 32,500 milles de routes ont été visités par la machinerie du ministère de la Voirie tandis que 260 milles de pavage étaient refaits et que du rechargement de gravier était effectué sur une longueur de 550 milles.

Au cours de l'hiver suivant, le ministère a versé plus de \$9 millions en subventions aux municipa-

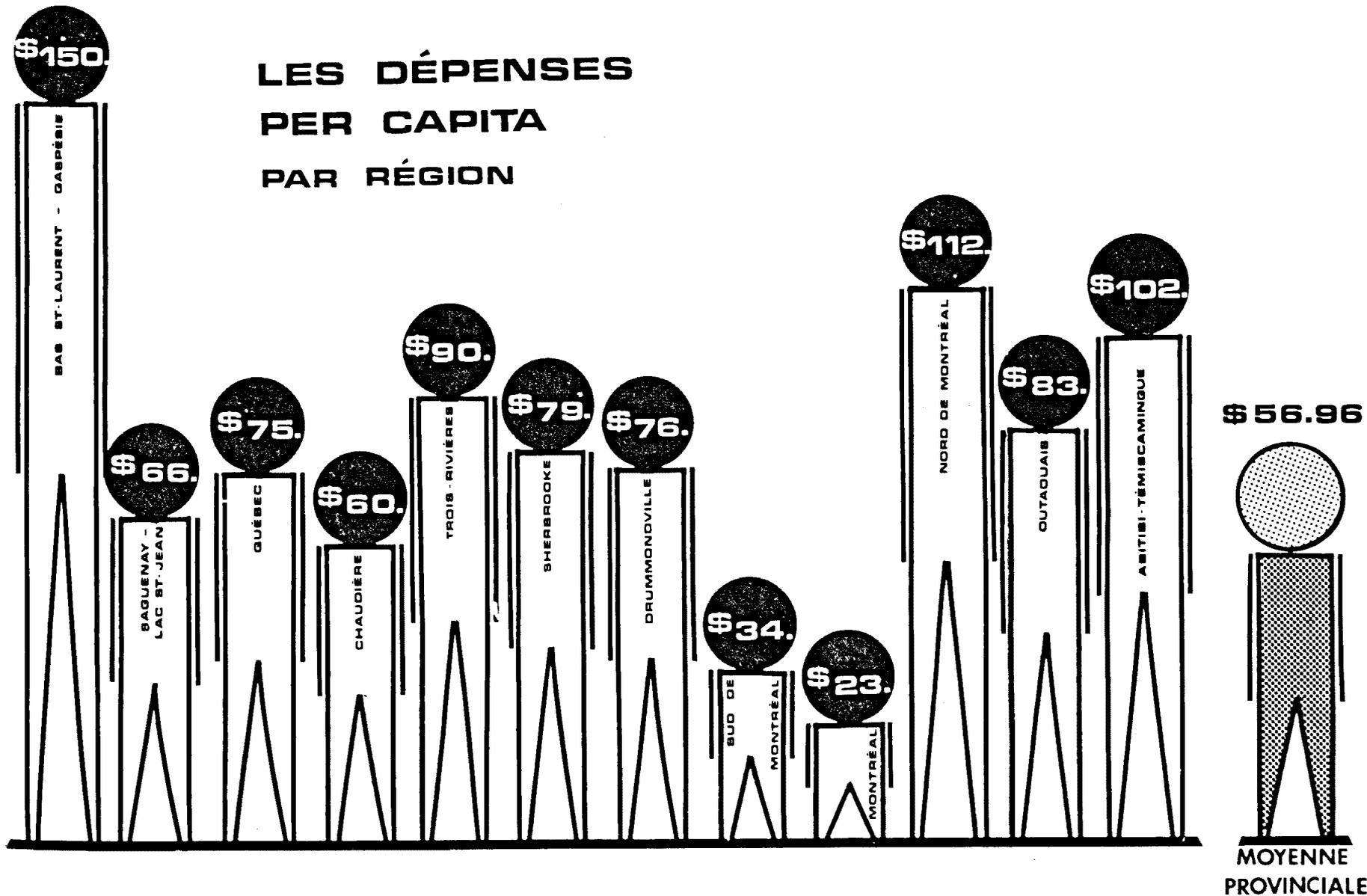
lités pour l'entretien de 24,310 milles de rues. Le ministère a lui-même entretenu 4,278 milles d'autoroutes et de routes principales et il a confié à l'entreprise privée près de 700 contrats pour l'entretien de 11,000 milles de routes au prix de \$9.4 millions.

Le ministère a encore dépensé plus de 5 millions à l'entretien des ponts et des structures de béton et un budget de \$2.5 millions a été affecté à l'entretien de 11,000 milles de chemins de colonisation transférés l'an dernier par le ministère de l'Agriculture au nouveau ministère des Transports.

Le ministère des Transports a continué de s'affirmer comme le ministère le plus important du gouvernement du Québec en termes de création d'emplois et de dépenses d'investissements publics.

En fait, le ministère des Transports représente à lui seul les deux tiers de la vocation économique du gouvernement du Québec. Avec des dépenses de construction ou d'entretien de \$56.96 par habitant, le ministère garantit à la population un réseau routier plus moderne, plus efficace, plus confortable et plus sécuritaire.

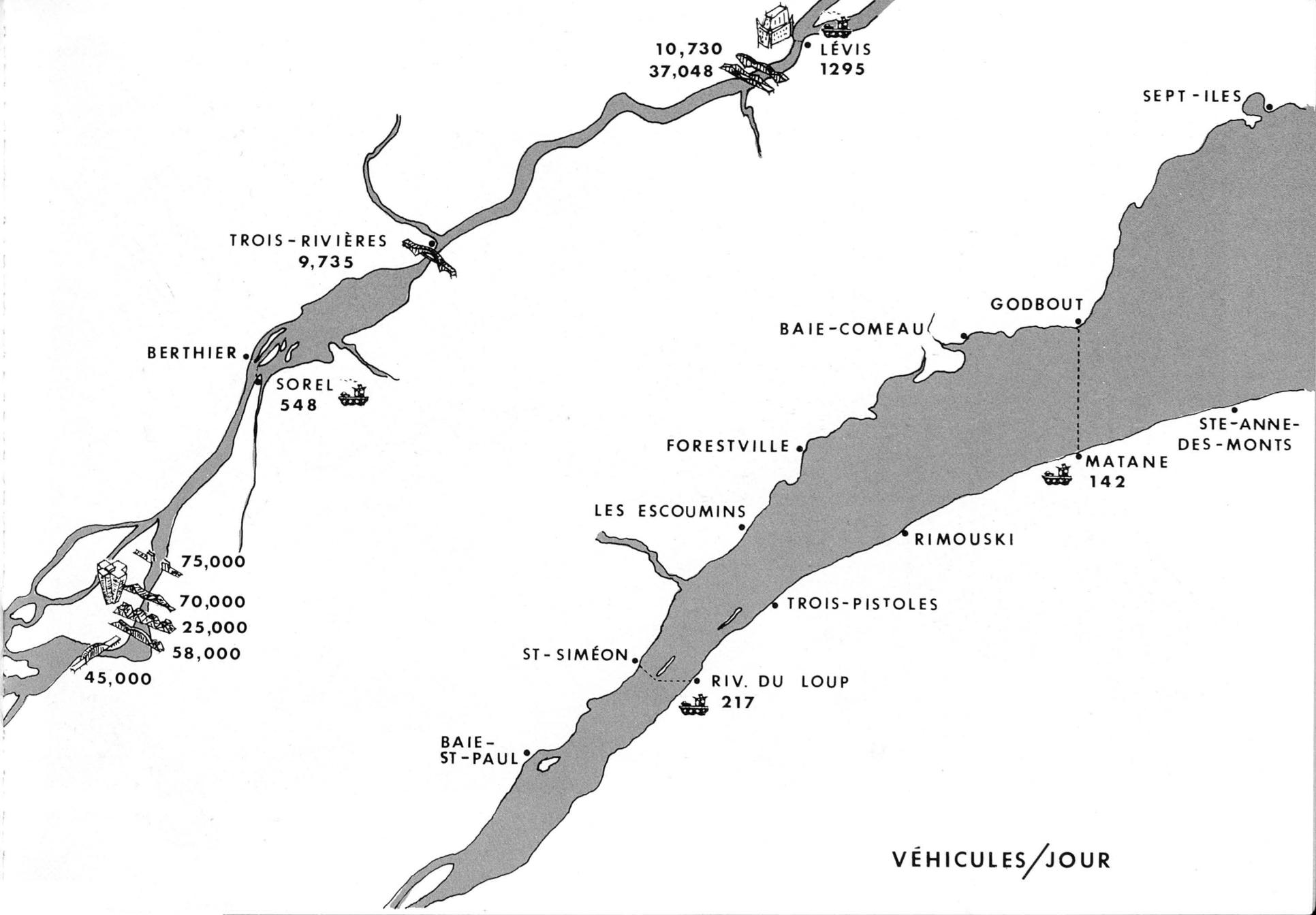
LES DÉPENSES PER CAPITA PAR RÉGION



Les dépenses en travaux régionaux représentent \$363 millions mais, à ce total, il faut encore ajouter quelque \$70 millions en expropriations, \$25 millions pour les frais de préparation des plans et de surveillance des travaux, \$23 millions en salaires des fonctionnaires ou honoraires pour les professionnels et \$13 millions pour la paie des ouvriers de voirie.

Avec près de \$500 millions, le programme budgétaire consacré aux transports terrestres représente donc 91% du budget net du ministère des Transports. Le budget brut (incluant les transferts et remboursements provenant d'autres ministères, des municipalités ou du gouvernement central) s'élève aujourd'hui à \$629 millions, soit 10.94% du budget total du Québec en 1972-73.

Même si le programme de rattrapage entrepris depuis trois ans est pratiquement entièrement lancé dans toute la province, quelques "nouveaux" projets restaient à lancer en 1973, notamment la construction d'une autoroute entre Montréal-Dorval-Mirabel, une voie rapide vers l'Outaouais, et l'autoroute de la Beauce.



10,730
37,048

LÉVIS
1295

TROIS-RIVIÈRES
9,735

BERTHIER

SOREL
548

BAIE-COMEAU

GODBOUT

SEPT-ILES

STE-ANNE-
DES-MONTS

MATANE
142

FORESTVILLE

LES ESCOUMINS

RIMOUSKI

75,000

70,000

25,000

58,000

45,000

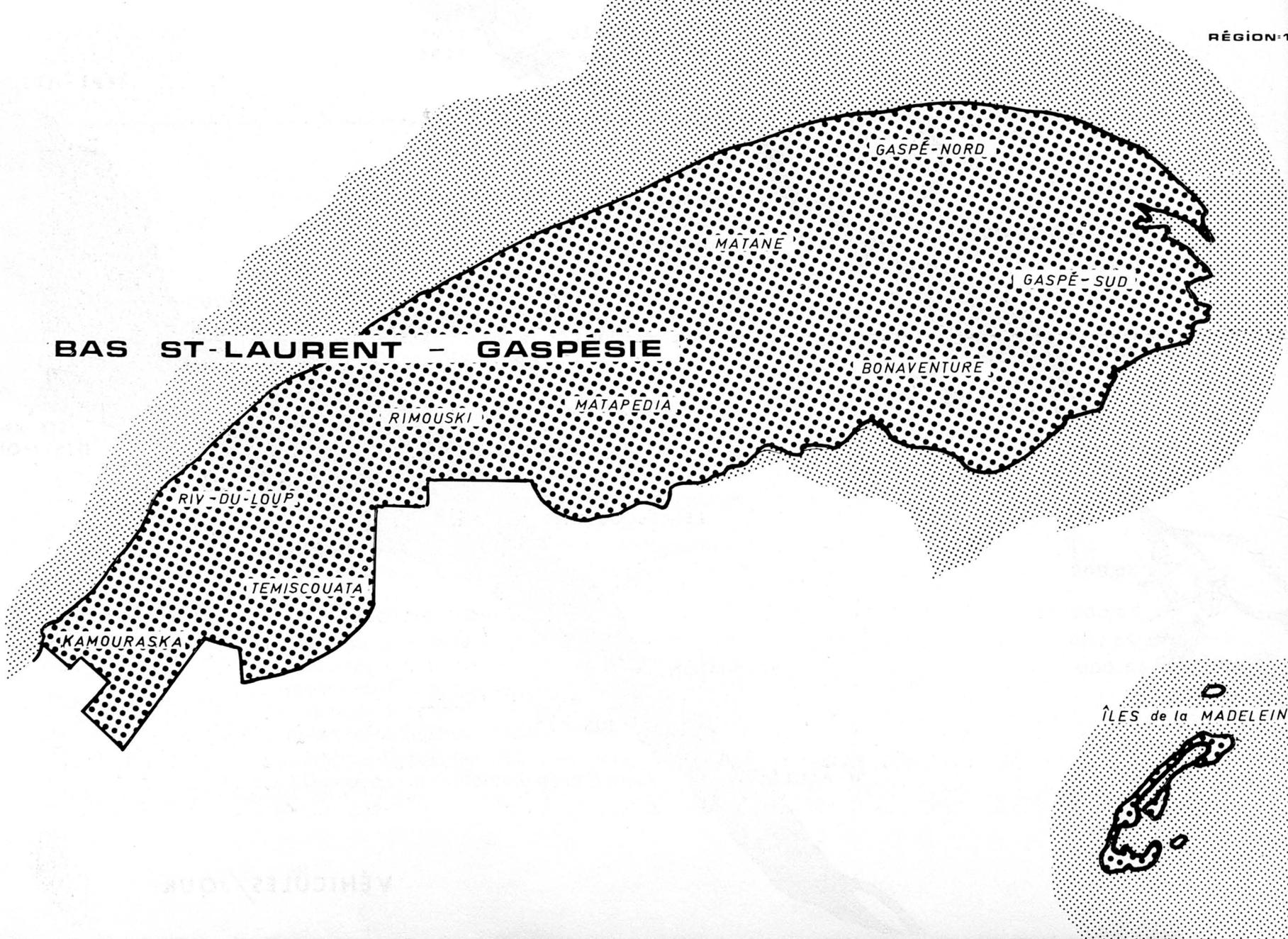
TROIS-PISTOLES

ST-SIMÉON

RIV. DU LOUP
217

BAIE-
ST-PAUL

VÉHICULES/JOUR



BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE

GASPÉ-NORD

MATANE

GASPÉ-SUD

BONAVENTURE

RIMOUSKI

MATAPÉDIA

RIV-DU-LOUP

TEMISCOUATA

KAMOURASKA

ÎLES de la MADELEINE



La route la plus longue.



Le nouveau tronçon de la Transcanadienne entre Montmagny et St-Roch-des-Aulnaies a coûté au-delà de \$20 millions. Une fois complétée, cette voie rapide joindra la frontière de l'Ontario à celle du Nouveau-Brunswick.

**Bas St-Laurent — Gaspésie:
\$50.8 millions**

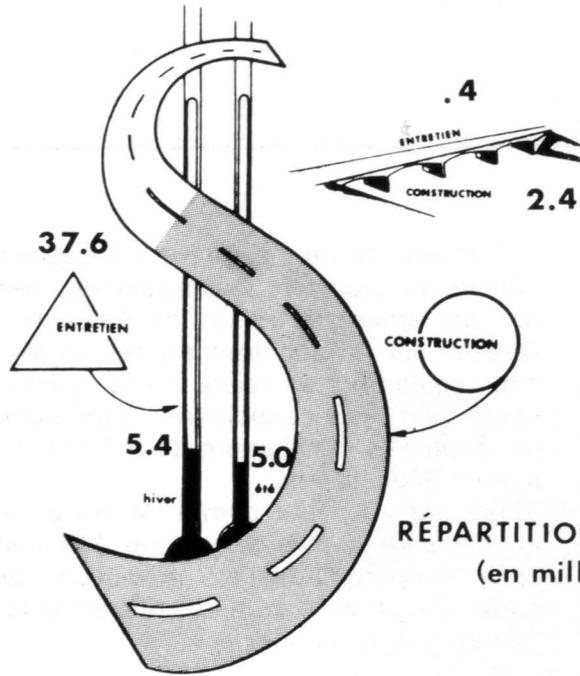
Au cours de l'année, le ministère des Transports a continué d'investir de façon exceptionnelle dans la péninsule gaspésienne afin de la doter d'un réseau routier moderne, susceptible d'en faire l'un des centres touristiques les plus recherchés en Amérique du Nord.

Grâce en partie à la collaboration du gouvernement fédéral, c'est une somme record de \$54,000,000. que le gouvernement du Québec aura investi en Gaspésie et dans le Bas St-Laurent d'ici la fin de 1974, notamment sur les routes 6, 10 et l'autoroute Transcanadienne.

Cette année, le budget de voirie de la région était de \$50,833,828. comparativement à \$18,-183,377. en 1971-72, soit un bond de 177%! Ce montant comprend \$37.6 millions pour la construction, la réfection et l'amélioration du réseau routier; l'entretien d'hiver et d'été, comprenant les subventions aux municipalités et les contrats aux entrepreneurs, s'est chiffré à \$10.5 millions; enfin, la construction et l'entretien des nombreux ponts a totalisé \$2.6 millions.

Comme l'an dernier, c'est la Gaspésie qui bénéficie du plus fort investissement per capita, non seulement en raison de l'entente Canada-Québec sur la reconstruction des routes 6 et 10, mais également en raison de la construction de l'autoroute Transcanadienne. Dans cette région, les dépenses sur l'autoroute A-20 se montent à plus de \$20 millions.

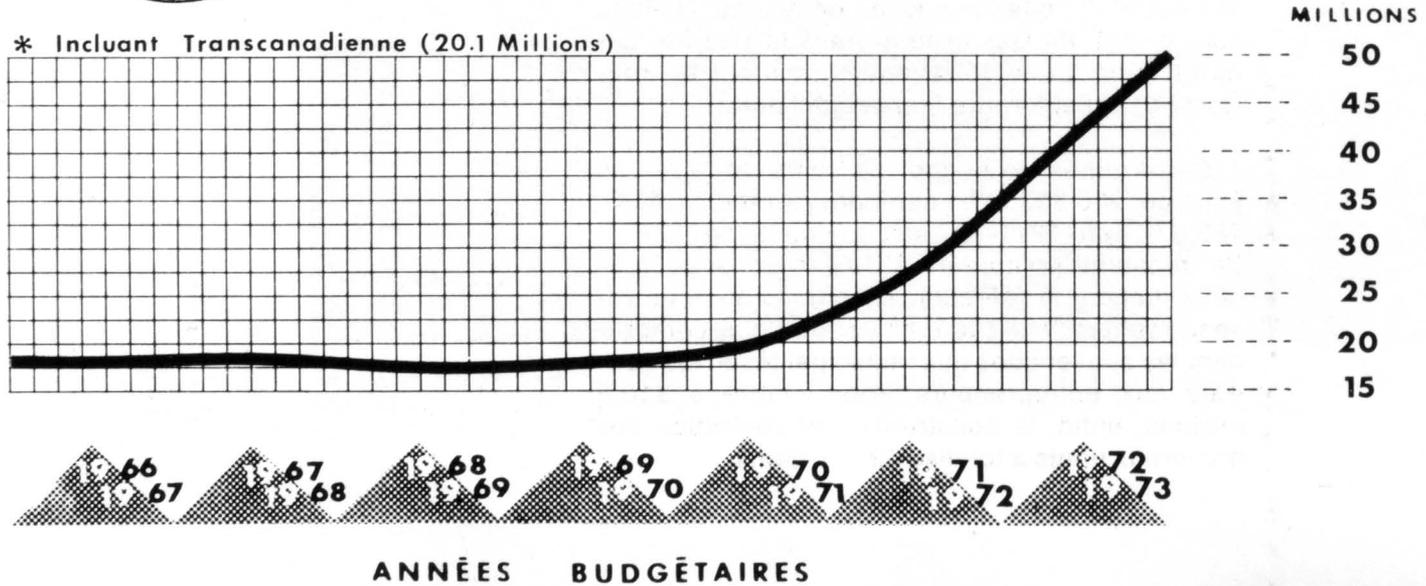
Ainsi, dans le seul comté de Rivière-du-Loup, le ministère a investi quelque \$13 millions, et dans le courant de l'été le ministre des Transports inaugurerait le dernier tronçon de la route la plus longue du monde.

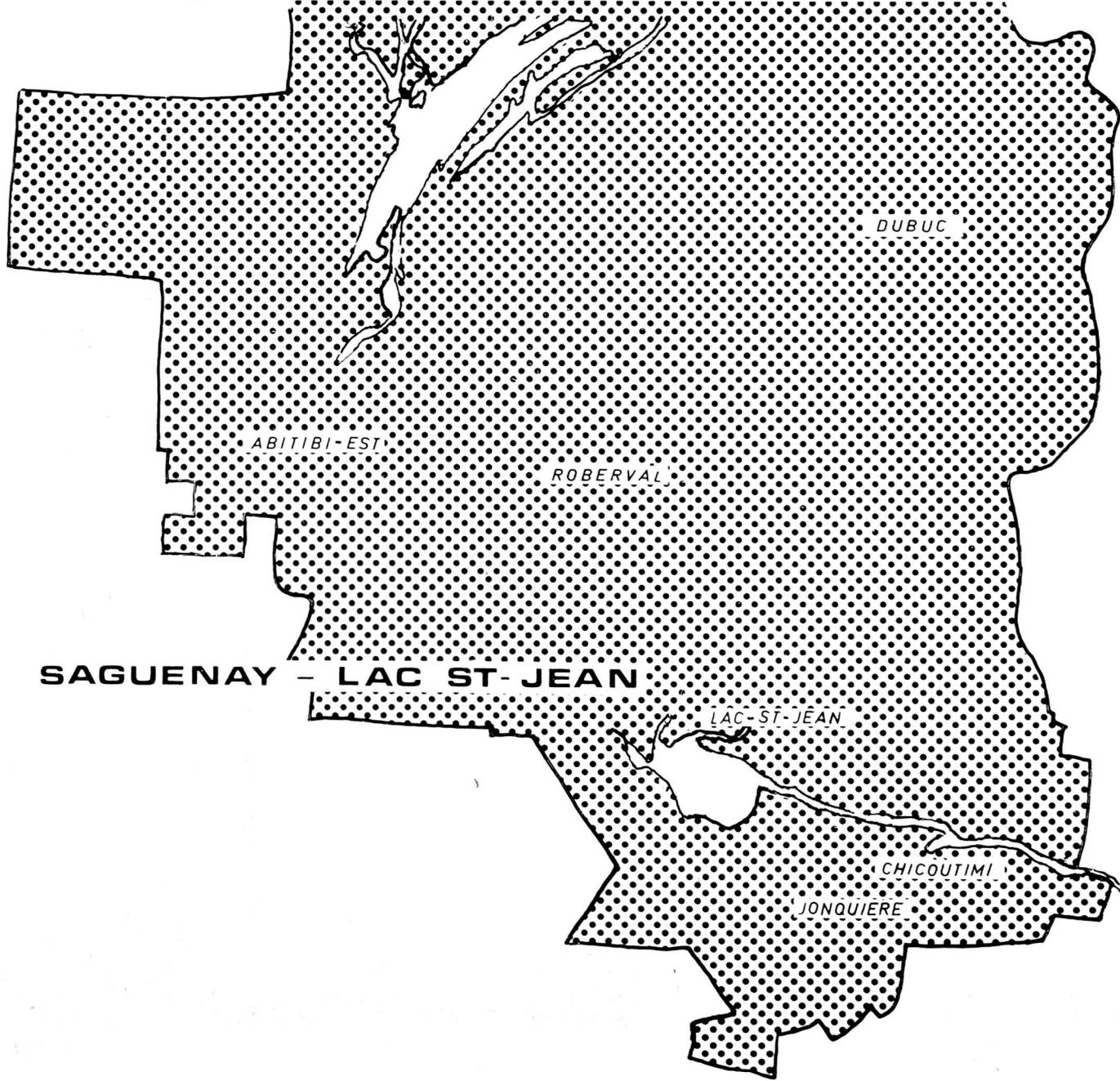


BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)

* Incluant Transcanadienne (20.1 Millions)





SAGUENAY - LAC ST-JEAN

DUBUC

ABITIBI-EST

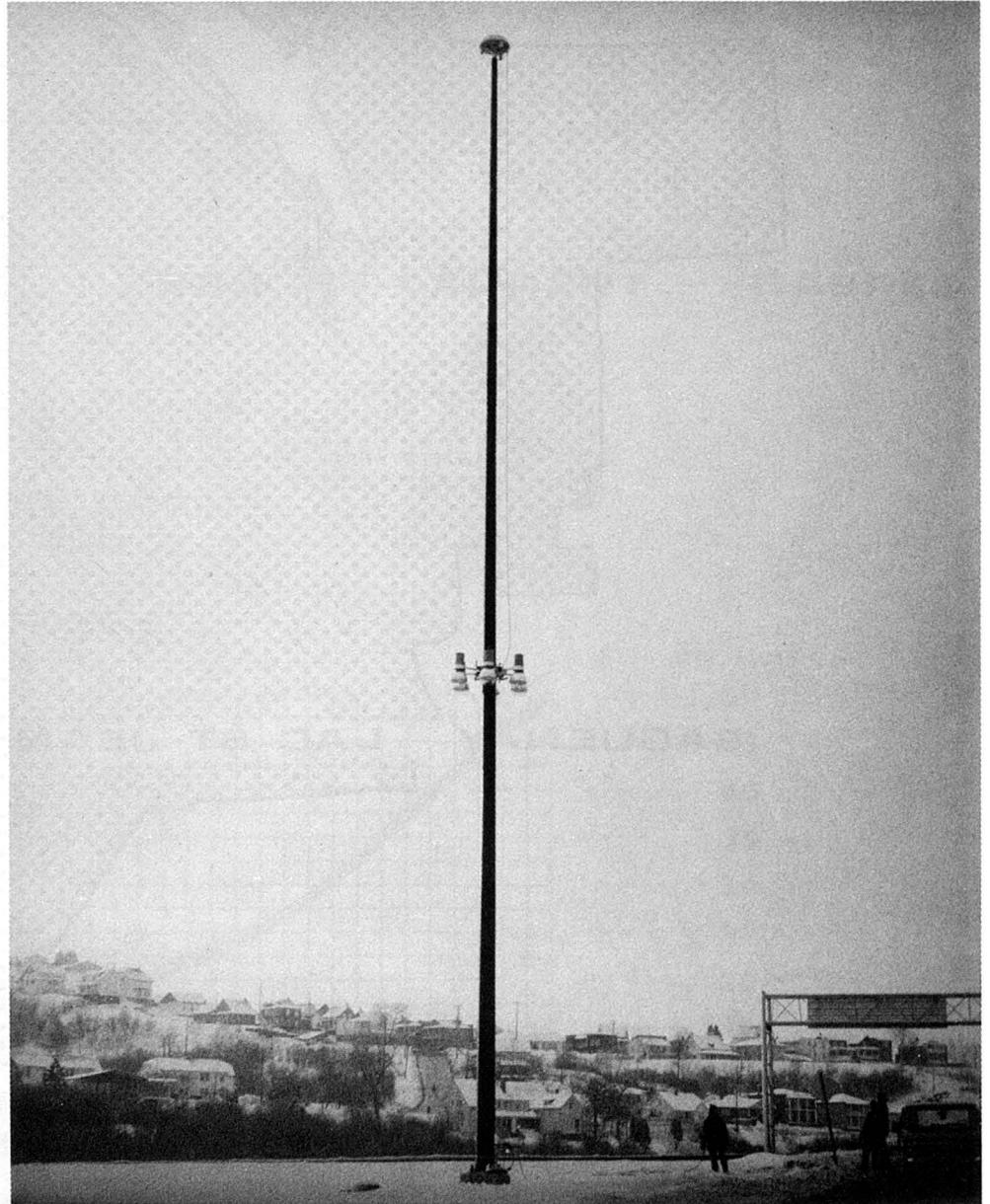
ROBERVAL

LAC-ST-JEAN

CHICOUTIMI

JONQUIÈRE

Un nouveau type de lampadaire utilisé à Chicoutimi permet de réparer le système d'éclairage en toute sécurité: une glissière permet de descendre le lampadaire au ras du sol plutôt que d'obliger l'ouvrier à monter au sommet du poteau.



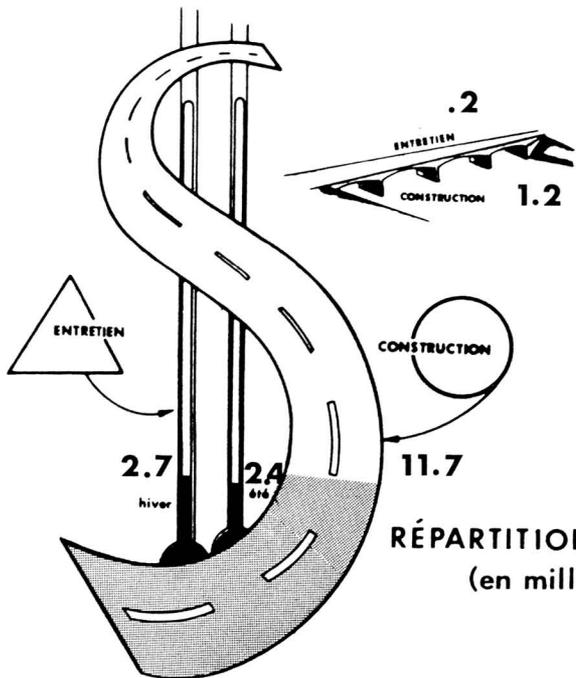
Saguenay-Lac St-Jean: \$18.2 millions

Bien que les sommes consacrées à la construction des ponts diminuent très sensiblement, le budget global de la région progresse encore de 14%; ces progrès viennent essentiellement d'une augmentation de \$4.5 millions au chapitre de la construction de routes. Par ailleurs le ministère a encore dépensé près de \$5 millions et demi à l'entretien du réseau routier régional de quelque 2,000 milles.

Dans le domaine de la construction c'est l'amélioration de la route menant de St-Félicien à Chibougameau qui constitue la première priorité: le ministère s'est engagé à la paver entièrement d'ici 1975. Parmi les améliorations au réseau routier de la région il faut encore souligner le contournement de deux municipalités dans le comté de Lac St-Jean et l'élargissement des deux ponts jumeaux St-Joseph à Alma, la réfection de la route 170, de St-Bruno à Larouche et la route 19 de Chambord à La Tuque.

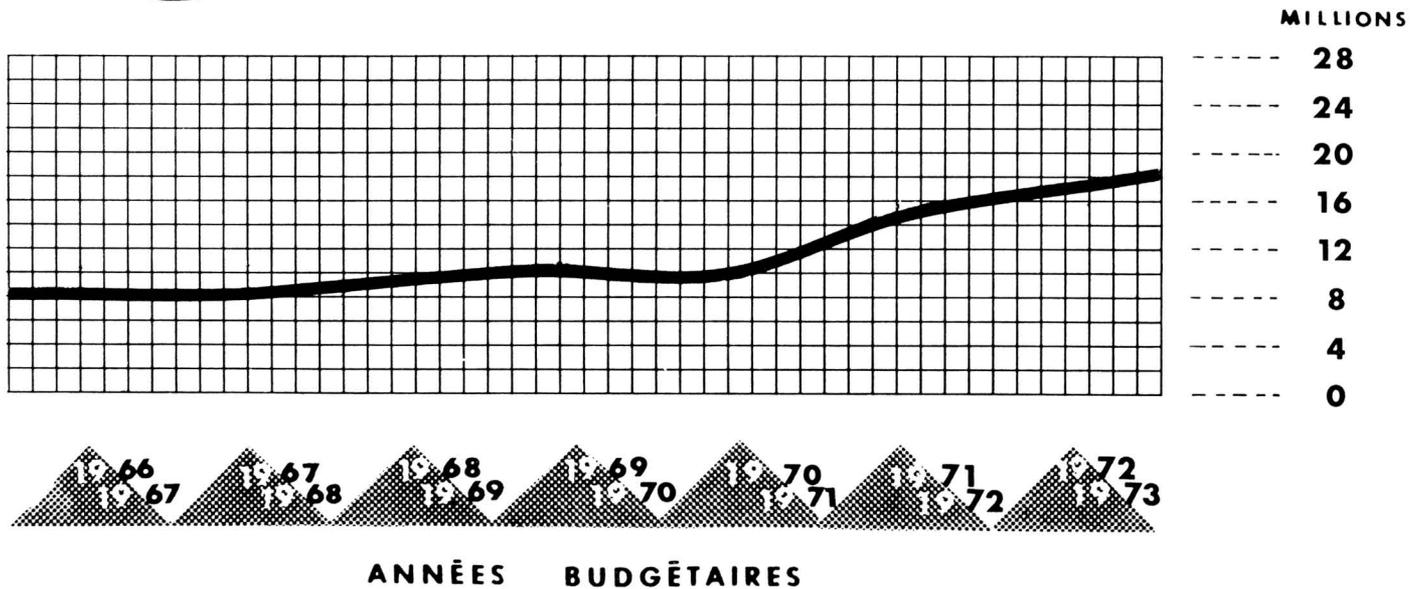
Une grande part du budget régional a encore été consacrée à la finition des travaux sur les ponts de Chicoutimi, facilitant les échanges entre les deux villes de Chicoutimi et Chicoutimi-Nord et de Kénogami et Jonquière.

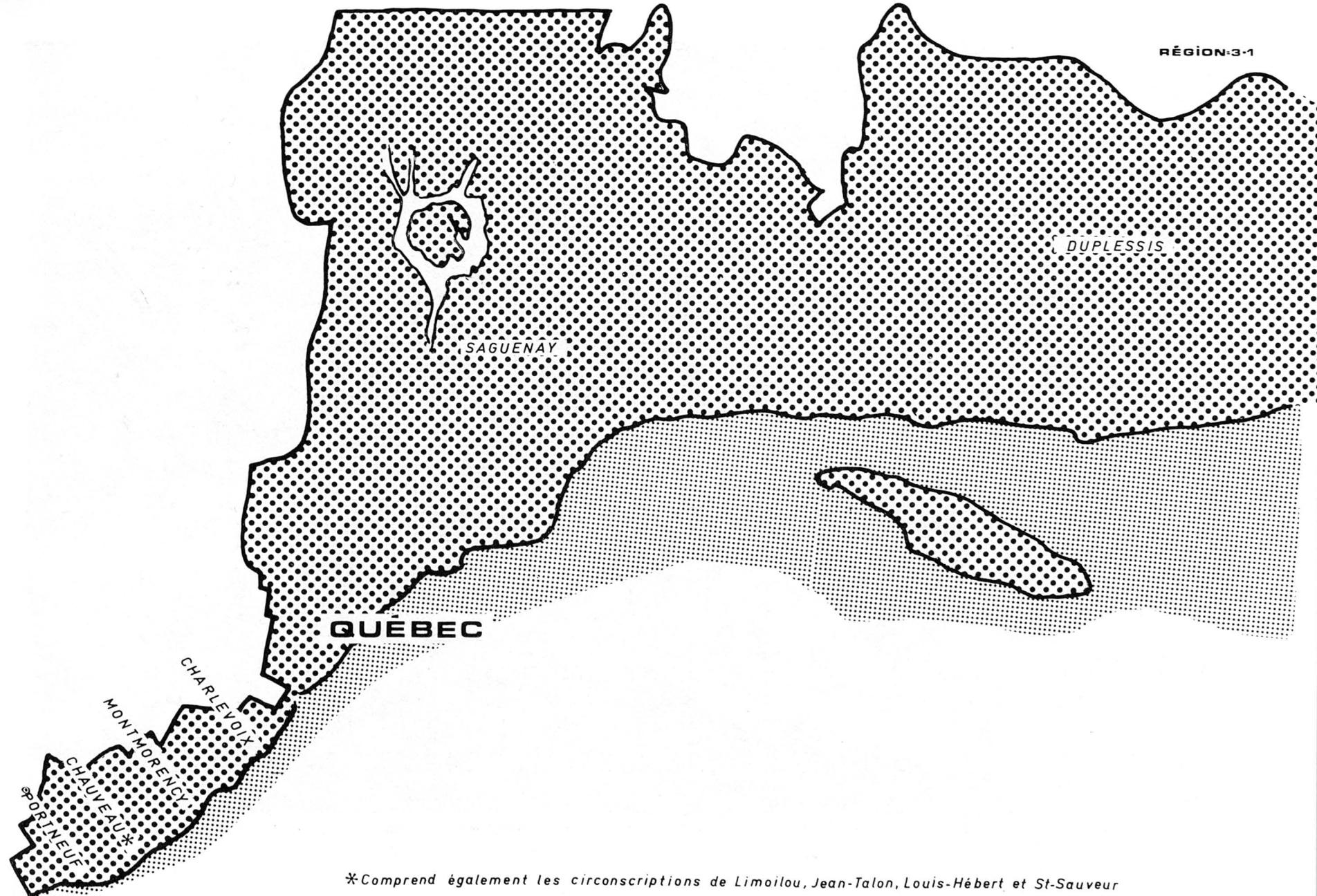
Au cours de la même année, le ministère a élargi le boulevard Talbot à quatre voies dans Chicoutimi et commencé son élargissement à partir de Laterrière en direction du Parc des Laurentides. Par ailleurs, le ministère entreprend l'élargissement des côtes les plus dangereuses à trois voies afin d'améliorer la circulation et la sécurité des voyageurs entre Québec et Chicoutimi.



SAGUENAY - LAC ST-JEAN

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)

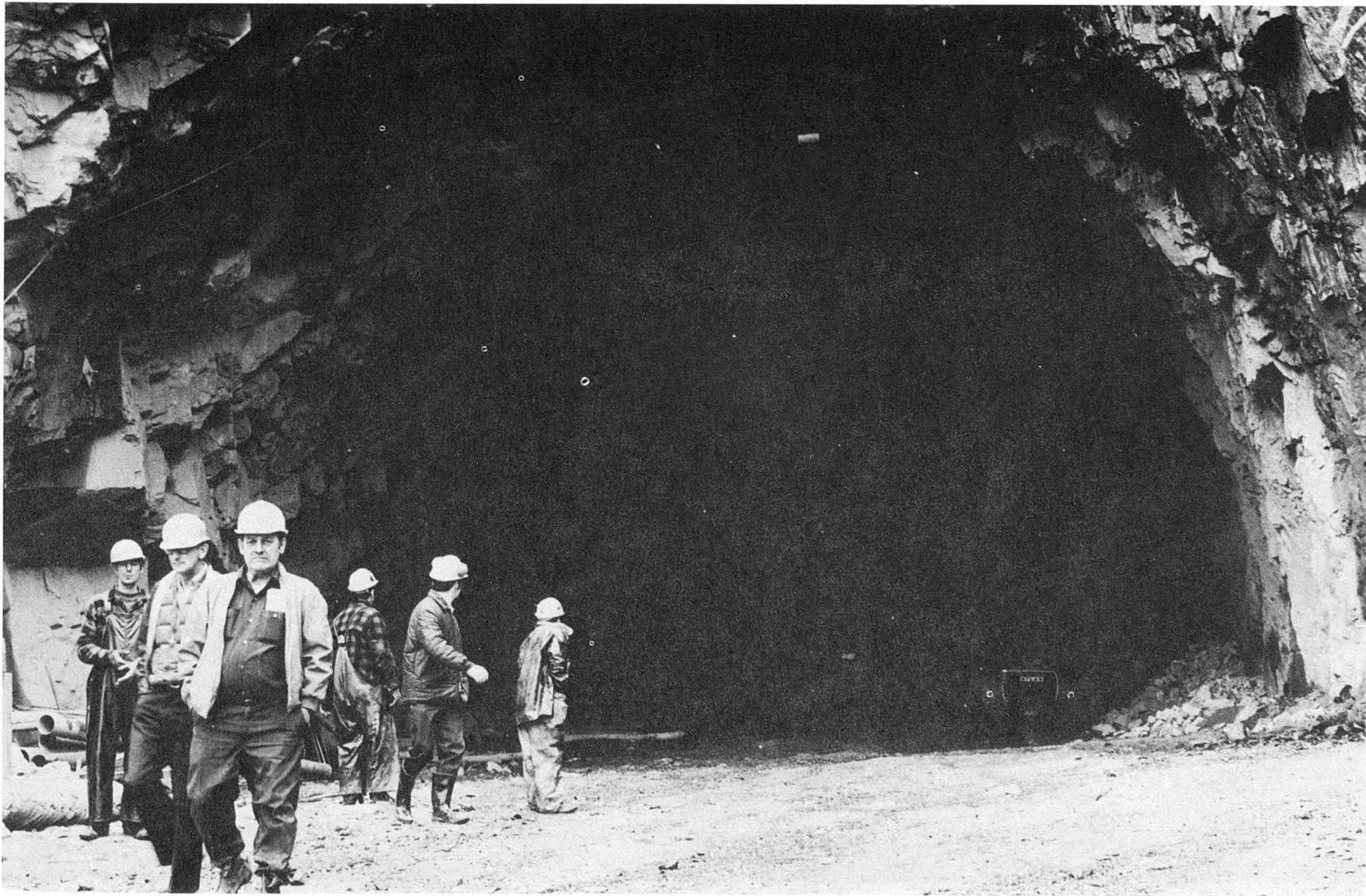




*Comprend également les circonscriptions de Limoilou, Jean-Talon, Louis-Hébert et St-Sauveur



Hâvre St-Nicolas Route 138 (15) 31 juillet 1973. Vue Est des approches au chaînage 145+00. Pose du Bidim et remblayage.



Hâvre St-Nicolas, route 138 (15) 31 mai 1973, entrée avale du tunnel au chaînage 138+22.



Hâvre St-Nicolas Route 138, (15), 30 août 1973. Remblai évidé, vue des ponceaux Multi-Plate Amco.



Le chantier de l'Autoroute Dufferin-Montmorency à Québec à sa jonction avec le Boulevard Henri-Bourassa.

De Québec à la Côte nord: près de \$50 millions.

Il s'agit pour le ministère des Transports, dans la région de Québec, de réaliser les grands objectifs du gouvernement: faire de Québec une capitale moderne tout en préservant son cachet historique, consacrer la vocation touristique de Charlevoix et favoriser le développement de nos richesses naturelles situées sur la Côte nord.

Dans la seule région de Québec, le réseau routier se met en place au rythme de \$15 ou \$20 millions par année. L'Autoroute de la Capitale, de 11 milles dans le Québec métropolitain, permettra à la circulation de transit d'éviter le centre ville: ouverte vers l'ouest jusqu'au boulevard Henri IV depuis 1971, elle sera terminée vers l'est jusqu'à la route 138 un peu au-delà de la Rivière Montmorency d'ici deux ans.

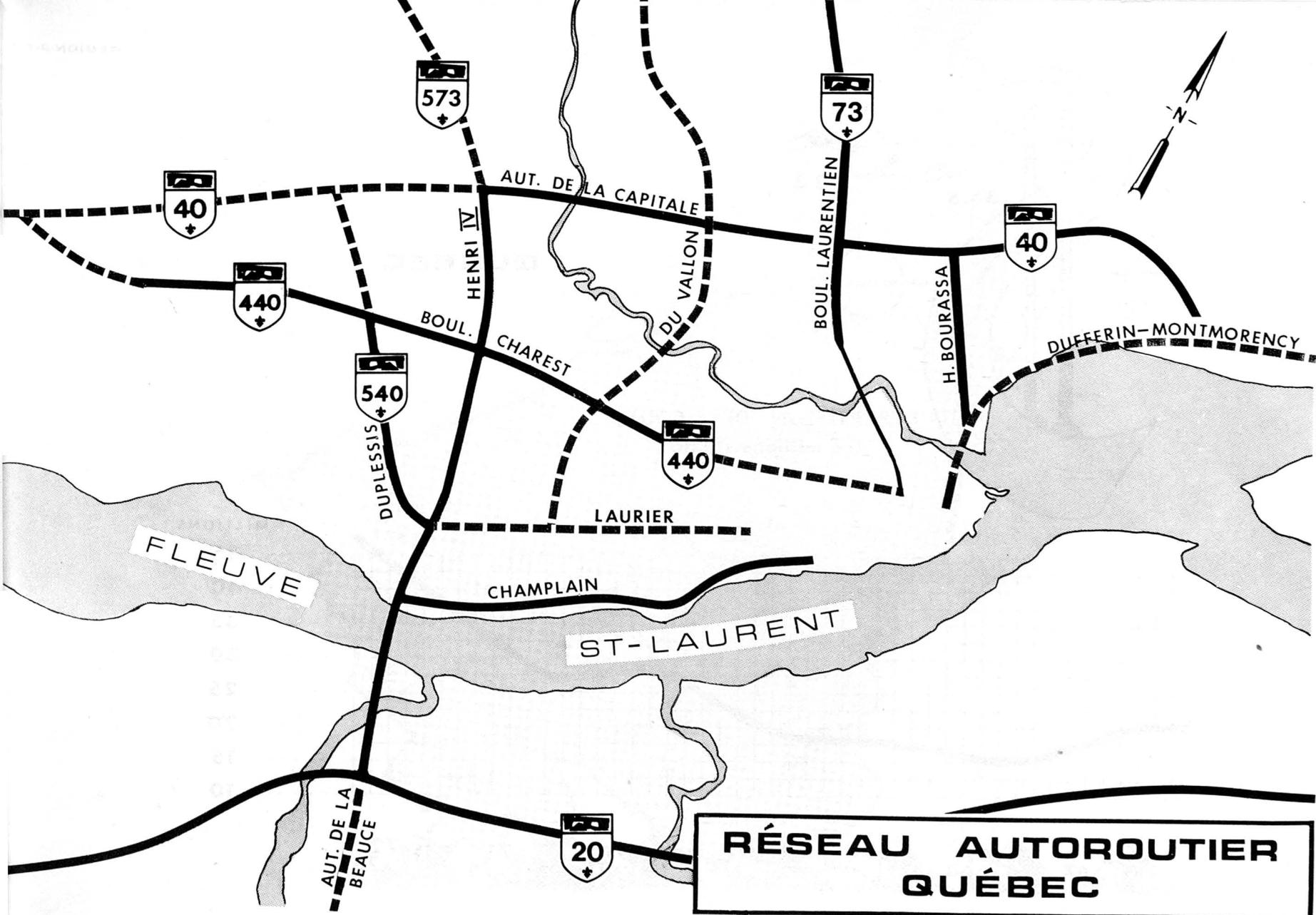
Le boulevard Henri-Bourassa, véritable autoroute à six voies, sera terminé entre l'autoroute Dufferin-Montmorency et l'autoroute de la Capitale. Le projet le plus visible dans la ville de Québec est évidemment celui de l'Autoroute Dufferin qui traverse le quartier St-Roch, franchit la rivière St-Charles pour ensuite longer le fleuve des

battures de Beauport vers Montmorency, déjà ouvert aux pied de la Colline parlementaire; le ministère construit actuellement un tronçon entièrement en structures au-dessus du quartier St-Roch et la rivière St-Charles jusqu'au boulevard Henri Bourassa.

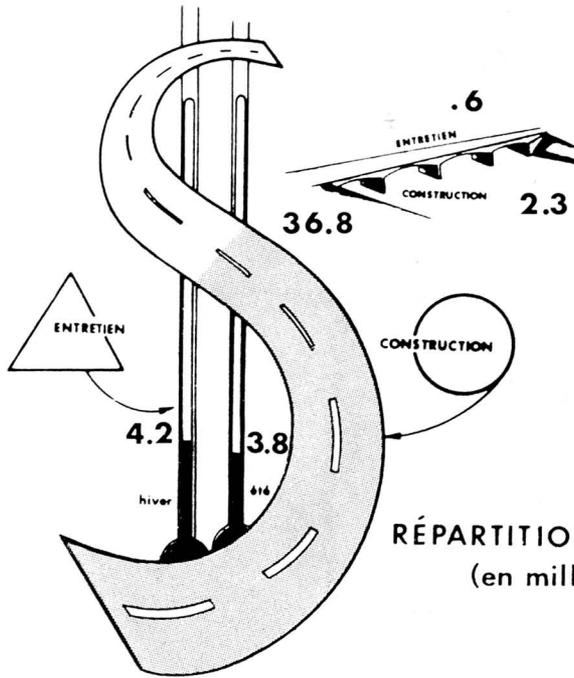
Le boulevard Charest a été terminé sur une longueur de 5 milles entre le boulevard Duplessis et la route 2 dans St-Augustin tandis que le boulevard Champlain était ouvert à la circulation depuis le pont Pierre Laporte jusqu'à la côte Gilmord.

Le comté de Charlevoix, avec un budget de près de \$5 millions, bénéficie du plus fort budget de son histoire. L'essentiel des grands travaux a été réalisé sur la route 138 notamment pour favoriser et développer la vocation touristique de cette région.

Enfin sur la Côte nord, d'imposants travaux permettront de prolonger la route 138 au-delà de Sept-Iles et de favoriser le développement des industries nouvellement installées dans cette région. Sur des contrats de \$15 millions, le ministère des Transports aura dépensé plus de \$7 millions en 1972-73. Quant au comté de Saguenay, le ministère s'est engagé à y terminer la route Manic-Gagnon et à refaire la côte St-Nicolas (la "côte de la mort").

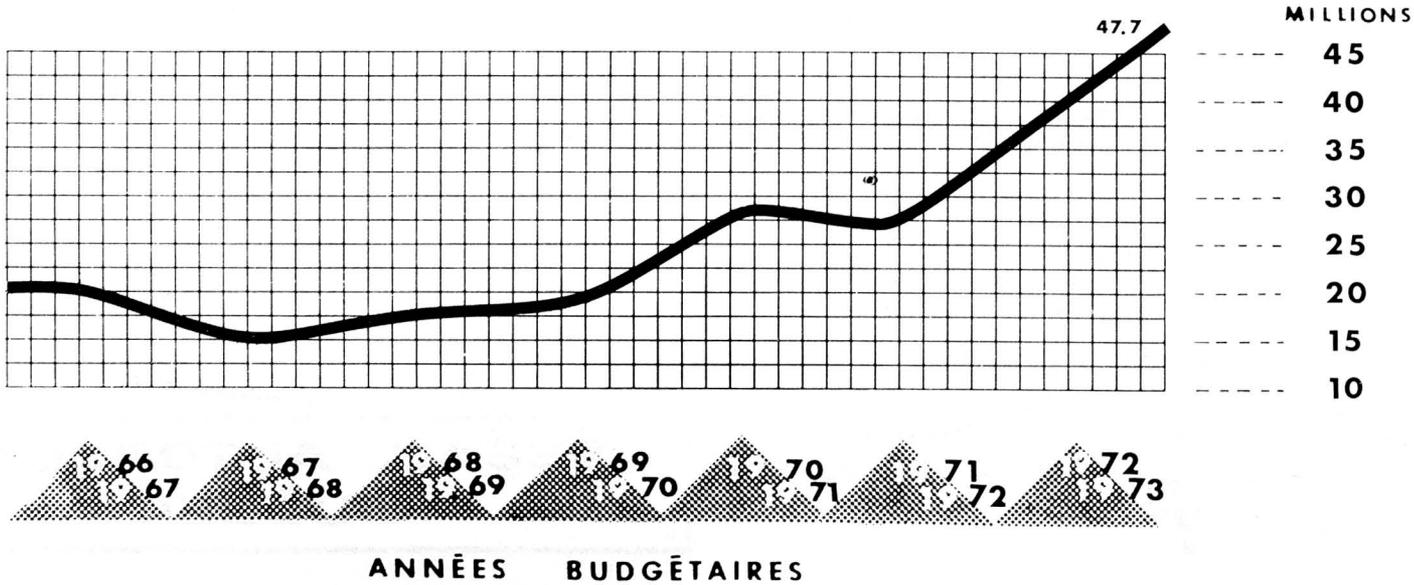


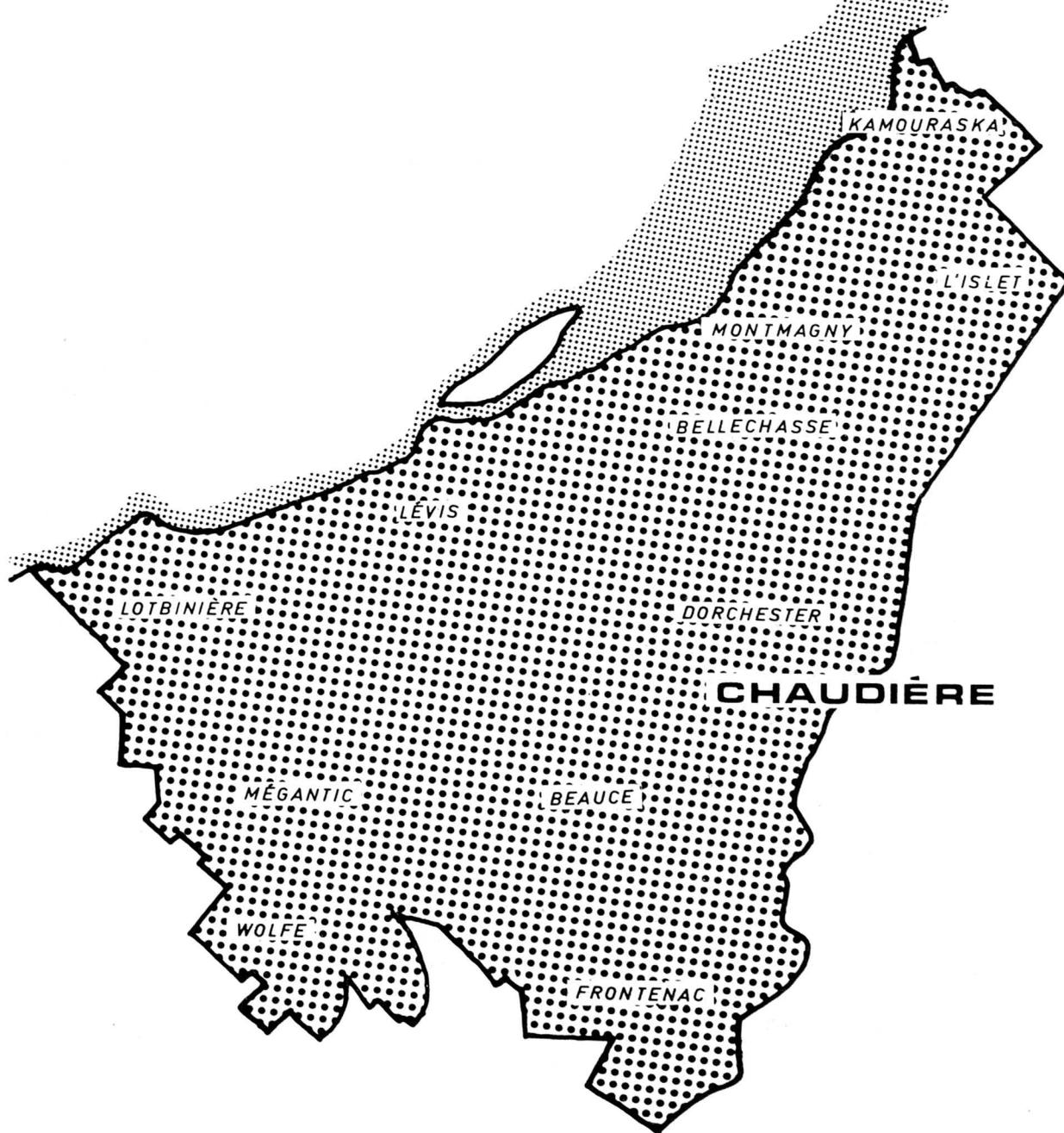
**RÉSEAU AUTOROUTIER
QUÉBEC**



QUÉBEC

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)





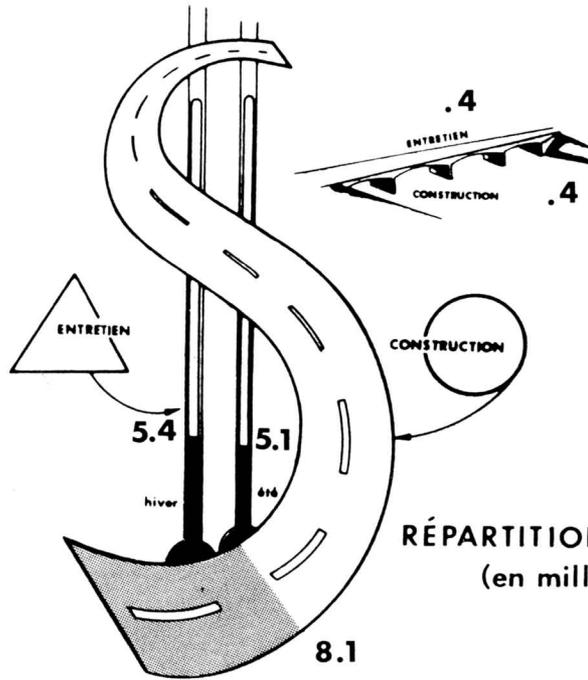
Chaudière: consolidation du réseau

Tous les voyageurs qui ont emprunté les routes de la Beauce au cours de l'été 1973 se sont rendus compte que bien des milles de routes avaient été reconstruites ou nouvellement pavées. La région de Chaudière est d'ailleurs une des deux seules régions du Québec où le budget d'entretien dépasse légèrement le budget de construction.

La route Transcanadienne, avec des investissements de \$2.6 millions, représente cette année encore le principal poste budgétaire, notamment dans les comtés de l'Islet et Montmagny.

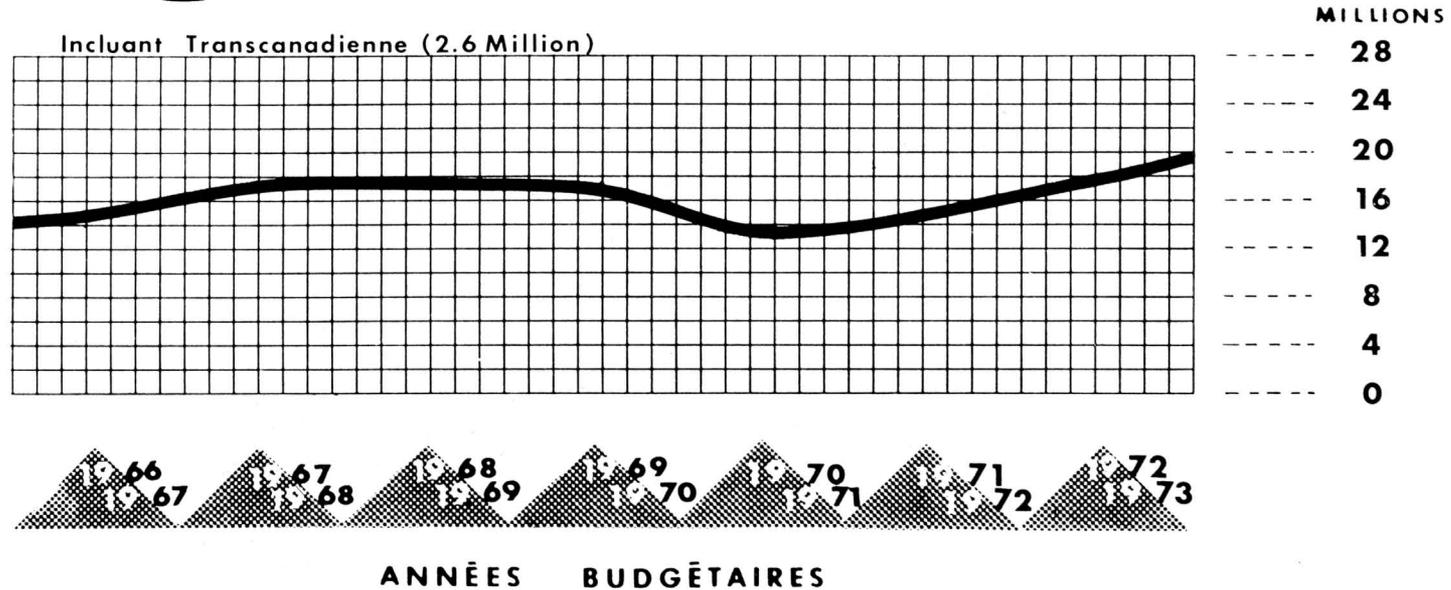
La construction de routes régionales a requis des dépenses de \$5,525,400. et l'entretien d'été un peu plus de \$5 millions. Durant l'hiver, le ministère a lui-même entretenu quelque 553 milles de routes, confié à 129 entrepreneurs le déblaiement et déglacage de 1,300 milles et versé à 209 municipalités de la région des subventions de l'ordre de \$1.3 millions pour le déneigement de 3,320 milles de rues.

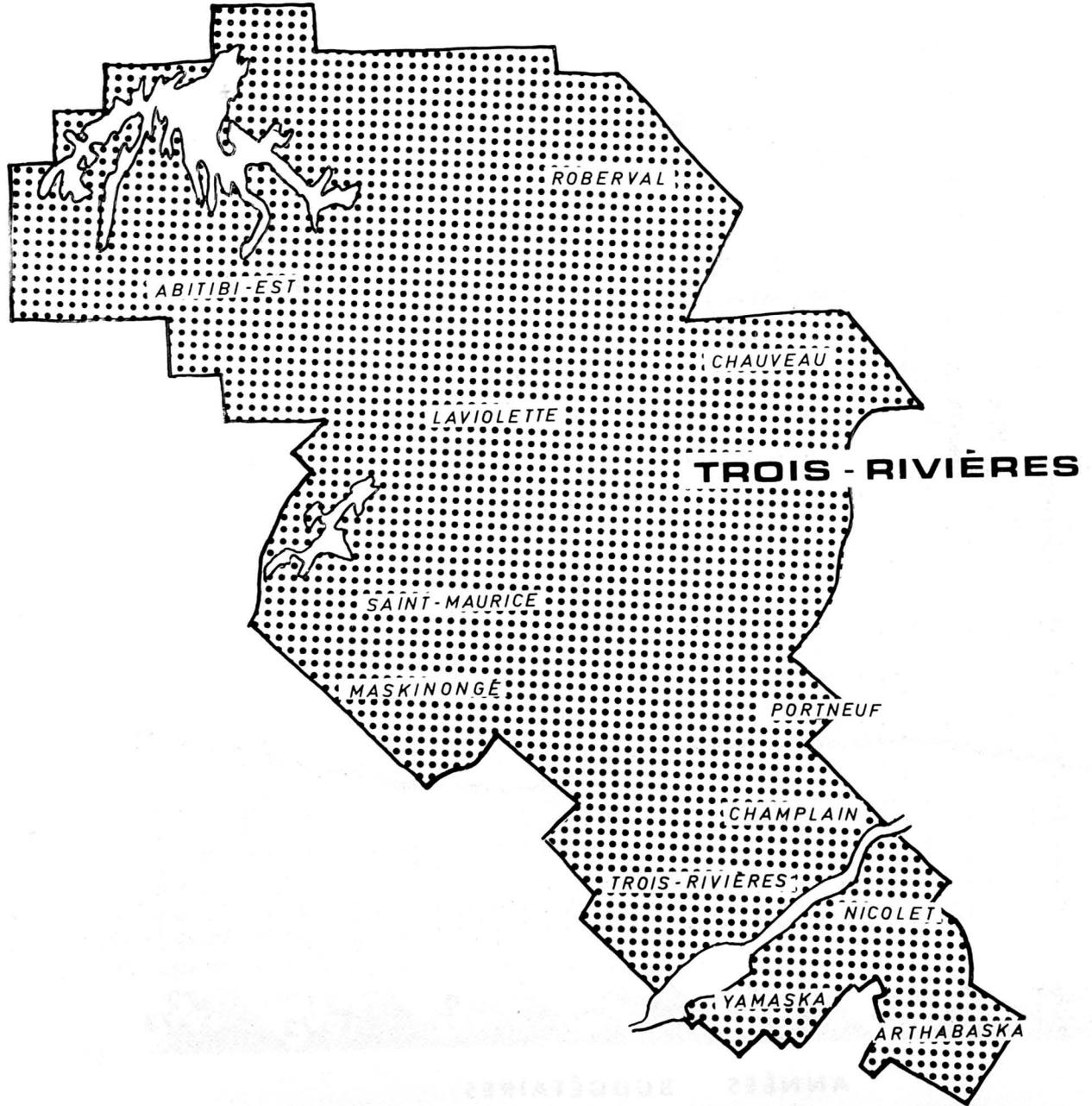
Après la fin de la construction de la route Transcanadienne, le ministère a donc surtout fait porter ses efforts sur la conservation du réseau routier de la région, ce qui lui permet de bénéficier de dépenses de plus de \$60. par habitant. La grande priorité de l'avenir est évidemment la construction de l'autoroute de la Beauce.

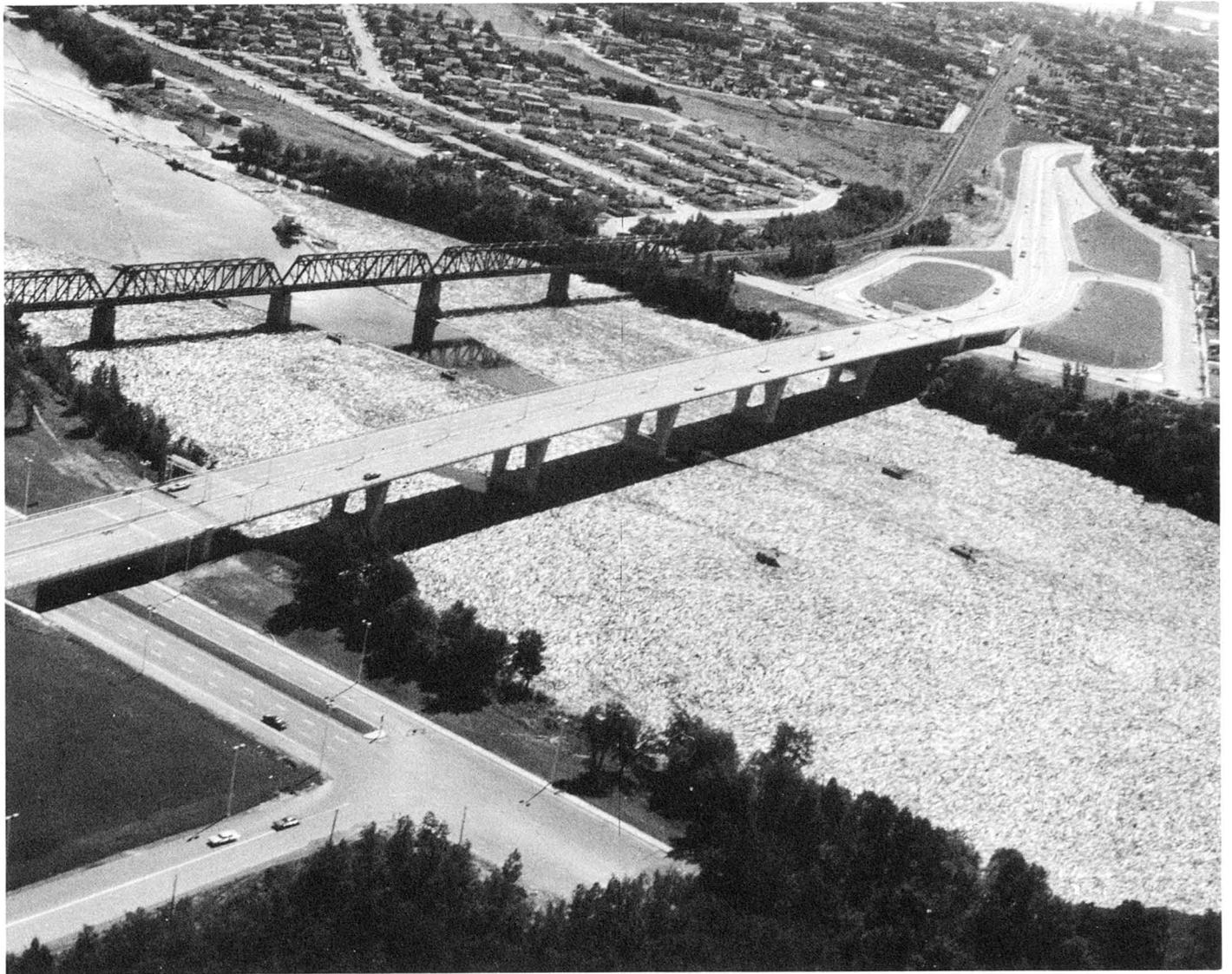


CHAUDIÈRE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)







Le nouveau pont à Trois-Rivières, sur le St-Maurice.



Le carrefour Thibault à Trois-Rivières sera ouvert à la circulation cette année.



La construction de l'Autoroute de la Rive-Nord entre Berthier et Trois-Rivières exige d'importants travaux de drainage.



Le chantier de la future autoroute Rive-Nord (A-40)...

Trois-Rivières: plus de \$32 millions

Cette région, au centre du Québec, s'étend sur les deux rives du Saint-Laurent autour de Trois-Rivières. Le rapport annuel de l'an dernier annonçait: "La Mauricie, une priorité, qui vaut \$30 millions". En 1972-73, le ministère a dépensé dans cette région plus de \$32 millions!...

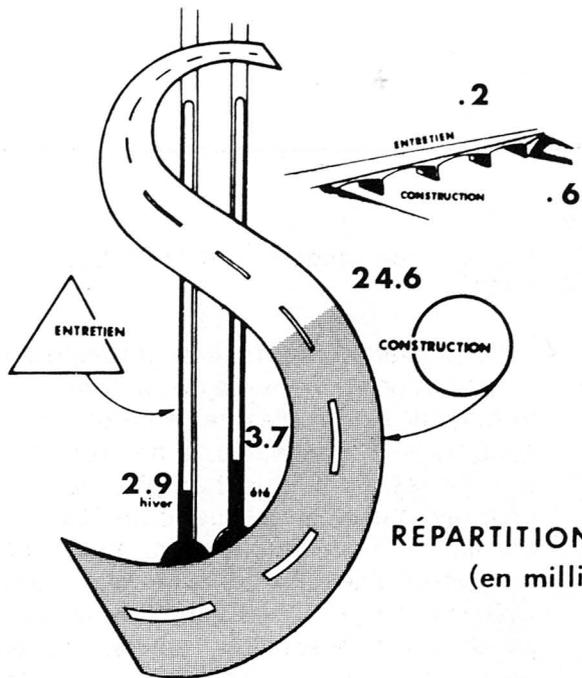
L'autoroute 40, sur la rive nord de Trois-Rivières à Berthier, dont la construction a commencé en 1971, totalise en 1972 des engagements financiers d'environ \$21 millions dans les comtés de Saint-Maurice et de Maskinongé. Tout le parcours est en chantier sur une longueur de 29.7 milles. La voie est simple entre Pointe-du-Lac et Berthier et, de Pointe-du-Lac à Trois-Rivières, la route est à voies divisées.

À la croisée des autoroutes 40 et 20, traversant le fleuve par le pont Laviolette à la hauteur de Trois-Rivières, la Transquébécoise (autoroute 55) a bénéficié d'investissements de \$10 millions en 1972-73. On a franchi une première étape par la pose d'un pavage flexible de Trois-Rivières à Saint-Boniface-de-Shawinigan village jusqu'à l'intersection de la route 19-B (153), livrant ainsi cette route à la circulation automo-

bile sur une longueur de 16 milles à l'automne 1973.

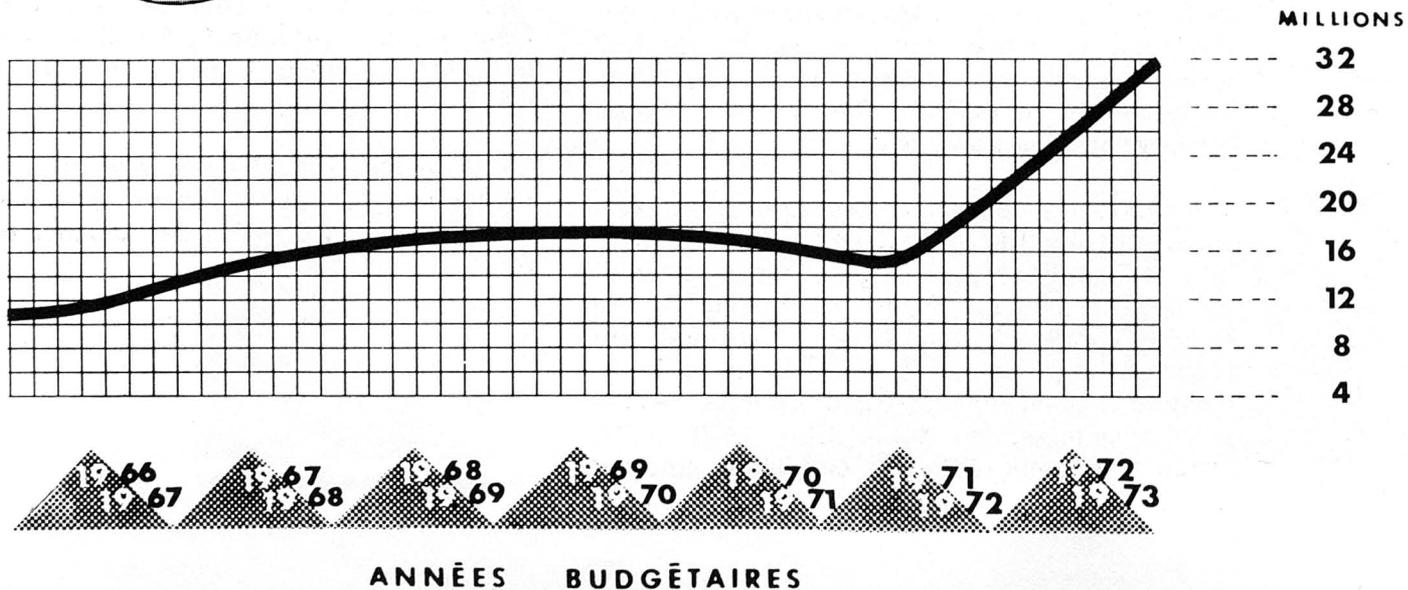
Le gouvernement fédéral participe au coût de construction d'une partie de l'autoroute 55 et d'un tronçon de 4.35 milles de l'autoroute 40. Grâce à quoi, dans la zone spéciale de Trois-Rivières, on a porté les engagements à plus de \$10 millions pour la réalisation de l'autoroute 755, l'intermunicipale, de l'intersection avec l'autoroute 55 à la rue Père-Daniel à Trois-Rivières et Trois-Rivières Ouest et du pont Radisson à la route 19 (155) au Cap-de-la-Madeleine, soit au carrefour Thibeau. Les dépenses pour ce projet d'ensemble s'établissent à près de \$3.9 millions en 1972 et le carrefour Thibeau sera ouvert à la circulation en 1973.

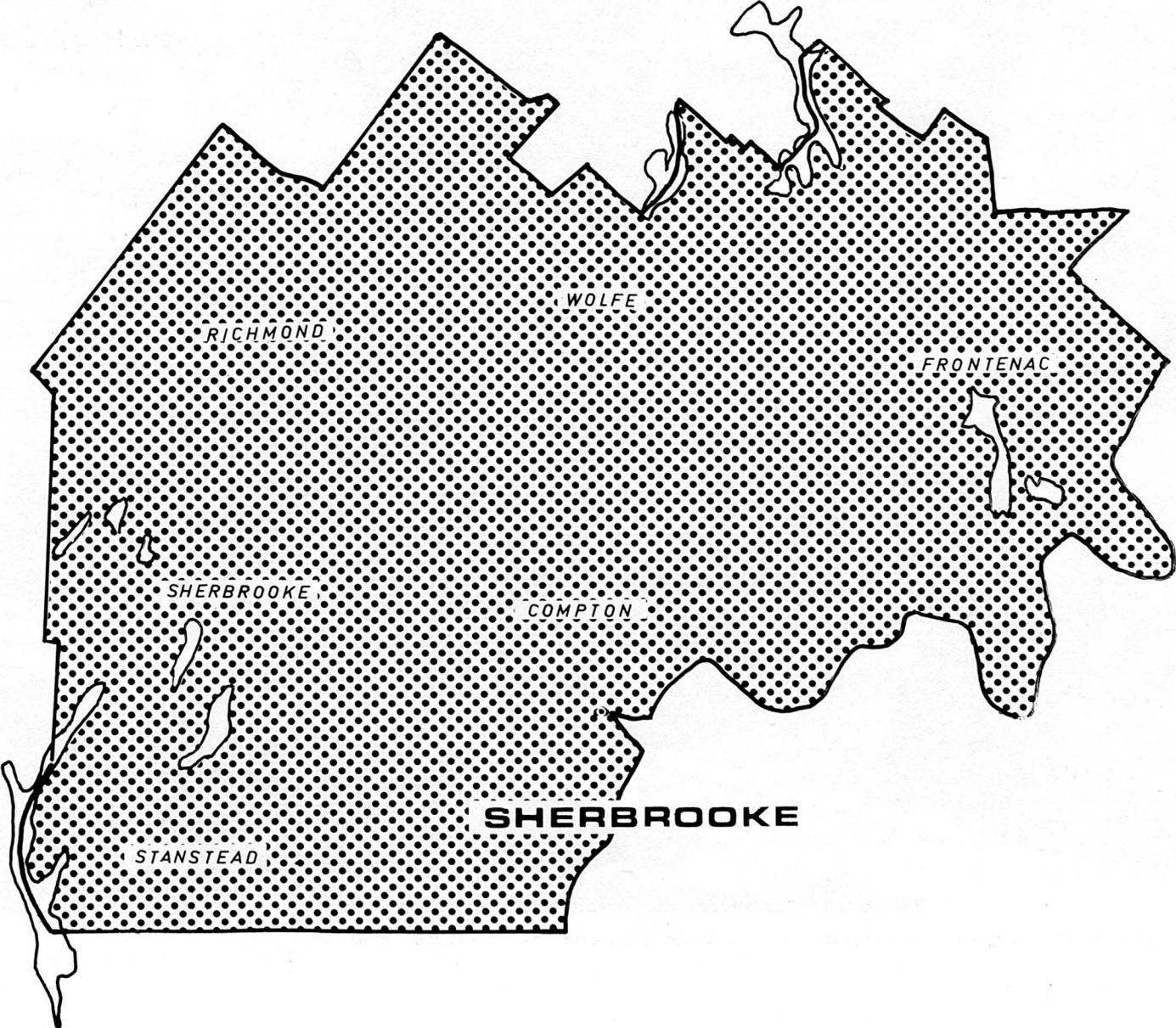
Sur la rive sud, dans la ville de Bécancour, comté de Nicolet, on a dépensé \$1.4 millions sur un projet de 11.3 milles de longueur de l'autoroute 30.

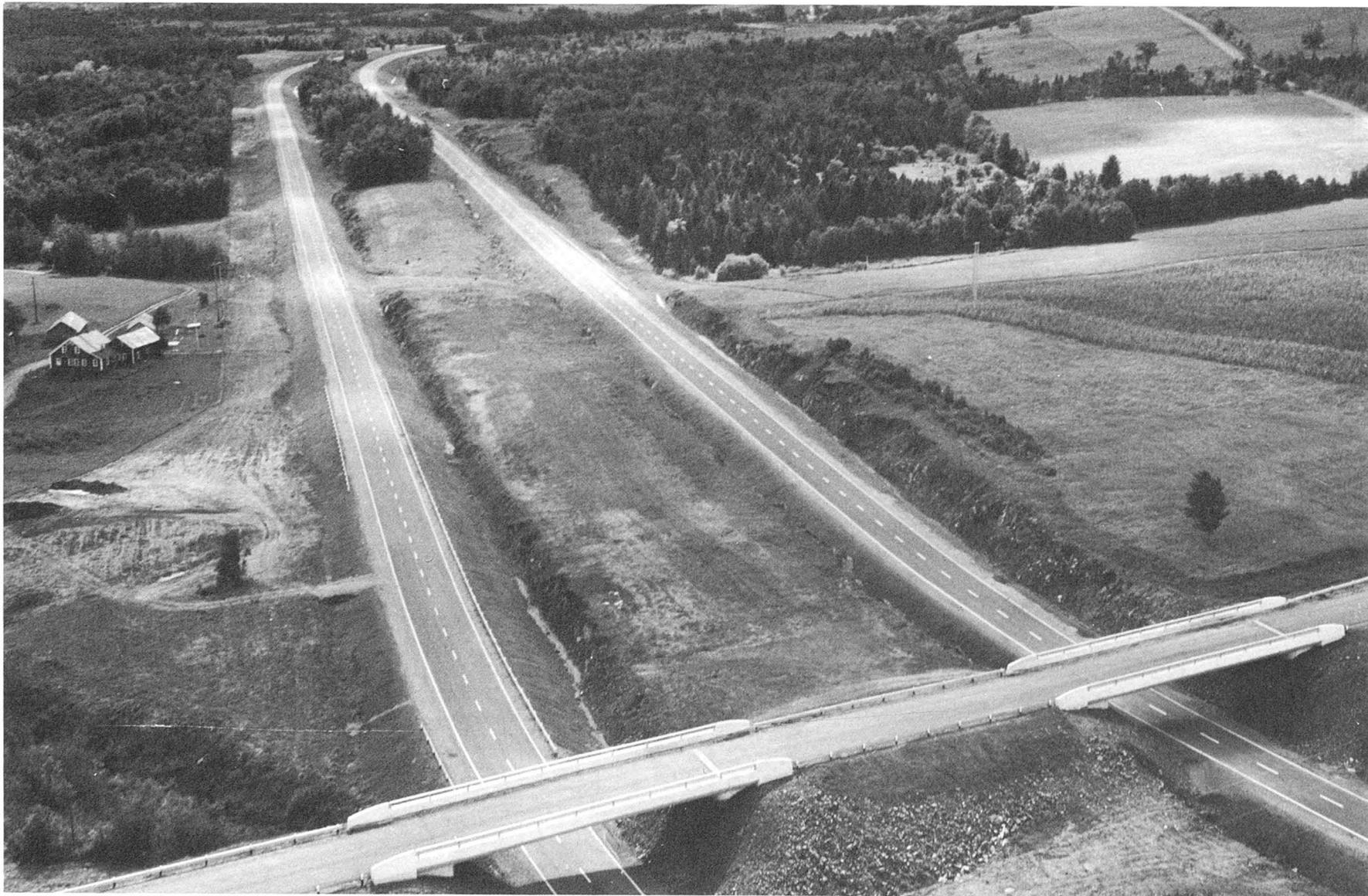


TROIS - RIVIÈRES

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)







L'Autoroute 55, entre Omerville et Rock Island, relie l'Autoroute des Cantons de l'Est à la frontière américaine. Août 1969

Sherbrooke: un progrès de 63%

En 1972-73, la région de Sherbrooke a été bourdonnante d'activités avec un budget global de \$19.6 millions comparativement à \$12 millions l'an dernier, soit un bond en avant de 63%.

La route Transquébécoise (autoroute 55) a retenu la part la plus importante de ce budget avec un total de \$5,521,000. Ainsi, on a poursuivi la construction de la chaussée droite de la route du contournement ouest de Sherbrooke et de la route Transquébécoise dans la cité de Sherbrooke de même que dans la municipalité du canton de Brompton. Les principaux ouvrages se rattachant à cette construction étaient: l'échangeur de la rue King ouest; le prolongement de la rue Portland; le raccordement de Bromptonville à la route Transquébécoise.

Toujours en 1972-73, il y a eu la mise en chantier de quatre nouveaux tronçons sur la route Transquébécoise dans le comté de Richmond, à partir du lot 21-C dans la municipalité du canton de Brompton jusqu'à la rivière au Saumon dans la municipalité de Melbourne Canton, en passant par les municipalités de Saint-François-Xavier-

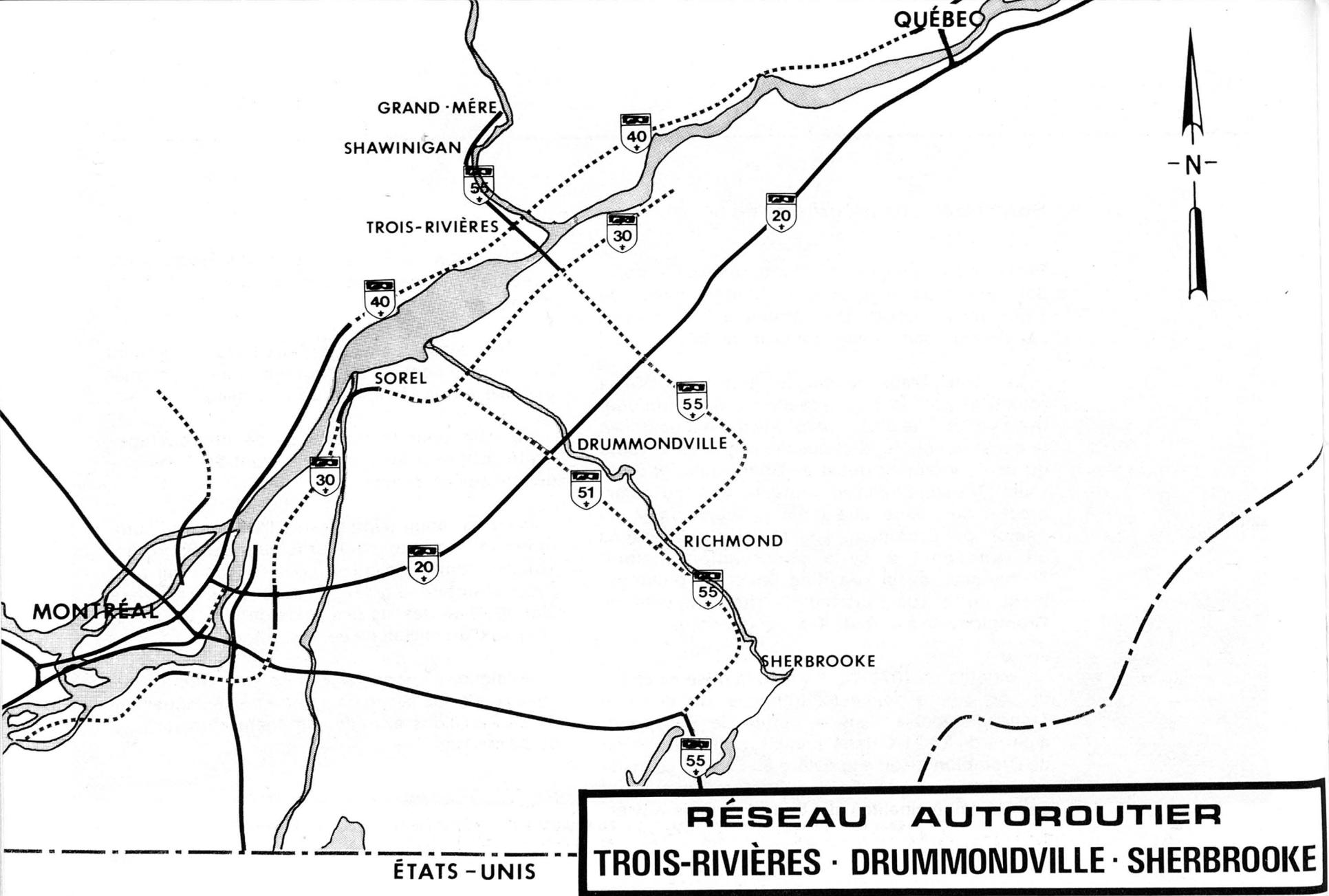
de-Brompton paroisse et Saint-Grégoire-de-Greenlay village, soit une longueur de 13.36 milles.

Il faut ajouter à ces travaux le raccordement du nouveau pont de Windsor à la route Transquébécoise sur une longueur de 1.27 mille.

Le coût pour la réalisation de ces ouvrages a été évalué à \$6.7 millions, dont \$2.7 millions dépensés l'an dernier.

Il y a eu enfin d'importants travaux sur l'autoroute 41 (voie de contournement de Sherbrooke). Ils comprenaient la construction d'un pont avec structure d'acier au-dessus de la rivière Magog et au-dessus des voies du C.P. Un projet de près d'un million de dollars.

Soulignons encore que la conservation du réseau routier de la région a entraîné des dépenses de \$4.2 millions et le déneigement en hiver plus de \$3 millions.



MONTREAL

SHAWINIGAN
GRAND-MÈRE

TROIS-RIVIÈRES

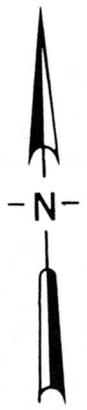
SOREL

DRUMMONDVILLE

RICHMOND

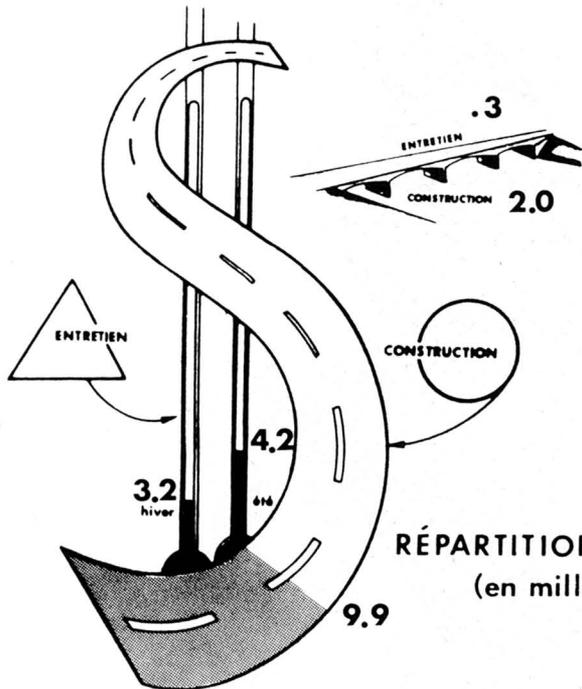
SHERBROOKE

QUÉBEC



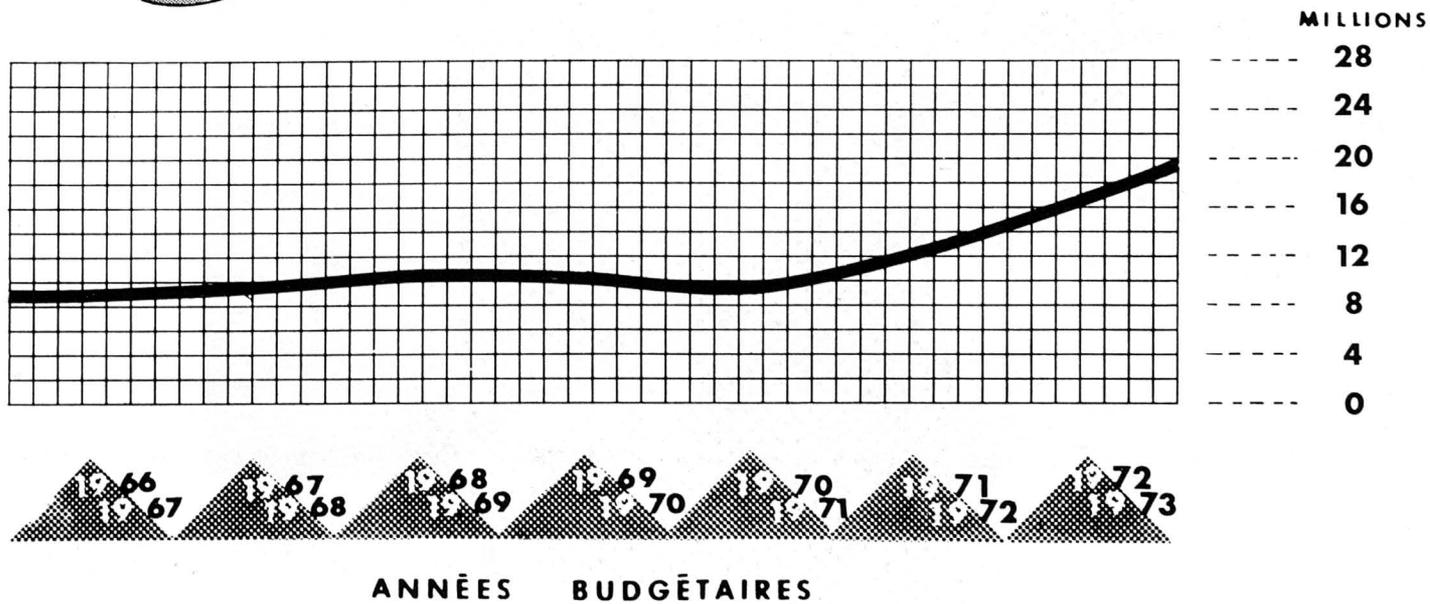
ÉTATS - UNIS

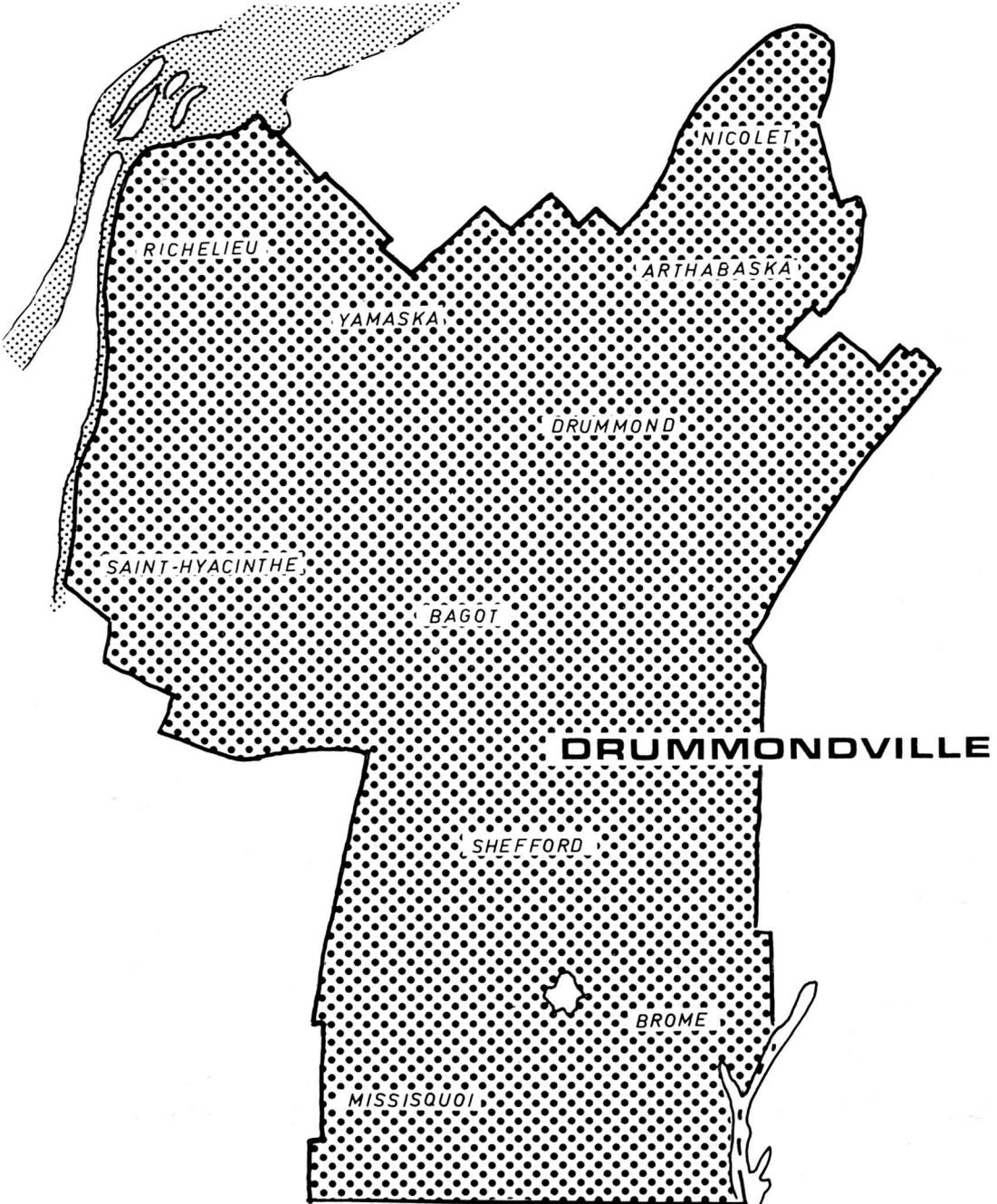
**RÉSEAU AUTOROUTIER
TROIS-RIVIÈRES · DRUMMONDVILLE · SHERBROOKE**



SHERBROOKE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)





RICHELIEU

NICOLET

ARTHABASKA

YAMASKA

DRUMMOND

SAINT-HYACINTHE

BAGOT

DRUMMONDVILLE

SHEFFORD

BROME

MISSISQUOI



À Drummondville, le chantier de l'Autoroute 51 a sa jonction avec la route 22, Drummondville-Sherbrooke.

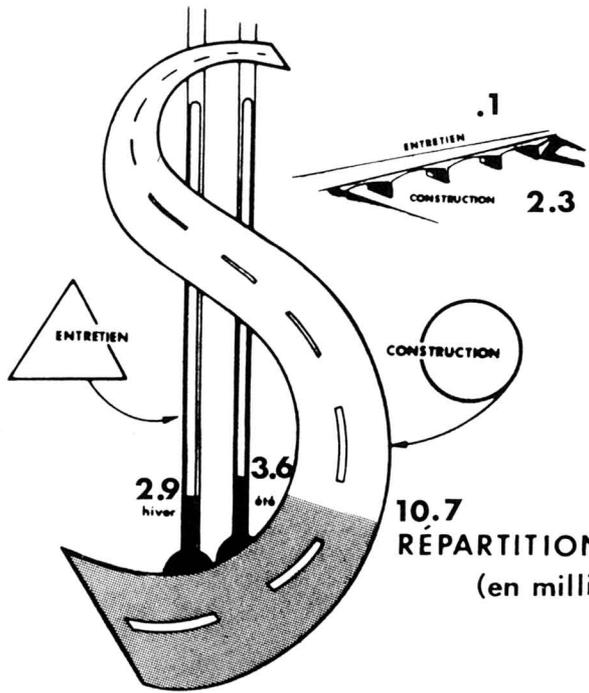
Drummondville plus de \$75 per capita

La région de Drummondville a bénéficié d'un budget global de voirie de \$19,637,044. Si cette somme représente 5.41% du budget de voirie de toute la province, elle représente surtout un investissement de \$75.51 par habitant.

Le projet le plus important de la région demeure cette année encore la construction de l'autoroute 51, sur une distance de 11.9 milles dans Grantham-ouest, Drummondville et Drummondville sud et Saint-Nicéphore. représente un investissement global de \$3.3 millions. Encore dans Drummondville, le ministère achève la construction d'un nouveau pont sur la rivière St-François dans l'axe de la rue St-Georges au coût de \$2.5 millions.

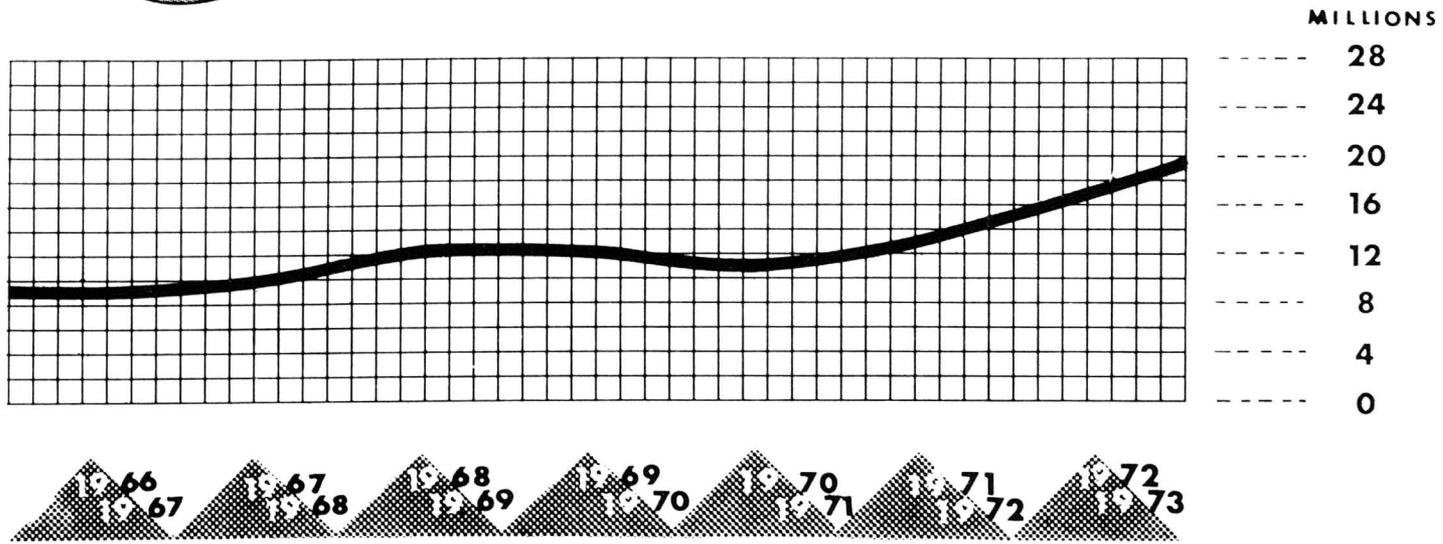
Dans le comté de Bagot, il faut souligner la construction d'un pont en béton pour la route 32 sur la Rivière Noire dans Upton Village. Une somme globale de \$2.4 millions a été dépensée dans le comté de Brome dont plus de la moitié pour le raccordement de Cowansville à l'Autoroute des Cantons de l'Est sur une longueur de 6 milles.

Dans le comté de Nicolet, la construction de l'autoroute 55 a coûté une somme de \$1.2 million pour un tronçon de 3.3 milles. Enfin une somme de \$500,000. a permis de terminer la construction du boulevard Gagné dans Sorel cité, comté de Richelieu. Le ministère des Transports a également procédé à la construction d'un pont pour relier la route 231 à la route 235 dans Douville et Notre-Dame de St-Hyacinthe. Un projet de près de \$900,000.

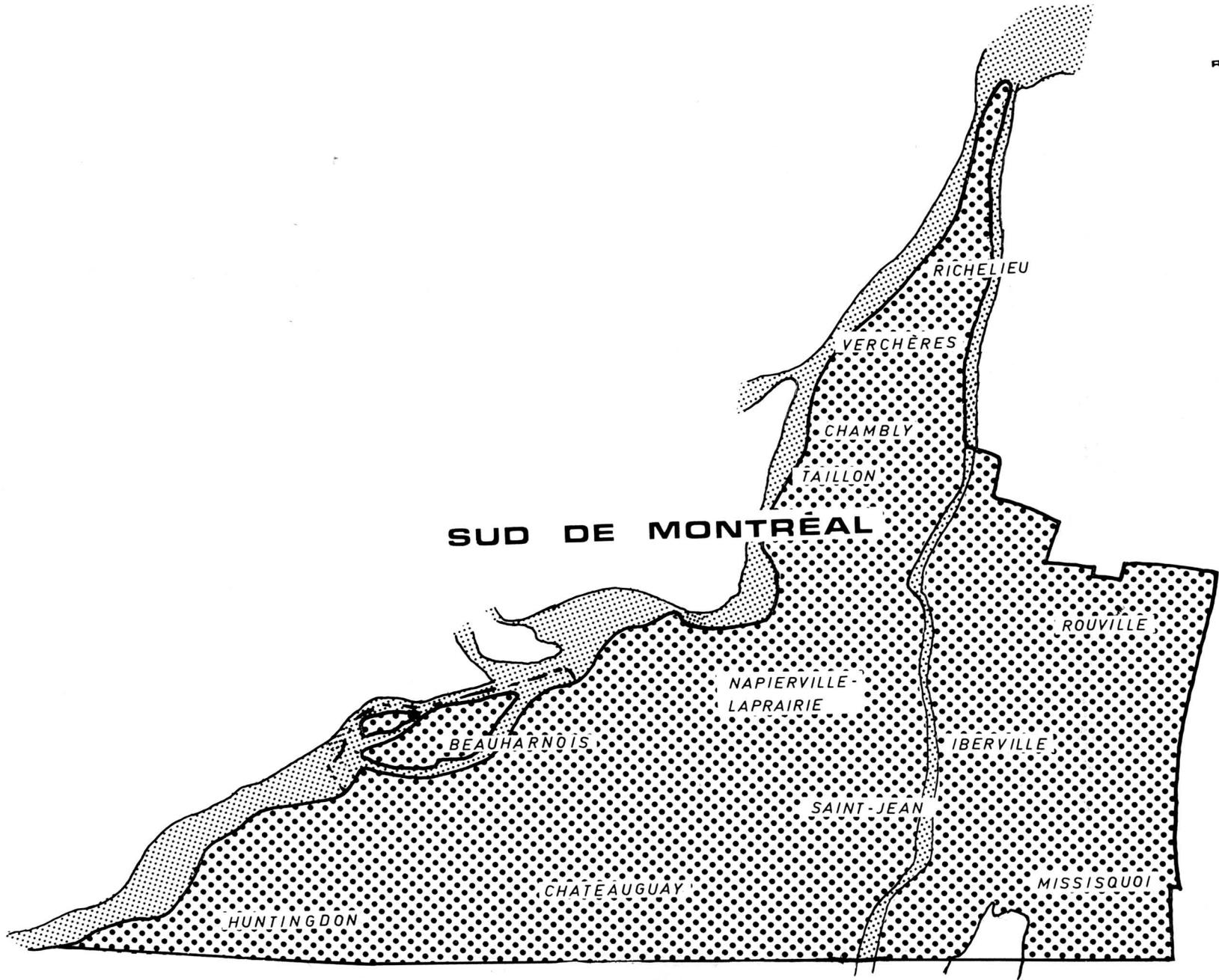


DRUMMONDVILLE

10.7
RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES



SUD DE MONTRÉAL

RICHÉLIEU

VERCHÈRES

CHAMBLY

TAILLON

ROUVILLE

NAPIERVILLE-
LAPRAIRIE

BEAUHARNOIS

IBERVILLE

SAINT-JEAN

CHATEAUGUAY

HUNTINGDON

MISSISQUOI

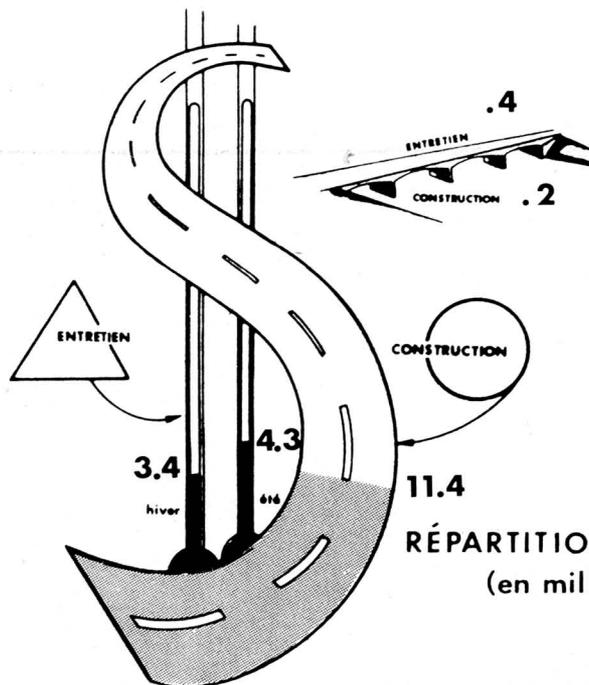
Au sud de Montréal: l'autoroute de l'acier

Encore cette année, la banlieue sud de Montréal a bénéficié d'investissements exceptionnels particulièrement à cause de la construction de l'autoroute de l'acier, Montréal-Sorel. Le budget de cette région qui était de \$17 millions en 1971-72 a été de \$20 millions en 1972-73.

Plus de \$6 millions ont été dépensés en 1972, et les travaux se poursuivent à un rythme accéléré; au printemps 1974, il y aura environ \$25 millions de travaux en chantier.

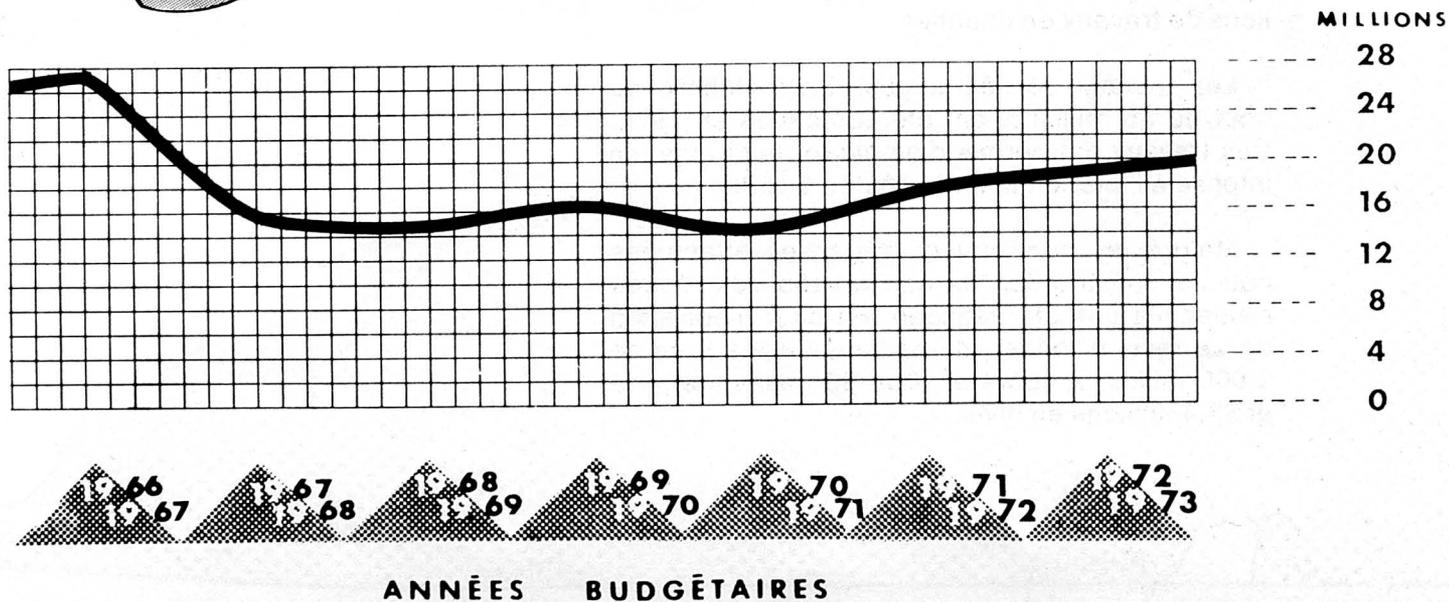
Les travaux de l'échangeur Saint-Hubert, au coût de \$5 millions, ont été complétés en 1972. Ces travaux ont permis d'améliorer la circulation intense à l'intersection des routes 1 et 9.

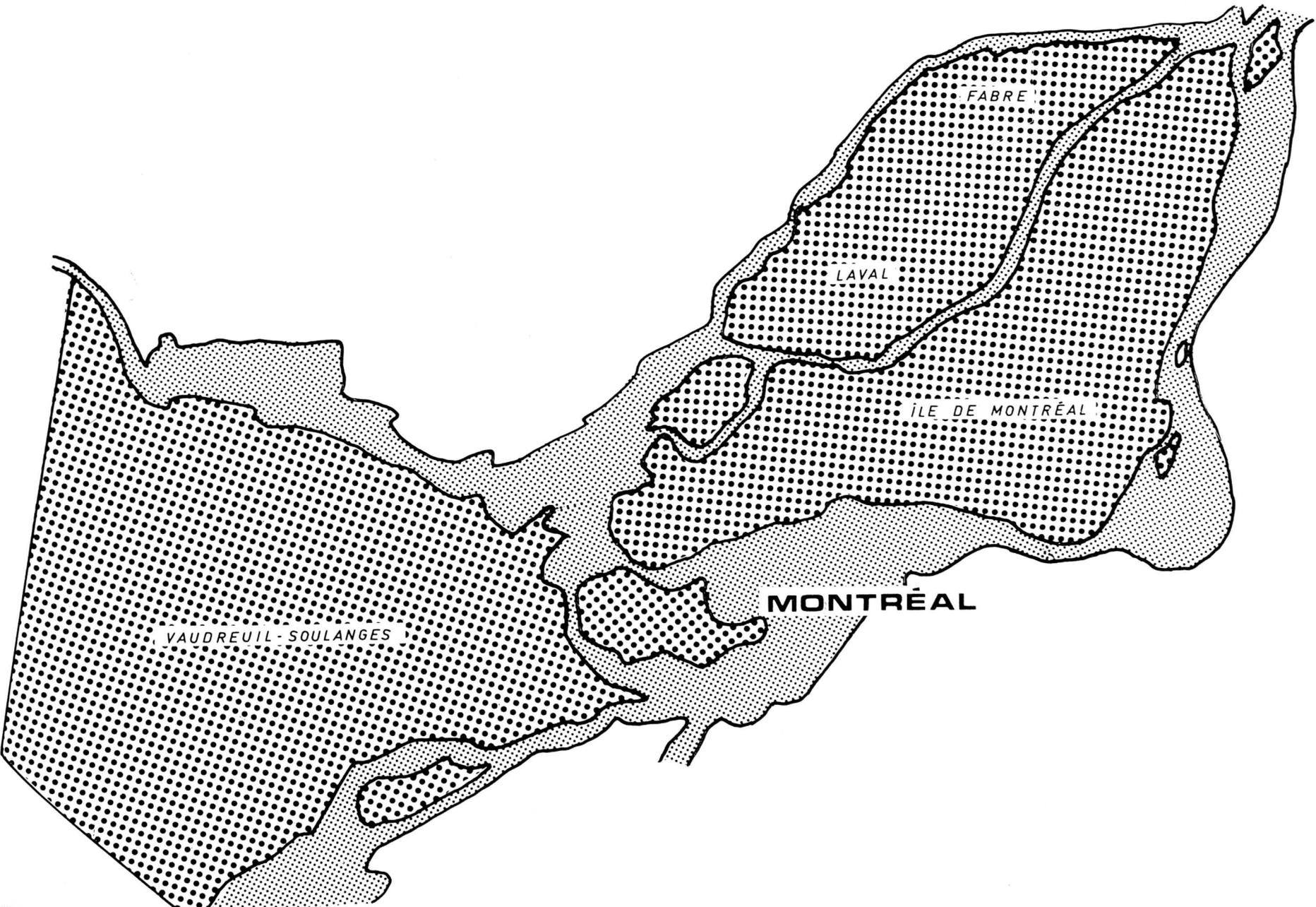
Malgré les nombreuses dépenses effectuées pour la construction, la conservation du réseau routier n'a pas été négligée. En effet, l'entretien de ce réseau routier, d'une longueur de près de 3,000 milles, a coûté environ \$5 millions en été et \$3.4 millions en hiver.



SUD DE MONTRÉAL

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)





FABRE

LAVAL

ÎLE DE MONTRÉAL

VAUDREUIL-SOULANGES

MONTREAL



L'Autoroute Ville-Marie flanquée contre le talus des voies de chemins de fer à Westmount s'intègre parfaitement au paysage.



Le Chantier de l'Autoroute Est-Ouest dans le centre de Montréal.



La jonction entre le tronçon actuel de l'Autoroute Est-Ouest et le tunnel routier passant sous place Bonaventure.

Montréal: près de \$50 millions

Une somme de \$50.8 millions a été dépensée en grands travaux de construction, en 1972-73 dans la région de Montréal, qui englobe les comtés de l'Île de Montréal, de l'Île Jésus et de Vaudreuil-Soulanges.

L'aménagement d'une section de 3.02 milles de l'autoroute Est-Ouest implique une dépense majeure de plus de \$47 millions sur un coût total de \$148 millions.

L'évènement le plus marquant dans la région a été l'ouverture, le 2 novembre 1972, du tronçon Turcot-Guy de l'autoroute Est-Ouest. Il s'agit d'une voie rapide de 1.6 mille, ceinturée par les boulevards Décarie et de Maisonneuve et les rues Guy et Saint-Jacques.

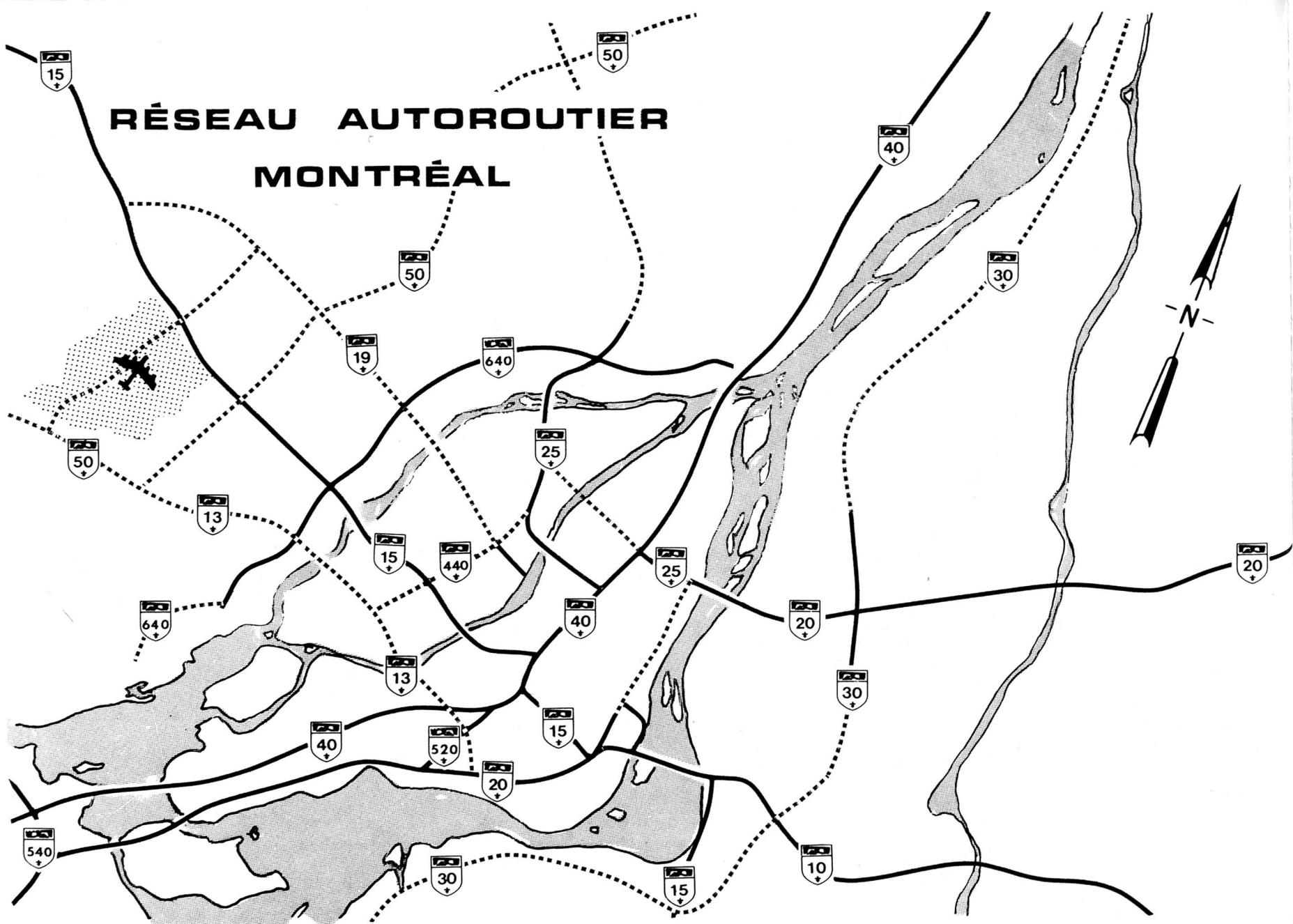
Cette voie répartit mieux la circulation en destination ou en provenance du centre-ville et elle allège la densité de la circulation sur l'autoroute Bonaventure et sur une section de l'autoroute 15 entre l'échangeur Turcot et le pont Champain.

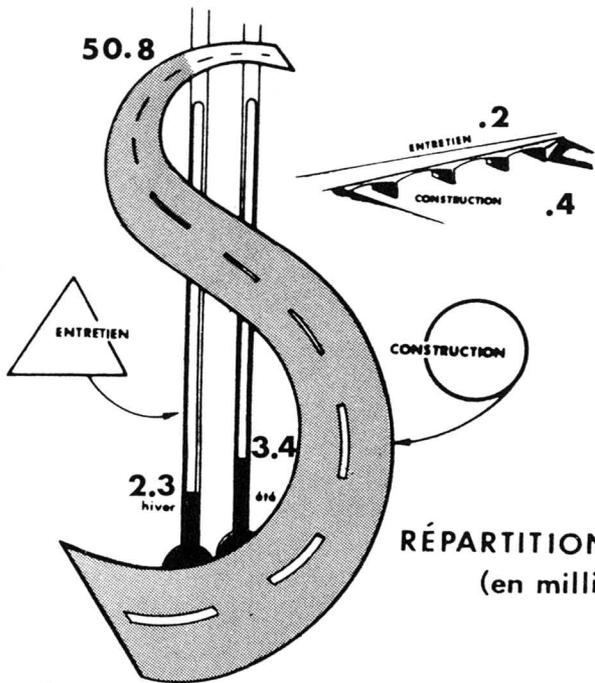
Compte tenu de la capacité de ses voies de sortie (Atwater et Guy), le tronçon peut desser-

vir en moyenne 20,000 véhicules par jour. D'une part, les automobilistes venant du boulevard Décarie, de Dorval et du pont Champlain peuvent s'engager dans l'échangeur Turcot en suivant les indications "centre-ville", et ce, en prenant l'une ou l'autre des six voies jusqu'à la rue Atwater. De ce point, la chaussée est graduellement rétrécie jusqu'à la rampe de sortie. D'autre part, les automobilistes peuvent emprunter la rue Sainte-Catherine, les boulevards Dorchester et de Maisonneuve et, bientôt, la rue Saint-Antoine comme voies d'accès au tronçon Turcot-Guy.

Les vitesses maximale, et minimale sont de 45 et 30 milles à l'heure. Les chaussées sont pourvues d'un accotement du côté droit en cas d'urgence. Un autre tronçon sera à la disposition des usagers en 1974.

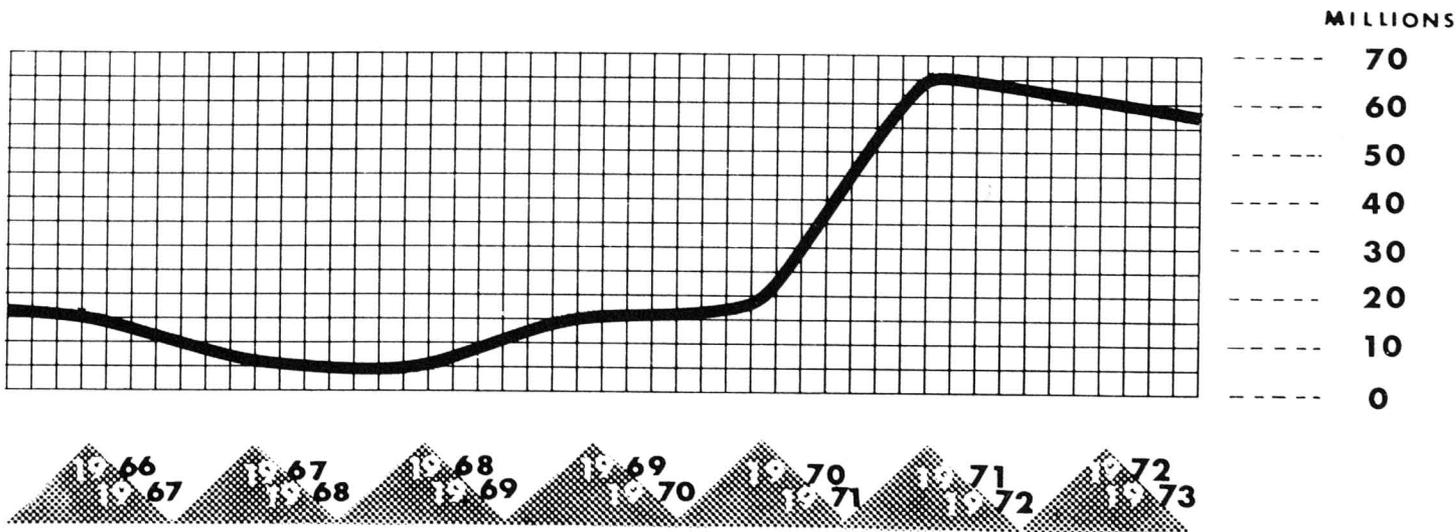
RÉSEAU AUTOROUTIER MONTRÉAL



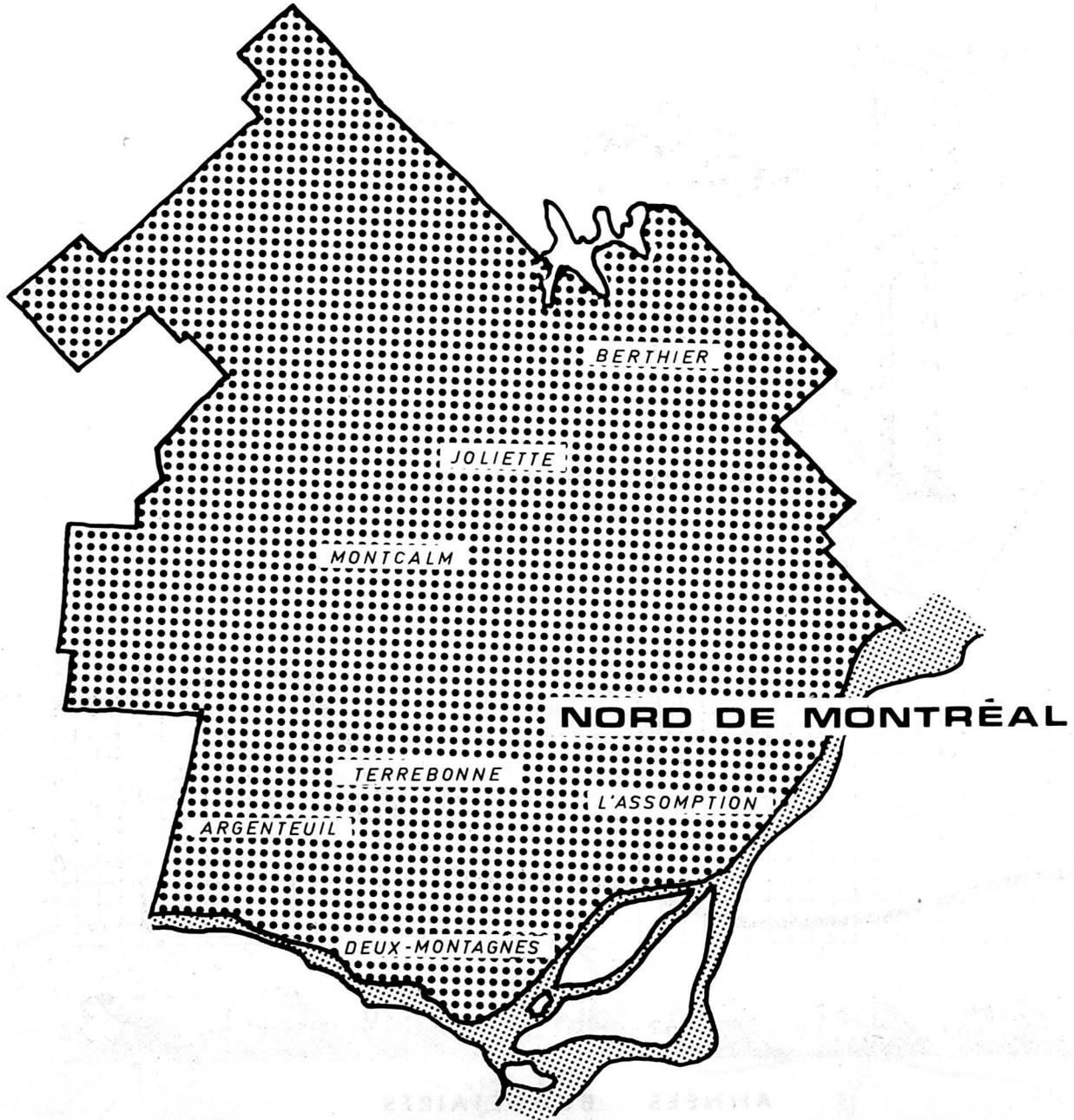


MONTRÉAL

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES





L'Autoroute 64 sera pratiquement terminée vers l'est jusqu'à la route 2.



Le Chantier de l'Autoroute des Milles-Îles (A-640) a son ir,tersection avec la route 11.



L'Autoroute des Milles-Îles a sa jonction avec l'Autoroute des Laurentides.

Nord de Montréal: vers le nord et vers l'est

Le budget global de cette région augmente encore de 10.3% cette année atteignant les \$43 millions dont \$35 millions de construction. Deux axes majeurs retiennent l'attention:

— vers le nord, soit vers le nouvel aéroport et la zone récréative des Laurentides, prolongement de l'autoroute des Laurentides et reconstruction de la route 11.

— vers l'est, prolongement de l'autoroute des Mille Îles (A-640).

Les travaux de prolongement de l'autoroute des Laurentides entre Ste-Adèle et Ste-Agathe se sont poursuivis sur une distance de 12.07 milles. Aux \$13 millions déjà dépensés l'an dernier, viennent s'ajouter près de \$9 millions cette année et l'ensemble du projet aura exigé un investissement de \$23.5 millions. D'autre part, les travaux d'éclairage, entrepris entre Ste-Thérèse et St-Jérôme grâce à une entente fédérale-provinciale, seront terminés au coût de \$1.4 millions.

L'élargissement de la route 11 à quatre voies divisées entre Ste-Agathe et St-Jovite, sur une

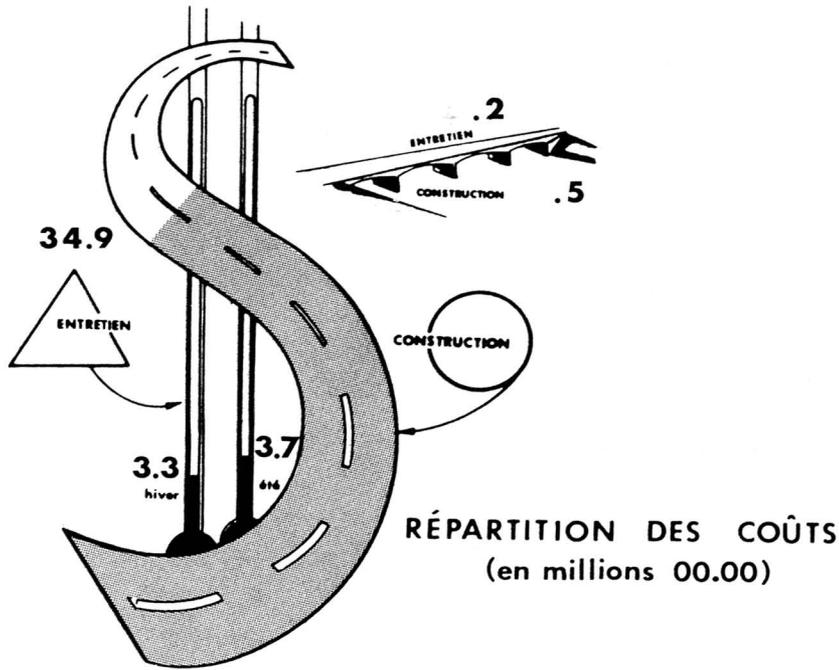
longueur de 13.5 milles, s'est poursuivi en 1972-73, et le ministère a investi dans ce projet un peu plus de \$6.5 millions sur un ensemble de contrats de \$12.3 millions. Dans le cadre d'une entente fédérale-provinciale sur la zone aéroportuaire, le ministère a pu entreprendre dès cette année l'élargissement d'un autre tronçon de quatre milles de la route 11 entre St-Janvier de Blainville et St-Antoine.

Vers l'est, un premier tronçon de l'autoroute 640, entre l'Autoroute des Laurentides et Bois des Filions sur une longueur de 14 milles, aura été ouvert à la circulation en 1973. Aux \$6 millions déjà dépensés, le ministère des Transports a ajouté en 1972-73 près de \$7 millions. Déjà complétée dans l'est entre l'autoroute A-25 et la route 2, il reste au ministère à ouvrir un dernier tronçon de cinq milles, et notamment à construire un échangeur entre l'autoroute 25 et l'autoroute 640.

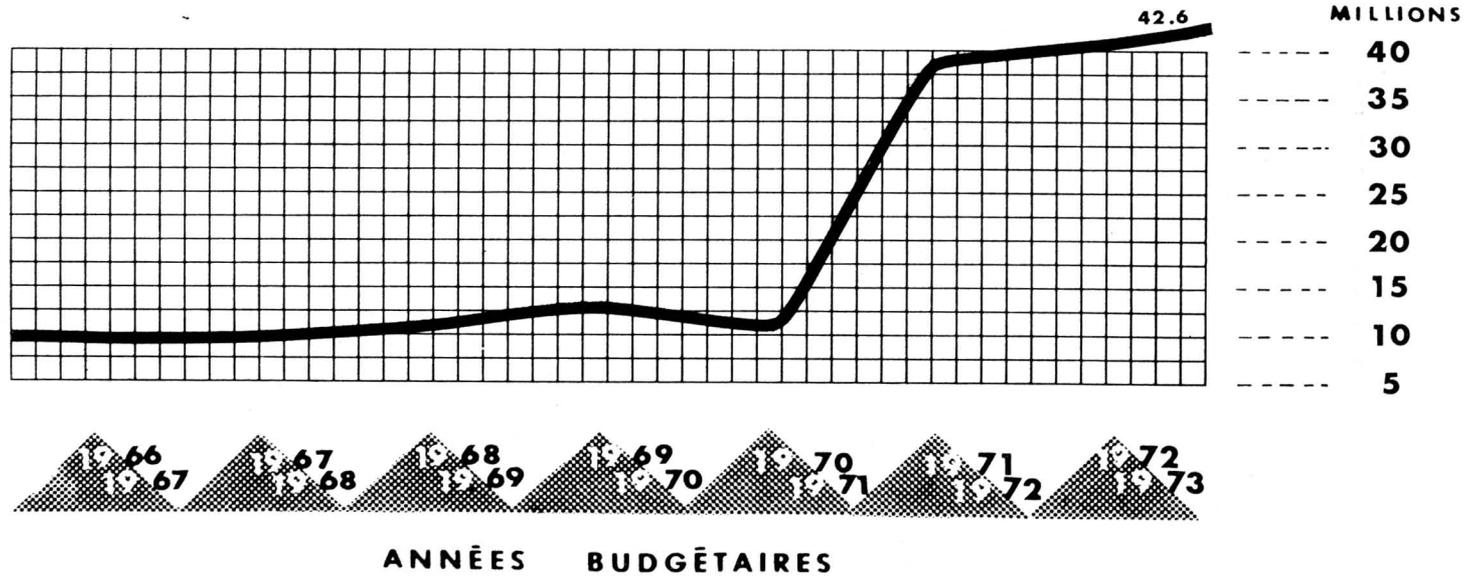
Cette autoroute est-ouest sera pratiquement terminée d'ici deux ans et le ministère a déjà entrepris la construction d'une autre autoroute est-ouest, dans Laval, la A-440. Ces deux autoroutes agiront comme des distributeurs de la

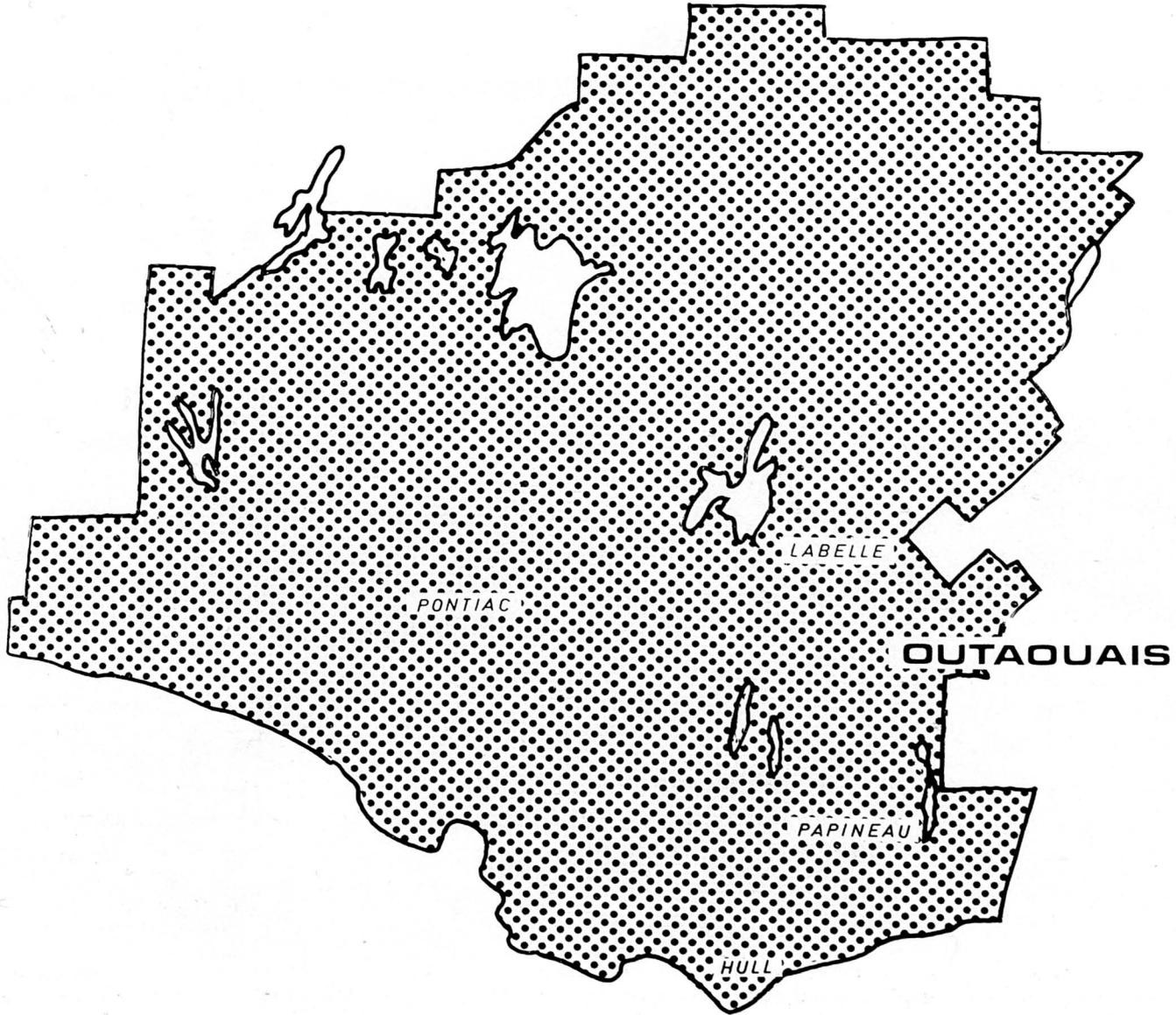
circulation venant du nord et soulageront d'autant le boulevard Métropolitain sur l'Île de Montréal.

Parmi les autres grands projets de la région, il faut encore citer les travaux sur l'autoroute 25 dans St-Henri de Mascouche, St-Roch l'Achigan et St-Roch ouest ainsi que le prolongement de l'autoroute de la Rive Nord (A-40) dans St-Cuthbert et St-Barthélémy.



NORD DE MONTRÉAL







Le Boulevard Maisonneuve. Les travaux réalisés au coût de \$2,800,000. s'étendent sur une longueur de 1.27 mille, y compris les voies de raccordement au boulevard. Cette artère s'inscrit dans le prolongement de la route 8. À l'arrière-plan, s'élève l'édifice de la Place du Portage.

Ministère des Transports,
Service des Communications,
17 août 1973.



Route 5 — échangeur boul. Maisonneuve.

Outaouais: un budget multiplié par quatre...

La région de l'Outaouais est en plein essor industriel et touristique. La construction de grandes artères ne pourra que favoriser l'implantation de nouvelles industries, d'immeubles du gouvernement fédéral et de grands ensembles domiciliaires.

Toutefois, le flot des automobilistes travaillant dans cette région occasionne de graves problèmes de circulation que l'on est en train de résoudre grâce à une entente fédérale-provinciale de \$130 millions signée en 1971.

Grâce à la collaboration de la Communauté régionale de l'Outaouais, de la Société d'aménagement de l'Outaouais, de la Commission de la capitale nationale et de diverses municipalités, plusieurs projets d'envergure sont maintenant presque terminés.

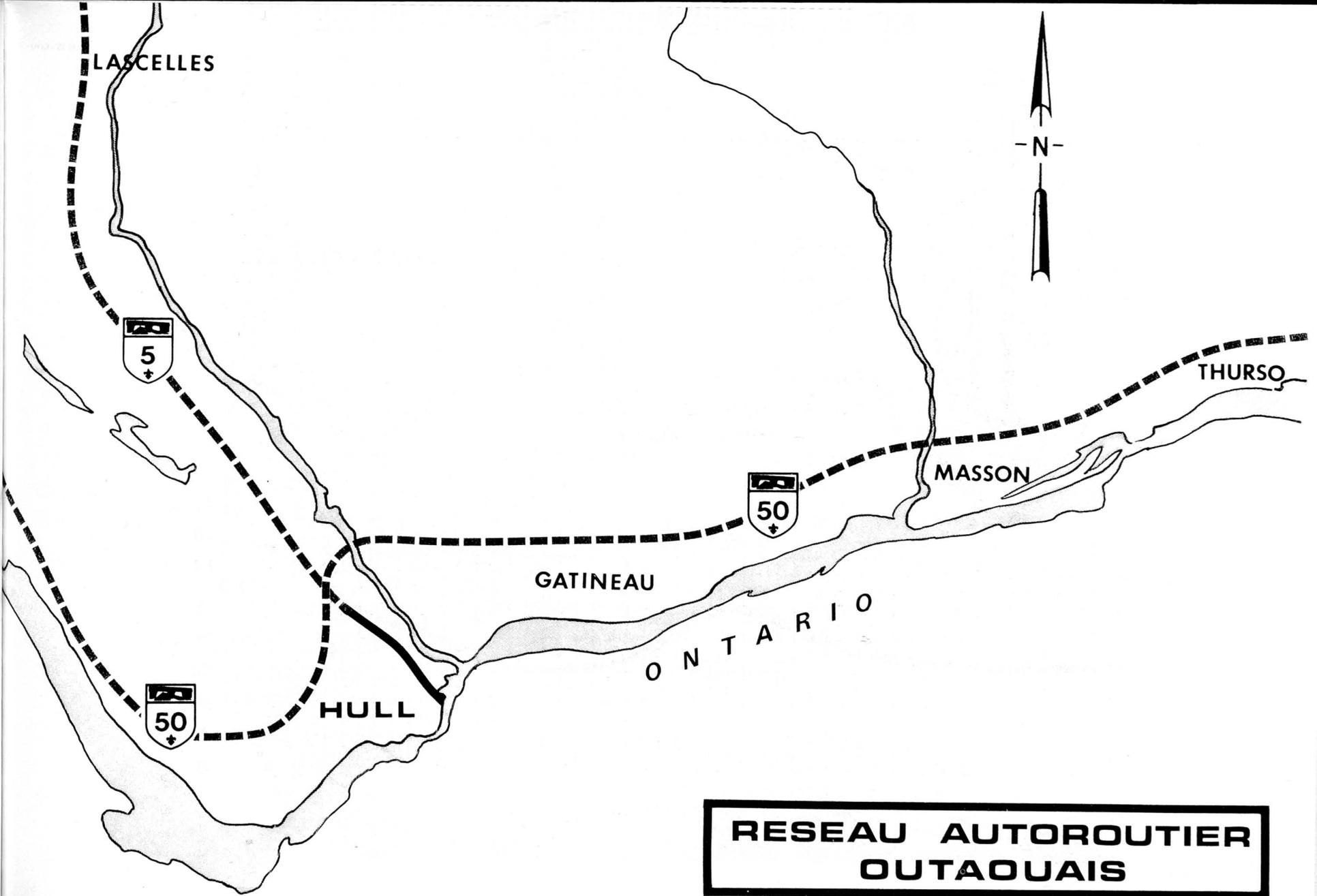
Les automobilistes qui empruntent la route No. 8 peuvent bénéficier d'un doublement à quatre voies dans la municipalité de Gatineau jusqu'au pont qui enjambe la rivière Gatineau. Ce

projet, réalisé au coût de \$1.1 million sera terminé en 1973.

La voie rapide 8, entre la municipalité de Gatineau et la ville de Hull, est en construction et deux contrats au coût de \$8 millions sont entrepris à 50%. On effectue des travaux au coût de \$2.4 millions pour le prolongement de l'autoroute No. 5., du boulevard Mont-Bleu à Ténaga. Estimé globalement à \$9 millions, ce projet sera terminé au début de 1974.

Avec la collaboration de la Société d'aménagement de l'Outaouais, un projet pour la construction du boulevard de Maisonneuve dans la ville de Hull est aussi très avancé; en fait, les travaux sont terminés dans une proportion de 85% et déjà on peut utiliser ce boulevard sur la moitié de sa longueur.

Grâce au démarrage réel des travaux reliés à cette entente avec la Commission de la Capitale Nationale, le budget de construction de la région est multiplié par quatre et les dépenses de construction et d'entretien par habitant passent de \$50 à \$83.



LASCELLES

- N -



THURSO

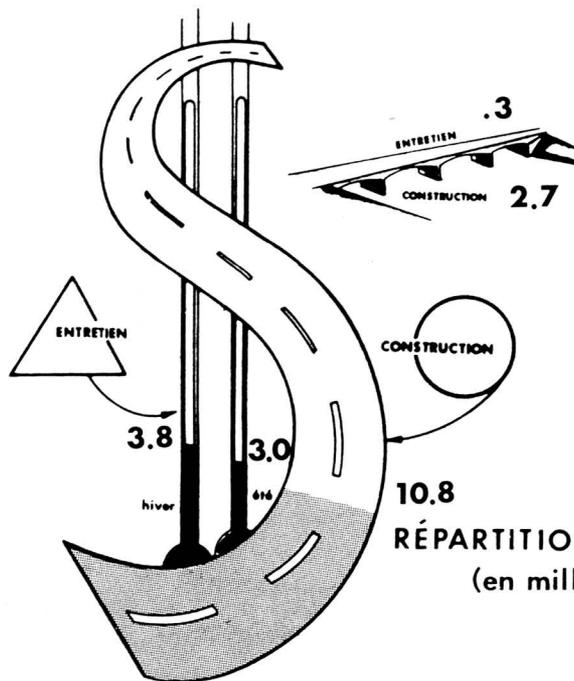
MASSON

GATINEAU

HULL

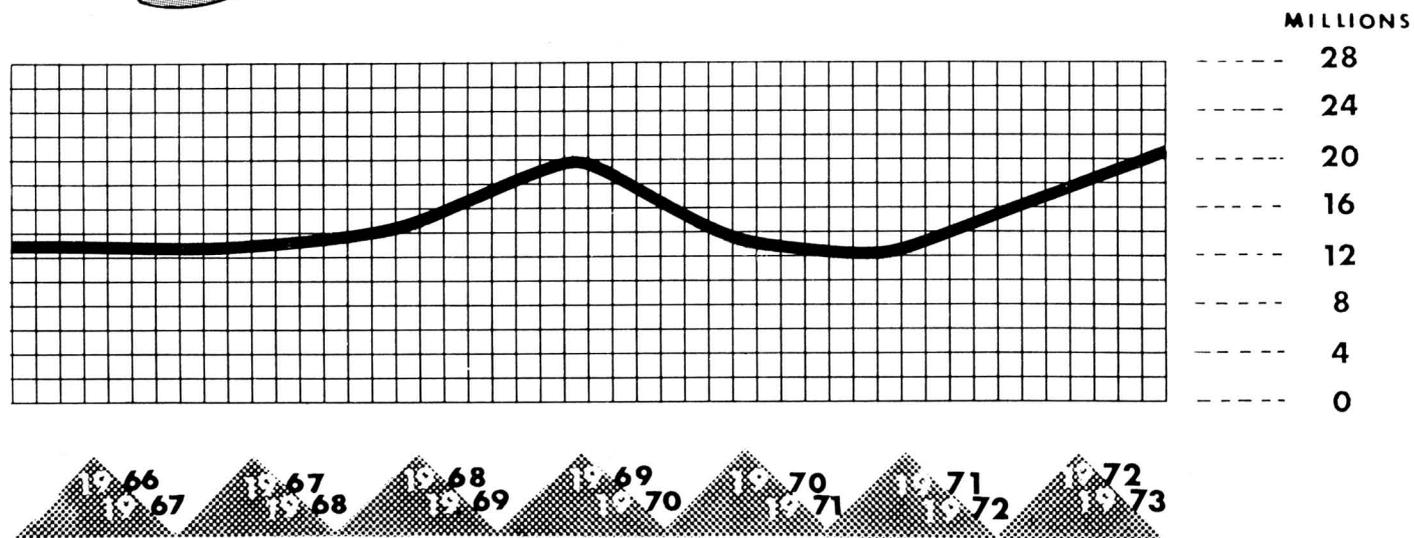
ONTARIO

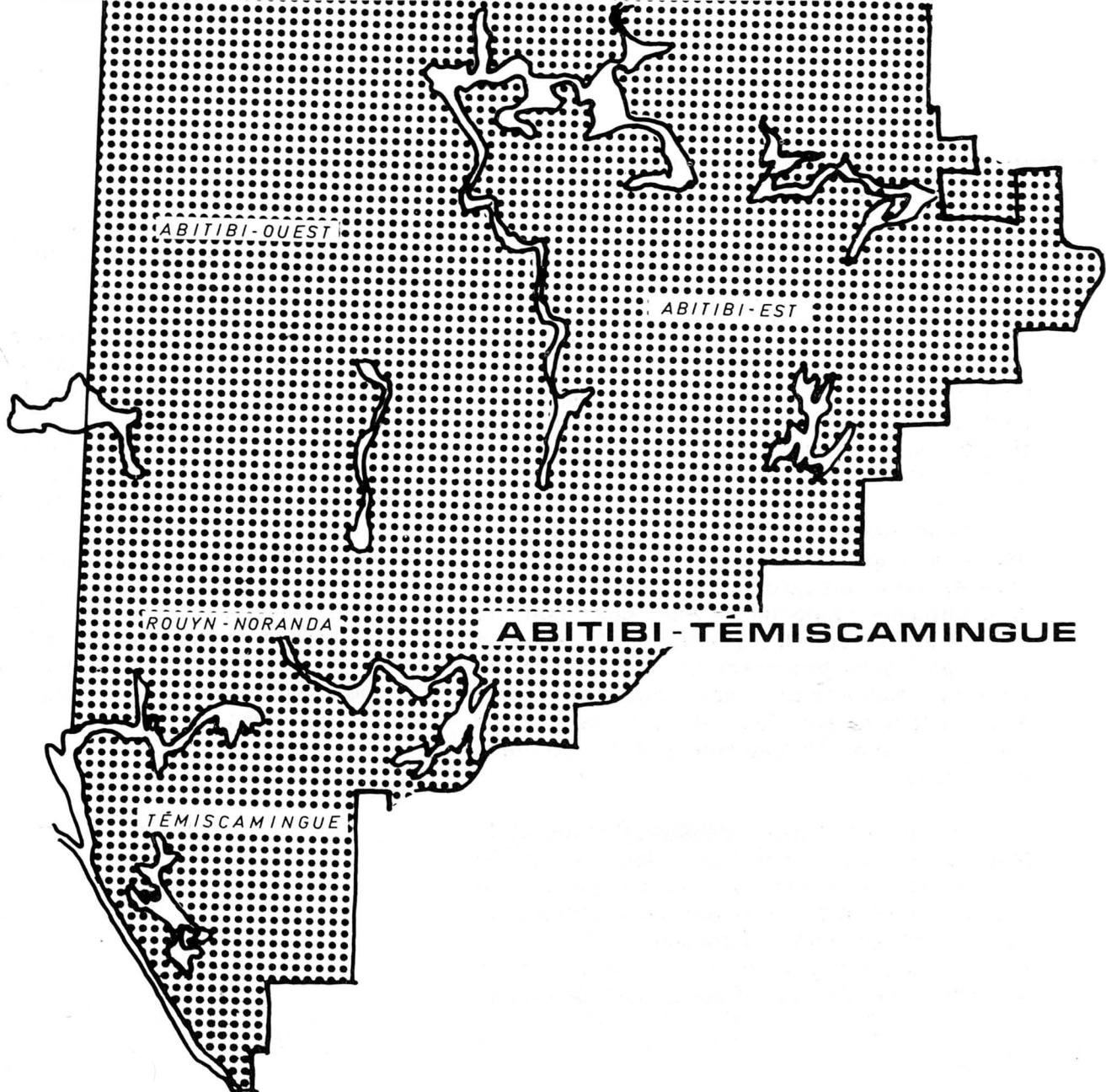
**RESEAU AUTOROUTIER
OUTAOUAIS**



OUTAOUAIS

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)





ABITIBI-QUEST

ABITIBI-EST

ROUYN-NORANDA

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

TÉMISCAMINGUE

Abitibi: là où les camions sont plus nombreux que les automobiles

Le ministère de la Voirie reconnaît toujours le bien-fondé de la programmation établie par la Mission de Planification du Nord-Ouest, comme en font foi les projets réalisés en 1972-73.

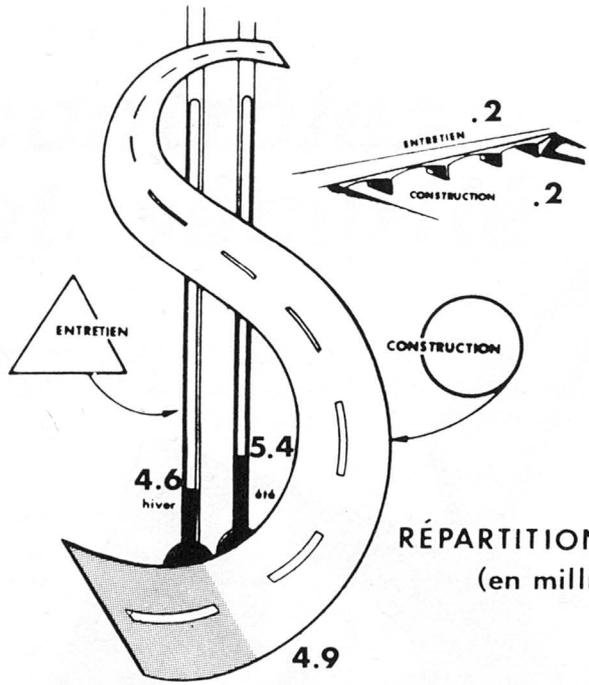
L'importance du réseau routier du Nord-Ouest tient davantage à la très grande valeur des richesses naturelles qu'on y transporte qu'au débit de la circulation automobile. Alors que l'industrie minière est toujours florissante dans la région, il y a un regain sans précédent de l'industrie forestière. Les matières premières reçoivent un premier traitement sur place et sont transportées vers Montréal ou Toronto pour être transformées en produits finis.

Et que dire des travaux de la Baie James et de leur répercussions sur l'axe Mont-Laurier-Val d'Or-Amos-Matagami? On n'avait jamais vu passer sur cette route autant d'équipements et de machineries lourdes. Conscient de l'importance du projet, le ministère de la Voirie a dépensé au-delà de \$1 million pour des travaux de revête-

ment bitumineux sur la route 109, Amos-Matagami.

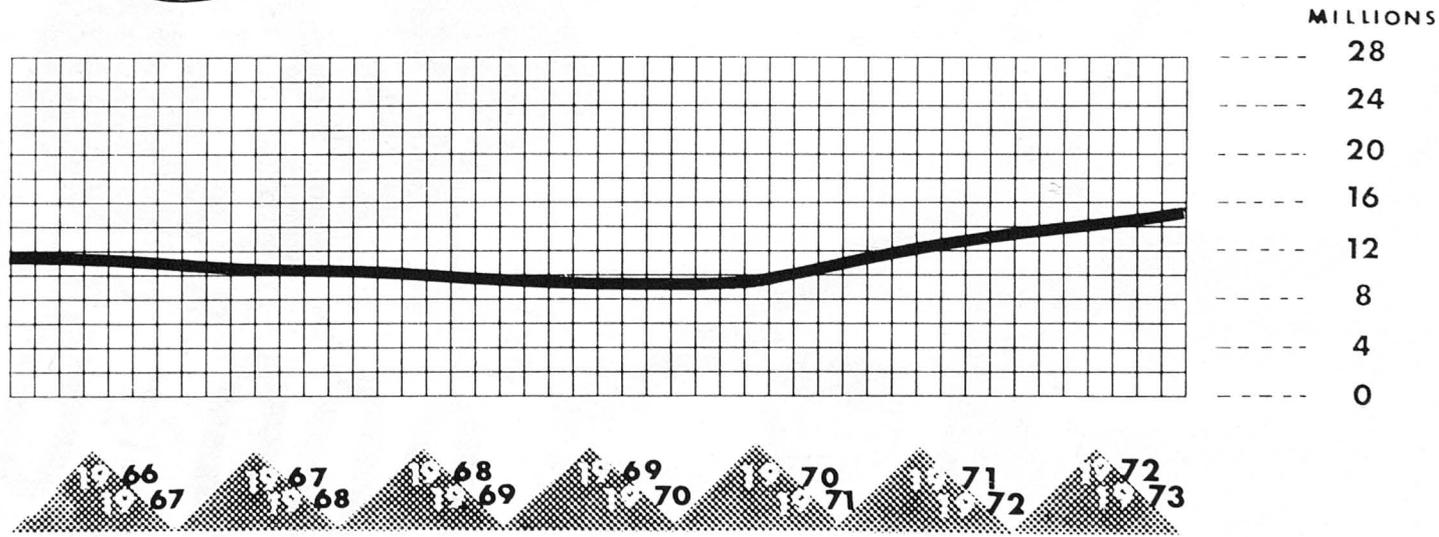
De plus, on étudie la possibilité d'un contournement de la ville d'Amos où les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins.

En résumé, le Nord-Ouest québécois est doté d'industries primaires très importantes et en pleine évolution. Pour les favoriser, la Voirie investit annuellement environ \$5 millions en construction de routes et de ponts, maintient le budget d'entretien à un niveau encore supérieur (\$5.5 millions) et dépense près de \$5 millions pour maintenir ces routes ouvertes en hiver malgré un climat très rigoureux — plus de \$30 par habitant pour le déneigement et le déglacage des routes du nord-ouest.



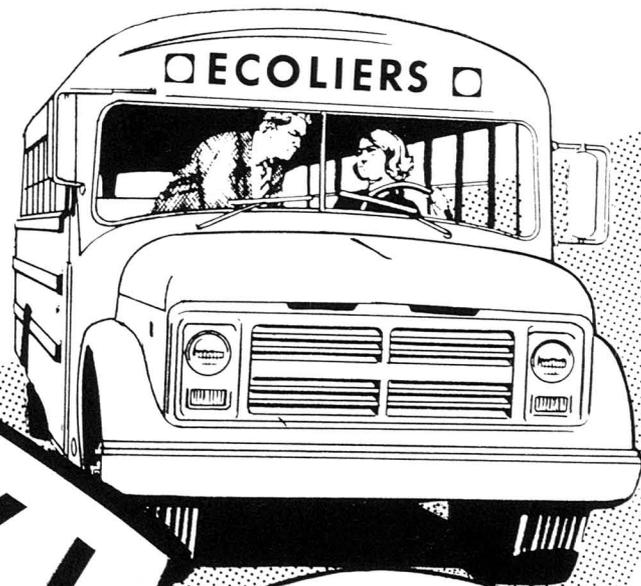
ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

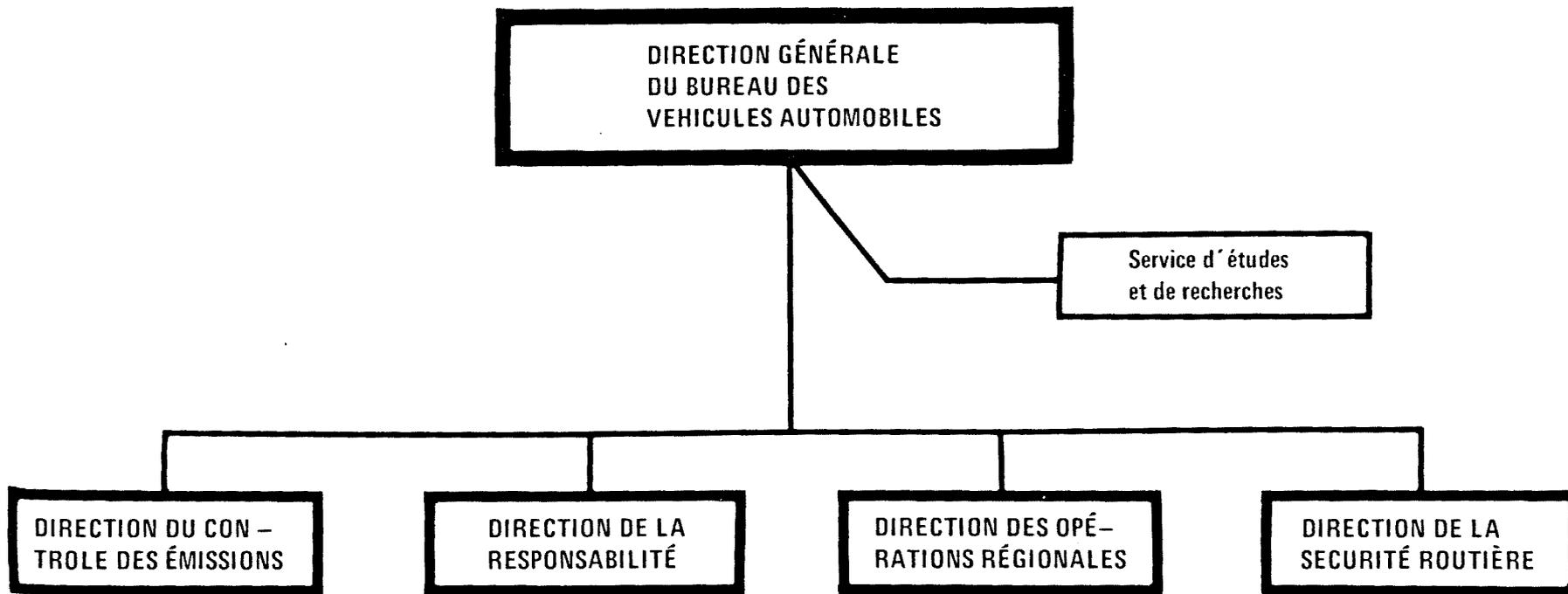
*contrôles
et sécurité*



TAXI



véhicules automobiles



Avec l'adoption du projet de loi 23 et de certains règlements qui en découlent, le Bureau des véhicules automobiles a connu, en 1972, une véritable métamorphose.

De vendeur de plaques d'immatriculation et de permis de conduire qu'il était, il est devenu un agent de contrôle actif dans le domaine des véhicules automobiles. Par suite des règlements nouveaux sur le permis de conduire et sur l'immatriculation des véhicules automobiles, l'aspect purement "collecteur de taxes", sans passer nettement au second rang, a quand même diminué considérablement en vertu de pouvoirs nouveaux au niveau des contrôles généraux de l'immatriculation des véhicules automobiles.

De plus, le nouveau règlement sur la motoneige a entraîné l'émission de permis aux jeunes de 16 et 17 ans et le problème de l'industrie du taxi a amené l'imposition de mesures de contrôle extrêmement strictes.

Enfin, le Bureau des véhicules automobiles a dû planifier et organiser un corps de procédures en vue de l'implantation du système de points de démerite.

On peut donc, constater que, par ces contrôles nouveaux, l'intervention du Bureau des véhicules-automobiles devient davantage légale que fiscale.

Le Bureau des véhicules automobiles se voit déterminer ses objectifs par le Code de la route, la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, les règlements sur les écoles de conduite, sur l'immatriculation, sur le permis de conduire, sur la motoneige, sur le système de points de démerite, et des dispositions particulières quant aux garagistes, aux commerçants de véhicules automobiles, aux propriétaires et chauffeurs de taxi, aux propriétaires de camions à benne et d'autobus scolaires.

L'ensemble des activités du Bureau des véhicules peut donc se répartir en trois grandes vocations:

- les activités de contrôle de tous les véhicules au sens du Code de la Route ainsi que l'opération de certains commerces comme les garages, les points de vente et les écoles de conduites;
- la responsabilité civile et pénale des propriétaires et conducteurs de véhicules;
- la promotion de la sécurité de tous les usagers de ces véhicules.

Il reste par ailleurs entendu que l'ensemble de ces activités peuvent être déconcentrées dans des bureaux régionaux ou locaux. Il en existe 384 dans toute la province ainsi que trois unités mobiles qui vont, dans les régions éloignées, servir la population désireuse d'obtenir un permis de conduire.

Direction du contrôle des émissions

Traditionnellement, le Bureau des véhicules doit contrôler l'émission ou le renouvellement de 2.5 millions de permis de conduire, l'émission de 2 millions de certificats et plaques d'immatriculation, la distribution de 4,200 permis de garagistes et d'environ 4,500 permis de commerçants d'automobiles; enfin il accorde des permis d'exploitation d'école de conduite, les permis de moniteurs et d'enseignement.

Au niveau financier et administratif cela représente l'encaissement de plus de \$126 millions pour le compte du ministère du Revenu, un mouvement de près de \$400,000.00 pour les dépôts et retraits faits en vertu de la Loi de l'Indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, la fabrication de 3 millions de jeux de pla-

ques d'immatriculation, la gestion de 384 postes d'émission de plaques d'immatriculation et de 49 bureaux d'examen pour les permis de conduire, enfin l'émission par la poste de plus de 550,000. jeux de plaques d'immatriculation.

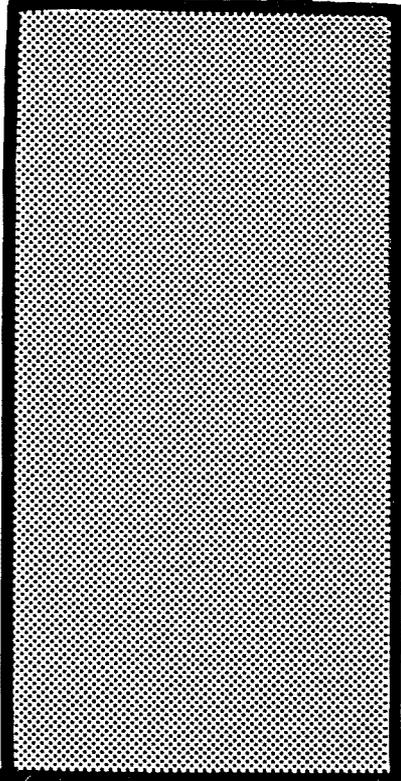
Par ailleurs, un amendement au Code de la Route et un nouveau règlement sur les permis de conduire entraîne un examen de la vue des conducteurs et chauffeurs de 63 à 70 ans qui n'ont jamais subi d'examen de conduite, un rappel des personnes âgées de 70 ans et plus et la requalification annuelle des chauffeurs d'auto-bus.

Au cours du mois de novembre 1972, le Service des Écoles de Conduite a mis en place un programme expérimental: il consiste, pour les écoles de conduite, à faire reconnaître leurs examens par le B.V.A. L'élève est ainsi dispensé de subir les examens du B.V.A. sauf l'épreuve physique. Certains candidats sont cependant rappelés pour permettre de vérifier la qualité et le sérieux des contrôles effectués dans les écoles de conduite.

95 permis d'écoles de conduite ont ainsi été alloués ou renouvelés tandis que 7 ont perdu leur

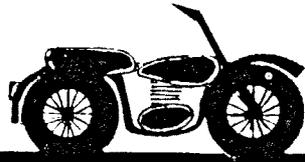
immatriculations

62.4%



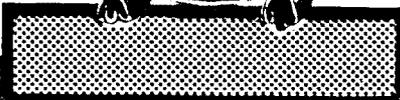
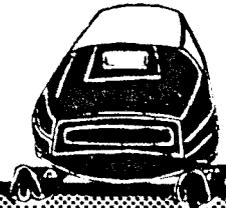
1,824,290.

3.8%



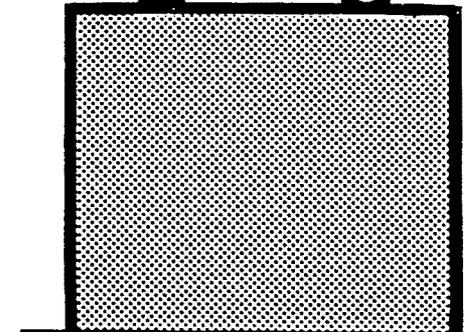
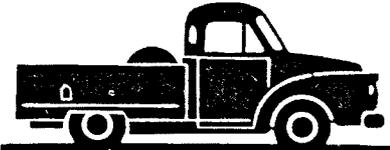
111,869.

7.5%



219,941.

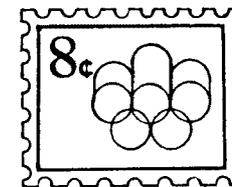
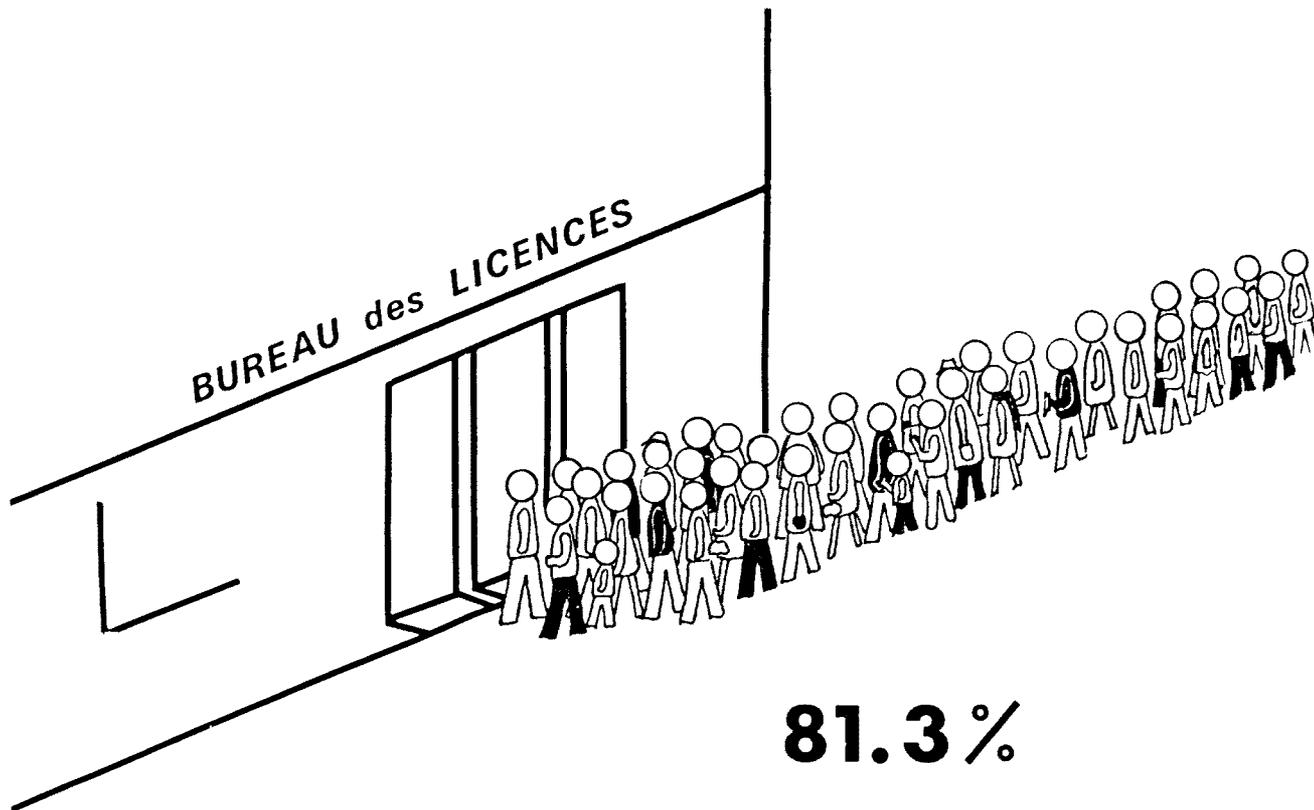
26.3%



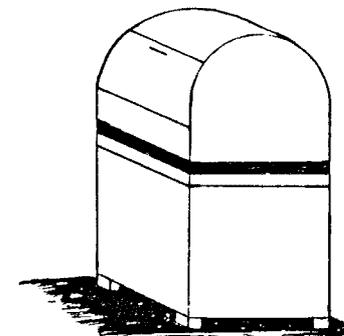
767,228.

8¢ ... l'heure!

C'est ce que vous valez si vous êtes parmi les 81% de québécois qui attendent la dernière minute pour se procurer leurs plaques d'immatriculation alors que le ministère des Transports leur offre de les envoyer sans frais par la poste ... Garantie



18.6%



privège de faire subir des examens. La direction a également accordé 478 permis d'enseignants en conduite automobile.

En 1972, 2,556,666 permis de conduire ont été émis, dont 67.81% à des hommes et 32.19% à des femmes. Actuellement, 24,858 personnes dont 1,044 femmes, détiennent un permis de conduire un autobus.

En 1972, le B.V.A. a enregistré 592,442 examens de conduite et a émis, dans le seul mois de décembre 1972, 15,429 permis de conduire une motoneige.

Sur les 3 millions de plaques d'immatriculation fabriquées pour le B.V.A., 2,963,531 ont été émises, dans une proportion de 62.40% à des véhicules de promenade, de 3.83% à des motocyclettes, de 7.52% à des motoneiges, de 26.25% à d'autres types de véhicules comme les autobus, les tracteurs agricoles, les camions, les remorques, etc...

L'année 1972 a donc été une année d'innovation, de changement et de nouvelles expériences faisant suite à l'adoption du Règlement 3 sur l'immatriculation.

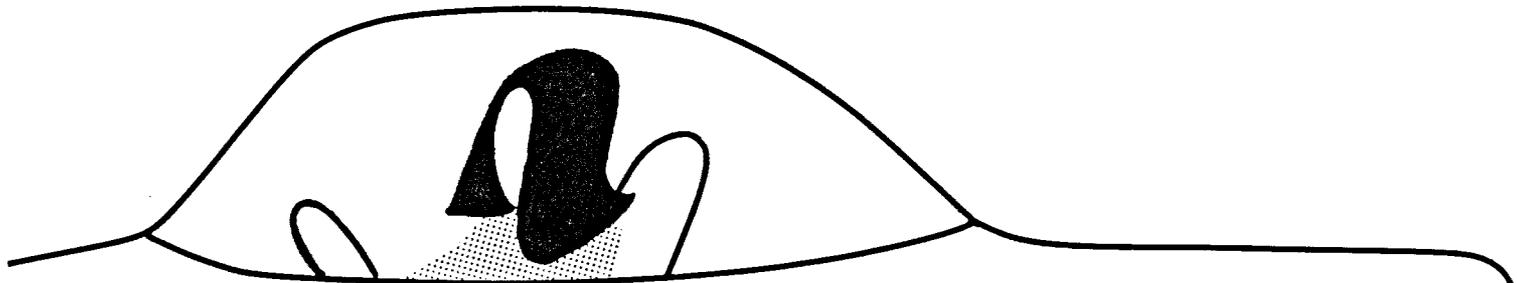
Le Comité médical consultatif et la division du contrôle médical ont considéré 55,000 dossiers dans le courant de l'année 1972. Au niveau comptable la perception de revenus de l'ordre de \$127 millions exige des contrôles sévères d'autant que cette perception ne se fait pas seulement par le Bureau des véhicules mais qu'elle est confiée à plus de 300 bureaux privés. On évalue ces contrôles au triage et au classement de près de 5 millions de documents.

Direction de la responsabilité

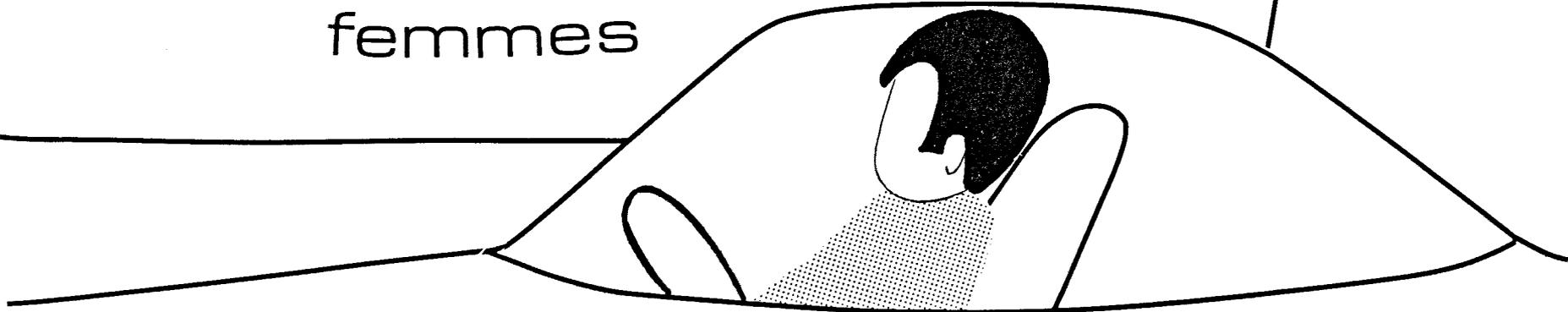
Cette direction est notamment chargée de l'application de la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles. À ce titre, elle peut suspendre au nom du directeur du B.V.A. des permis de conduire de personnes condamnées pour certaines infractions au Code de la Route ou au Code Criminel, ainsi que les permis de conduire et les immatriculations des véhicules des individus impliqués, sans assurance, dans des accidents. Cette direction est enfin chargée de l'application du système de points de démérite.

Annuellement donc cette direction contrôle près de 100,000 rapports d'infractions ou de ju-

les conducteurs québécois

A simple line drawing of a car's interior from a side profile. A woman with dark hair is seated in the driver's seat, holding the steering wheel. The car's body is outlined with a single line.

32.2%
femmes

A simple line drawing of a car's interior from a side profile. A man with dark hair is seated in the driver's seat, holding the steering wheel. The car's body is outlined with a single line.

67.8%
hommes

gements provenant des cours municipales et des palais de justice; elle filtre au-delà de 160,000 rapports d'accidents d'automobiles et impose 55,000 suspensions de permis de conduire et d'immatriculation. Enfin, elle maintient à date un fichier des procurations (Power of Attorney) des compagnies d'assurances étrangères transigeant au Québec et administre par ordinateur un casier de l'automobiliste basé sur le permis de conduire, les suspensions et les infractions au Code de la Route.

L'action la plus spectaculaire de cette direction a été la mise en place le 1er mars 1973 du système de points de démerite. Selon ce système promulgué par l'Arrêté en Conseil du 28 octobre 1972 le directeur du B.V.A. inscrit au dossier de chaque automobiliste québécois un nombre de points de démerite plus ou moins important suivant la gravité de la faute qu'il a commise. Ce système est entièrement traité par ordinateur.

Lorsqu'un détenteur de permis a 6 ou 8 points il reçoit un premier avertissement.

À 9, 10 ou 11 points, l'automobiliste peut être convoqué par un fonctionnaire du B.V.A. Suivant les explications qui lui sont fournies ce fonctionnaire peut décider:

- de convoquer cette personne à subir un nouvel examen de conduite;
- d'exiger qu'elle suive un nouveau cours de conduite dans une école reconnue;
- de restreindre la validité de son permis de conduire;
- de suspendre ce permis pour un mois.

À douze points, le permis est automatiquement suspendu pour trois mois.

Notons que les automobilistes condamnés par cette direction à une suspension de permis peuvent en appeler au Tribunal de Sécurité Routière. Ce Tribunal a révisé 34 cas, dont 10 ont été rejetés. De par la loi 23, ce Tribunal est aboli et remplacé par le Tribunal des Transports.

La promotion de la sécurité

Le Service de la Sécurité Routière comporte quatre divisions: l'éducation routière, la formation et l'enseignement, l'inspection des véhicules et la motoneige. Ce dernier service a été créé vers la fin de l'année 1972 à la suite de la promulgation du règlement 7.

La division de l'éducation routière a mis en place durant l'été 72, en collaboration avec l'école Cycliste du Québec et la Fédération Québécoise de Cyclotourisme un programme d'éducation pour les jeunes cyclistes émanant du Conseil Canadien de la Sécurité. 13,755 jeunes gens et jeunes filles ont participé aux 270 cours donnés dans tout le Québec.

En collaboration avec le ministère de l'Agriculture, un programme de sécurité agricole a été diffusé par l'intermédiaire de cercles de jeunes ruraux à 672 jeunes agriculteurs.

Un programme d'éducation routière pour les enfants — au niveau primaire — a été réalisé dans les régions de Montréal et des Laurentides; les 72 cours se sont terminés par un cours de dessins et d'affiches auquel 12,770 jeunes ont participé.

Dans le cadre de programmes de formation et de recyclage de la main d'oeuvre, des cours de sécurité ont été dispensés à diverses catégories de routier professionnels, notamment des chauffeurs affectés au transport des écoliers et des chauffeurs d'équipements lourds.

Cette division organise encore des cours de conduite préventive à l'intention de plus de 13,000 détenteurs de permis, soit presque le double de l'année précédente. Pour l'organisation de tels cours, le service a notamment pu compter sur la collaboration de la Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français et, là où il n'existait pas de Jeune Chambre, le service a fait appel au Club Lions, Chevaliers de Colomb et parfois aux Services d'éducation des adultes.

L'inspection des véhicules automobiles s'effectue durant la saison d'été. La plupart sont des véhicules de promenade bien que certains autobus, des camions, des véhicules modifiés, des motocyclettes soient aussi soumis à une vérification mécanique selon les besoins.

9 centres de vérification ont effectué un total de 39,373 inspections sur 26,356 véhicules. De ce nombre 1150 véhicules ont été définitivement mis au rancart et 13,000 ont dû revenir au centre pour une deuxième vérification après les réparations nécessaires.

L'inspection des autobus d'écoliers se fait pendant la période d'activité scolaire. Environ 11,000 de ces autobus sillonnent les routes du Québec

parcourant en moyenne chacun 8,000 milles par année et transportant 700,000 écoliers chaque jour. Comme pour les automobiles durant l'été, les propriétaires d'autobus scolaires sont sujets à des sanctions sévères selon l'état de leur véhicule. Ainsi, sur 11,431 véhicules inspectés, près de la moitié ont dû revenir pour une deuxième vérification mais 63 seulement étaient jugés inaptés à la circulation et mis au rancart.

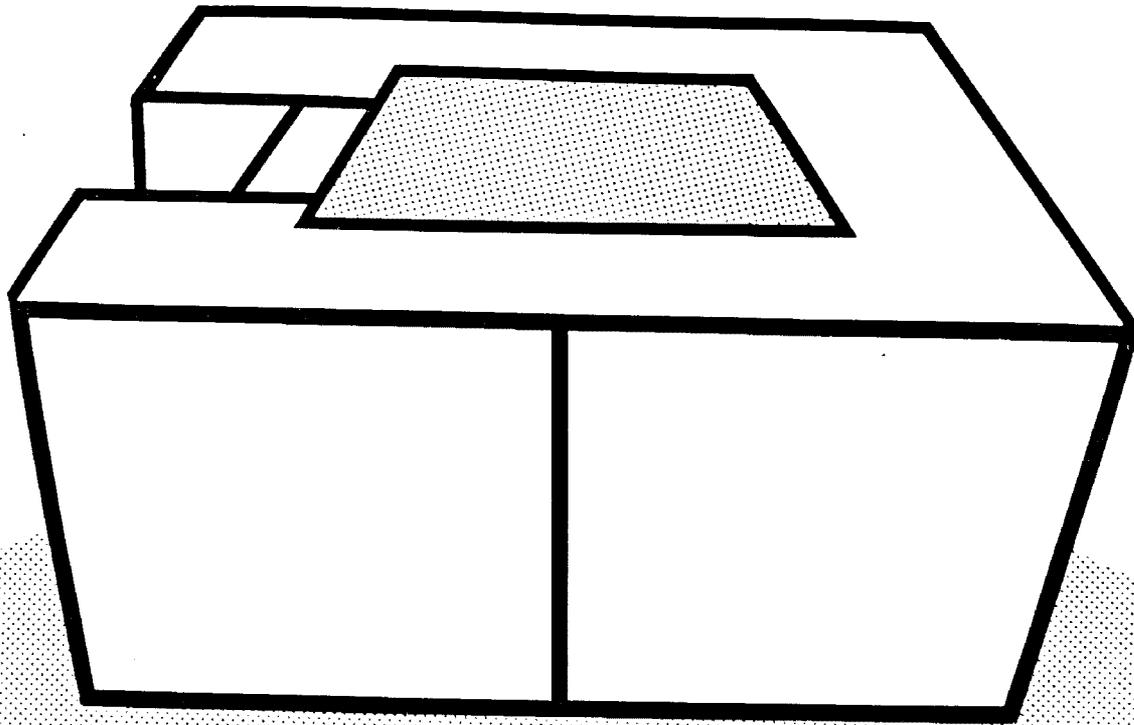
La division de la motoneige a d'abord supervisé une campagne d'information et de sensibilisation des motoneigistes québécois à la nouvelle réglementation du ministère. Les conséquences de cette réglementation ont été notamment l'agrément de 182 clubs, le paiement de \$300,000.00 en subventions, la distribution gratuite de panneaux de signalisation dans 175 clubs du Québec à être installés sur quelque 5,000 milles de sentiers agréés, l'installation de 8,000 panneaux pour la protection de 1,400 traverses de chemins publics.

Le résultat le plus tangible de cet effort du gouvernement du Québec en faveur de la sécurité sur des sentiers de motoneige a été une diminution spectaculaire du nombre d'accidents et du nombre de morts l'hiver dernier par rapport à l'hiver précédent.

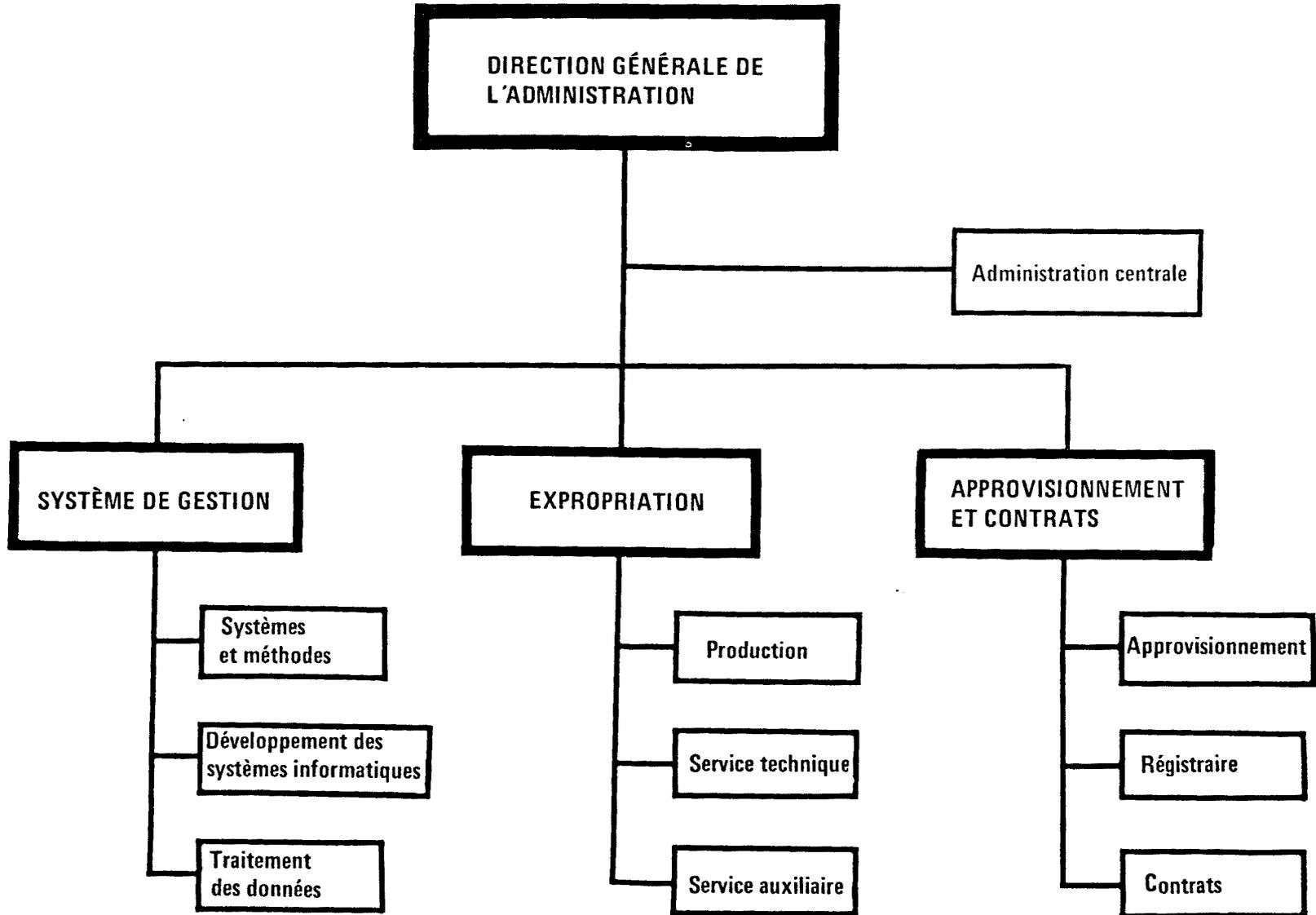
Le Bureau des véhicules fournit encore aux compagnies d'assurances, aux avocats, à la Régie de l'assurance-maladie, au Service de l'assurance-hospitalisation, une copie des rapports d'accidents requis pour leur réclamation. Il vend des renseignements concernant le permis de conduire ou les plaques d'immatriculation à diverses compagnies spécialisées et il assure de façon permanente, jour et nuit et 7 jours par semaine l'information aux divers corps policiers.



SERVICES GÉNÉRAUX



administration





Divers services regroupés dans une direction générale de l'administration, garantissent à tous les gestionnaires du ministère le support nécessaire en matière de systèmes de gestion, en matière de ressources matérielles et technologiques et en matière d'acquisition de droits de propriétés.

L'Administration centrale

La vocation de l'Administration centrale consiste à:

- Assurer l'application uniforme et générale des pratiques, procédures et consignes administratives dans le ministère;
- effectuer les recherches, enquêtes et autres démarches relatives à tout acte suspect posé par des fonctionnaires ou à tout acte ou accident mettant en cause la propriété du ministère;
- assurer aux diverses unités administratives du ministère, et selon leurs besoins, les ressources matérielles que sont les espaces et équipements de bureau et les moyens de communication;
- pourvoir à l'analyse et au règlement des cas de réclamation pour dommages présentés par ou contre le ministère.

Il faudrait signaler que ce service a apporté une attention plutôt particulière à tous les problèmes d'ordre administratif en offrant aux unités décentralisées un service de renseignements et l'aide nécessaire pour les résoudre, un service de dépannage en fait, autant pour le ministère des Travaux publics que pour celui de la Voirie (1972).

Comme réalisations concrètes, si l'on peut dire, le Service a effectué 268 inspections et vérifications (unités administratives, inventaires physiques des stations centrales, transports de matériaux, plans de béton bitumineux); il a procédé à 153 enquêtes de fraude, de vols de matériel, de conduite suspecte (employés, fournisseurs ou entrepreneurs); il a également effectué 2088 enquêtes relatives aux réclamations et 2370 cas de perception pour dommages à la propriété du ministère. Les réclamations acceptées ont totalisé un montant déboursé de \$435,888.17 comprenant règlements et frais judiciaires. Il faut noter que le secteur "Perception" a été transféré au ministère des Finances à la suite d'un protocole d'entente en septembre 1972.

À l'automne 1972, le Service a planifié son orientation en vue de la fusion des ministères des Transports et de la Voirie et de la mise en oeuvre

des nouvelles tâches attribuées. À cet effet, il a fallu prévoir les mécanismes d'implantation et de contrôle des procédures administratives dans le nouveau ministère fusionné. Le Service a dû également se préparer pour donner suite aux directives du Conseil du Trésor à l'effet que les ministères devenaient responsables des montants mis à leur disposition relativement aux biens immobiliers et mobiliers qui leur sont nécessaires et qu'ils devraient dorénavant préparer les prévisions budgétaires en ce domaine. Il fallait aussi prendre les dispositions nécessaires pour transférer le secteur "Inspections" de la division des Enquêtes (et Inspections) à la division du Contrôle. Une étude complète a été entreprise dans le domaine des réclamations dans le but de réduire le nombre des réclamations le plus possible, d'accélérer le règlement des réclamations justifiées et d'apporter les mesures correctives et préventives appropriées.

Systèmes de gestion

Les grands objectifs du Service des "Systèmes et Méthodes" sont: assurer ou accroître l'efficacité administrative des différentes directions générales du ministère; assister les gestionnaires dans la conception ou l'exploitation de leurs mé-

thodes, garantir à tous les gestionnaires l'accès à l'information.

En somme, il s'efforce de fournir aux gestionnaires des outils modernes en vue de faciliter leur tâche et améliorer leur administration. Au cours de l'année, le Service a implanté un système de gestion d'entretien et de construction de routes, mis au point un recueil de procédures, normalisé les formulaires utilisés au ministère et conçu un système de gestion des documents et un système global de la gestion des immeubles.

Le Service de l'Informatique fournit un service de mise au point de programmes et de traitement des données à ses divers clients, les autres services de la Voirie et des Transports, qui sont: ponts et chaussées, entretien et construction, circulation, signalisation, arpentage légal, sols et matériaux, matériel, expropriation.

Au cours de l'année écoulée, le Service a travaillé à l'amélioration des projets existants en vue de donner un meilleur service aux usagers et il a participé aux nouveaux projets suivants: calcul du prix de revient, étude sur la visibilité au dépassement, y compris le traçage graphique des

résultats: études statistiques sur le revêtement routier avec mise en graphique des résultats; inventaire du transport en commun, coûts d'entretien et de construction des routes, en collaboration avec le service des Systèmes et Méthodes; traçage des profils de routes et des relevés stratigraphiques; relevé des dépôts meubles et carrières; traçage des sections transversales; relevés topographiques et balancement de polygones et mise en plan; traçage des plans parcelaires.

Parmi les projets mis à l'étude, mentionnons la décentralisation de l'accès à l'ordinateur à l'aide de terminaux pour ponts, chaussées, arpentage légal, matériel, régions; étude statistique sur l'historique du comportement des routes avec le Service des Sols et Matériaux; inventaire des machines de bureaux en collaboration avec le Service des Systèmes et Méthodes; études statistiques sur le transport; calcul des structures par la méthode des déplacements.

Face aux besoins grandissants du ministère, suite à l'adoption de la loi fusionnant les ministères de la Voirie et des Transports, l'équipement mécanographique en place au début de l'année a été modifié dans presque toutes ses composantes.

L'acquisition d'un mini-ordinateur pour contrôler la télécommunication portera de vingt à deux cents terminaux la capacité potentielle du réseau. Les dispositifs d'emmagasinage d'information ont été changés, tant du côté de l'accès instantané (disques magnétiques) que du côté de l'accès séquentiel (rubans magnétiques).

Le Service de l'informatique de l'ancien ministère des Transports n'effectuait pas moins de 11 millions de transactions chaque jour afin de tenir à jour et d'exploiter des fichiers représentant presque tous les secteurs d'activité: les immatriculations de véhicules, les permis de conduire, les rapports d'accidents, les concessionnaires et garagistes, les autobus d'écoliers.

Avec la fusion Voirie-Transports, les deux services d'informatique, regroupés sous un même toit, représentent un effectif de 223 employés et techniciens.

L'ensemble des services auxiliaires ont fourni aux autres directions et services un soutien technique dans tous leurs achats, approvisionnements, etc. Ainsi, ils ont contrôlé 6,750 factures pour l'approvisionnement, envoyé 282 réquisitions au ministère des Travaux publics et 121 au

ministère des Communications, effectué 2.5 millions de copies sur presses "Offset" et 154,000 copies sur machines à photocopier, assuré tout le service de magasinage, le service des postes dont le tri de 12,121 sacs de courrier et le traitement de 38,100 dossiers au Registraire.

L'expropriation

La Direction des Expropriations compte 240 employés dont les fonctions sont d'évaluer les terrains et bâtisses à exproprier, verser des acomptes aux personnes délogées, négocier avec elles des ententes à l'amiable et renseigner les expropriés sur le processus de l'expropriation.

Au cours de l'exercice financier 1972-73, la Direction de l'Expropriation s'est vu confier environ 400 nouveaux projets totalisant 8,000 dossiers de propriétaires et de locataires. Entre autres, le projet de l'Autoroute Est-Ouest a été terminé pour la partie est, à Montréal. Le service a également eu des activités concernant le réaménagement de la route 6.

Les agents de la Direction, de même que les firmes mandatées, ont négocié au-delà de 6,000

ententes. Les déboursés en paiement des soldes d'indemnité et en paiements partiels en prévision de la libération des emprises pour la prochaine saison de construction ont totalisé \$52 millions.

Pour la libération des emprises, 760 bâtisses ont été achetées et revendues ou démolies et 350 autres déplacées.

La direction a aussi été appelés à évaluer et négocier l'achat d'environ 150 propriétés pour d'autres ministères. Ces propriétés représentaient une valeur globale de \$55 millions.

Depuis 1972, parce qu'il n'y a plus d'expropriations en masse, on a abandonné le principe de la banque de logements pour les expropriés. Ceci n'était d'ailleurs possible que lorsqu'il y avait des logements disponibles dans les endroits expropriés. Ce fut une expérience heureuse à Montréal mais on travaille aujourd'hui de concert avec les services de logement et d'urbanisme des municipalités pour relocaliser les gens.

L'inventaire des résidus a été complété, ce qui devrait permettre de traiter avec beaucoup plus de rapidité et d'efficacité les quelques 300 demandes d'achat reçues annuellement.

L'informatique est utilisée davantage pour les procédures et les contrôles. De plus, les plans parcellaires pour tous les dossiers ne sont plus requis. L'usage de ces plans est restreint à des cas bien particuliers. La vérification des projets d'acte de transfert, de quittance, préparés par les notaires instrumentants a été éliminée. Ces trois mesures ont contribué à raccourcir sensiblement les délais entre la signature de l'entente par l'exproprié et l'expédition du chèque. En 1971, ce délai était en moyenne de 137 jours alors qu'en 1972-73, il n'est que de 97 jours.

La nouvelle Loi de l'Expropriation, la loi 88, à l'étude en mars 1973, a été sanctionnée en juillet de la même année. Cette loi a pour objectif de régir au Québec toutes les expropriations et l'imposition de réserves pour fins publiques. Elle crée aussi un tribunal ayant pour fonction de déterminer les indemnités qui découlent de l'expropriation ou de l'imposition de réserves pour fins publiques.

Cette loi apportera l'innovation suivante: le ministère des Transports ne pourra effectuer aucun travail sur les terrains ou bâtisses à exproprier avant qu'un délai de 90 jours ne se soit écoulé à partir du premier avis envoyé à la personne délo-

gée et qu'une indemnité provisionnelle égale au plus élevé de 70% du montant de son offre ou de 70% de celui de l'évaluation municipale de l'immeuble exproprié ne soit versée à l'exproprié.

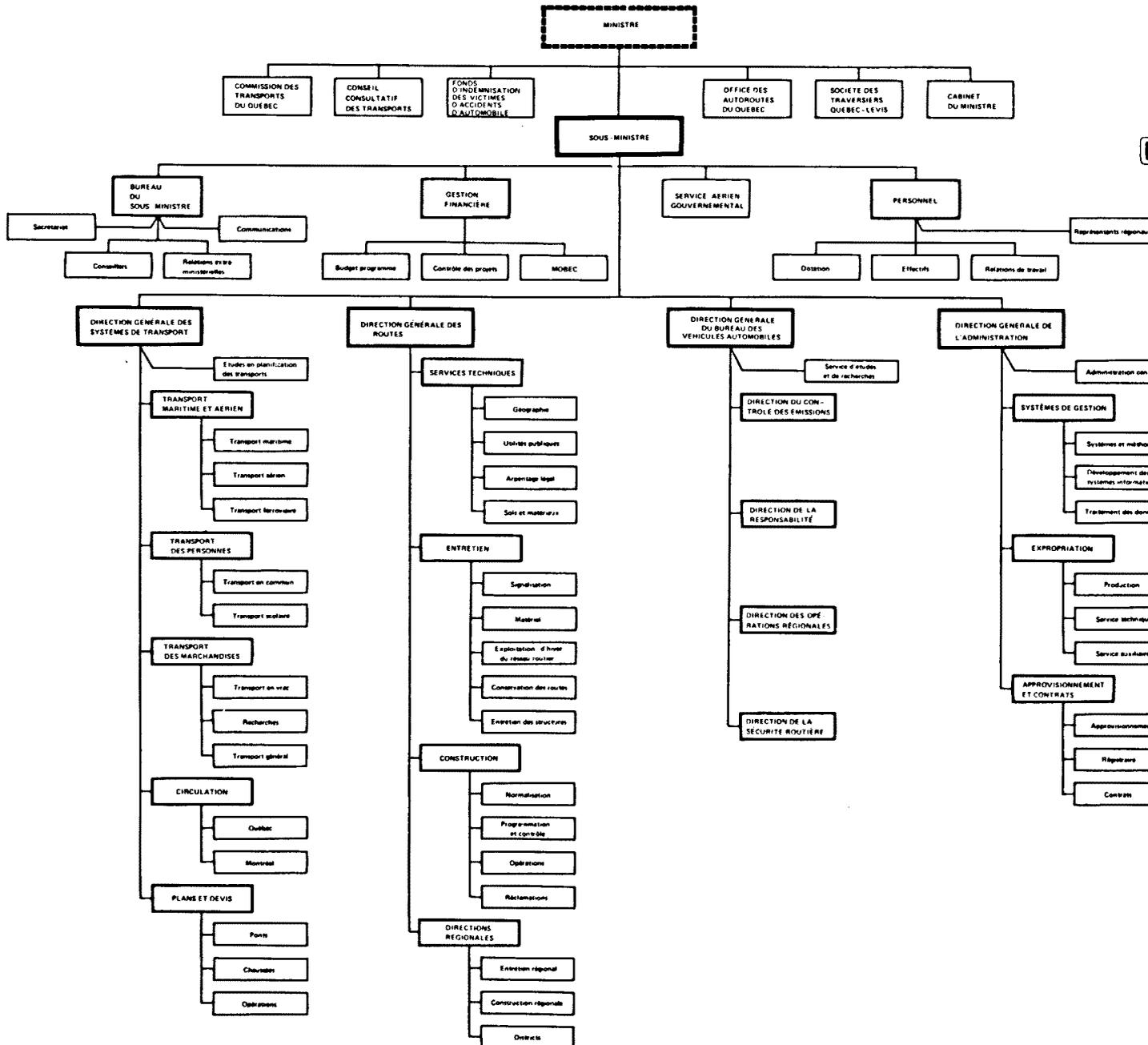
Contrats

Le Service des Contrats procède à la publication d'appels d'offres, à l'ouverture et au contrôle des soumissions publiques, éventuellement à la négociation de contrats avec des entrepreneurs, notamment dans le cas du pavage où le nombre de soumissionnaires dans certaines régions est si limité qu'il est bien plus avantageux pour le ministère de négocier avec eux.

En 1972-73, le Service des Contrats a donc contrôlé 248 soumissions publiques pour des travaux à effectuer sur 458 milles de routes et représentant des déboursés de \$110 millions. 337 soumissions ont été négociées avec des entrepreneurs pour le terrassement, le gravelage et parfois le pavage de 736 milles de routes au prix de \$12.3 millions.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ORGANISATION ADMINISTRATIVE



LÉGENDE NOMENCLATURE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Diagram illustrating the nomenclature of administrative units:

- DIRECTION GÉNÉRALE** (indicated by a dashed border)
 - DIRECTION** (indicated by a solid border)
 - Service (indicated by a solid border)

Signature: *[Signature]* Sept 1973
 Mini-mémoire

rapport annuel du ministère des transports
1er avril 1972 — 31 mars 1973
Éditeur officiel du québec — charles henri dubé

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 660