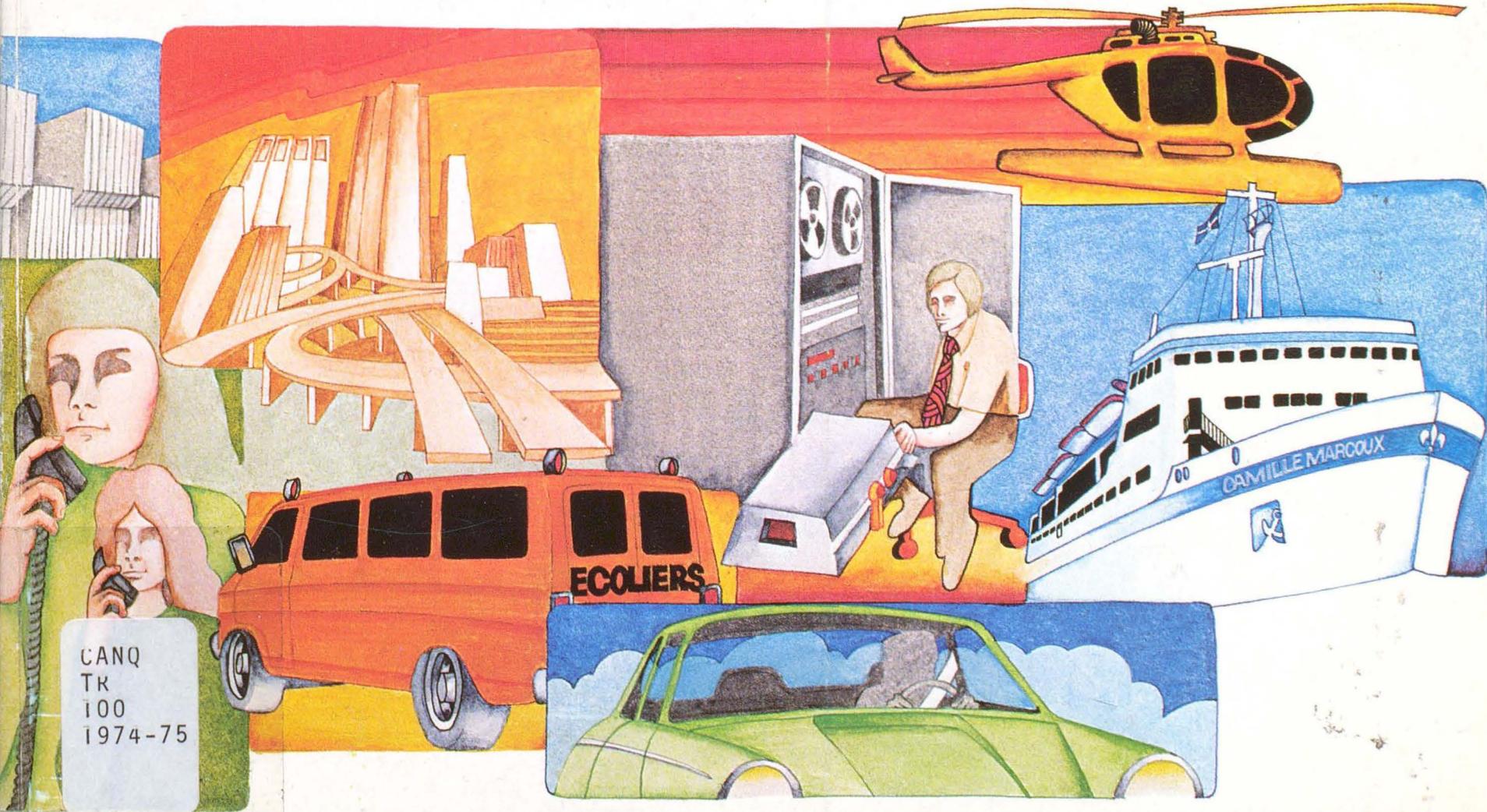


RAPPORT ANNUEL
1974-1975
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS



CANQ
TK
100
1974-75

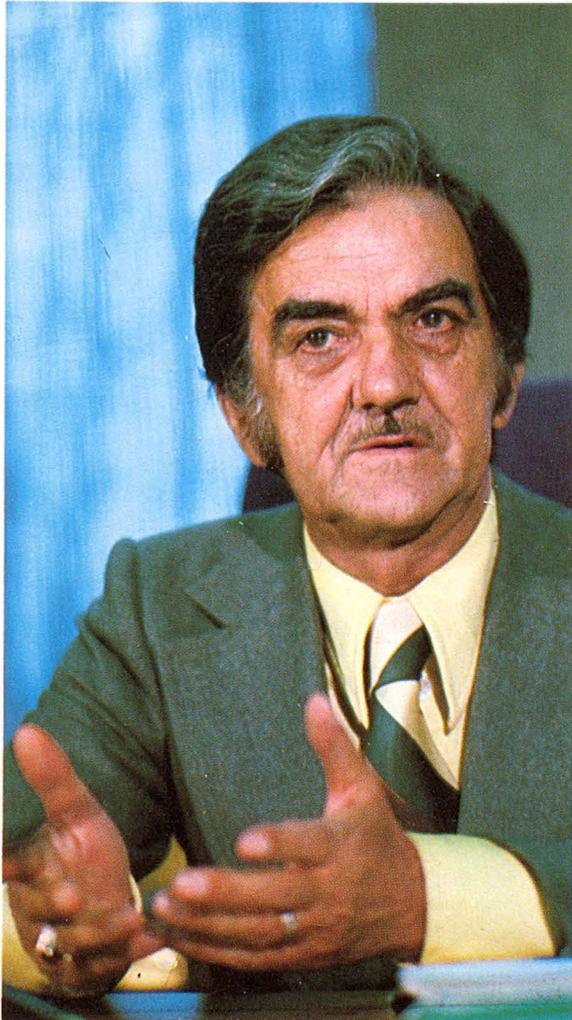
39588

**RAPPORT ANNUEL
1974-1975
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

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

CANQ
TR
100
1974-75

*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, ainsi qu'il est d'usage de le faire, le rapport d'activités du ministère des Transports pour l'exercice financier clos le 31 mars 1975.

Après la période d'ajustement et d'apprentissage consécutive à la mise en application de la loi-cadre des transports (chapitre 55, lois du Québec, 1972), l'année écoulée aura été marquée au signe de l'intégration et de la planification. Aux aspects strictement technologiques des transports, nous allions maintenant des considérations sociales et économiques, de sorte que nos réalisations sont désormais mieux articulées au contexte québécois. En somme, l'évolution de notre structure organisationnelle a permis l'éclosion d'une mentalité nouvelle face au phénomène des transports au Québec, mentalité qui nous amène dorénavant à considérer la composante transport dans une perspective plus globaliste.

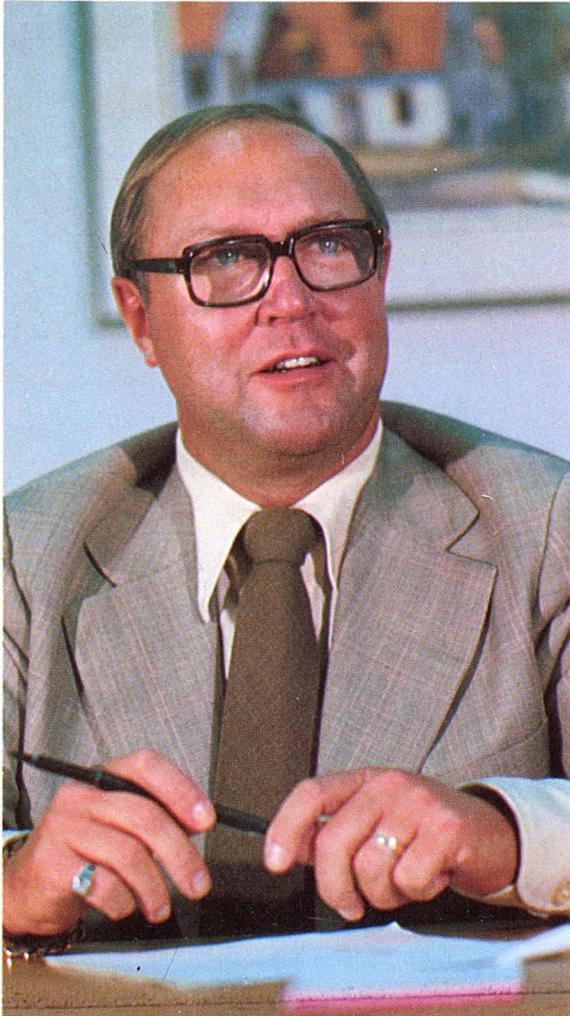
Le présent rapport se veut le reflet de cette évolution; il devrait vous fournir les éléments pour pouvoir en apprécier l'importance.

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

Le Ministre,

Raymond Mailloux

V
Monsieur Raymond Mailloux,
Ministre des Transports,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.



Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités du ministère des Transports pour l'exercice financier 1974-1975.

Bien qu'il ait fallu, en dépit de contraintes administratives et contextuelles résultant de la réforme juridique et administrative de notre ministère, nous affranchir rapidement de nos anciennes préoccupations et passer à l'action, je constate avec satisfaction que nous entrons maintenant dans une phase de consolidation de nos objectifs. Les multiples et complexes problèmes des transports sont résolus dans une optique de planification adaptive et la coordination des tâches intensifie le processus d'intégration amorcé en 1972, lors de la fusion du ministère des Transports avec celui de la Voirie.

Jusqu'à un passé encore récent, le ministère des Transports se limitait à des activités reliées principalement à la route, n'intervenant qu'occasionnellement dans le domaine maritime, aérien et ferroviaire. Cependant, 1972 marque le début d'une prise de conscience faisant ressortir l'importance de considérer le développement de tous les systèmes de transport. Compte tenu des modes de transport eux-mêmes, des compétences respectives et des exigences de la réalité économique, le ministère des Transports a été amené à intervenir dans tous les secteurs. Devant l'ampleur des problèmes soulevés et la complexité de la problématique des transports au Québec, il faut s'attendre à ce que le ministère des Transports s'immisce encore davantage, dans les limites de sa compétence et de ses ressources, dans les secteurs clés du domaine des transports au Québec. Son action sera désormais d'autant plus significative qu'elle débouche fondamentalement sur le social et l'économique.

Empreint de ce nouvel esprit, le présent rapport vous fournira un compte rendu des réalisations de chacune des six directions générales du ministère.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Sous-ministre

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Rouleau', written in a cursive style.

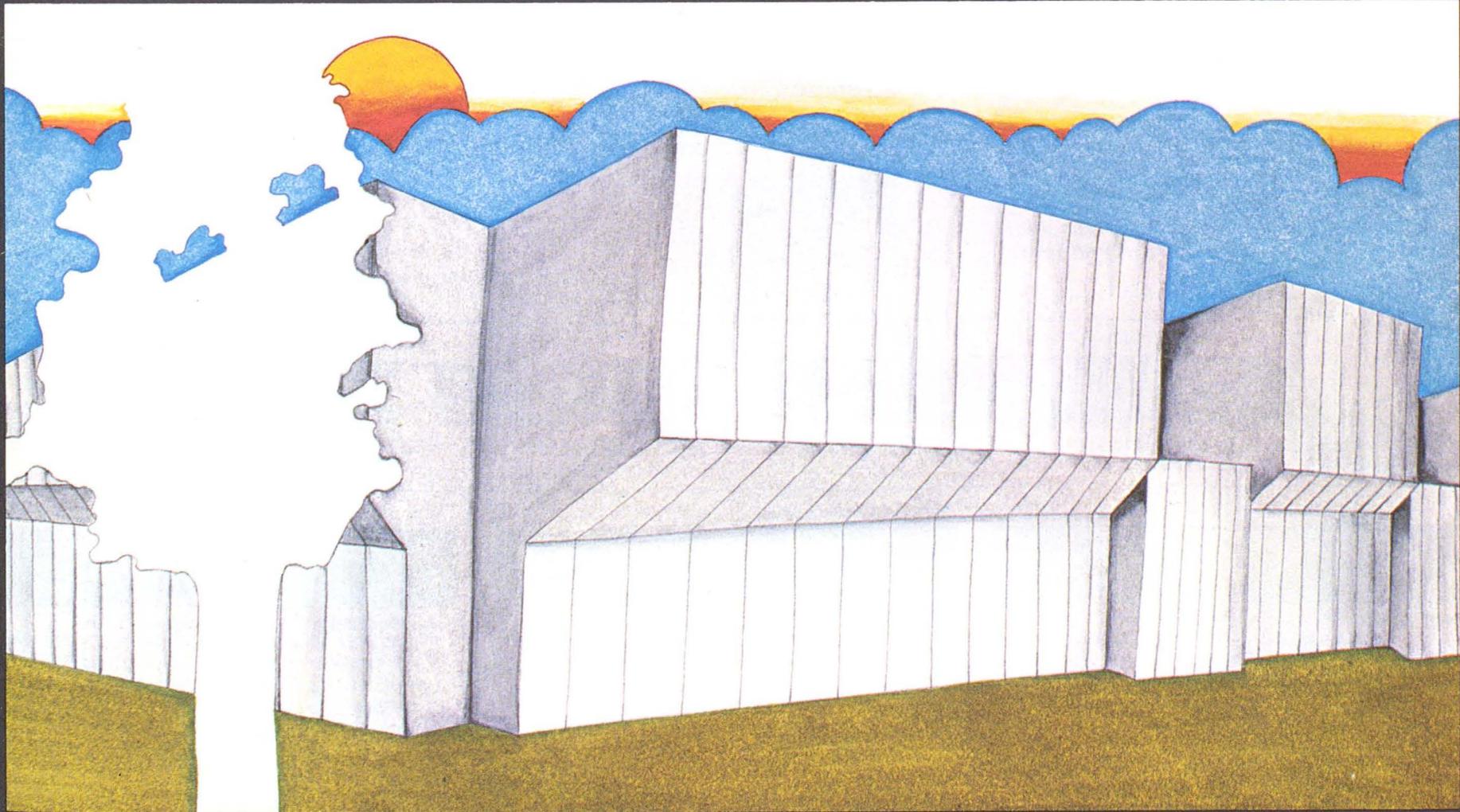
Claude Rouleau

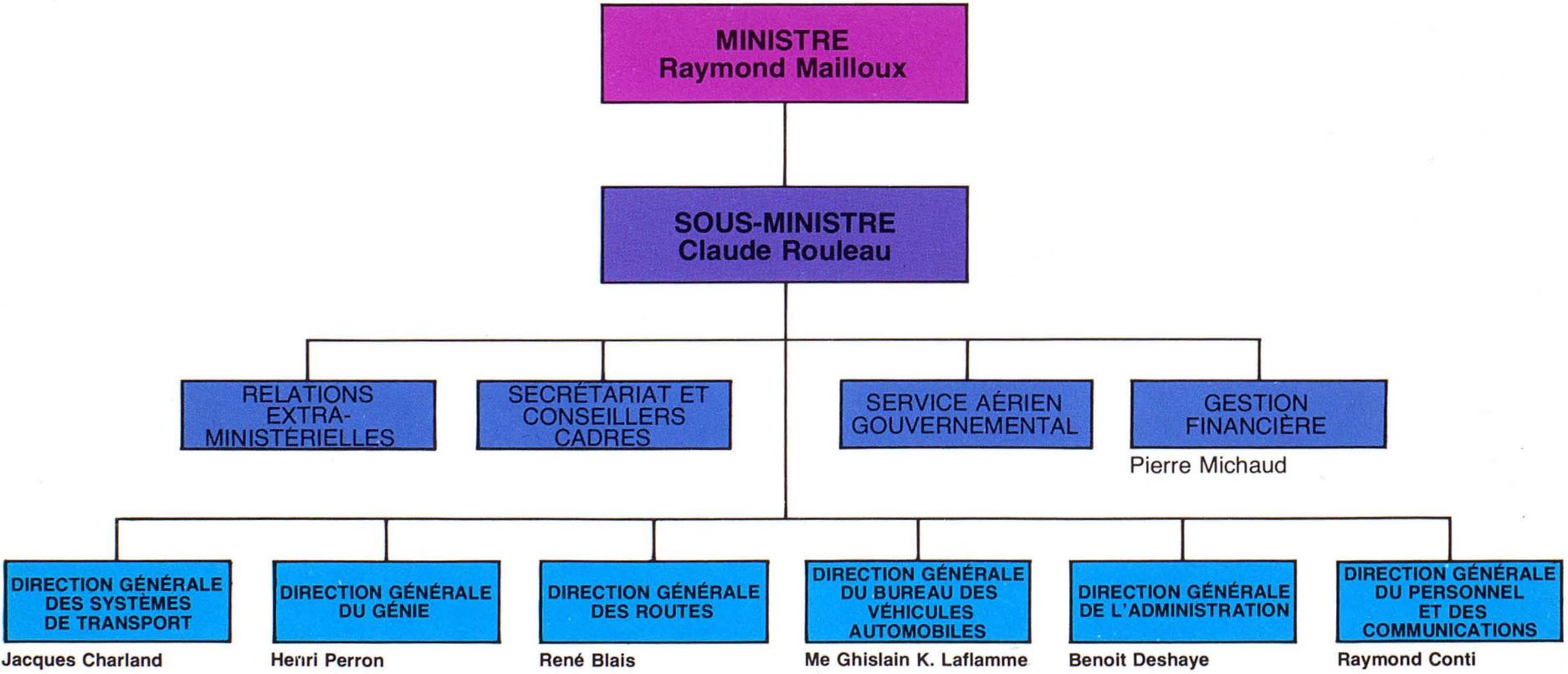
BUREAU DU SOUS-MINISTRE	3	LA CHAUDIÈRE	45
RELATIONS EXTRAMINISTÉRIELLES	3	TROIS-RIVIÈRES	46
GESTION FINANCIÈRE	4	SHERBROOKE	47
TRANSPORT AÉRIEN		DRUMMONDVILLE	48
GOUVERNEMENTAL	6	SUD DE MONTRÉAL	49
		MONTRÉAL	50
SYSTÈMES DE TRANSPORT	11	NORD DE MONTRÉAL	51
POLITIQUES ET DÉVELOPPEMENT		OUTAOUAIS	52
DES TRANSPORTS	12	ABITIBI — TÉMISCAMINGUE	53
TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN	12		
TRANSPORT DES PERSONNES	14	BUREAU DES	
TRANSPORT DES MARCHANDISES	16	VÉHICULES AUTOMOBILES	57
INSPECTION	17	CONTRÔLE DES ÉMISSIONS	58
		SÉCURITÉ ROUTIÈRE	61
GÉNIE	21	RESPONSABILITÉ	63
CIRCULATION	22	OPÉRATIONS RÉGIONALES	64
CHAUSSÉES	24		
PONTS	25	ADMINISTRATION	69
SERVICES TECHNIQUES	26	ADMINISTRATION CENTRALE	69
		APPROVISIONNEMENT ET	
ROUTES	31	CONTRATS	70
ENTRETIEN	31	SYSTÈMES DE GESTION	71
CONSTRUCTION	37	EXPROPRIATION	74
RÉCLAMATIONS SUR CONTRATS	39		
DIRECTIONS RÉGIONALES	40	PERSONNEL ET	
Directions régionales		COMMUNICATIONS	79
BAS-ST-LAURENT — GASPÉSIE	42	PERSONNEL	80
SAGUENAY — LAC-SAINT-JEAN	43	COMMUNICATIONS	83
QUÉBEC ET CÔTE-NORD	44	CONSEILLERS EN GESTION	84

La Loi du ministère des Transports, entrée en vigueur le 1er avril 1973, allait permettre à cet organisme d'agir plus rationnellement et avec une efficacité accrue dans un domaine resté aux prises avec une dispersion organisationnelle et une absence marquée de politiques, de priorités et d'objectifs spécifiques. En vertu de cette loi, le ministre des Transports devenait responsable de l'application des lois et règlements relatifs aux transports, de l'élaboration de politiques et de leur mise en oeuvre. Le ministère des Transports a pu réaffirmer sa vocation territoriale et devenir un intervenant de premier ordre au plan de l'aménagement régional et du développement socio-économique.

Conscients des prérogatives du ministère des Transports et de leurs implications sur le territoire, les gestionnaires du ministère s'appliquent à cerner de plus près la problématique des transports du Québec. À leurs premières interventions, de nature réglementaire, ont succédé des recherches plus fondamentales se rapportant aux systèmes et aux modes de transport. À ce titre, le ministère est confronté avec l'un des défis les plus difficiles à relever au cours des prochaines années, à savoir rendre la ville à ses fonctions vitales de production, de travail, d'éducation, de loisirs et de culture.







RELATIONS EXTRAMINISTÉRIELLES

Au cours de l'année 1974-1975, le Secrétaire, le service des Relations extraministérielles, les conseillers-cadres et le personnel administratif composant le Bureau du sous-ministre des Transports ont continué à progresser par suite d'attributions de plus en plus nombreuses et diversifiées découlant de la réforme du domaine des transports, amorcée en 1972.

De façon à assister le sous-ministre dans son imposante tâche de sous-chef hiérarchique responsable de l'administration ministérielle, de la conception interne des politiques de transport et de leur réalisation efficace, le Bureau du sous-ministre est appelé à exercer des activités à caractère intraministériel, extraministériel et interministériel. Ces activités se sont accrues lors de la dernière année, étant donné une volonté ministérielle de porter une plus grande attention à l'environnement et au milieu d'intervention, ainsi qu'à la coopération et à la concertation dans la recherche de solutions mieux appropriées aux nombreux besoins du Québec en matière de transport.

En plus de l'administration courante, l'essentiel des tâches des organes constitutifs du Bureau du sous-ministre se rapporte à la transmission de l'information de gestion, à l'accueil des personnalités et des groupes, à l'élaboration d'avis-conseils et de travaux synthèses, à la préparation des interventions ministérielles, à la représentation, aux négociations et à la supervision de l'action des divers intervenants dans le domaine des transports.

Relations intergouvernementales

Au chapitre des relations intergouvernementales, quelque cinquante dossiers d'importance ont fait l'objet d'ententes, de consultations ou de négociations entre Ottawa et Québec en 1974-1975. C'est encore le secteur du transport terrestre qui a constitué le gros des activités avec les dossiers de l'autoroute 20 dans l'est de Montréal, celui de l'autoroute 30 entre Montréal et Sorel et de l'autoroute 13 entre Mirabel et Montréal, les travaux routiers dans la partie québécoise de la région de la capitale nationale, le projet de création d'une Société nationale de transport urbain, l'administration de la partie I de la Loi sur les déplacements de lignes et sur les croisements de chemins de fer, l'aménagement et le financement de la desserte aéroportuaire de Mirabel, la route Québec-Labrador, etc.

Par suite d'une meilleure organisation dans les secteurs maritime et aérien au sein du ministère, l'année 1974-1975 a marqué pour le Québec le début d'un intérêt plus prononcé dans ces secteurs. Cet intérêt s'est principalement manifesté à propos de questions relatives à l'administration et au développement portuaire, à l'aménagement d'un réseau d'aéroports régionaux, à la révision des taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes et à l'amélioration des quais. Enfin, depuis quelques mois, le ministère participe à une série de consultations et de représentations auprès du gouvernement fédéral dans le but de reformuler la politique canadienne des transports en relation avec l'intégration intermodale et le développement régional.

Le Bureau du sous-ministre a également assuré la meilleure représentation possible du ministère au sein de soixante-quinze organisations de transport, tant nationales qu'internationales, une attention tout à fait spéciale étant portée aux organisations québécoises. Il faut souligner aussi le travail de coordination et d'animation de quelque vingt-cinq comités interministériels et de plus de quarante comités techniques extraministériels, tant gouvernementaux que non gouvernementaux.

En plus d'assister le sous-ministre dans sa fonction de direction ministérielle, les divers services qui lui sont personnellement rattachés ont veillé à la réception de vingt stagiaires européens et africains au sein du ministère, ainsi qu'à l'organisation de trois stages et de douze missions techniques et économiques en France et aux États-Unis, de façon à prendre connaissance des derniers développements intervenus, en économie et en gestion des transports, dans le domaine des transports urbains et du développement portuaire et dans les modes d'implantation du système international d'unités.

Enfin, à cette série de tâches s'ajoutent diverses activités reliées à la préparation d'ententes avec certaines municipalités du Québec relativement à la construction, à l'amélioration et à l'entretien du réseau routier. Il faut mentionner aussi la participation active du Bureau du sous-ministre à certaines recherches à caractère interministériel et intergouvernemental, ayant une incidence sur le domaine des transports.

GESTION FINANCIÈRE

Le service de la Gestion financière prépare le budget annuel pour l'ensemble du ministère et coordonne l'affectation des ressources humaines et financières. Il assure les contrôles budgétaires requis quant aux engagements et aux déboursés et effectue les ajustements qui s'imposent. De plus, il agit comme service-conseil auprès des autres services en ce qui concerne la gestion financière de leurs programmes.

Par un contrôle rigoureux des projets et une surveillance étroite des opérations et des activités du ministère, il voit à ce que des crédits de \$855.8 millions soient dépensés conformément aux programmes établis. Il participe de près, en collaboration avec la direction du ministère et les directeurs régionaux, à la préparation des programmes de travaux. Il avise aussi les gestionnaires des implications de nouvelles conventions collectives, de l'évolution du prix des matériaux de construction, de l'inflation, etc., autant de problèmes qui peuvent influencer sur les programmes de construction et d'entretien.

La méthode du budget-programme

Les crédits de 1974-1975 sont les seconds à être préparés et votés suivant la méthode du budget-programme. La structure de programme de l'année dernière a été modifiée de façon à tenir davantage compte de la fusion des ministères des Transports et de la Voirie, de l'impact de la Loi des transports et de l'expérience acquise.

L'essai de quantification de la production du ministère, amorcé l'année dernière, a été continué cette année avec l'addition du programme de construction du réseau routier. La détermination des indicateurs de quantité est essentielle si l'on veut passer ultérieurement à la détermination des critères de performance et d'impact, lesquels seront demandés, éventuellement, par le Conseil du trésor. De plus, l'expérience des mémoires de programme s'est continuée avec la présentation par le ministère d'un mémoire sur le transport routier des marchandises et d'un autre sur la sécurité routière.

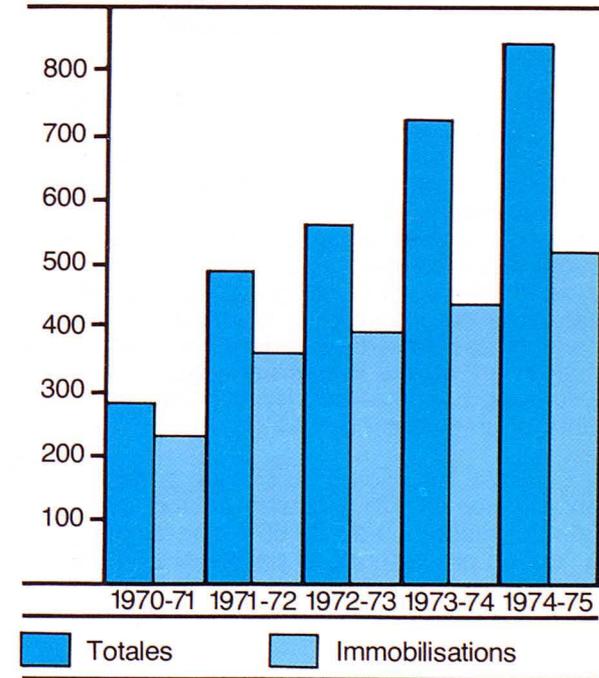
Le budget d'entretien du réseau routier a été, pour la première fois, décentralisé au profit des directions régionales, qui sont en fait mieux placées que le service de la Gestion financière pour veiller aux dépenses. Cette politique est en accord avec la déconcentration en faveur des régions de certains services du ministère, bien que, dans le cas du budget, il s'agisse d'une déconcentration des responsabilités et non pas du service puisque celui-ci continue, par ailleurs, à coordonner au niveau provincial le budget de l'entretien.

Le service de la Gestion financière est directement impliqué dans les négociations avec le gouvernement fédéral dans le cadre des ententes fédérales-provinciales. De même, il doit négocier certaines ententes avec les municipalités. À la suite de ces diverses ententes, le service de la Gestion financière a récupéré environ \$95 millions.

Le caractère déterminant de l'action du ministère des Transports apparaît clairement dans la répartition des crédits bruts par programme. En 1974-1975, 59,1% de l'ensemble des crédits ont été consacrés au programme de construction du réseau routier. Le ministère des Transports a investi \$505 millions en immobilisations, alors que ses dépenses totales pour 1974-1975 atteignaient \$850 millions.

CRÉDITS BRUTS PAR DOMAINE, SECTEUR, PROGRAMME 1974 — 1975

	MONTANT (en millions de dollars)		%
DOMAINE: TRANSPORTS			
Secteur: transports terrestres			
PROGRAMME 1. Systèmes de transports terrestres	8.4		1,0
2. Information, contrôle, sécurité	20.5		2,4
3. Construction du réseau routier	505.4		59,1
4. Conservation du réseau routier	173.1		20,2
5. Gestion interne et soutien	28.6		3,3
Secteur: transports maritime et aérien			
PROGRAMME 6. Transports maritime et aérien	13.9		1,6
DOMAINE: GESTION ADMINISTRATIVE			
Secteur: services de soutien			
PROGRAMME 7. Transport aérien gouvernemental	7.2		0,8
DOMAINE: ÉDUCATION			
Secteur: administration et services			
PROGRAMME 8. Transport scolaire	98.7		11,6
TOTAL DU MINISTÈRE	855.8		100,0

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE 1970-1975
 (en millions de dollars)


SERVICE DU TRANSPORT AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

Dans l'ensemble, le service aérien du ministère des Transports a progressé dans la satisfaction des besoins exprimés par les différents organismes gouvernementaux.

Son parc aérien est passé de trente-et-un à trente-deux appareils par suite de l'acquisition d'un hélicoptère Bell-206-B, acheté à même les crédits du ministère du Tourisme, de la chasse et de la pêche. En vertu d'un protocole d'entente signé avec ce ministère sur le mode de celui intervenu auparavant avec la Sûreté du Québec, cet hélicoptère est utilisé en priorité pour le ministère client. La flotte aérienne du ministère comporte maintenant quatre avions passagers, deux avions de brousse, cinq hélicoptères et vingt-et-un avions-citernes.

En 1974, les pilotes du service aérien ont effectué 11 721.4 heures de vol, soit une augmentation de 39,65% par rapport à l'année précédente, et parcouru 27,75%

de plus de milles. Le nombre des passagers a, par ailleurs, augmenté de 34,52%.

La vocation du service aérien l'amène à remplir quatre missions bien spécifiques, chacune d'elles nécessitant l'emploi d'un type d'avion particulier. Ces missions sont, par ordre de priorité, l'urgence-maladie, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et le transport des passagers.

En 1974, le service aérien a effectué 225 envolées d'urgence pour le compte du ministère des Affaires sociales. Depuis le début de janvier 1975, quarante-sept patients ont déjà été transportés. À ce rythme, le service envisage la possibilité de se munir d'un avion-ambulance doté de l'appareillage médical de base, de façon à pouvoir remplir adéquatement cette mission humanitaire.

En ce qui a trait à la protection de la forêt, le service aérien remplit deux fonctions distinctes, l'une consistant à combattre les

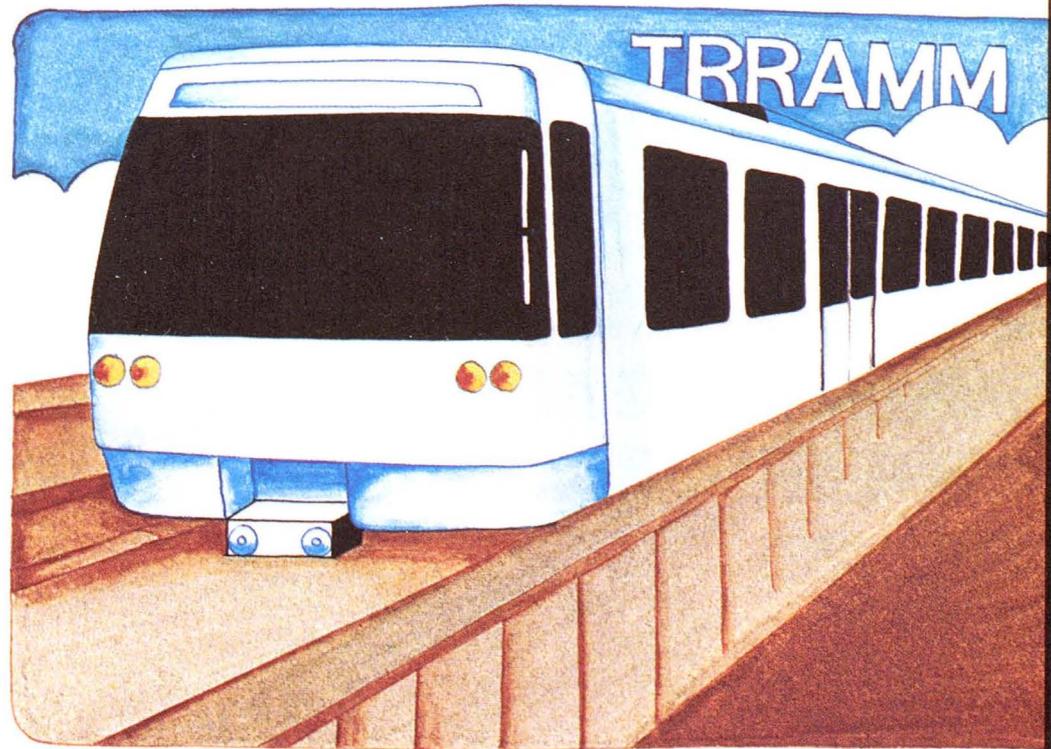
incendies, l'autre à effectuer systématiquement des pulvérisations d'insecticides. Au cours de 1974, les avions-citernes ont largué 8 260 000 gallons d'eau en 3 548.15 heures de vol. Cette augmentation résulte de la formule de prévention adoptée par le service aérien. En effet, les avions-citernes seront désormais cantonnés à proximité des zones où l'indice de sécheresse est jugé critique, de façon à pouvoir intervenir au moment où l'efficacité de l'avion-citerne est maximale, c'est-à-dire au tout début d'un incendie. Cette formule sera intégralement mise en application en 1975.

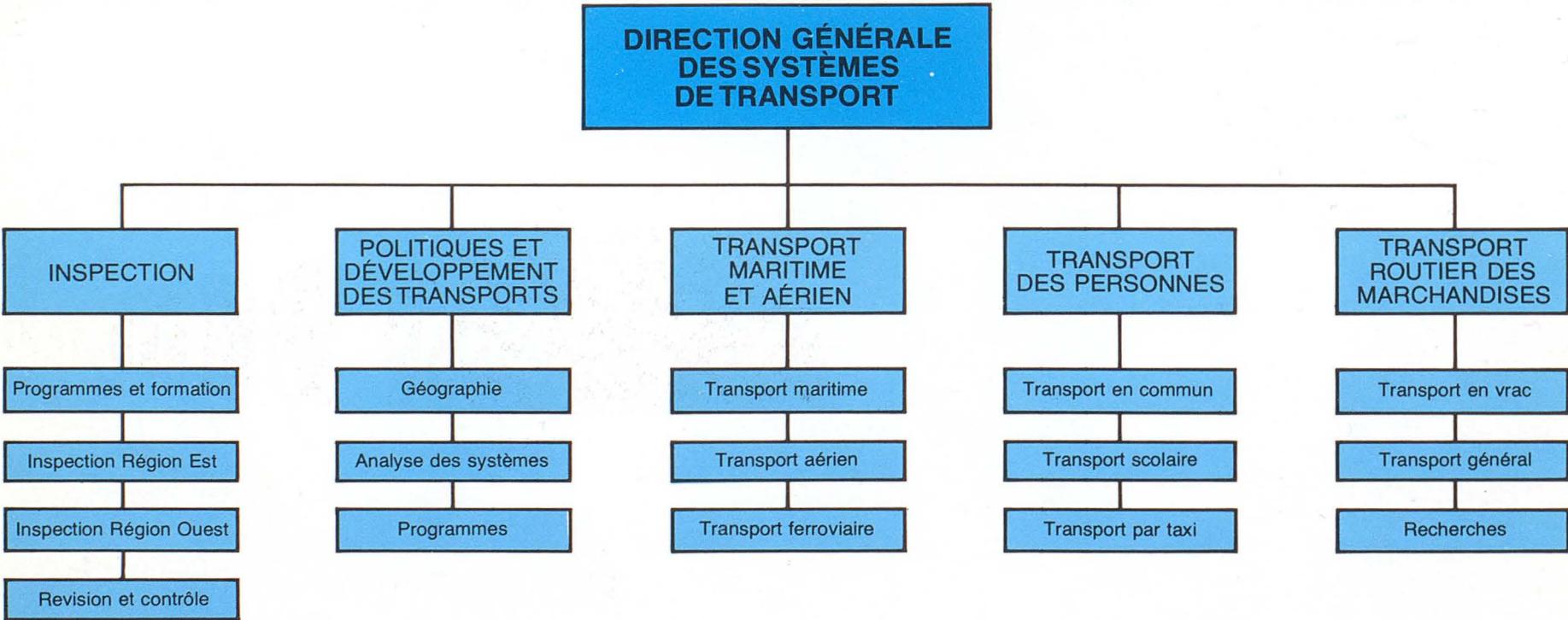
Sous l'autorité du ministère des Terres et forêts, le service aérien a, de plus, mené une opération visant à enrayer l'épidémie de la tordeuse de bourgeons d'épinette. En 1974, durant la période de développement de l'insecte, soit durant quatre à cinq semaines, les avions pulvérisateurs ont effectué 613 heures de vol et couvert 11 764 803 acres de forêt.

Les hélicoptères constituent un autre groupe d'appareils spécialisés à l'intérieur de la flotte aérienne du ministère. Deux d'entre eux sont utilisés en priorité par la Sûreté du Québec et servent aussi bien à patrouiller les voies de circulation qu'à assister les agents du Bureau des enquêtes criminelles et à assurer des opérations de sauvetage lors d'inondations et de recherches en forêt. Un troisième appareil, réservé prioritairement au ministère du Tourisme, de la chasse et de la pêche, couvre toutes les missions de conservation et de protection de la faune. Quant aux deux autres, ils sont utilisés pour répondre aux besoins des divers ministères.

Enfin, quatre avions sont mis à la disposition des membres du Conseil exécutif et des fonctionnaires qui doivent, dans l'accomplissement de leur tâche, se rendre dans des coins du Québec peu ou pas desservis par les lignes commerciales régulières. Cependant, la planification des vols passagers, toujours faite à très court terme, est souvent perturbée par l'urgence-maladie qui prime sur toute autre mission.

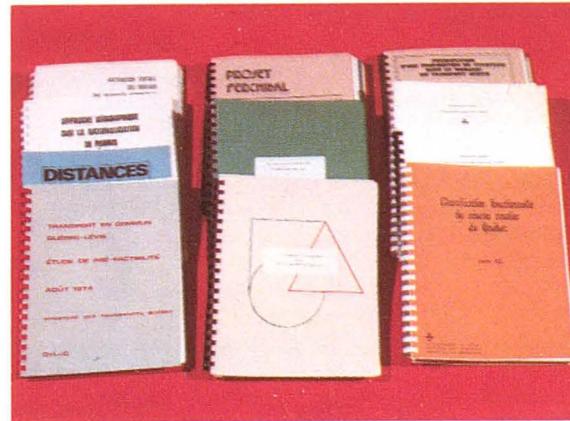






Direction générale des Systèmes de transport

La direction générale des Systèmes de transport a comme objectif fondamental l'élaboration d'une politique globale et d'un plan de transport par terre, par eau et par air dans le cadre de la compétence du Québec. Son action est donc orientée vers la planification et l'intégration de tous les systèmes de transport et elle est principalement caractérisée par la préparation de politiques, lois, réglementations et normes devant régir les services, les modes et les clientèles. Elle regroupe la direction des Politiques et du développement des transports, la direction du Transport maritime et aérien, la direction du Transport des personnes, la direction du Transport des marchandises et la direction de l'Inspection.



DIRECTION DES POLITIQUES ET DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

La direction des Politiques et du développement des transports, issue de l'ancien service des Études en planification des transports, a été érigée au tout début de 1974.

Elle est mandatée pour exécuter les études socio-économiques, économétriques, financières, ainsi que les études relevant de l'aménagement du territoire, considérées comme essentielles pour harmoniser et intégrer planification et programmes de développement des transports. C'est à partir de ces études que l'exécutif du ministère est amené à définir les objectifs, les politiques et les programmes reliés au développement des systèmes de transport. Sur elle, repose également le soin de garantir la protection de l'environnement.

Cette direction prépare le dossier du transport soumis à la Conférence annuelle des premiers ministres des provinces de l'Est et des gouverneurs des États de la Nouvelle-Angleterre; elle dresse des dossiers pour le Comité fédéral-provincial de transport dans la région atlantique et participe aux négociations sur la révision des subventions fédérales de transport dans les Maritimes et dans l'Est du Québec.

Les activités de ses trois services, Géographie, Analyse des systèmes et Programmes, se situent à deux niveaux, soit les recherches et les études d'ordre stratégique et les études sectorielles se rapportant à des projets de développement de transport.

Le souci de l'environnement

Durant l'année écoulée, le service de l'Analyse des systèmes et le service de la Géographie, — par le biais de sa division de la Socio-Économie, — ont étroitement collaboré, notamment au moment de la réalisation des études de faisabilité de la route Québec-Labrador et du projet Ferchibal, où l'accent a été mis sur les aspects régionaux et sur ceux de l'environnement. En plus de formuler de nouvelles politiques routières visant à optimiser l'utilisation de nos infrastructures et de collaborer avec les services du Transport des marchandises et des Systèmes et méthodes, le service de la Géographie a publié cette année le *Vocabulaire géographique des transports*. Le service des Programmes a fait porter l'essentiel de ses efforts sur l'étude du transport intégré pour la rive sud de Montréal.

De plus, la direction a traité le dossier du bateau-rail devant desservir la Côte-Nord, la Gaspésie et Québec et entrepris les négociations à ce sujet. C'est cette même direction qui élabore le point de vue du ministère sur la réforme de l'administration portuaire. Lui incombe également la préparation des composantes du transport intervenant dans les schémas d'aménagement réalisés sous l'égide de l'Office de planification et de développement du Québec. Dans la même veine, la direction des Politiques et du développement des transports se propose de présenter, en 1975-1976, un livre vert sur le développement des transports au Québec.

DIRECTION DU TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

La vocation de la direction du Transport maritime et aérien prend tout son sens lorsque l'on considère la configuration géographique du Québec et l'étalement de son écoumène. Il lui appartient, en effet, de suppléer par des liens maritimes et aériens à l'absence ou à la déficience des communications routières qui surviennent en certains points du Québec. Elle administre, par ailleurs, un programme de subventions aux services de transport maritime, conseille le ministre sur la gestion des entreprises publiques de transport maritime relevant de sa juridiction, ainsi que sur tout sujet relatif au transport ferroviaire.

Dans cette optique, deux traverses ont déjà été nationalisées, soit celle de Québec — Lévis (1971) et celle de Matane — Baie-Comeau — Godbout (1974). On envisage la nationalisation, dans un avenir plus ou moins rapproché, de la traverse de Tadoussac et de celles de l'île aux Coudres et de l'île aux Grues.

En 1974-1975, des subventions totalisant \$4 105 400 ont permis de maintenir en fonctionnement une dizaine de traverses et de dessertes maritimes. Grâce à cette aide, les usagers bénéficient d'une gratuité totale ou partielle sur les bateaux-passeurs de six de ces entreprises.

Dans le cadre de cette politique, le ministère des Transports, déjà propriétaire de sept traversiers, est entré en possession, en décembre dernier, du traversier brise-glace Camille-Marcoux dont une partie du coût de construction a été défrayée par le gouvernement fédéral.

Un montant de \$9 412 000 a, par ailleurs, été consacré à la construction et à la réfection d'infrastructures portuaires; mentionnons les quais de Matane et de Baie-Comeau, où les travaux requis pour la desserte de la traverse routière ont pu être menés à terme.

L'aéroglesseur

Le service maritime commandite, lui, une expérience de transport commercial par aéroglesseur sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord comme complément au transport maritime durant l'hiver. Le fédéral souscrit à ce projet expérimental. Le coût de l'expérience, évalué à plus d'un million de dollars, comprend une participation de \$300 000 du ministère des Transports du Québec, \$350 000 du ministère fédéral des Transports, ainsi qu'une participation à la fois financière et technique de l'Agence maritime et de Bell Aerospace Canada. On tentera de démontrer que cet aéroglesseur peut assurer une liaison régulière

et sûre entre les localités isolées de la Basse-Côte-Nord. Cette forme de désenclavement procurera de nombreux avantages à la population locale.

Au cours de l'année, le service aérien a fait plusieurs études sur la possibilité de subventionner des liaisons aériennes essentielles sur le plan régional et de favoriser l'implantation de nouveaux aéroports dans des régions éloignées comme le Nord-Ouest et le Lac-Saint-Jean.

Il accorde une aide tangible à une vingtaine d'aéroports de troisième niveau dont le maintien est jugé essentiel à la vie économique et sociale de petites communautés. Deux traverses aériennes sont subventionnées par ce service, soit celle entre Montmagny et l'île aux Grues et celle entre l'île d'Entrée et les îles de la Madeleine.

Encore embryonnaire en 1974-1975, le service ferroviaire sera prochainement en mesure de prendre en charge plusieurs dossiers importants.



DIRECTION DU TRANSPORT DES PERSONNES

La mission de la direction du Transport des personnes consiste à analyser et à prévoir les besoins exprimés dans les trois secteurs relevant de sa juridiction, c'est-à-dire le transport en commun, le transport scolaire et le transport par taxis.

Une prise de conscience récente dans ce domaine laisse voir que le développement des transports collectifs repose sur la mise en oeuvre d'une politique d'ensemble visant à valoriser ce mode de transport comme complément et comme alternative au transport individuel. On étudie présentement les problèmes de financement auxquels font face les commissions de transport et les transporteurs privés en milieu urbain.

De fait, au cours de l'année, le service du Transport en commun a mené des études

spéciales afin de résoudre des problèmes particuliers survenus, notamment, sur la rive sud de Québec, à Trois-Rivières et à Chicoutimi.

Parmi les récentes réalisations de ce service, mentionnons l'aide accordée à la mise sur pied de la Commission de transport de la rive sud de Montréal (C.T.R.S.M.), la généralisation du versement de subventions aux différentes commissions de transport pour l'achat de véhicules et la contribution apportée à la mise au point d'un service d'autocars entre Montréal et Mirabel. Divers règlements, dont le règlement 18 sur le service touristique et le règlement 19 sur le transport saisonnier, adoptés en mars et avril 1974, ont été précisés tandis que l'on reformule le règlement sur le transport en commun. Une politique de municipalisation des systèmes de transport, actuellement en cours d'élaboration, devrait être formulée cette année.

Le transport scolaire

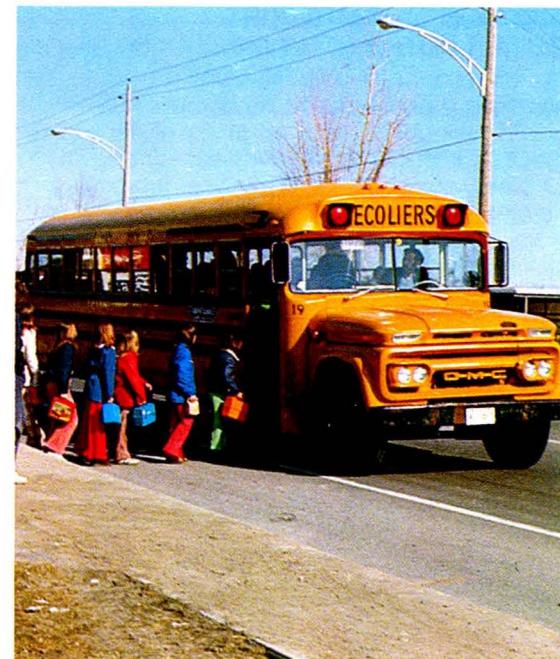
En 1974, le service du Transport scolaire a mis l'accent sur une politique d'intégration du transport scolaire au transport en commun. Plus de 30 000 élèves profitent maintenant de cette intégration dans une quarantaine de municipalités. Le règlement 11, adopté en mai 1974, touche à toutes les facettes du transport scolaire, depuis les normes de construction des autobus jusqu'aux appels d'offres et aux règles de sécurité.

Cette année, près de 8 000 contrats d'une valeur moyenne de \$14 000 ont été octroyés pour véhiculer les élèves de quelque soixante-douze commissions scolaires. La longueur moyenne des itinéraires journaliers est de 35 milles. Au cours du dernier exercice financier, \$98 679 900 ont été affectés aux seules fins d'assurer le transport d'environ 50% de toute la clientèle scolaire québécoise, évaluée à plus d'un million et demi d'élèves.

Compte tenu de l'importance de ces investissements, des critères ont été définis en fonction des particularités de chaque territoire desservi et sont utilisés au moment de l'approbation des devis de transport de toutes les commissions scolaires régionales et des institutions privées qui pourvoient au transport d'élèves.

Dans le domaine du transport par taxis, le règlement 6, adopté en 1973, fera l'objet d'une refonte en 1975. Une équipe, constituée à cette fin, procédera sous peu à une série de consultations.

Vingt-cinq ligues de propriétaires de taxis, sur une possibilité de cinquante-quatre, ont demandé leur accréditation à la Commission des transports. On a aussi formé, en 1974, les deux conférences sur le transport par taxis prévues au règlement 6 pour les conurbations de Montréal et de Québec. Notons que ce service est intervenu avec succès pour résoudre les problèmes de transport par taxis aux aéroports de Dorval et de Sainte-Foy.



TRANSPORT SCOLAIRE (en dollars)

	NOMBRE D'ÉLÈVES		COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE	
	1973-1974	1974-1975	1973-1974	1974-1975
Quotidien	790 000	790 000	93.70	118.86
De fin de semaine	3 000	3 000	118.67	125.80
Institutions privées	13 017	13 017	95.10	118.86
Immigrants	1 200	2 375	192.00	426.11
TOTAL	807 217	808 392	95.63	122.06

DIRECTION DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

La direction du Transport routier de marchandises a pour mission de coordonner l'activité des unités administratives et des groupes de travail qui inventorient les besoins et les moyens existants, d'analyser les coûts et d'établir des normes tarifaires en matière de transport. Deux services se partagent les activités de cette direction: le Transport en vrac et le Transport général des marchandises.

Dans le domaine du transport en vrac, l'accent était mis cette année sur un inventaire, notamment au niveau du transport du bois, du sel et du gravier. Les résultats de ce travail ont servi à faire des représentations à la Commission des transports, laquelle fixe les taux du camionnage en vrac.

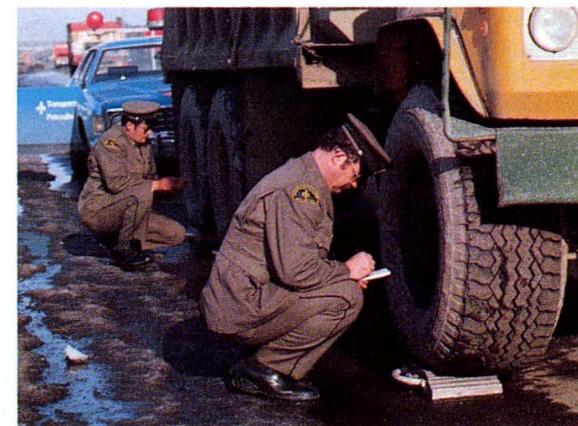
Le projet de refonte du règlement 12 sur le camionnage en vrac a suscité un vif intérêt et a donné lieu à de profitables échanges entre les transporteurs, les utilisateurs et les représentants du ministère des Transports, à l'occasion de séances de consultation. La refonte de ce règlement sera achevée en 1975.

Le service du Transport général s'est attaqué à certains problèmes posés par le système d'émission de permis. On effectue présentement une analyse de ce système afin de trouver le moyen de pallier certaines

déficiences de la méthode de délimitation par aire et de pouvoir utiliser les procédés informatiques.

La direction du Transport routier des marchandises a également entrepris des études spéciales sur le transport international, ainsi que la formulation du nouveau rapport que les transporteurs seront appelés à remettre annuellement à la Commission des transports.

La définition du permis de transport routier des marchandises pour l'agglomération de Montréal, à l'étude présentement, aura une incidence sur l'émission de permis pour la zone de Mirabel.



DIRECTION DE L'INSPECTION

La direction de l'Inspection doit s'assurer que les dispositions de la Loi des transports, les ordonnances de la Commission des transports et les règlements du Code des transports sont observés par les transporteurs de personnes et de marchandises. À ce titre, elle collabore continuellement avec la Commission des transports, le Bureau des véhicules automobiles, la direction du Transport routier des marchandises et celle du Transport des personnes, le ministère du Revenu, la Sûreté provinciale et les corps policiers municipaux.

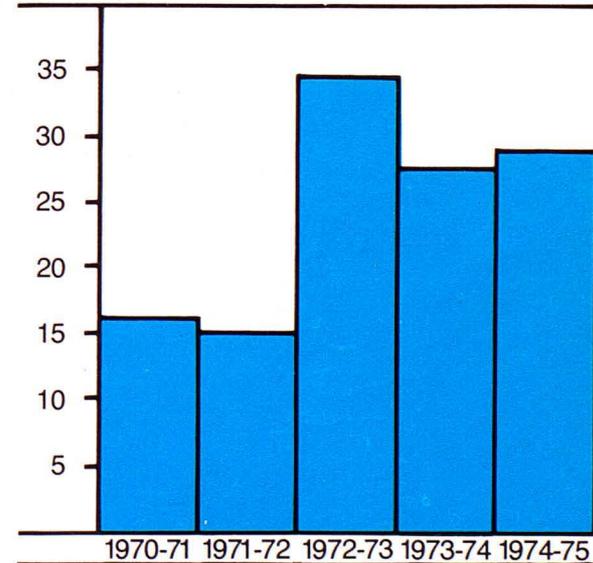
L'importance de cette direction s'étant accrue considérablement depuis cinq ans, un besoin de restructuration et de perfectionnement s'est manifesté en 1974-1975. Le nouvel organigramme prévoit la création de centres régionaux relativement autonomes à Chicoutimi, Rimouski, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saint-Jérôme et Val-d'Or, réalisant ainsi la déconcentration administrative de la direction. Placés sous l'autorité immédiate du directeur de l'Inspection, ces centres seront dirigés par un capitaine, assisté d'un sergent, et compteront au moins six inspecteurs. D'ici trois ans,

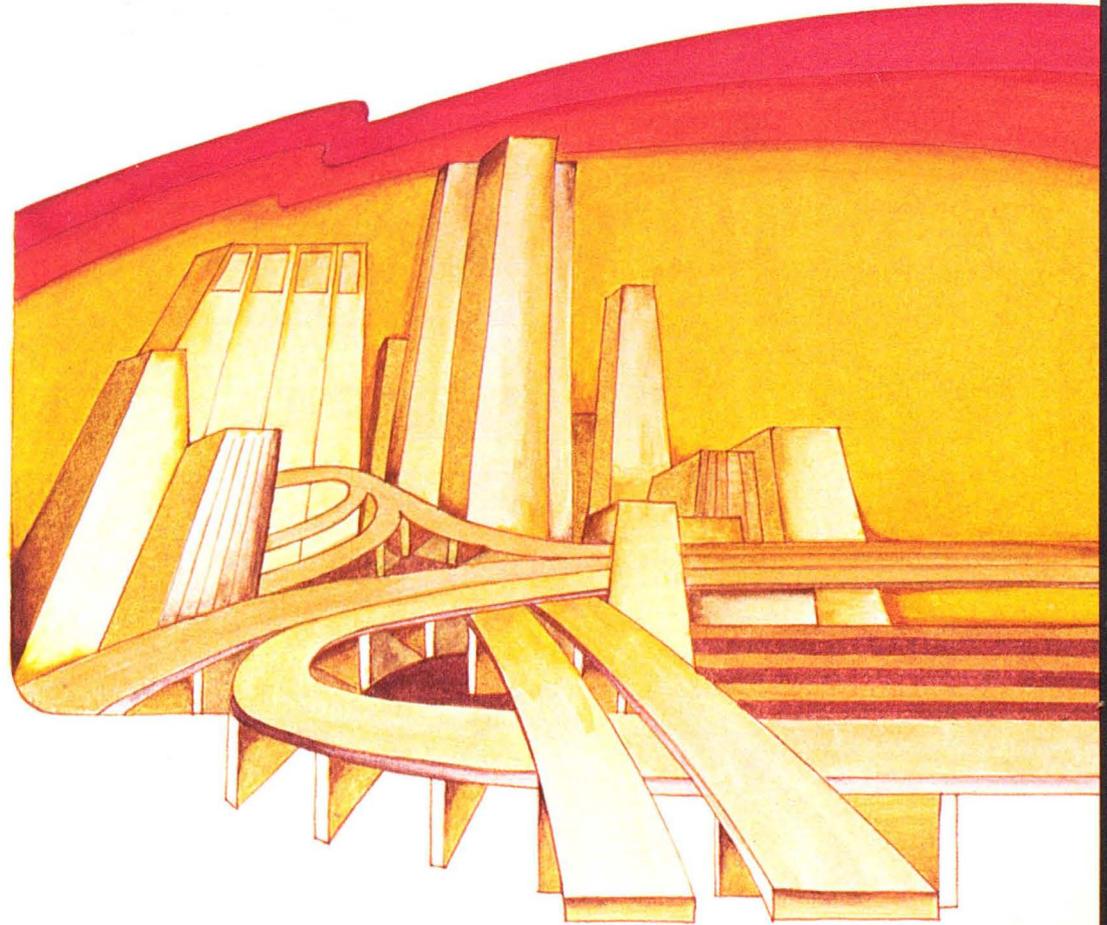
le nombre des inspecteurs doublera, c'est-à-dire qu'il passera de 120 à 240 hommes. Chaque centre disposera de véhicules équipés d'un système de télécommunication relié aux grandes centrales de Québec et de Montréal. Ultérieurement, d'autres centres administratifs régionaux pourront être ajoutés à ces premières unités. La direction de l'Inspection dispose également de deux roulettes équipées pour effectuer des vérifications en tout lieu.

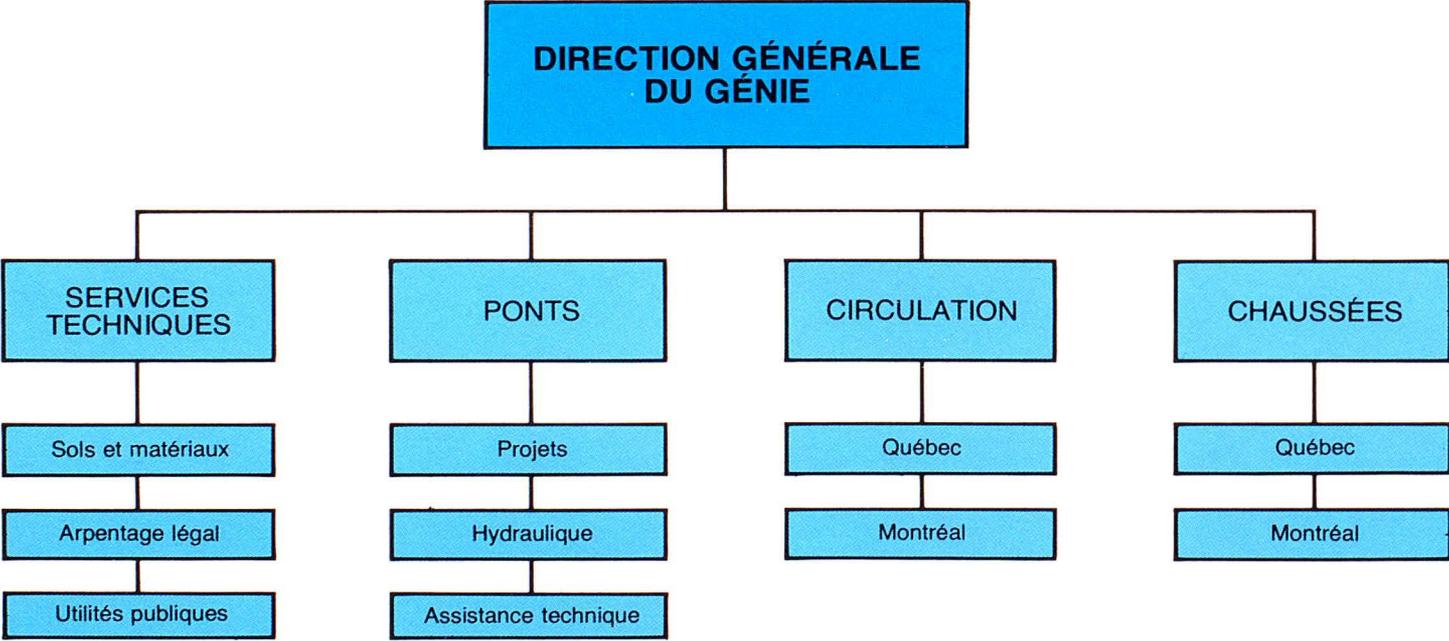
Un programme de perfectionnement des inspecteurs a été mis au point en 1974, en collaboration avec le service du Personnel; l'automne dernier, un premier groupe de 25 inspecteurs suivait avec succès des cours spéciaux de formation à l'Institut de police du Québec à Nicolet. D'ici deux ans, tous les inspecteurs, anciens et nouveaux, auront reçu cette formation spécialisée.

Le programme prévoit aussi une redistribution des horaires de travail, de façon à offrir dans un proche avenir une surveillance constante sur nos routes, à la grandeur du territoire provincial.

INFRACTIONS CONSTATÉES AU NIVEAU DES TRANSPORTEURS 1970-1975 (en milliers)







Cette direction générale regroupe les unités administratives spécialisées ayant pour mandat de fournir aux autres secteurs du ministère toute l'assistance technique nécessaire dans l'élaboration des programmes de construction, la confection des plans et devis, le contrôle qualitatif de la construction et de l'entretien, ainsi que dans les activités et démarches préalables à la phase d'expropriation.

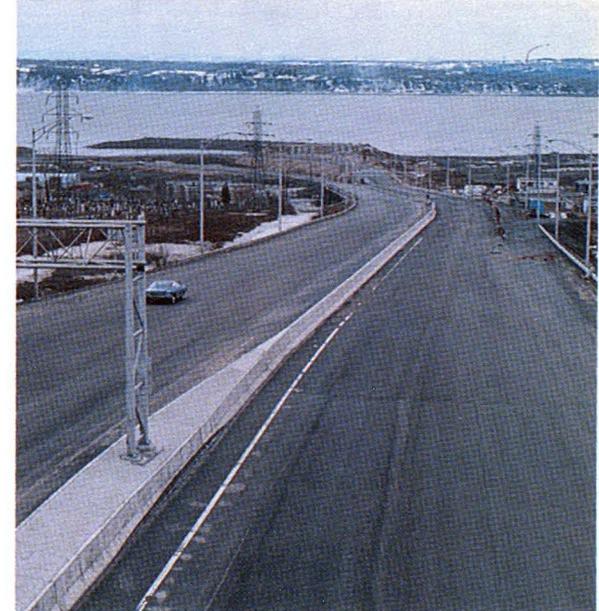
En 1974-1975, la conception des ouvrages nécessaires aux systèmes de transport, en plus d'être conforme aux impératifs du génie, a dû plus que jamais, se situer dans une perspective de protection de l'environnement et de dialogue avec la population.

C'est pour mieux répondre à ces objectifs que la direction générale du Génie a été mise sur pied cette année. Elle regroupe quatre directions: la Circulation, les Chaussées, les Ponts et les Services techniques.

Le programme d'équipement élaboré au cours de l'année par la direction générale du Génie a porté principalement sur l'implantation d'axes autoroutiers et sur l'amélioration du réseau routier régional.

Gestion prévisionnelle

Afin d'être en mesure d'assurer une planification fondée sur des besoins vraiment prioritaires, la direction générale du Génie a mis au point un outil de gestion prévisionnelle fort utile: le rapport d'avancement du génie des grands travaux. Cette façon de procéder permet de coordonner le travail imparti aux directions et services de la direction générale et d'assurer le contrôle plus efficace des mandats confiés aux firmes de génie-conseil. Ce rapport chronologique de l'avancement des différents projets routiers sert également de lien informateur entre les gestionnaires de divers autres organismes du ministère.



DIRECTION DE LA CIRCULATION

D'une manière générale, la direction de la Circulation coordonne les activités qui permettent l'inventaire des caractéristiques du réseau routier, son évaluation et la définition des besoins en aménagements nouveaux ou en améliorations. Elle effectue l'ensemble des études menant à la détermination précise des tracés et à la localisation des axes routiers, établit les avant-projets et définit la nature et la qualité des aménagements géométriques reliés à la route, tels les carrefours.

Consciente de l'influence hautement déterminante des grands projets routiers sur l'aménagement des territoires traversés, la direction de la Circulation établit le choix des tracés de concert avec différents

ministères québécois, en consultation avec des organismes régionaux et les gouvernements municipaux. Le projet de l'autoroute 50 fut discuté, dans son ensemble, avec l'Union des producteurs agricoles et les municipalités intéressées. Le tronçon de l'autoroute 51 entre Melbourne et Ulverton fut modifié à la suite de représentations d'un comité de citoyens. Cette volonté du ministère d'associer la population à l'élaboration de ses projets se traduit également par la publication de nombreux rapports d'études.

Dans ce domaine, une nouvelle approche s'est concrétisée cette année par la préparation de *l'Inventaire intégré du réseau routier de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean*. Ce rapport contient une étude socio-

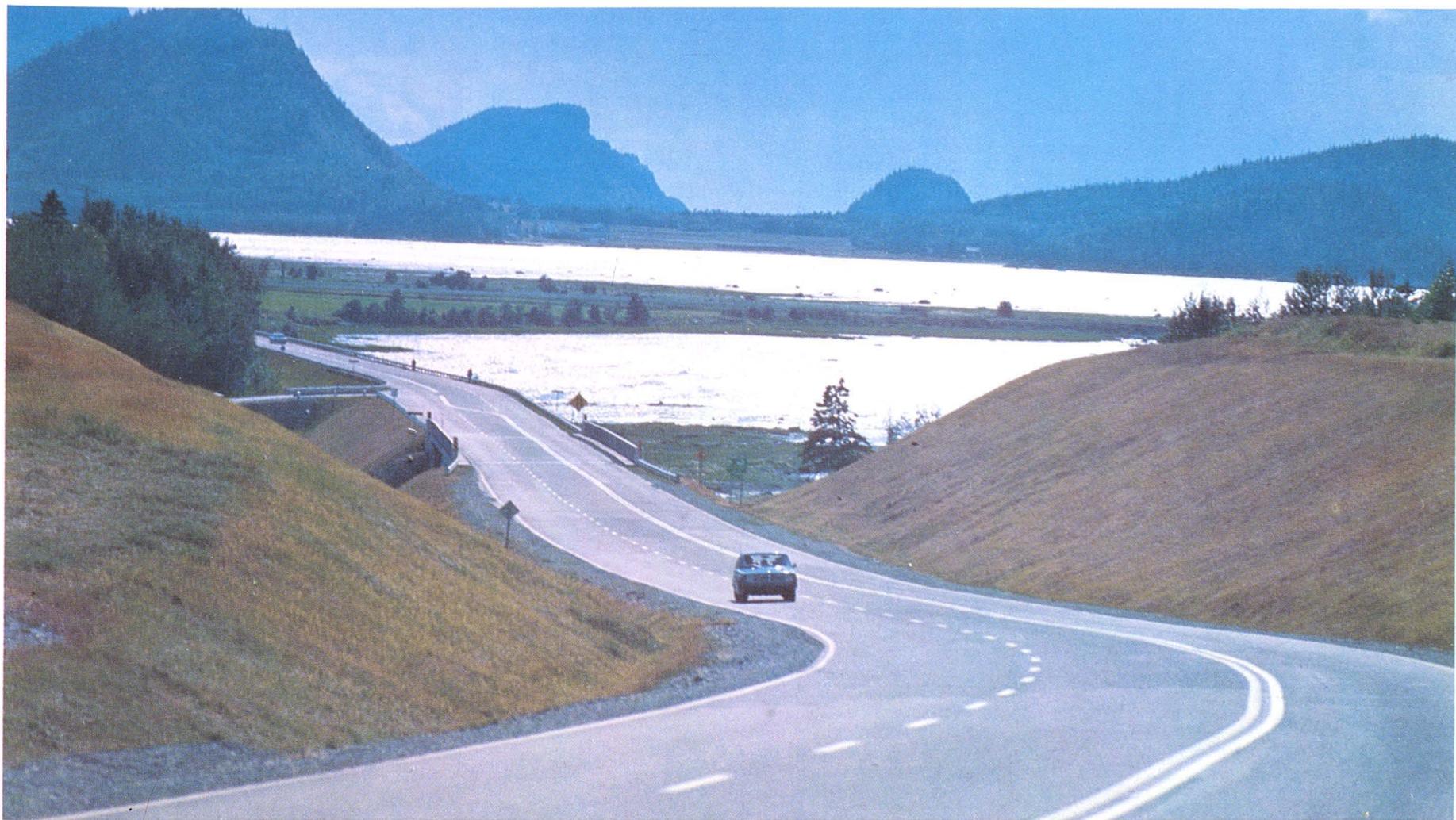
économique de la région, un inventaire des caractéristiques physiques de la route et de l'écoulement de la circulation, une analyse globale des données et des programmes d'amélioration du réseau.

En plus de s'appuyer sur les techniques conventionnelles du génie civil et de faire place aux considérations socio-économiques, l'établissement des avant-projets doit aussi tenir compte des systèmes écologiques.

Des études coordonnant ces champs d'activité ont trouvé des applications pertinentes au niveau de la révision du dossier de l'autoroute 51 et de l'autoroute 5 dans la vallée de la Gatineau, à proximité du parc du même nom.

INVENTAIRE ET ANALYSE DU RÉSEAU ROUTIER (en milles)

	1973-1974		1974-1975	
	Inventaire	Analyse	Inventaire	Analyse
Relevés photographiques	5 300	1 100	3 200	3 000
Voies auxiliaires pour camions	63	63	100	100
Études de visibilité et des caractéristiques physiques	—	—	4 000	2 000



DIRECTION DES CHAUSSÉES

Ayant pour rôle de diriger la confection des plans et devis de chaussées, incluant les aménagements géométriques et l'éclairage, cette direction définit également, pour l'ensemble du ministère, les normes relatives au design et à la présentation de ces plans.

Pour faire suite aux études de la direction de la Circulation et dans le but de concrétiser ses travaux, la direction des Chaussées a

produit de l'arpentage de génie et des plans et devis comme jamais auparavant. Pour mieux atteindre ces objectifs, les Chaussées ont accédé, au cours de 1974, au niveau de direction. Les divisions de Québec et de Montréal sont devenues des services et des démarches sont en cours pour consacrer service des Normes, le groupe de travail qui s'occupe de cette discipline. Un cahier de normes sur les routes devrait être publié prochainement.



PLANS ET DEVIS ROUTIERS

	COUVERTURE (en milles)		MONTANT DES DEVIS (en millions de dollars)	
	1973-1974	1974-1975	1973-1974	1974-1975
Préparation	141	156	83	85
Supervision	88	110	144	171

DIRECTION DES PONTS

Mandatée pour diriger la confection des plans et devis de ponts et autres ouvrages d'art, la direction des Ponts contrôle la qualité de ces plans et devis lorsqu'ils sont réalisés par des firmes privées et établit, à l'échelle du ministère, les normes relatives au design, à la conception et à la présentation de plans et devis de ponts et autres ouvrages d'art.

Elle accorde son assistance technique dans le domaine de l'hydraulique, ainsi que dans le domaine de l'entretien des ouvrages d'art et assiste, au besoin, les préposés à la surveillance des travaux de construction ou d'entretien des ponts et autres ouvrages similaires.

Cette direction a été réorganisée en fonction de la nature des responsabilités et des tâches qui lui sont confiées. Trois services ont été formés de façon à répondre plus adéquatement aux besoins du ministère: le service des Projets dont la tâche principale est de préparer plans, devis et estimations des projets de nouveaux ponts; le service de l'Assistance technique qui s'occupe, en particulier, de la surveillance des travaux de construction et de la préparation des plans et devis de réparations majeures; le service de l'Hydraulique, responsable de toutes les études hydrauliques préalables à la construction de routes.



DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES

Cette direction fournit aux autres directions centrales et aux régions administratives les expertises techniques reliées à l'étude des sols, aux sondages, aux essais sur les matériaux, au contrôle qualitatif de la construction et aux divers inventaires sur la nature des chaussées et sur les sources de matériaux. Elle prépare les plans généraux d'expropriation, ainsi que les plans parcellaires en vue de l'acquisition des droits requis pour la construction des routes et des ponts. De plus, elle a la responsabilité d'entreprendre, avec tous les organismes intéressés, les négociations en vue de l'aménagement ou du réaménagement des installations et équipements de services publics affectés par les travaux routiers, tels les passages à niveau. Cette direction comporte trois services, soit les Sols et matériaux, l'Arpentage légal et les Utilités publiques.

Au service des Sols et matériaux, l'approvisionnement en sable, gravier et pierre, qu'on veut de bonne qualité et à des coûts avantageux, entre de plus en plus en conflit avec d'autres utilisations possibles du sol. C'est pourquoi il importe tant de considérer l'extraction comme un processus créateur éventuel et de développer, selon un plan préalable, l'utilisation ultérieure de l'emplacement. Parmi les initiatives entreprises dans ce sens par le service des Sols et matériaux, citons l'exploitation, dans les limites du parc d'Oka, d'une sablière servant à la construction de l'autoroute 640, sablière qui sera convertie en lac, ce qui

accroîtra le potentiel récréatif de l'emplacement.

Le service des Sols et matériaux a également innové dans le domaine de l'analyse des chaussées en amorçant un inventaire structural destiné à faciliter la réhabilitation de celles-ci. Cet inventaire comprendra une série de douze cartes régionales donnant des renseignements d'ordre qualitatif sur l'état du revêtement des chaussées. À l'heure actuelle, la carte de la région administrative de Sherbrooke est la seule complétée.

Le service de l'Arpentage légal prépare les plans et les descriptions techniques pour fins d'expropriation d'emprises et d'acquisition de servitudes. Une quatrième division, Rimouski, est venue s'ajouter à celles de Québec, Montréal et Sherbrooke. Sa présence au niveau régional et l'utilisation d'appareils modernes comme les calculatrices, les tables traçantes électroniques et les instruments de mesure par ondes des distances, permettent à ces services d'offrir un travail rapide et précis.

Au moment de la préparation des projets routiers, une stricte coordination du calendrier des travaux du ministère, des compagnies de services publics (chemins de fer, pipelines, téléphone, électricité) et des municipalités (égouts et aqueducs) s'impose. Le service des Utilités publiques est responsable de cette tâche. De nouvelles formules viennent d'être mises au point en vue d'informer à l'avance ces organismes des projets du

ministère et de permettre un meilleur enchaînement des étapes d'exécution des travaux.

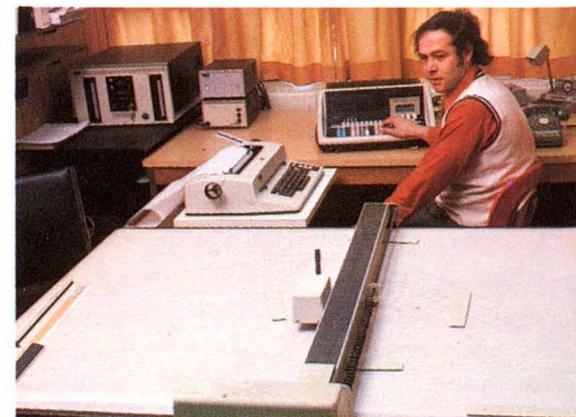
La loi fédérale C-27 apporte des contributions accrues à la caisse des passages à niveau:

anciennes contributions

construction	80% max. \$500 000
reconstruction	50% max. \$250 000

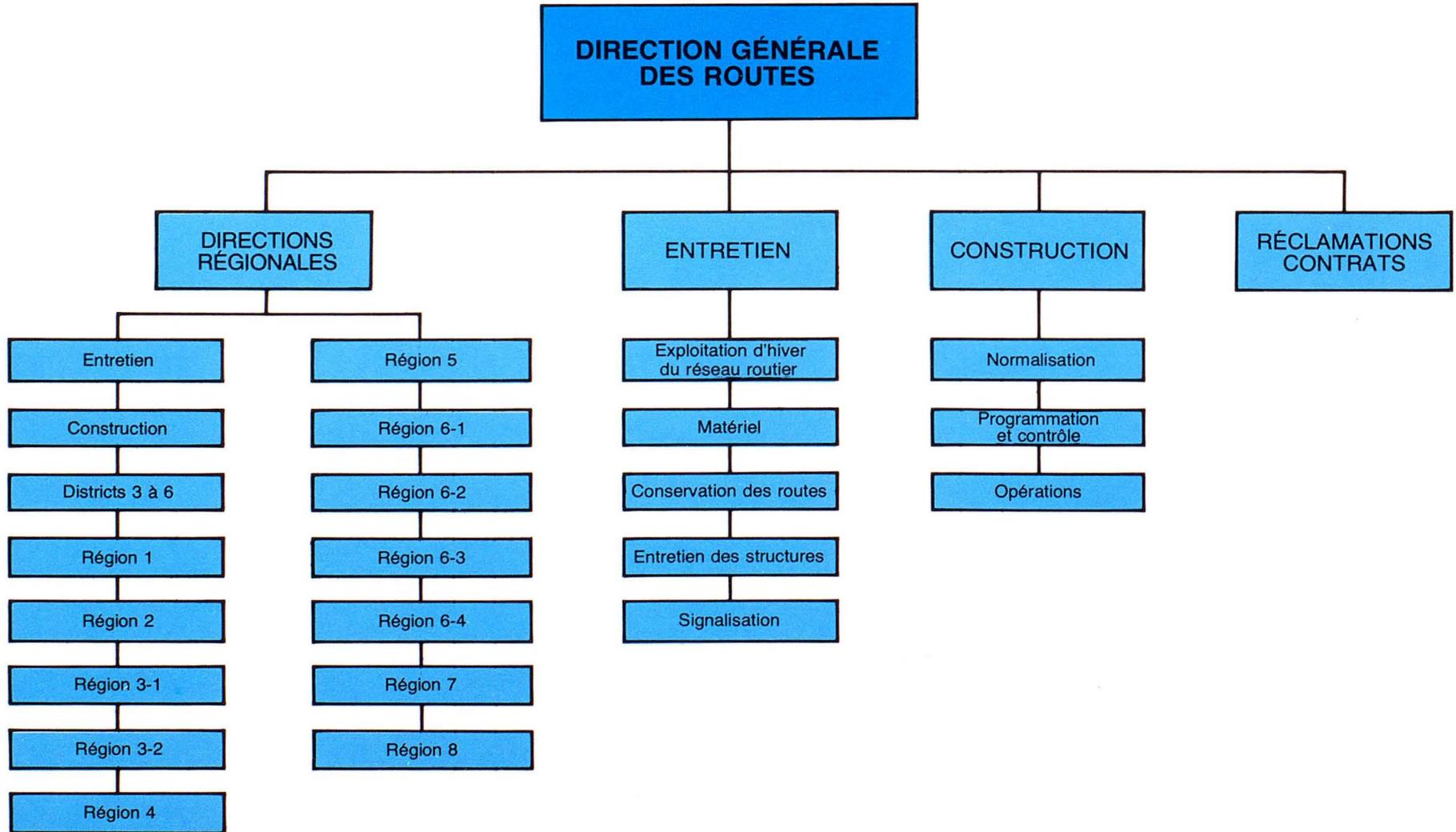
nouvelles contributions

construction	80% max. \$1 000 000
reconstruction	50% max. \$ 625 000









La direction générale des Routes est chargée de tous les programmes reliés à la construction et à l'entretien du réseau routier. Elle s'appuie à cette fin sur douze directions régionales et sur trois directions centrales: la direction de l'Entretien, la direction de la Construction et la direction des Réclamations sur contrats.

DIRECTION DE L'ENTRETIEN

La direction de l'Entretien établit les normes techniques de l'entretien, assure la gestion du cahier des charges et contrôle son application. Elle coordonne, de plus, l'élaboration des programmes d'entretien et conseille les gestionnaires dans l'affectation de leurs ressources. Cinq services en font partie: Conservation des routes, Exploitation d'hiver,

Matériel, Signalisation et Entretien des structures.

Le service de la Conservation des routes a perfectionné, en 1974-1975, son système de gestion afin de pouvoir évaluer avec plus de précision la charge de travail impartie à chaque région. Un comité y a pour tâche de réviser la politique de partage des responsabilités entre le ministère et les municipalités. Un second comité doit concevoir les mesures susceptibles d'améliorer les opérations d'entretien du réseau routier et définir les normes qui permettront d'accroître qualité et productivité. Soulignons que c'est de ce service que relève la responsabilité de voir à l'application de lois concernant les cimetières d'automobiles et la publicité le long des routes.





Exploitation d'hiver du réseau routier

Par le biais de son service de l'Exploitation d'hiver, le ministère des Transports déneige quelque 5 000 milles de routes et déverse 1.3 million de tonnes d'abrasifs et de fondants chimiques sur 10 000 milles de chaussées. Au cours de 1974-1975, l'exploitation d'hiver de notre réseau routier a coûté \$50 millions. De cette somme, \$23.9 millions ont été affectés aux travaux réalisés par les employés de l'État, tandis que \$15.6 millions ont été alloués par contrats à des entrepreneurs ou, sous forme de subventions, à des corporations municipales. Les municipalités subventionnées voient, pour leur part, à l'entretien de 24 400 milles de routes; elles sont au nombre de 1 350 et reçoivent, conformément aux critères établis, entre \$375 et \$660 le mille.

Pour assurer l'entretien d'hiver du réseau routier, le ministère emploie plus de 5 700 personnes oeuvrant à divers niveaux dont 3 000 opérateurs de véhicules. Quant à la flotte affectée à l'entretien, elle comporte 1 535 véhicules dont 672 chasse-neige, 325 épandeurs mécaniques et 70 souffleuses.

Ce service a introduit, en 1974-1975, diverses innovations technologiques dont l'«igloo», bâtiment de forme conique destiné à abriter abrasifs et fondants chimiques, et des contrôleurs électroniques sur les épandeurs, lesquels permettent, en adaptant le débit de l'épandage à la vitesse du véhicule, de réaliser de substantielles économies. Mentionnons également l'introduction d'un système de radio-communication mettant en relation constante les divers opérateurs de véhicules avec leur port d'attache.

En outre soulignons l'acquisition d'une fondeuse à neige devant être utilisée à Montréal, notamment sur les boulevards Métropolitain (A-40) et Décarie (A-15) où l'on doit habituellement effectuer le transport de la neige. C'est la première fois que le ministère acquiert un véhicule du genre, lequel sera mis en opération à titre expérimental.

Doté d'un parc d'équipement lourd et de véhicules de tout genre évalués, en fonction du prix d'achat, à près de \$40 millions, le service du Matériel joue le rôle de pourvoyeur

par rapport aux directions régionales. C'est lui qui acquiert, pour leur compte, l'équipement nécessaire à la conservation et à l'entretien du réseau routier québécois et voit à maintenir en bon état de fonctionnement les véhicules utilisés dans les 47 districts du ministère. Bénéficiant, depuis 1974, d'un système intégré de gestion, ce service est à même de déterminer avec plus de précision la vie économique de l'équipement utilisé.



ENTRETIEN D'HIVER 1974-1975

	DÉNEIGEMENT (en milles)	COÛTS (en millions de dollars)
Ministère	5 000	23.9
Entrepreneurs sous contrat	10 000	15.6
Municipalités subventionnées	24 400	12.0
TOTAL	39 400	51.5

Signalisation

La direction de l'Entretien est également assistée dans sa tâche par le service de la Signalisation qui a pour fonctions de voir à la fabrication, à l'installation et à l'entretien des panneaux indicateurs (signalisation verticale), d'assurer l'entretien des feux de circulation et des systèmes d'éclairage et de veiller au marquage des lignes blanches sur la chaussée (signalisation horizontale).

En 1974-1975, l'usine administrée par ce service a fabriqué 83 234 panneaux conventionnels, 2 869 panneaux servant à identifier

les travaux effectués par des entrepreneurs pour le compte du ministère et 396 panneaux de supersignalisation. Il faut ajouter à cela les ouvrages de signalisation électronique, les réparations aux systèmes d'éclairage et au matériel de signalisation détérioré à la suite d'accidents.

En regard de la signalisation, notons que le service de la Signalisation participe à un comité mis sur pied en 1974 afin de réévaluer *L'instruction générale sur la signalisation routière du Québec*, éditée pour la première fois en 1967. Des représentants du ministère des

ENTRETIEN DES ROUTES PAR CLASSE 1974-1975

CLASSE	LONGUEUR (en milles)	COÛTS (en millions de dollars)
Autoroutes	675	6.7
Routes provinciales	6 050	37.6
Routes régionales	5 200	28.6
Chemins municipaux	21 400	74.8
TOTAL	33 325	147.7*

* Excluant des dépenses de services et d'administration au montant de \$3 593 300

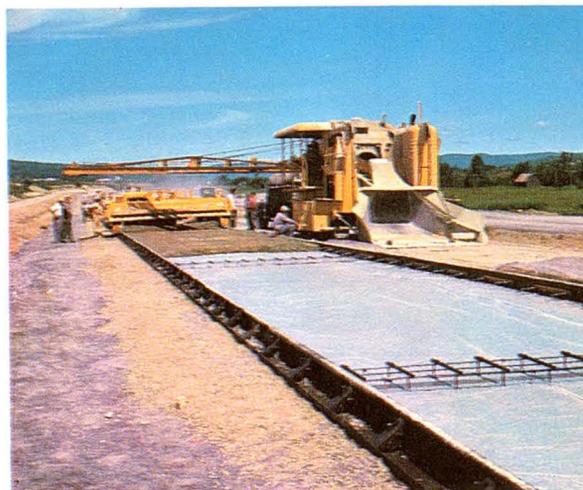
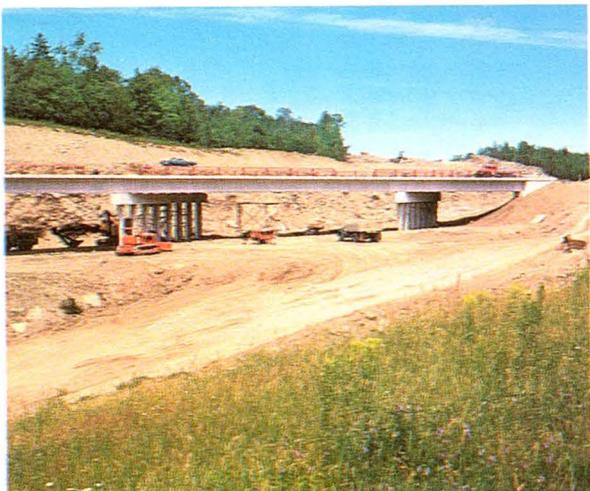
Transports, de l'Office des autoroutes et des villes de Québec et de Montréal siègent au sein de ce comité qui a un mandat d'un an pour publier un nouveau manuel. Celui-ci formule les normes régissant les divers types de signalisation routière en usage au Québec.

Un comité d'un tout autre genre, créé à l'instigation du service de la Signalisation, s'est fixé comme objectif de promouvoir la sécurité auprès du personnel. Il entre d'ailleurs dans les prérogatives de ce comité de faire enquête sur les cas d'accidents survenant au travail.

Par ailleurs, la conservation de quelque 12 000 ponts et viaducs du Québec relève du service de l'Entretien des structures, lequel a notamment supervisé en 1974-1975 la réfection du pont Pierre-Legardeur à Montréal. La direction du service a également conçu et publié un manuel d'instructions portant sur l'entretien des structures. Ce manuel a servi à l'organisation de cours, tenus en février et mars 1975, dans plusieurs régions du Québec.

COÛTS D'EXPLOITATION 1974-1975

	COÛTS	
	(en millions de dollars)	%
Entretien d'été	64.8	37,5
Entretien d'hiver	53.7	31,0
Matériel	22.8	13,1
Signalisation	10.3	5,9
Entretien des structures	9.4	5,4
Activités de soutien	12.1	7,1
TOTAL	173.1	100,0



Les activités de construction du ministère des Transports surviennent après considération des caractéristiques propres à chaque mode de transport, des besoins des usagers et de ceux de la région. Ainsi, la construction d'autoroutes répond aux impératifs de la circulation des biens et des personnes, le haut niveau des normes de construction observées permettant d'allier rapidité de parcours et sécurité maximale pour l'automobiliste.

DIRECTION DE LA CONSTRUCTION

La direction de la Construction qui assiste et conseille le sous-ministre adjoint aux routes et les directeurs régionaux sur les différents aspects de la construction routière, a entrepris par le biais de ses trois services (Normalisation, Programmation et contrôle et Opérations) de systématiser son action.

Dorénavant, les directeurs régionaux pourront appliquer des critères communs d'identification des travaux routiers entrant dans le cadre d'un programme triennal d'investissements. Par la même occasion, il

sera possible de déterminer des prix unitaires pour chaque ouvrage au bordereau des contrats, quel que soit l'endroit où il est exécuté. Ces mesures rendront possible l'informatisation des données dès 1975, de façon à évaluer avec plus de précision le coût éventuel des projets de construction routière. L'année 1974-1975 a également vu l'introduction de deux programmes de gestion, l'un concernant la préparation des projets routiers, l'autre l'exécution des travaux. Ces programmes s'insèrent dans le processus de rationalisation des activités de la direction.

COÛTS DE CONSTRUCTION PAR CLASSE 1974-1975

CLASSE	COÛTS* (en millions de dollars)	%
Autoroutes	285.8	56,5
Routes provinciales	110.7	21,9
Routes régionales	38.9	7,7
Autres routes	70.0	13,9
TOTAL	505.4	100,0

* Les coûts de construction comprennent, en plus du montant des contrats de construction, les coûts d'expropriation, les salaires et honoraires et les frais de services.



La morphologie contraignante du territoire québécois a largement influencé le façonnement de son réseau de transport. Certaines zones, telle la Côte-Nord, souffrent d'isolement et quelques phénomènes d'abandon remettent en cause l'implantation de coûteuses infrastructures mais la route, par le degré de désenclavement qu'elle procure, s'avère le plus souvent un élément majeur du développement régional.

DIRECTION DES RÉCLAMATIONS SUR CONTRATS

Créée en 1974, la direction des Réclamations sur contrats a pour objectifs la justice et l'équité dans le règlement des réclamations intervenant entre le ministère et les entrepreneurs et de tirer avantage de l'expérience acquise dans le traitement des réclamations aux fins de l'amélioration du cahier des charges et des techniciens de design.

Pour réaliser ces objectifs, la direction, composée de deux services — Études des réclamations et Recherches — est souvent appelée à jouer un rôle de médiation, voire d'arbitrage dans certains conflits. Afin de restreindre le nombre et l'importance des réclamations, la direction propose systématiquement les modifications pertinentes au niveau des causes relatives aux études, devis, plans, contrôle des travaux, etc.

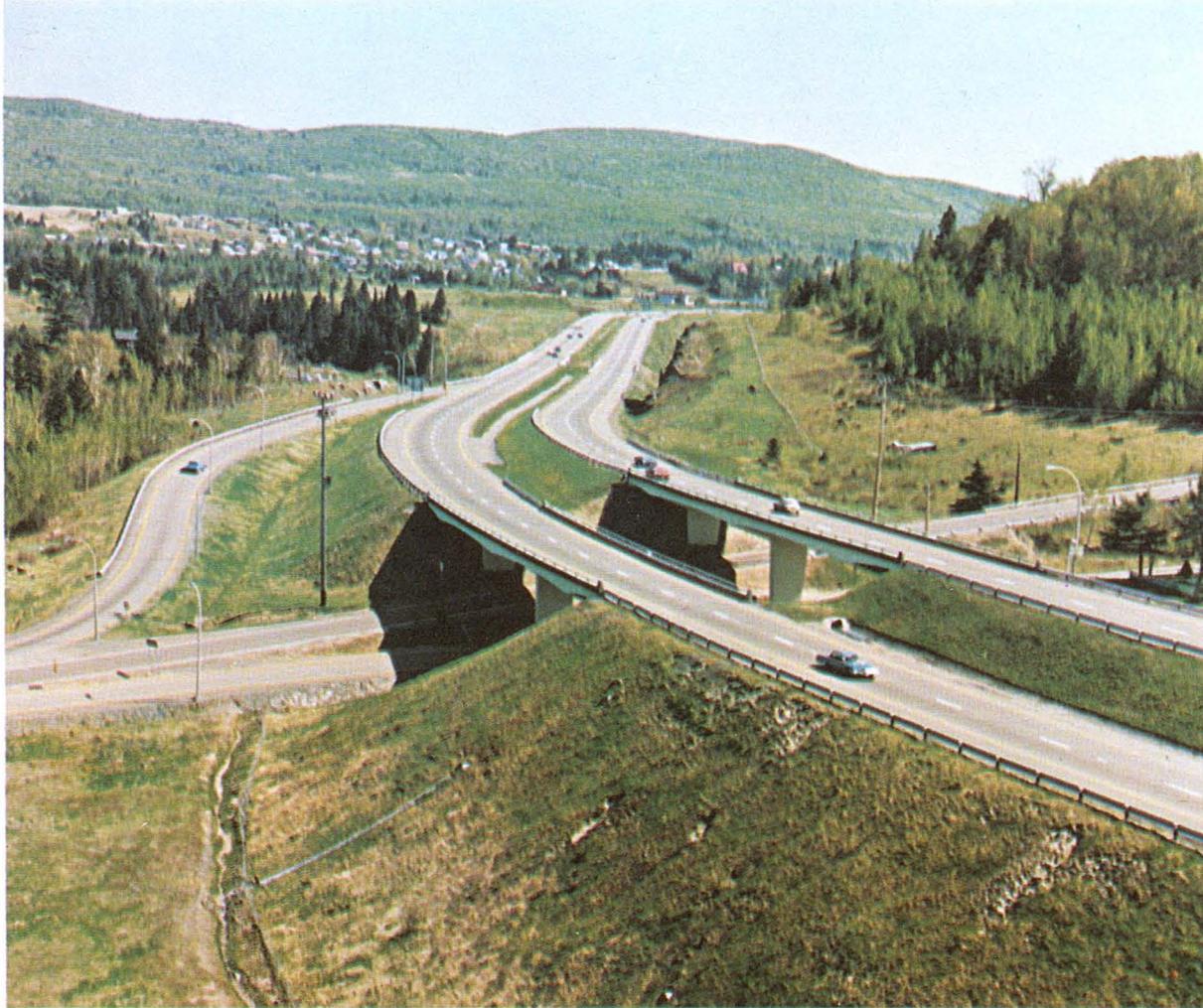
Au cours de l'année administrative 1974-1975, la direction a préparé un *Recueil de*

normes et critères des règlements de réclamations sur contrats. Par ailleurs, elle a produit un document analysant les causes de réclamations sur contrats, en vue de suggérer des correctifs éventuels. En outre, un mode d'acheminement des réclamations a été établi afin de diminuer les délais intervenant dans les diverses étapes de l'élaboration d'une proposition de règlement; un formulaire de présentation des réclamations a été conçu à l'intention des réclamants.

Les réclamations sur contrats ne sont apparues que depuis le début des années 60, époque où le gouvernement adopta la politique des appels d'offres pour l'exécution de ses contrats de travaux publics. En 1974, quatre-vingt-cinq cas ont été soumis à la direction des Réclamations sur contrats, pour un total de \$9 millions réclamés en compensation de pertes présumées. De cette somme, \$3.3 millions ont été payés.

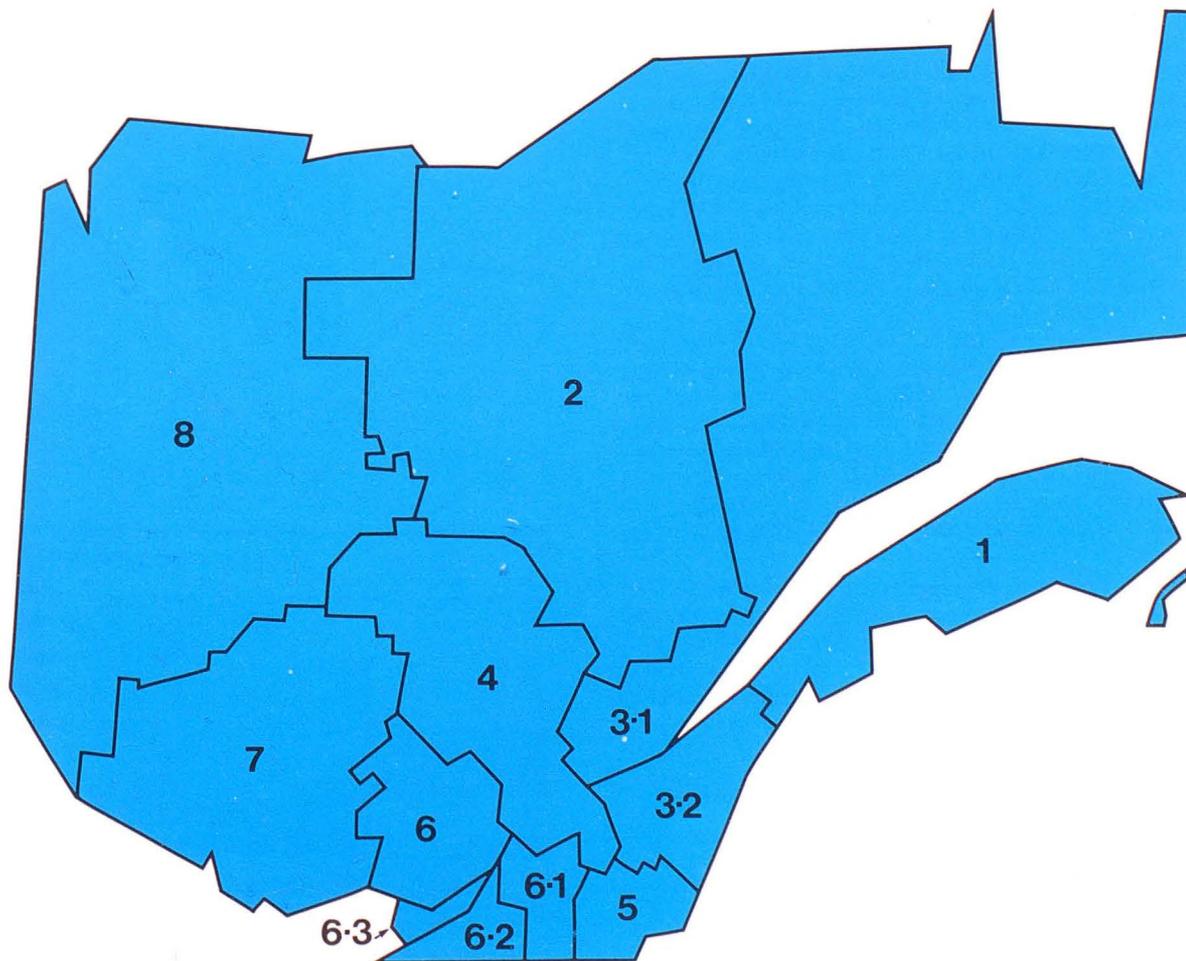
MONTANTS PAYÉS SUR RÉCLAMATION 1970-1974

	1970	1971	1972	1973	1974
Nombre de contrats	88	68	89	81	85
Valeur des contrats affectés (en millions de dollars)	76.9	53.6	50.9	74.3	90.5
Montants payés sur réclamation (en millions de dollars)	2.9	3.4	1.2	3.7	3.3
% de la valeur des contrats	3,80	6,42	2,29	4,97	3,59



DIRECTIONS RÉGIONALES

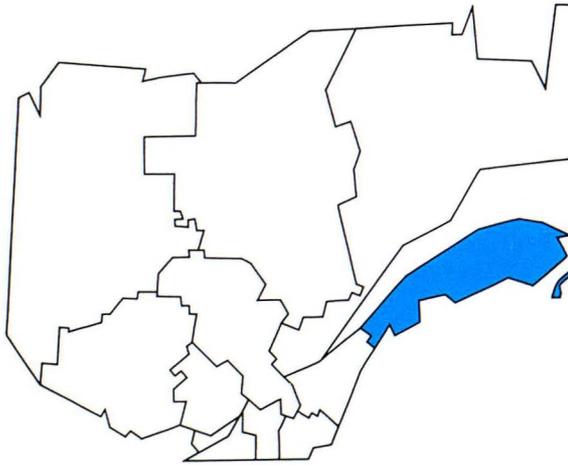
Responsable de l'exécution des programmes de construction et d'entretien du réseau routier, chacune des douze directions régionales est sous l'autorité d'un directeur qui en plus de réaliser les programmes, doit, en consultation avec les services spécialisés de son propre ministère, les représentants d'autres ministères, les municipalités, les corps intermédiaires et autres instances locales, identifier les besoins de la région en matière d'équipement routier et d'entretien du réseau en place. La région administrative est subdivisée, à son tour, en un certain nombre de districts dont les responsables (chefs de district) participent activement à l'identification des priorités, à la préparation et à la gestion des budgets de construction et d'entretien.



RÉGIONS ADMINISTRATIVES

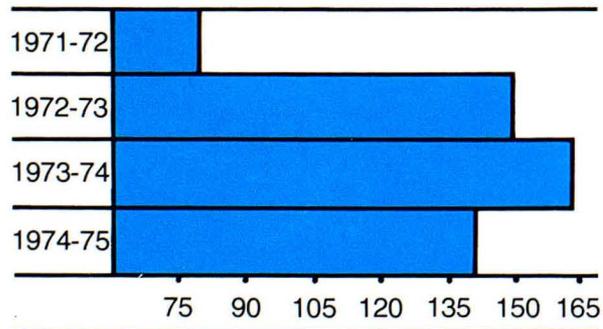
- Région 1 — Bas-Saint-Laurent — Gaspésie
- Région 2 — Saguenay — Lac-Saint-Jean
- Région 3-1 — Québec et Côte-Nord
- Région 3-2 — La Chaudière
- Région 4 — Trois-Rivières
- Région 5 — Sherbrooke
- Région 6-1 — Drummondville
- Région 6-2 — Sud de Montréal
- Région 6-3 — Montréal
- Région 6-4 — Nord de Montréal
- Région 7 — Outaouais
- Région 8 — Abitibi — Témiscamingue

Région 1 — Bas-Saint-Laurent et Gaspésie

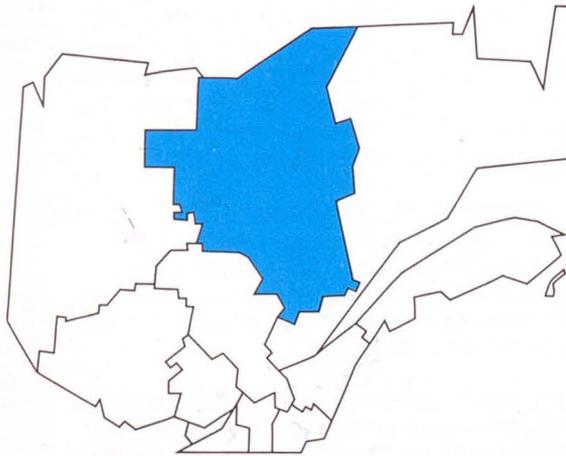


L'identification des priorités ne saurait se faire sans considération des particularismes locaux. Ainsi, l'attrait touristique de la péninsule gaspésienne justifie le fait que, depuis 1971, l'on concentre les efforts sur la réfection de sa route de ceinture (132). Cette route, que l'on prévoit rénover complètement d'ici 1985, a bénéficié d'investissements évalués à \$54 millions entre 1971 et 1974. Cette année encore, la majeure partie des \$35 millions octroyés en contrats de construction lui ont été consacrés. La plupart des contrats accordés en 1974-1975 visent la réfection de la route dans diverses municipalités des comtés de Bonaventure, Gaspé, Matane, Matapédia et Rimouski. Les chantiers les plus importants restent ceux de Saint-Laurent-de-Matapédia dans Bonaventure (\$4.4 millions) et de Newport dans le comté de Gaspé (\$1.4 million).

DÉPENSES PER CAPITA



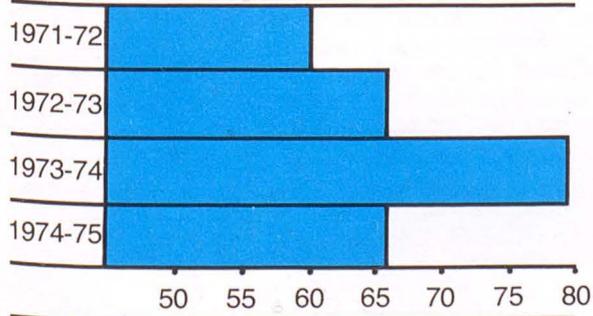
Région 2 — Saguenay-Lac-Saint-Jean



La position géographique de cette région, retranchée derrière le massif des Laurentides, explique que l'on y mette l'accent sur les travaux destinés à améliorer et à multiplier ses liens avec l'extérieur.

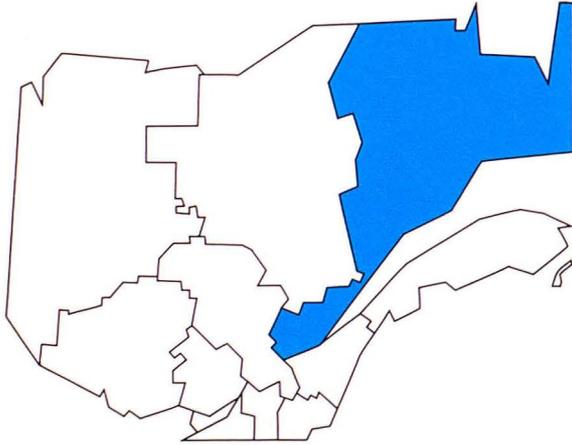
Ainsi, dans le cadre d'un programme quinquennal de \$14 millions portant sur la réfection, le redressement, l'élargissement et le pavage, sur une distance de 97 milles, de la route 167 reliant Saint-Félicien à Chibougamau, deux contrats totalisant \$3.6 millions ont été octroyés au cours de l'année écoulée. Ce programme devrait être complété en 1975-1976. Dans le même sens, la réfection de la route 175 dans le parc des Laurentides et le contournement d'Hébertville (\$2 millions) n'ont d'autre fin que d'améliorer les communications entre cette région et le sud du Québec.

DÉPENSES PER CAPITA

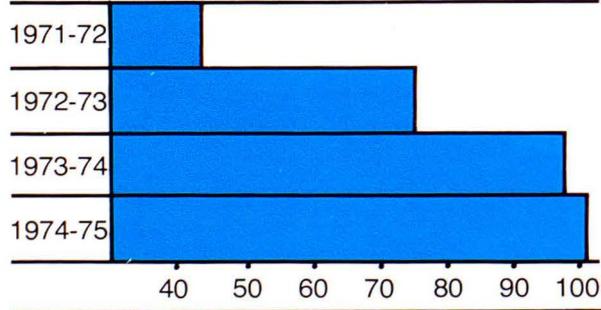


Outre les liens régionaux, on pense améliorer la voirie locale au cours du prochain exercice financier; l'élargissement à quatre voies de la route 170 entre Jonquière et Chicoutimi fait partie de ces projets.

Région 3-1 — Québec et Côte-Nord



DÉPENSES PER CAPITA



Cette région dont l'étalement fait qu'elle englobe une bonne partie de l'écoumène québécois au nord du Saint-Laurent, — en d'autres termes, de la zone habitée sur cette rive, — a connu, cette année encore, un intense déploiement d'activités tant sur la Côte-Nord qu'à proximité de l'agglomération québécoise.

En effet, à cause de la rigueur du climat et des divers obstacles naturels rencontrés, les chantiers de la Côte-Nord revêtent un caractère particulier. Ainsi, en avril 1974, le ministère a autorisé un investissement de \$9 millions destiné au parachèvement de la route 138 entre Moisie et Sheldrake. Si aucun retard ne survient dans le cheminement des travaux, ce tronçon comprenant une dizaine de ponts sera ouvert à la circulation jusqu'à Havre-Saint-Pierre dès 1976-1977.

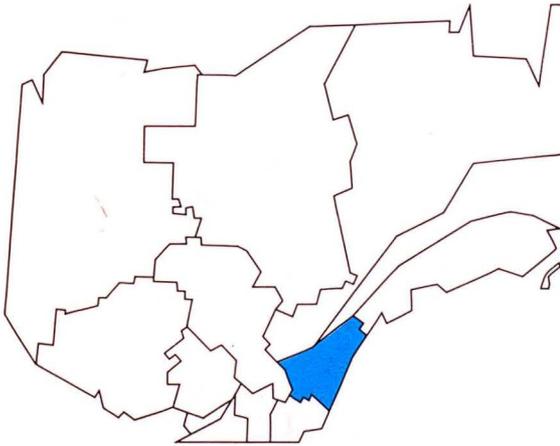
La réfection de la route 138, vitale pour la Côte-Nord, a nécessité une somme de \$6 millions; les travaux majeurs ont porté sur le trajet entre Port-Cartier et Sept-Îles mais le secteur de Charlevoix a également fait l'objet de certaines améliorations.

Par ailleurs, d'importants travaux (\$9.2 millions) portant sur la construction de la route 389 entre Gagnon et le lac Fire sont déjà dans une première phase de réalisation. En 1975-1976, le ministère fera des appels d'offres en vue d'ajouter aux 19 milles déjà construits les 30 milles nécessaires pour atteindre le site minier du lac Fire.

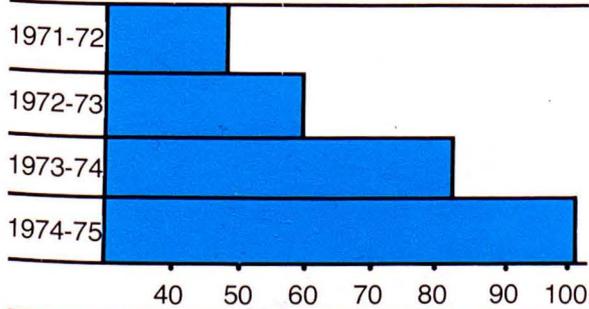
L'agglomération québécoise continue, elle, de se doter de puissantes pénétrantes. L'autoroute du Vallon (\$6.4 millions) et l'autoroute Dufferin-Montmorency (près de \$15 millions) mobilisent les efforts à l'intérieur du périmètre urbain.

La région administrative de Québec a enregistré cette année un développement remarquable au chapitre de la construction routière: \$57.4 millions y ont été consacrés. D'ailleurs, des travaux importants annoncés en cours d'année permettront de maintenir ce rythme de croissance en 1975-1976; mentionnons des travaux de \$15 millions à réaliser sur un tronçon de 13 milles de l'autoroute 40, à une vingtaine de milles à l'ouest de Québec, la construction du boulevard Henri IV (A-573) de l'autoroute 40 jusqu'à Val-Bélair et des travaux de \$12 millions, à échelonner sur plusieurs années, dans les municipalités de Villeneuve et de Montmorency.

Région 3-2 — La Chaudière



DÉPENSES PER CAPITA

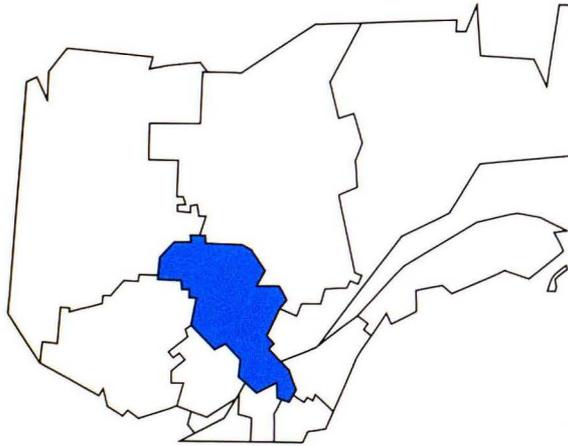


Dans la région de La Chaudière, la construction de l'autoroute de la Beauce (A-73) est, sans conteste, le chantier prédominant. C'est ainsi que plus de \$9 millions ont été affectés à la réalisation de ce projet, en 1974-1975, sur un budget global de construction de \$22 millions pour l'ensemble du territoire.

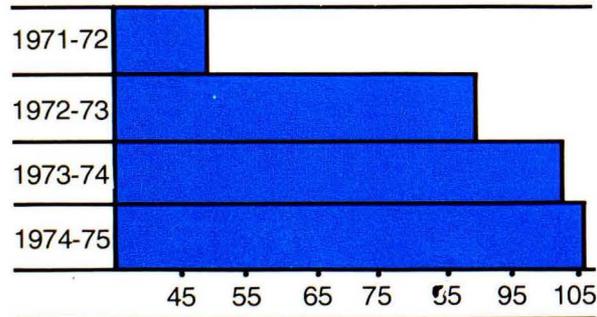
En cours d'année, cinq contrats d'une valeur totale de \$22.6 millions ont été signés, marquant le début de la construction proprement dite de l'autoroute, laquelle est en chantier à l'heure actuelle sur une vingtaine de milles depuis Saint-Romuald-d'Étchemin jusqu'à Saint-Maxime-de-Scott.

L'année précédente, un contrat de \$10 millions avait été adjugé pour la construction d'un échangeur comprenant six structures à la jonction de l'autoroute 73 et de la Transcanadienne (A-20), où les opérations se poursuivront jusqu'en 1975-1976. Par ailleurs, divers travaux routiers évalués à près de \$1 million ont été effectués dans la région au cours de l'année.

Région 4 — Trois-Rivières



DÉPENSES PER CAPITA



L'infrastructure routière dont on entend doter cette région d'ici quelques années ne pourra que renforcer la fonction de plaque tournante que lui conférait déjà sa situation géographique.

En effet, l'autoroute de la rive nord (A-40), présentement en construction dans la Mauricie où elle a entraîné des déboursés de \$10 millions en 1974-1975, reliera directement la métropole à Québec dans un avenir prochain. On s'affaire actuellement à la construction du tronçon de 29 milles séparant Berthierville de Trois-Rivières.

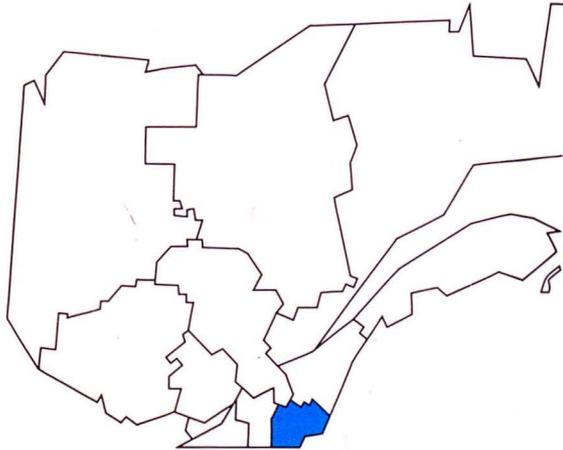
Dans un axe perpendiculaire, la Transquébécoise (A-55) qui reliera la Mauricie au sud du Québec, fait l'objet d'un chantier entre le pont Laviolette et le tracé de l'autoroute 40, où l'on procède au doublement de sa chaussée. Ces travaux, évalués à \$5 millions, de même que la construction d'un échangeur d'envergure (\$6 millions) au carrefour de l'autoroute 40 et de la Transquébécoise, représentent près de la moitié du budget global de construction de cette région (\$30.1 millions), le chantier de l'autoroute 40 accaparant lui aussi une bonne part de cette somme.

L'autoroute de la Mauricie (A-755) qui favorisera le rapprochement des communautés de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine est, pour sa part, en construction entre la Transquébécoise et le pont Radisson. Il s'agit d'un projet dont le coût global atteindra \$45 millions.

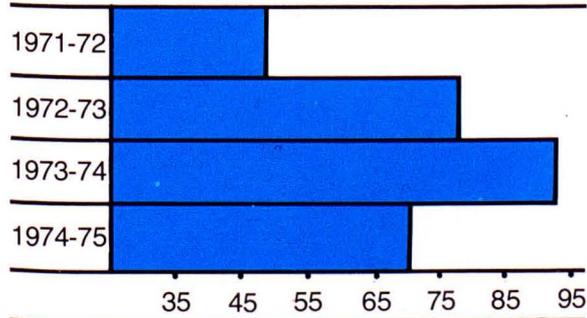
En plus des divers travaux se rapportant à la voirie locale sur l'une ou l'autre rive, mentionnons la poursuite des travaux de construction de l'autoroute 30 sur une distance de 10 milles entre Gentilly et la Transquébécoise; c'est un projet de plus de \$6 millions.

Enfin, un projet de \$10.5 millions concernant la Transquébécoise, annoncé au cours du dernier exercice financier, permettra d'effectuer le contournement de Grand-Mère jusqu'à la rivière Saint-Maurice. La construction de ce tronçon, qui s'étendra sur une distance de trois milles et demi devrait débiter au printemps 1975.

Région 5 — Sherbrooke



DÉPENSES PER CAPITA



Les crédits de construction de cette région ont atteint \$11 millions en 1974-1975.

À elle seule, la Transquébécoise (A-55) a bénéficié d'un investissement de \$1.7 million pour la construction d'un tronçon de 15 milles dans la circonscription électorale de Johnson. Les travaux, échelonnés sur plus de sept milles entre Bromptonville et Windsor, comprennent le raccordement de l'autoroute 55 au nouveau pont de Windsor, ainsi que l'érection de deux structures. La construction se poursuit également de Windsor à la rivière au Saumon, soit sur un peu plus de six milles.

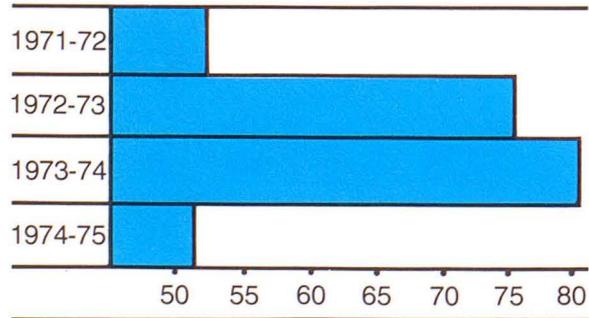
À l'occasion du dernier exercice financier, un montant de \$1.2 million, sur un total prévu de \$2.3 millions, a été investi dans la construction de l'autoroute 410; ceci comprend d'ailleurs des travaux effectués sur le boulevard Université à Sherbrooke.

Diverses opérations ont, par ailleurs, été amorcées sur la route 112 dans plusieurs municipalités de Mégantic-Compton; elles s'insèrent dans un projet de \$2.7 millions visant la réfection de cette route jugée vitale pour la vie économique de la région.

Région 6-1 — Drummondville



DÉPENSES PER CAPITA



Bien nanti, grâce à la Transcanadienne, en communications de direction est-ouest, la région de Drummondville cherche maintenant à se doter d'une infrastructure équivalente pouvant la relier, avec autant d'efficacité, à l'Estrie et, plus au sud, à la frontière américaine. C'est ce qui explique l'importance de l'autoroute 51 devant joindre Drummondville à Sherbrooke.

L'automne dernier, on a ouvert à la circulation un tronçon d'un peu plus de sept milles situé entre l'autoroute 20 et la route 139. La seconde phase de ce projet routier, considéré comme prioritaire pour la région, comportera la mise en chantier d'un autre tronçon de longueur identique, à partir de la route 139 à Saint-Nicéphore jusqu'à L'Avenir; ces travaux, évalués à quelque \$4 millions, débiteront en 1975-1976.

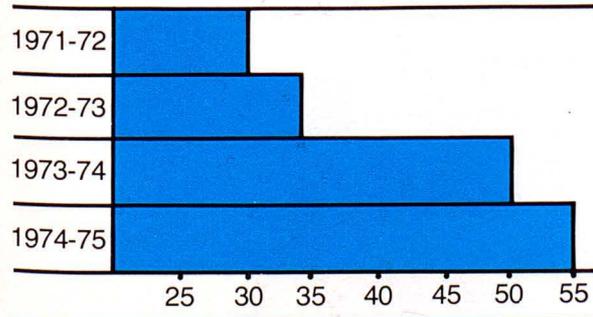
En janvier, suite aux vœux exprimés par la population, le ministère des Transports faisait part de son intention de déplacer le tracé de l'autoroute 51 de façon à la faire passer un peu plus au sud de Melbourne, par souci de préserver le caractère agricole et touristique du secteur Ulverton — Melbourne.

Quant aux autres réalisations de cette année, elles comprennent le contournement du village d'Abercorn, celui de la ville de Granby et divers autres travaux de construction et de réfection.

Région 6-2 — Sud de Montréal



DÉPENSES PER CAPITA

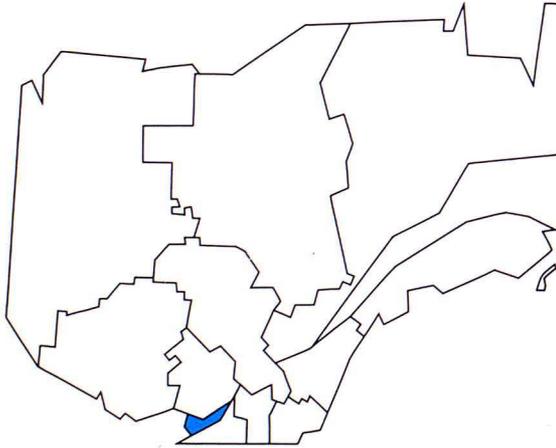


La construction de l'autoroute 30, surnommée autoroute de l'Acier, s'est poursuivie sur une distance d'environ 35 milles en 1974-1974, soit entre Boucherville et Tracy, ce qui représente un vaste chantier de \$45 millions. La région administrative du sud de Montréal, qui a bénéficié d'un budget de construction de \$24.7 millions durant l'année financière, a concentré ses efforts sur la réalisation de ce projet d'envergure.

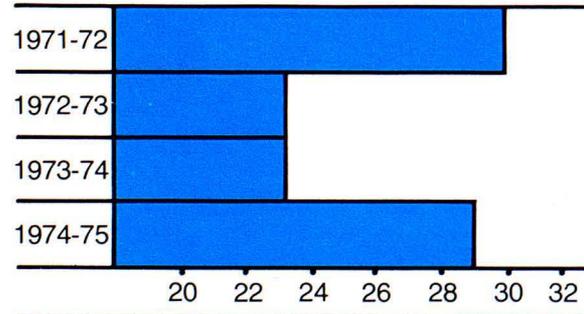
En cours d'année, un tronçon long de trois milles situé entre la route 116 et le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, a été ouvert à la circulation. À Valleyfield, un second tronçon est en chantier et devrait normalement être complété en 1975-1976.

La voirie régionale n'a cependant pas été négligée. C'est ainsi que l'on a procédé à la reconstruction d'une partie de la route 202 à l'ouest de Lacolle et à l'aménagement d'une voie de contournement du village de Ormstown. On a également entrepris des travaux à Saint-Jean, à La Prairie, sur les routes 236 à Saint-Stanislas-de-Kostka et 133 à Chambly.

Région 6-3 — Montréal



DÉPENSES PER CAPITA



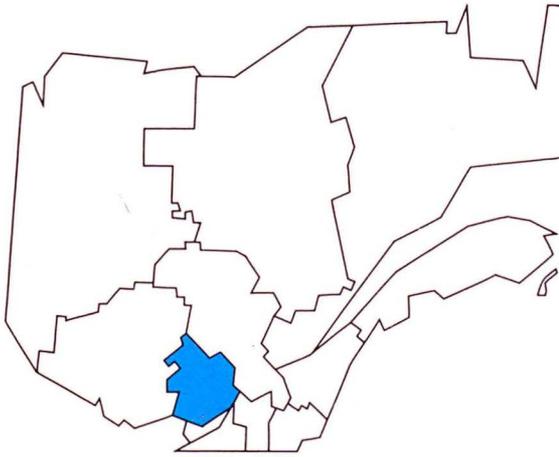
Dans le domaine de la voirie, la construction de l'autoroute Chomedey (A-13), à Montréal, représente le plus gros chantier au Québec, avec un investissement de \$41.3 millions en 1974-1975. Une fois complété, ce tronçon comportera vingt-quatre structures sur une distance de 13 milles. La nécessité de parachever cette voie conformément au cheminement prévu provient de son extrême importance en tant que lien direct entre les aéroports de Dorval et de Mirabel. Dans le même sens, on maintient le rythme de construction de l'autoroute 440 qui reliera l'autoroute Chomedey à l'autoroute Papineau (A-19); en 1974-1975, \$6.3 millions lui ont été consacrés.

Dans le centre-ville de Montréal, soulignons l'ouverture à la circulation d'un tronçon de près de deux milles de l'autoroute Ville-Marie (A-20) au cours de l'hiver dernier. Cette portion comprise entre la rue Guy et la rue Sanguinet a coûté \$118 millions. De plus, on a aménagé, au coût de \$2 millions, une passerelle pour piétons au-dessus de cette tranchée à la hauteur de la rue de l'Hôtel-de-Ville.

Au chapitre de la voirie régionale, signalons un investissement de \$750 000 dans Vaudreuil-Soulanges.

Parmi les travaux d'importance envisagés pour 1975-1976, mentionnons le parachèvement du boulevard Métropolitain (\$12 millions). Ce projet comprend la construction de plusieurs viaducs, murs de soutènement et chemins de desserte dans le secteur de Montréal abritant les raffineries, soit entre l'échangeur Bourget et l'échangeur des Deux-Rivières. En ce qui a trait à l'autoroute 19, on commencera la construction du tronçon situé entre le boulevard Saint-Martin et l'autoroute 440 durant le prochain exercice financier.

Région 6-4 — Nord de Montréal



Dans la région du nord de Montréal, où \$35 millions ont été investis dans la construction routière en 1974-1975, l'autoroute 640 fait l'objet de travaux d'envergure.

En décembre, un tronçon long de six milles, évalué à \$9.5 millions et comprenant trois ponts d'étagement, de même qu'un pont jumelé au-dessus de la rivière Mascouche, a été ouvert à la circulation. Au même moment, on annonçait la construction prochaine d'un important échangeur (\$9 millions) au carrefour des autoroutes 640 et 25, de même qu'à l'intersection de cette dernière avec la route 125, à Lachenaie.

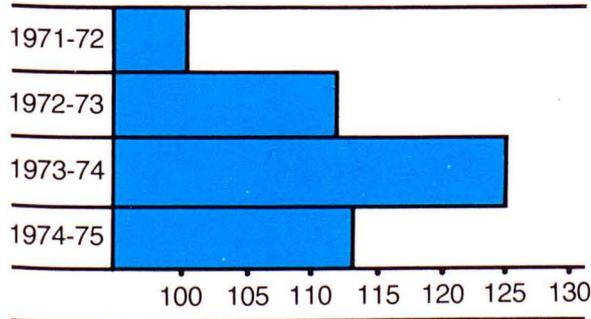
Parallèlement à l'autoroute 640, on poursuit, un peu plus au nord, la construction de l'autoroute 50: cinq milles sont en chantier dans Joliette-Montcalm et trois milles et demi dans Argenteuil où l'on effectue le contournement de la municipalité de Lachute.

L'autoroute 13 est, par ailleurs, en voie de réalisation, sur un mille et demi dans Terrebonne: les travaux s'étendent de la rivière des Mille Îles où l'on procède à l'érection d'un pont, en direction nord, vers l'autoroute 640.

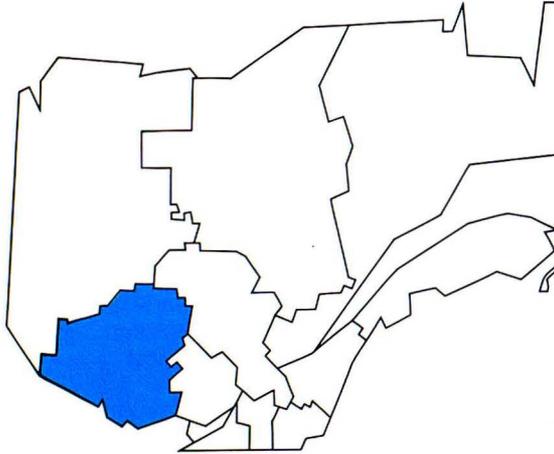
Au chapitre de la voirie régionale, d'importants travaux ont été entrepris sur la route 125 dans les municipalités de Chertsey, Lac-Paré et Entrelacs où elle sera portée à quatre voies divisées sur près de huit milles. Ces opérations s'insèrent dans un projet global de \$22 millions portant sur la reconstruction de la route 125 entre Chertsey et Saint-Donat.

De plus, à Saint-Faustin, un tronçon de huit milles de la route 117 a été ouvert à la circulation. Un pont est actuellement en construction sur cette route à la hauteur de la rivière du Diable.

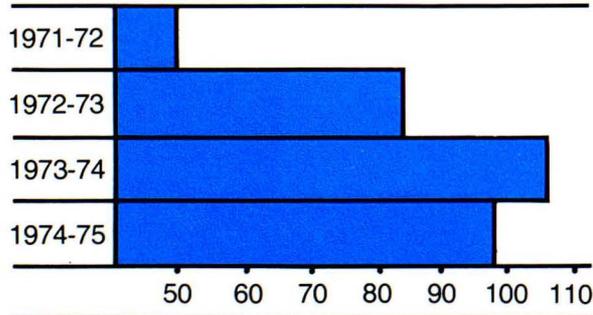
DÉPENSES PER CAPITA



Région 7 — Outaouais



DÉPENSES PER CAPITA

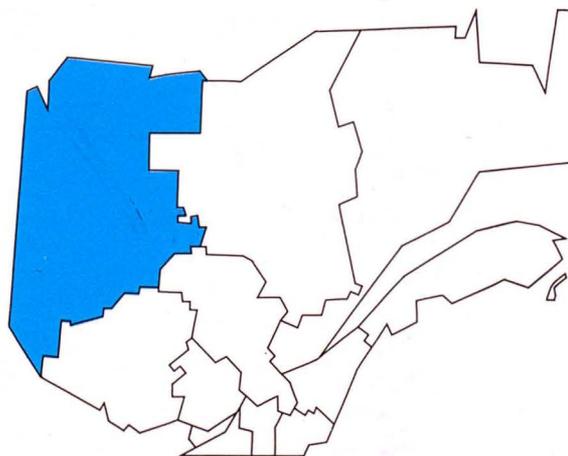


Grâce à l'entente fédérale-provinciale signée le 7 janvier 1972, le rythme de la construction routière s'est considérablement accru dans l'Outaouais. En vertu de cet accord, le réseau routier régional sera complété et amélioré conformément à un programme de travaux dont le coût atteindra vraisemblablement \$200 millions. L'accord stipule la responsabilité à 50 pour cent du coût des opérations pour chacune des parties. Une fois les travaux complétés, le Québec sera seul propriétaire des infrastructures. Ces travaux se rapportent à la construction de l'autoroute de la Gatineau (A-5), de l'autoroute 50, ainsi qu'à l'aménagement d'une voie urbaine rapide et d'artères régionales à Hull et dans les municipalités environnantes.

Depuis la signature de l'entente avec la Commission de la capitale nationale, le ministère des Transports a entrepris des travaux évalués à plus de \$75 millions. Dans le cadre de cette entente, 73 milles de routes et d'autoroutes devront être mis en chantier d'ici le début des années 80.

En ce qui a trait à la voirie régionale, soulignons les travaux de réfection entrepris en 1974-1975 sur la route 105 entre Hull et Wakefield d'une part, et entre Gracefield et Grand-Remous, d'autre part.

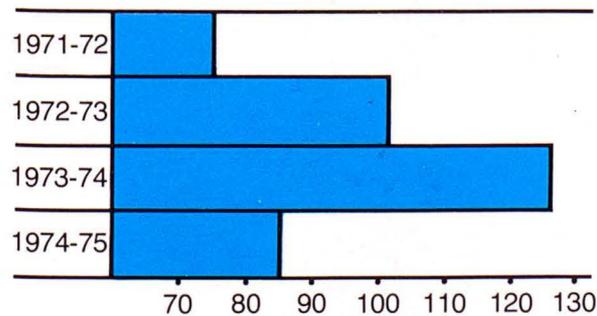
Région 8 — Abitibi-Témiscamingue

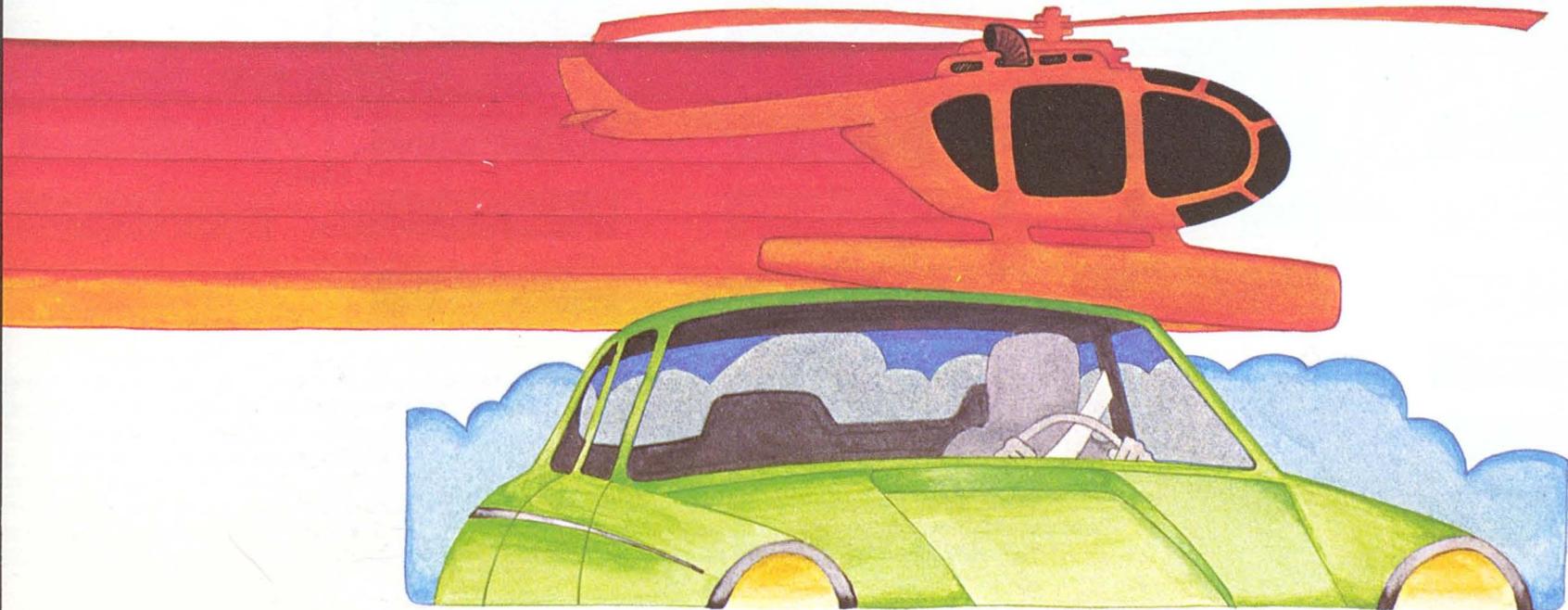


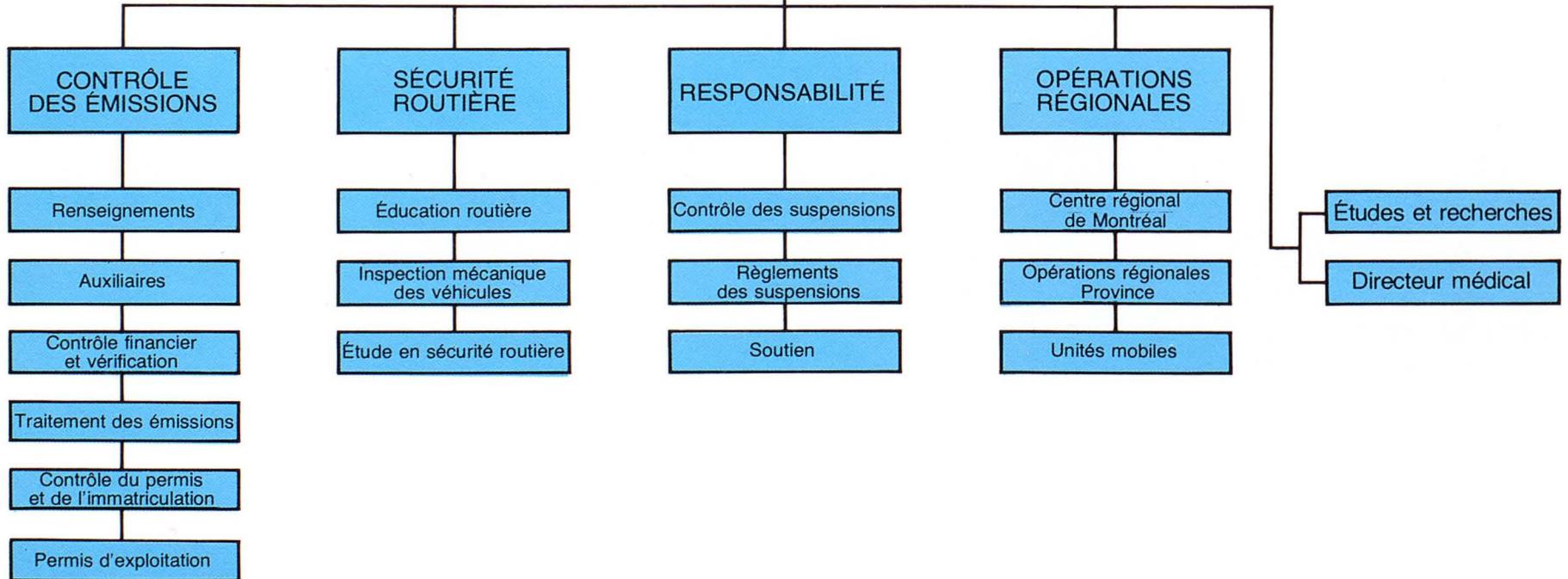
L'année administrative 1974-1975 a été marquée, dans cette région, par l'inauguration d'un viaduc au-dessus de l'avenue Murdoch à Noranda, le contournement d'Amos et divers travaux réalisés sur la route 109 à Rivière-Héva et à Matagami. Au cours du dernier exercice financier, la région 8 a investi \$6 millions dans la construction routière.

Au nombre des projets qui seront mis en chantier dans un avenir prochain, mentionnons l'élargissement à quatre voies de la route 101 à Noranda, sur une distance de trois milles et demi. On prévoit, en outre, la réfection d'un tronçon de route, non numérotée à l'heure actuelle, qui permettra de relier Sainte-Germaine et Saint-Laurent dans la circonscription d'Abitibi-Ouest.

DÉPENSES PER CAPITA





**DIRECTION GÉNÉRALE
DU BUREAU DES
VÉHICULES AUTOMOBILES**

Le Bureau des véhicules automobiles, par suite d'attributions nouvelles au cours des dernières années, a cessé d'être uniquement un organisme de perception pour acquérir des pouvoirs de contrôle dans le domaine de la sécurité routière. Le champ juridictionnel et les obligations du Bureau des véhicules automobiles sont, par ailleurs, déterminés par le Code de la route, la Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, la Loi des transports et certains règlements qui en découlent. Le directeur coordonne les activités de son organisme administratif par l'intermédiaire de quatre directions, soit le Contrôle des émissions, la Sécurité routière, la Responsabilité et les Opérations régionales.

Conseillers auprès du directeur

Dans l'exécution de son mandat, le directeur bénéficie du support de deux équipes de conseillers, à savoir le Comité médical consultatif et le service d'Études et de recherches.

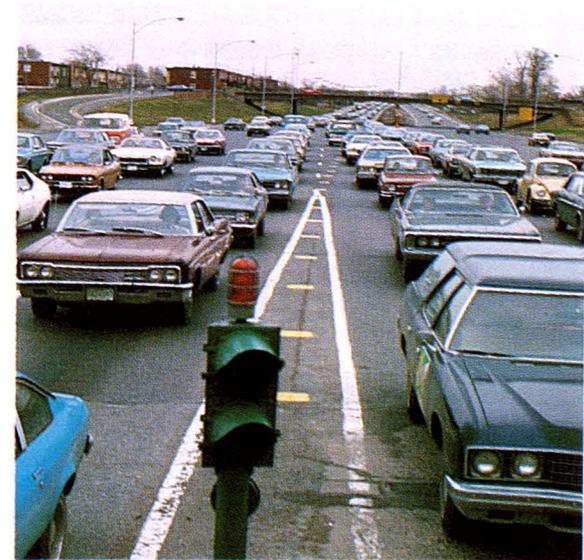
Le Comité médical consultatif qui élabore présentement une nouvelle formule médicale de façon à la mettre au diapason d'une formule nationale, a étudié, cette année, 8 217 dossiers, soit une augmentation de 10% par rapport à l'an dernier. Subséquemment à cette analyse, 537 automobilistes ont perdu leur permis de conduire ou se sont vu refuser le privilège d'en obtenir un.

Le comité examine également les dossiers de conducteurs ou de postulants handicapés, ceux des personnes âgées et ceux des automobilistes ayant fait état de certaines maladies ou infirmités au moment de renouveler leur permis de conduire.

Le service d'Études et de recherches assiste le directeur général et les autres directeurs dans l'exécution de leur tâche respective en leur procurant les études et évaluations qui permettront de recommander des politiques fondamentales ou des procédures.

Cette année, ce service a procédé, successivement, à la sensibilisation des organismes intéressés, en vue d'une campagne d'information et de propagande concernant le port de la ceinture de sécurité, à une étude sur les écoles de conduite et à un examen comparatif des législations ontarienne et québécoise relatives à l'inspection mécanique des véhicules.

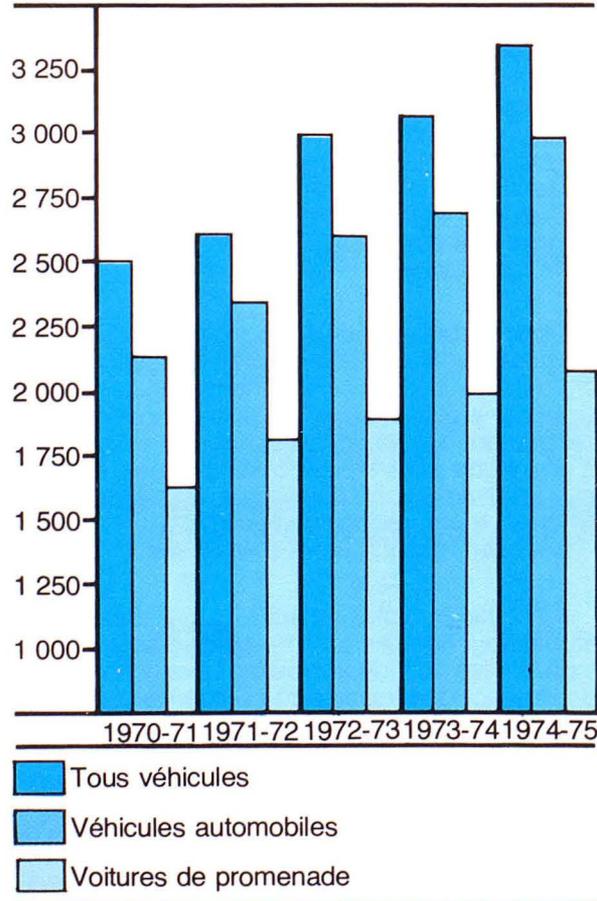
À l'heure actuelle, il a sur le métier des études touchant les commerçants d'automobiles, les vols de véhicules, l'évaluation de l'impact des travaux de l'Office de révision du Code civil — ce, sous l'angle de la gestion du Bureau des véhicules automobiles — et l'imputation de droits versés à la suite de nouvelles immatriculations.



DIRECTION DU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

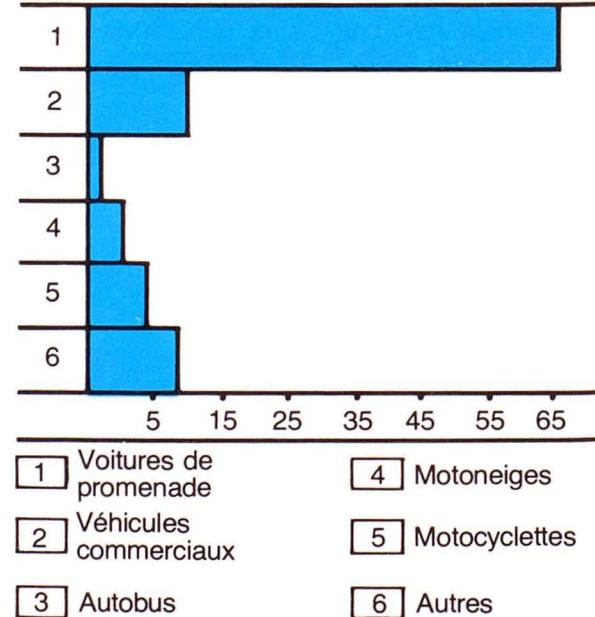
Son rôle et ses attributions au sein de la direction générale amènent la direction du Contrôle des émissions à satisfaire les demandes de 5 500 000 détenteurs de permis de conduire et propriétaires de véhicules. Elle effectue l'émission des permis et des plaques selon les normes et procédures établies et assure la perception des droits exigibles à cet égard.

IMMATRICULATION DES VÉHICULES 1970-1974 (en milliers)



IMMATRICULATION DES VÉHICULES PAR CATÉGORIE, 1974 (en pourcentage)

Véhicules immatriculés: 3 267 710



Modes de contrôle

L'informatisation des dossiers lui permet d'accélérer les opérations d'émission, tout en assumant un meilleur contrôle au niveau de l'encaissement des sommes à percevoir. Cette direction est également responsable de la gestion des documents et de la diffusion de renseignements en ce qui a trait aux dossiers du Bureau des véhicules automobiles.

Par l'intermédiaire de son service de Traitement des émissions, cette direction a opté, cette année, pour de nouveaux modes de contrôle des sommes dues, entrepris de microfilmer ses dossiers, répondu à 1 249 631 demandes de renouvellement de permis de conduire et 439 859 demandes du même ordre pour l'immatriculation et contrôlé quelque 4 230 000 transactions effectuées dans les bureaux régionaux. Les montants perçus au seul titre des renouvellements par ce service se chiffrent à \$33 980 797.

Pendant, la vérification et le contrôle de ces sommes, comme de toutes celles provenant des nouvelles immatriculations, des nouveaux permis, des examens et des transactions effectuées pour le compte de la Commission des transports, relèvent essentiellement de la compétence du service du Contrôle financier. Le 1er février 1975, \$109 437 583 avaient été perçus de cette façon. La baisse apparente pour le dernier exercice financier provient de ce que,

exceptionnellement, la date limite pour l'achat des plaques d'immatriculation a été reportée en avril.

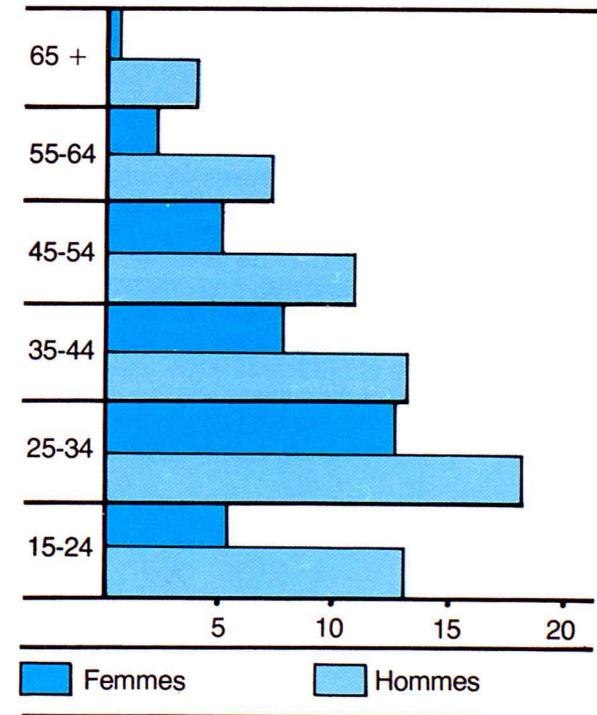
À l'intérieur du service du Contrôle des permis et de l'immatriculation, c'est à la division du Contrôle médical qu'il appartient de vérifier systématiquement un certain nombre de demandes de permis où les postulants font état d'un handicap quelconque ou de la déficience de leur état de santé. Cette année, 114 132 dossiers ont été examinés et 8 217 d'entre eux ont été soumis au Comité médical consultatif. De plus, ce service voit à l'application des normes édictées pour l'émission des permis de conduire. En 1974, le public détenait 2 720 030 permis de conduire; 65,3% d'entre eux appartenaient à des hommes et 34,7% à des femmes.

MONTANTS PERÇUS PAR LE BUREAU DES VÉHICULES AUTOMOBILES 1970-1975 (en millions de dollars)

1970-1971	112.5
1971-1972	126.4
1972-1973	135.4
1973-1974	154.1
1974-1975	109.4*

* En raison des retards dans l'émission des plaques d'immatriculation, cette somme, le 1er février 1975, ne représente donc qu'une partie du montant à percevoir.

DÉTENTEURS DE PERMIS DE CONDUIRE PAR GROUPE D'ÂGE 1974-1975 (en pourcentage)



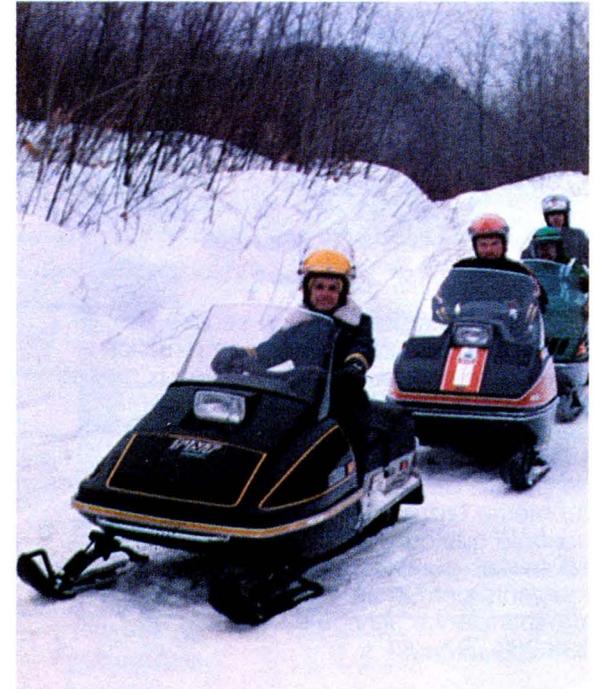
La motoneige

La tâche bien spéciale de mettre en application les principales dispositions du règlement 7 sur la motoneige revient au service des Permis d'exploitation. En 1974, 285 clubs de motoneige groupant approximativement 232 000 individus ont été agréés. Le ministère leur a versé \$492 515 en subventions, en plus de défrayer le coût de fabrication des panneaux de signalisation disposés en bordure des sentiers. Actuellement, 22 729 milles de sentiers spécialement aménagés forment un réseau complètement indépendant de la voirie ordinaire. Une série de cartes régionales illustrant le réseau agréé est préparée par la division de la Cartographie du service de la Géographie et publiée chaque année à l'intention des motoneigistes.

Renseignements et sécurité publique

Le service des Renseignements satisfait aux demandes provenant principalement des corps policiers, des services gouvernementaux et des compagnies d'assurances. Dépositaire de 60 000 000 de documents ayant servi au contrôle des émissions au cours des dernières années, le service des Renseignements assure la mise à jour systématique de tous les documents actifs et semi-actifs, les autres pièces étant acheminées aux archives pour consultation éventuelle de la part de l'administration civile et judiciaire.

À la suite d'un protocole d'entente intervenu entre le Bureau des véhicules automobiles et la Sûreté du Québec, pour son Centre de renseignements policiers, les agents de la paix ont maintenant accès aux banques de données du Bureau des véhicules automobiles à des fins de sécurité publique, et ce, grâce à une liaison d'ordinateur à ordinateur réalisée par le truchement du service de l'Informatique du ministère.



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cette direction élabore et diffuse des programmes d'éducation et d'information en matière de sécurité routière, contrôle la conformité mécanique des véhicules, inventorie et analyse les causes d'accidents de la route et suscite la mise en place des correctifs nécessaires. Enfin, elle effectue diverses autres études et recherches en matière de sécurité routière.

Cette direction a acquis, par suite d'une nouvelle orientation des politiques du ministère, une importance particulière. En février, le ministère des Transports s'est engagé à donner suite, dès les prochains mois, à la majorité des recommandations du rapport Gauvin en matière de sécurité routière. Un programme triennal nécessitant un investissement de \$25 millions est en cours d'élaboration et, dès le prochain exercice financier, le budget consacré à la sécurité routière triplera, passant à plus de \$6 millions.

Pour atteindre ses objectifs, la direction de la Sécurité routière s'appuie sur trois services aux vocations bien distinctes, soit l'Éducation routière, l'Inspection mécanique des véhicules et les Études en sécurité routière.

Éducation routière

Durant l'année écoulée, le service de l'Éducation routière a oeuvré principalement dans le domaine des écoles de conduite automobile, veillant à la formation de moniteurs qualifiés, s'efforçant de revaloriser les programmes des écoles de conduite et exerçant une surveillance constante au niveau de la qualité de l'enseignement. En 1974, 107 écoles de conduite fréquentées par 77 183 élèves ont été supervisées. Des cours de conduite préventive ont été dispensés à 5 695 automobilistes par un groupe de 137 moniteurs oeuvrant au niveau des commissions scolaires régionales et des compagnies industrielles.

Enfin, l'Éducation routière a participé à la rédaction du manuel *En route*, outil de

travail indispensable pour les moniteurs et les élèves; elle a également collaboré de très près à l'organisation de plusieurs campagnes de sécurité routière dont celle sur la sécurité des écoliers et celle visant à populariser le port de la ceinture.

Vérifications mécaniques

Le service de l'Inspection mécanique, chargé de surveiller périodiquement l'état des véhicules qui parcourent nos routes, verra sa tâche considérablement élargie dans les années qui viennent. Aux vérifications actuellement à son programme s'ajouteront des inspections bi-annuelles obligatoires pour les autobus scolaires et les taxis, des vérifications pour tous les véhicules faisant l'objet de transferts de propriété et des contrôles plus stricts pour les véhicules modifiés, fabriqués artisanalement ou déclarés dangereux.

Par la suite, des mesures d'inspection seront imposées aux véhicules dépassant une certaine limite d'usage. Ce programme fait présentement l'objet d'une étude coûts-bénéfices.

De création récente, le service d'Études en sécurité routière a néanmoins amorcé plusieurs travaux dont certains, énumérés ci-après, sont en bonne voie de réalisation. Mentionnons, entre autres, l'étude et la refonte du questionnaire de l'examen préalable à l'obtention du permis de conduire; l'analyse du programme pédagogique du Village de la sécurité de Chicoutimi;

les expertises et avis sur des projets de loi concernant la sécurité mécanique des véhicules et les freins à air des camions — ceux-ci de juridiction fédérale — et l'uniformisation des règlements municipaux de circulation.

Le service d'Études en sécurité routière jouera désormais un rôle de plus en plus important au sein du ministère et s'intéressera, dans une première phase, à la normalisation des équipements routiers, ainsi qu'à la réalisation d'une banque de données sur les accidents routiers et sur leurs causes, pour s'orienter ensuite vers la prévention.

VÉRIFICATION TECHNIQUE DES VÉHICULES 1974

	VÉRIFICATIONS	SOMMATIONS DE PROCÉDER AUX RÉPARATIONS	RETRAITS DE LA CIRCULATION
Véhicules de promenade et de commerce	22 289	10 548	1 746
Autobus scolaires	8 894	4 039	263
Taxis	7 586	—	—
Ambulances	36	12	—
TOTAL	38 805	14 599	2 009

DIRECTION DE LA RESPONSABILITÉ

Cette direction a pour fonctions de vérifier les rapports d'infraction et de jugement provenant des cours municipales et des palais de justice, d'appliquer les dispositions de la Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles et de vérifier les rapports d'accidents et les avis de jugement, conformément au règlement 5 sur le système de points.

Il lui incombe donc de voir à suspendre les permis de conduire des personnes

condamnées pour certaines infractions au Code criminel, au Code de la route ou à certains règlements municipaux relatifs à la circulation, ainsi que les permis de conduire et certificats d'immatriculation des individus impliqués dans des accidents sans être assurés.

Il lui incombe également de voir à la réception de tous les rapports d'accidents survenus dans la province et de tenir un classement de ces rapports, pour être en mesure d'en fournir des copies à tous les organismes intéressés.

ACCIDENTS DE LA ROUTE 1970-1974

	1970	1971	1972	1973	1974
Accidents déclarés	164 700	149 252	134 489	132 628	156 593
Accidents mortels	1 411	1 441	1 724	1 766	1 455
Rapport des accidents mortels au nombre des accidents	1/116	1/104	1/78	1/75	1/108
Personnes blessées	41 955	45 140	51 094	49 552	53 120
Personnes tuées	1 655	1 730	2 017	2 209	1 746

SUSPENSIONS DE PERMIS DE CONDUIRE 1970-1974

	1970	1971	1972	1973	1974
Loi de l'indemnisation	46 643	45 534	53 726	60 058	55 962
Code de la route	—	—	—	4 606	5 333
Système de points*	—	—	—	1 012	4 682
TOTAL	46 643	45 534	53 726	65 676	65 977

* En vigueur en mars 1973

Le système de points

En 1974, la direction de la Responsabilité a reçu des greffiers et des cours municipales 359 947 avis d'infraction. Elle a imposé 65 977 suspensions en vertu de la Loi de l'indemnisation, du Code de la route et du règlement 5 concernant le système de points.

Un mécanisme de la loi prévoyant que les suspensions imposées par le directeur du Bureau des véhicules automobiles puissent faire l'objet d'un appel au Tribunal des transports, 641 cas y ont été référés et 359 d'entre eux ont obtenu gain de cause.

Durant l'année écoulée, la direction a mené une étude approfondie du système de notation des infractions commises par les automobilistes afin de rendre son application plus universelle. À la lumière des jugements rendus par le Tribunal des transports et pour faire suite aux recommandations du directeur de la Responsabilité, des modifications ont été apportées au règlement 5 sur le système de points. Le nouveau règlement est entré en vigueur le 1er mars 1975.

DIRECTION DES OPÉRATIONS RÉGIONALES

La direction des Opérations régionales contrôle l'administration des bureaux régionaux du Bureau des véhicules automobiles, ainsi que les bureaux à commission et les bureaux non rémunérés qui émettent des permis. Elle voit aussi à l'application uniforme des normes et procédures d'émission de permis de conduire et d'immatriculation.

Les activités du Centre régional de Montréal, du service des Opérations régionales de province et du service des Unités mobiles tombent sous sa juridiction immédiate. Au total, 425 bureaux d'émission de plaques d'immatriculation relèvent de cette direction.

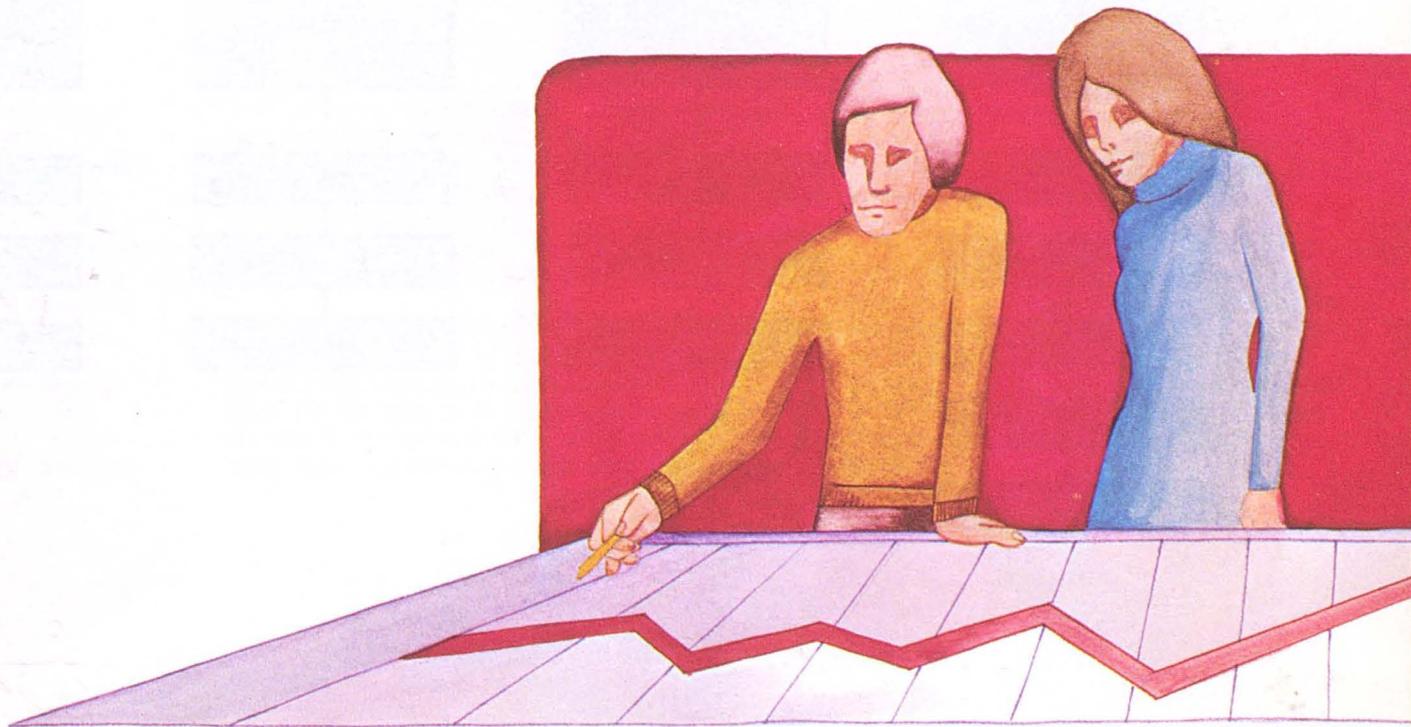
Au cours de l'année, la direction a effectué, par l'entremise de ses bureaux régionaux, quelque 4 230 000 transactions reliées à l'immatriculation et 594 952 autres se rapportant aux permis de conduire. Il s'est perçu, dans ces bureaux, une somme globale de \$88 057 089.30 pour l'immatriculation,

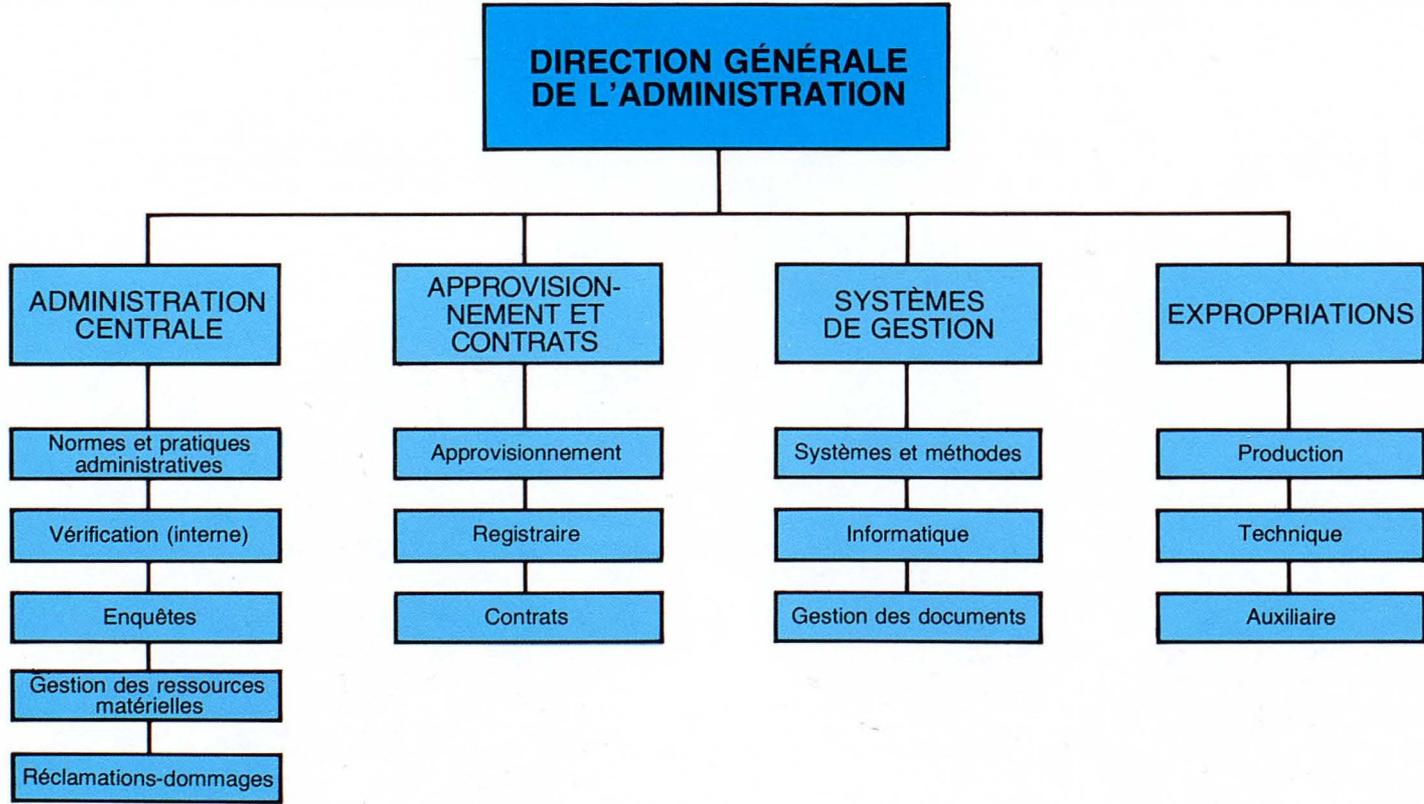
alors que les droits pour les permis de conduire et les examens totalisaient \$2 789 270.

Il est présentement de la responsabilité du service des Opérations régionales de maintenir le système de vérification existant. Quatorze agents-vérificateurs sont affectés à la vérification de tous les bureaux sous la juridiction de la direction des opérations régionales. Ces derniers doivent également procéder à l'ouverture et à la fermeture de différents bureaux et initier les nouveaux émetteurs. Ils sont aussi appelés à comparaître devant les cours de justice pour représenter le directeur général du Bureau des véhicules automobiles. Ils effectuent les vérifications requises lorsque certains bureaux sont victimes de vols ou lorsqu'un déficit est décelé dans un bureau. En 1974, les agents ont procédé à 1 307 vérifications et à 213 enquêtes spéciales. Ils ont, de plus, participé au renouvellement des permis de chauffeurs de taxis.

Unités mobiles

Pour atteindre la population des localités isolées, la direction des Opérations régionales dispose maintenant de trois unités mobiles et d'une équipe d'intervention itinérante habilitée à remplir les fonctions de tout bureau d'émission normal. Entre avril et octobre, ces unités se rendent dans les centres éloignés afin de permettre aux candidats désireux d'obtenir un permis de conduire, de subir l'examen de compétence obligatoire.





Cette direction générale a pour objectifs de garantir aux gestionnaires du ministère tous les services nécessaires à leur fonction, de les pourvoir en ressources matérielles et de les conseiller en matière d'acquisition de droits de propriété. Elle regroupe la direction de l'Administration centrale, celle de l'Approvisionnement et des contrats, celle des Systèmes de gestion et celle de l'Expropriation.

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Tout en assurant l'application uniforme et équitable des pratiques et consignes administratives, la direction de l'Administration centrale pourvoit aux besoins de tous les services du ministère en matière d'espace, de matériel et de moyens de communication. Elle analyse les cas de réclamations pour dommages présentés au ministère et en assure le règlement.

En 1974-1975, l'Administration centrale a procédé, par le biais de son service des Normes et pratiques administratives, à une refonte du recueil des politiques et directives

administratives de façon à intégrer l'ensemble des pratiques en cette matière. Suivant une politique générale du ministère, on projette de décentraliser partiellement ce service. Dans une première étape, on en effectuera la déconcentration en affectant une partie de son personnel à chacune des directions régionales pour, ensuite, transférer ces représentants régionaux sous la responsabilité immédiate de leur directeur régional respectif.

Contrôle interne

En vertu de la politique du ministère d'assurer un meilleur contrôle de ses activités et une meilleure administration et conformément à la recommandation du Vérificateur général, un service de la Vérification interne a été mis sur pied cette année et greffé à la direction de l'Administration centrale.

L'objectif global du service de Vérification interne est d'assister et d'aider les gestionnaires responsables de l'administration à atteindre les buts qu'ils se sont fixés ou qui leur sont imposés par la loi ou par toute autre autorité et à mieux assumer

leurs responsabilités en leur fournissant les informations, analyses, évaluations et recommandations pertinentes à ces objectifs et responsabilités.

Tout en respectant le principe de la délégation d'autorité, la direction du ministère veut être bien informée de ce qui se passe aux différents niveaux de son organisation. Le service de la Vérification interne devient l'outil de gestion essentiel à cette fin.

L'Administration centrale, par son service de Gestion des ressources matérielles, a coordonné 450 projets d'aménagement, de construction et d'entretien d'immeubles pour le ministère des Transports.

Au plan des réclamations pour dommages, l'Administration centrale a présentement recours à l'entreprise privée pour combler les retards importants qu'accuse ce secteur. En 1974-1975, 2 800 demandes ont été présentées à ce titre, comparativement à 2 100 en 1973-1974 et, sur les \$5 millions mis en cause, le ministère a payé quelque \$450 000

DIRECTION DE L'APPROVISIONNEMENT ET DES CONTRATS

Cette direction procure aux unités administratives du ministère des services normalisés et conformes aux lois et règlements, dans leur approvisionnement en matériaux, matériel et autres fournitures. Elle garantit, par ailleurs, la conservation ordonnée et la circulation diligente et contrôlée de tous les dossiers et documents officiels du ministère et fournit tous les services nécessaires en matière d'appels d'offres et d'adjudication de contrats.

La gestion des stocks, l'étude des besoins, l'accélération du paiement des achats, telles sont les priorités du service de l'Approvisionnement. En effet, on compte effectuer, dorénavant, le paiement final des

divers achats en moins de soixante jours, de façon à pouvoir obtenir de meilleurs prix et à négocier plus facilement avec les fournisseurs. Pour atteindre ce but, on compte sur la collaboration des gestionnaires des douze régions administratives du ministère qui seront désormais invités à acheminer avec diligence les factures au service responsable de leur acquittement. À cette même fin, le service de l'Approvisionnement envisage la possibilité d'ouvrir un second bureau à Montréal, cette démarche s'avérant primordiale pour le maintien d'une administration efficace.

Le service du Registraire assume, lui, la garde de tous les dossiers d'intérêt général constitués dans l'un ou l'autre service du ministère. À la suite de la création du service de Gestion des documents, un

comité sur les modes de classification des dossiers a été mis sur pied et, en accord avec l'archiviste du Québec, environ 250 000 dossiers pourront être éliminés. Pour le reste, le service du Registraire tend à répartir dans les services intéressés le plus grand nombre de dossiers, ce qui suppose un travail d'analyse préalable assez fastidieux si l'on songe que 585 000 de ces documents auront circulé, en 1974-1975, dans ce service.

Le service des Contrats dont le mandat est de fournir tout le support nécessaire aux gestionnaires en matière d'appels d'offres et d'adjudication de contrats a contrôlé, cette année, la mise en forme de 700 contrats de construction et d'entretien, ce qui représente globalement près de \$370 millions.

DIRECTION DES SYSTÈMES DE GESTION

Cette direction a pour objectif de favoriser la gestion méthodique et harmonieuse des ressources et des programmes. Elle assure le stockage ordonné de l'information de gestion et en garantit la diffusion pertinente aux différents paliers de décision, tout en permettant l'allègement du travail grâce à l'automatisation de certaines tâches. Elle regroupe trois services: les Systèmes et méthodes, l'Informatique et la Gestion des documents, ceux-ci s'avérant de précieux outils de gestion à tous les niveaux du processus administratif.



Outils de gestion

Poursuivant son objectif principal qui est de fournir aux gestionnaires l'assistance nécessaire dans la conception, l'implantation et la mise en opération de systèmes de gestion adéquats, le service des Systèmes et méthodes compte plusieurs réalisations à son actif. Parmi les projets à courte échéance, mentionnons l'implantation de la gratuité sur les traversiers de Sorel, Lévis, l'île aux Grues et l'île d'Entrée. Les analystes de ce service en ont élaboré le règlement et, en temps utile, tout le mécanisme de gestion était en place et la gratuité mise en application. Divers autres travaux dont la conception d'un système de contrôle des comptes à recevoir et la normalisation des formulaires d'utilisation courante ont été réalisés. Deux autres systèmes de gestion sont en cours d'élaboration, l'un concernant

les contrats de construction et l'autre, l'inventaire des matériaux routiers employés dans les districts. Des travaux, réalisés conjointement avec le service de l'Informatique, portent sur l'inventaire des subventions et contrats d'entretien d'hiver, de même que sur les distances d'entretien en régie. Pour ce qui est du fichier des municipalités, le système a été transformé de façon à tenir compte de l'évolution de leur statut.

Créé à l'instigation du service des Systèmes et méthodes, le service de la Gestion des documents intégrera, dans un proche avenir, l'actuel service du Registraire et assumera seul les politiques de conservation et de classification des dossiers. Le calendrier des travaux d'un comité ministériel formé à cet effet prévoit, en une première phase, l'élimination de près de 500 000

dossiers accumulés depuis 1941, ce qui permettra de récupérer un espace de classement appréciable.

D'autre part, le service de l'Informatique, doté d'un ordinateur dont la disponibilité en mémoire atteindra prochainement 4 milliards de caractères, dispose maintenant d'une banque d'information passablement diversifiée, grâce à la collaboration et aux multiples demandes lui provenant des autres unités administratives du ministère.

En effet, en plus des permis de conduire, de l'immatriculation, du système de points, du fichier des postes, des dossiers d'expropriation et de tous les répertoires administratifs, le service de l'Informatique pourra traiter du coût d'immatriculation des véhicules en fonction de leur poids en charge et des

caractéristiques du réseau routier de façon à optimiser les coûts économiques. Dans le domaine du transport routier des marchandises, on envisage de créer une banque d'information basée sur des questionnaires expédiés annuellement aux transporteurs en vrac afin de connaître la situation technique et financière de ce type de transport dans les différentes régions du Québec. De la même façon, on pense procéder à l'inventaire des permis de camionnage et étudier les flux de transport des marchandises afin de contribuer à une meilleure organisation du marché des transporteurs. L'Informatique vise encore la standardisation des techniques de design routier et de la documentation de support des projets.



DIRECTION DE L'EXPROPRIATION

Cette direction effectue les démarches et travaux requis afin que le ministère puisse disposer en temps opportun des droits de propriété nécessaires à l'aménagement des équipements routiers et autres et fournit des services de même nature à d'autres organismes gouvernementaux. Le service de la Production coordonne les différentes étapes des opérations centralisées tandis que le service de la Technique dirige les bureaux régionaux d'expropriation, normalise les modes d'évaluation, contrôle la formation des évaluateurs et vérifie leur travail.

Implications de la loi de l'expropriation

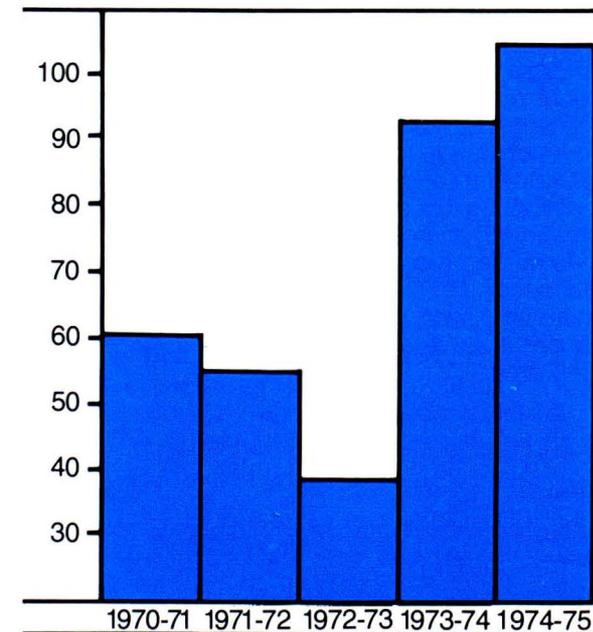
L'entrée en vigueur de la loi 38 sur l'expropriation a suscité de multiples changements au sein de cette direction, mais ses implications atteignent également l'ensemble des pratiques administratives intervenant dans la conception et l'exécution de nos projets routiers. Ces nouvelles dispositions visant à accorder le maximum de protection à l'exproprié et l'autorisant à exiger des corps expropriants une preuve satisfaisante du bien-fondé de leur action, forcent cette unité administrative à procéder à l'étude générale des valeurs en cause dès la conception définitive du projet d'aménagement routier.

En vertu de cette loi, une indemnité provisionnelle équivalente à 70% du montant offert par le ministère ou de l'évaluation municipale — selon le plus élevé des deux montants — doit être versée avant la prise de possession qui ne survient, elle, que 90 jours après signification de l'avis d'expropriation aux intéressés. Cette obligation a des implications budgétaires considérables et suppose une planification serrée des actions envisagées au début de chaque année financière. D'autre part, les mécanismes d'acquisition étant déclenchés dès la présentation du plan général d'un projet, il importe que les services techniques du ministère apportent le plus grand soin à leurs travaux de conception, de façon qu'ils puissent être considérés comme définitifs.

Le déroulement du processus d'expropriation ne pouvant excéder 105 jours, la direction de l'Expropriation s'en remet à l'informatique pour suivre le cheminement d'un dossier; on obtient ainsi un meilleur contrôle et il reste toujours la possibilité de se référer à un dossier rapidement par le truchement de l'écran cathodique et d'une imprimante.

Depuis le début de l'ère de construction des autoroutes, en 1960, le ministère des Transports a dépensé des sommes énormes au chapitre de l'expropriation; en 1974-1975, environ \$105 millions y ont été consacrés.

DÉBOUSÉS D'EXPROPRIATION 1970-1975 (en millions de dollars)



Principaux déboursés

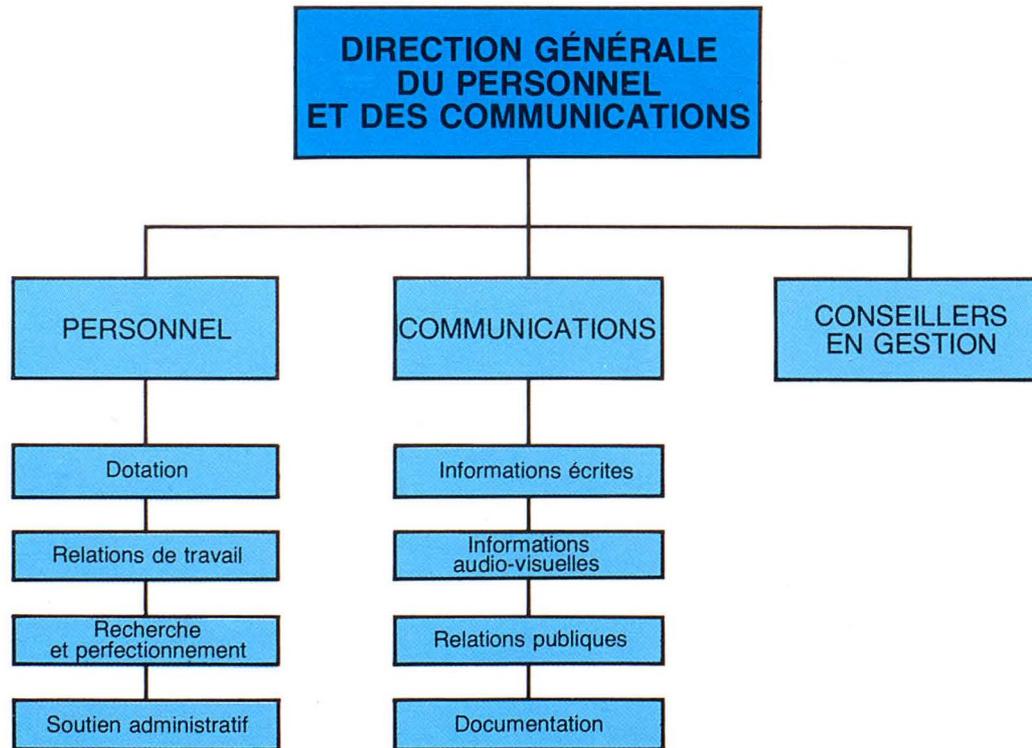
Ainsi, cinq grands projets routiers ont nécessité, à eux seuls, des déboursés de \$21 335 000 répartis comme suit: \$3 777 000 pour l'autoroute 755 à Trois-Rivières; \$9 981 000 pour l'autoroute est-ouest à Montréal; \$1 612 000 pour l'autoroute 13; \$1 645 000 pour l'autoroute Dufferin-Montmorency à Québec et \$4 320 000 pour des travaux sur la route 132 en Gaspésie.

De plus, la direction de l'Expropriation est intervenue, en 1974-1975, dans plus de quatre cents dossiers provenant d'autres ministères et représentant un montant global de \$34 millions. De ce total, cent quatre-vingt-dix ont été réglés, nécessitant des déboursés de \$19 millions.

EXPROPRIATIONS APRÈS ENTENTE

	1973-1974	1974-1975
ACQUISITIONS DE TERRAINS		
Superficie (en pieds carrés)	370 800 177	277 999 445
Valeur (en dollars)	25 065 360	26 490 054
ACQUISITIONS DE BÂTISSSES		
Valeur (en dollars)	20 824 201	20 547 344
INDEMNITÉ DE DÉPLACEMENT DE BÂTISSSES (en dollars)	4 323 271	4 491 726





Compte tenu des politiques gouvernementales en matière de gestion du personnel, politiques implicitement contenues dans les lois, règlements, conventions collectives, directives régissant le personnel de la fonction publique et, plus particulièrement, dans la loi de la fonction publique, la direction du Personnel doit s'assurer que les unités administratives du ministère des Transports disposent du personnel nécessaire au moment requis pour la réalisation de leurs programmes. Du même coup, elle doit veiller à l'harmonie des relations entre les autorités du ministère et ses employés.

De la même façon que la direction du Personnel sert de lien entre les autorités du ministère et ses employés, la direction

des Communications met en relation les organismes publics ou privés, le public en général et le ministère des Transports. En effet, cette direction a la responsabilité de concevoir et de réaliser des programmes d'information à l'intention du public et des employés du ministère sur les lois, règlements, politiques et réalisations de ce dernier et de guider le public afin qu'il utilise de façon appropriée les équipements et services que le ministère met à sa disposition. En retour, elle renseigne les gestionnaires sur l'accueil réservé à leurs initiatives.



DIRECTION DU PERSONNEL

Au cours de l'année, la direction du Personnel a redéfini ses politiques et jouera dorénavant un rôle de conseiller. Ainsi, elle assistera les gestionnaires dans l'application des politiques gouvernementales et veillera à uniformiser et à coordonner l'application des règlements, directives et conventions collectives.

Dans tous les aspects de la gestion du personnel, on suscitera la participation active des gestionnaires, premiers responsables vis-à-vis de leurs employés. La direction du Personnel sera désormais considérée comme un outil privilégié d'information pour les directeurs de service.

EFFECTIFS 1974-1975

PAR DIRECTION GÉNÉRALE	POSTES AUTORISÉS		%
Bureau du sous-ministre	348		3,2
Systèmes de transport	300		2,8
Génie	1058		9,7
Routes	7016		64,6
Bureau des véhicules automobiles	960		8,8
Administration	720		6,6
Personnel et communications	200		1,8
Commission des transports	265		2,5

AU NIVEAU DES PROGRAMMES	POSTES AUTORISÉS		%
Systèmes de transports terrestres	201		1,1
Information, contrôle, sécurité	1418		13,0
Construction du réseau routier	2565		23,6
Conservation du réseau routier	5686		52,3
Gestion interne et soutien	794		7,3
Transports maritime et aérien	10		0,1
Transport aérien gouvernemental	169		1,6
Transport scolaire	24		0,2

TOTAL DES EFFECTIFS:**10 867**

Dotation en personnel

Préoccupé par le recrutement du personnel dont le ministère a besoin pour atteindre ses objectifs, le service de la Dotation a surtout placé ses efforts dans la recherche d'un personnel professionnel et technique dans le domaine du génie civil. Dans cette optique, des séances d'information effectuées en 1974 dans les universités et les CEGEP ont permis au ministère de recruter, entre autres, de jeunes ingénieurs et un certain nombre de techniciens dont le ministère avait un urgent besoin.

Sans pour autant négliger le recrutement du personnel de bureau et de techniciens pour toutes les unités administratives du ministère, le service de la Dotation a incité les employés du ministère à participer à des concours de promotion et d'avancement.

La mise en application chez les ouvriers, à partir du début de 1974, des pratiques de gestion et d'administration du personnel, a permis l'ouverture d'environ sept cents concours d'avancement et de recrutement pendant l'année. Ces concours visaient surtout des postes de conducteur de véhicules et d'équipement mobile, de mécanicien, de machiniste et de préposé à l'entretien mécanique.

De plus, au cours de 1974, l'intégration de la majorité des employés du ministère dans les nouveaux plans de classification a été complétée. On a également évalué toutes les descriptions d'emploi faites par les gestionnaires dans le but de répertorier chaque poste comblé pendant l'année conformément aux plans de classification.

Durant l'année écoulée, le service des Relations de travail a fourni les personnes

ressources habilitées à mettre sur pied un cours en relations de travail à l'intention des gestionnaires du ministère. On attribue partiellement à cette initiative la diminution du nombre de griefs logés dans le cadre de l'administration des conventions collectives: ceux-ci sont passés de 2 941 à 800 cette année. De plus, le personnel du service des Relations de travail a effectué une tournée provinciale afin de rencontrer les directeurs régionaux et leurs adjoints, de façon à cerner les difficultés rencontrées par ces derniers dans l'interprétation et la mise en application des conventions collectives.

Enfin la division de la Sécurité au travail, créée récemment, a pour tâche principale de mettre sur pied un programme de sécurité visant à prévenir les accidents de travail. En 1974-1975, on s'est surtout appliqué à identifier les pratiques en cette matière.

DOTATION EN PERSONNEL

Postes de fonctionnaires comblés par:	1973-1974	1974-1975
Recrutement	461	455
Promotion	103	134
Avancement	79	93
Postes d'ouvriers comblés par:	1973-1974	1974-1975
Recrutement	265	135

Formation et perfectionnement

Au cours de la dernière année, les efforts de perfectionnement furent orientés vers les programmes de formation en technologie du génie civil, en technique d'entretien et de construction de routes, en analyse fonctionnelle, en relations de travail et vers l'initiation au système international d'unités.

Pour la quatrième année consécutive, le programme de technologie du génie civil se continue; il est destiné aux techniciens désireux de parfaire leur formation. Quant au programme de techniques d'entretien et de conservation des routes, il s'adresse au personnel travaillant dans ce secteur, contremaîtres, techniciens et adjoints aux chefs de district. Les cours d'analyse fonctionnelle furent programmés pour les analystes en procédés administratifs de la direction des Systèmes de gestion et du Bureau des véhicules automobiles. Le programme de formation en relations de travail élaboré en collaboration avec le ministère de la Fonction publique fut organisé pour le personnel de gérance de premier niveau et se terminera en avril prochain.

Enfin, soulignons que le ministère des Transports a été le premier à mettre sur pied un programme d'initiation au système métrique destiné à tout son personnel.

À la suite de la restructuration de la direction du Personnel, la planification des effectifs ou contrôle des postes a été placée sous la tutelle du service de Soutien administratif, complétant ainsi le regroupement de tous les systèmes mécanisés. De plus, une expérience pilote destinée à intégrer la paye de tous les ouvriers du ministère au système de paye des fonctionnaires a été mise sur pied. Dans un premier stade, on traite mécaniquement la paye de mille d'entre eux. On a également placé sur ordinateur la liste de tous les retraités du ministère, facilitant l'administration des régimes de retraite.

Dans l'avenir, on espère être en mesure de fournir plus d'informations aux gestionnaires concernant le taux d'absentéisme à l'intérieur de leurs services et les coûts occasionnés en temps supplémentaire, de façon à les aider à mieux planifier leurs activités.



DIRECTION DES COMMUNICATIONS

Afin de mieux remplir son mandat qui consiste à concevoir et à réaliser des programmes d'information à l'intention du public et du personnel du ministère, la direction des Communications a entrepris, cette année, une campagne de recrutement. Grâce au personnel expérimenté qu'elle s'est attaché, cette unité administrative est plus à même d'assumer son rôle de soutien auprès des gestionnaires et pourra davantage prendre à son compte la conception et la réalisation d'ouvrages relevant du domaine des communications. Cette direction comprend trois services, l'Information écrite, l'Information audio-visuelle et les Relations publiques.

Au niveau de l'information écrite, la direction continue d'assurer la publication de *l'Équipe*, revue mensuelle du ministère des Transports, de rédiger et de diffuser les communiqués de presse. Ce service compte également plusieurs publications à son actif. Mentionnons, à titre d'exemples, une brochure sur le traversier brise-glace

Camille-Marcoux, un bulletin mensuel traitant de sécurité routière, *Le bon voyage*, publié en collaboration avec la direction générale du Bureau des véhicules automobiles, et un bulletin périodique à l'intention des chauffeurs de taxis. Divers dépliants ont été réalisés, l'un d'eux étant destiné au recrutement de jeunes ingénieurs.

Le service de l'Information audio-visuelle de création récente, a réalisé, cette année, une dizaine de documents audio-visuels, grâce au nouvel équipement qu'il a pu acquérir.

Renseignements sur l'état des routes

Le service des Relations publiques, en plus d'assurer la distribution de tous les documents cartographiques et autres réalisés par les différentes unités administratives du ministère à l'intention du public en général, répond à une multitude de demandes par l'entremise de son centre de renseignements sur l'état des routes.

Au cours de l'été 1974, le centre de renseignements sur l'état des routes de

Montréal a été rattaché à la direction des Communications, puis vers la fin de la même année, des discussions ont été amorcées pour séparer le service téléphonique de l'état des routes à Québec du service de radio-téléphone (consoles de radio).

Parallèlement, on a mis sur pied un fichier de renseignements complet en vue de transformer les bureaux de renseignements sur l'état des routes de Montréal et de Québec en centres de renseignements «transport», où le public pourra obtenir quantité d'informations à longueur d'année.

Pour améliorer la qualité et la rapidité des renseignements transmis au public, de nouveaux tableaux ont fait leur apparition à l'état des routes, tandis que les bureaux de Montréal et Québec étaient reliés entre eux par un bélinographe. La direction de l'Entretien, de concert avec la direction des Communications, a mené une vaste opération auprès des contremaîtres routiers pour améliorer la qualité de l'information fournie à la base. Toutes ces actions ont débouché sur une information plus rapide et de bien,

meilleure qualité. Dès sept heures le matin, l'état du réseau routier est déjà connu de la plupart des stations de radio de la province.

Par ailleurs, plusieurs campagnes de sécurité ont été menées à travers la province, de concert avec le Bureau des véhicules automobiles. La plus importante, celle du port de la ceinture, aura duré quelque huit mois.

Pour ce qui est des contacts avec le grand public, une nouvelle formule a été mise à l'essai à Expo-Québec. Délaissant l'utilisation traditionnelle du diaporama, les responsables ont voulu entretenir un véritable dialogue avec la population en animant eux-mêmes le kiosque du ministère à l'Expo. Puis, à l'aide d'une caméra de télévision couleurs, on a fixé sur pellicule les commentaires des visiteurs sur les projets du ministère. Cette façon d'agir a suscité de nombreux éloges des visiteurs et sera sûrement reprise.

DIRECTION DES CONSEILLERS EN GESTION

Cette unité administrative constitue un groupe de travail dont le rôle est d'assister les autorités du ministère dans la définition et la formulation des politiques administratives et de transposer ces politiques dans l'organisation. Elle a donc pour tâches principales d'effectuer les relevés, analyses et études nécessaires pour la mise au point des plans d'effectifs. Elle doit aussi collaborer avec les gestionnaires dans la mise en place des structures administratives et leur fournir, au besoin, les moyens et avis nécessaires à l'évaluation des ressources humaines en fonction de leurs programmes de travail.

Au cours de l'exercice 1974-1975, la direction des Conseillers en gestion a procédé à l'étude de réorganisation de la direction générale des Systèmes de transport et élaboré un projet de structuration complet de la nouvelle direction générale du Génie. Dans la direction générale des Routes,

quelques unités ont fait l'objet d'un réaménagement de structure dont, en particulier, le service de la Signalisation et la direction des Réclamations sur contrats. Une première expérience de micro-organisation systématique a, par ailleurs, été entreprise au Bureau des véhicules automobiles, en même temps qu'une analyse des effectifs de cette direction générale. À la direction générale de l'Administration, le travail de réorganisation a aussi touché la direction des Systèmes de gestion et celle de l'Administration centrale. Enfin, l'étude de la structure de la direction du Personnel et de celle de la Commission des transports complète le bilan des principaux travaux d'organisation.

On entrevoit pour la prochaine année un effort plus considérable au niveau de la micro-organisation, de l'organisation du travail et des prévisions d'effectifs, particulièrement à la direction générale des Routes.

Photographies:

Ministère des Communications.
Ministère du Tourisme,
de la chasse et de la pêche.
Office du film du Québec.
Office des autoroutes.



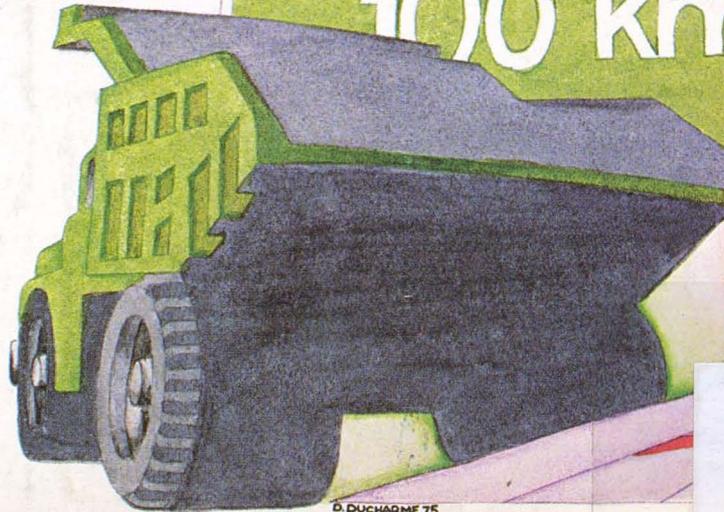
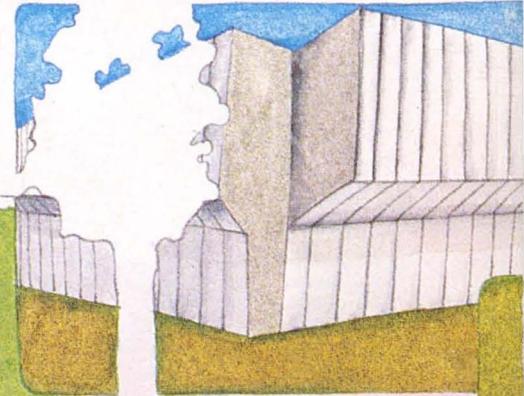
GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

L'ÉDITEUR OFFICIEL
DU QUÉBEC

DÉPÔT LÉGAL
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU QUÉBEC
DEUXIÈME TRIMESTRE 1975
T 73 A1A1/1975



QUÉBEC
100 km



Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 662