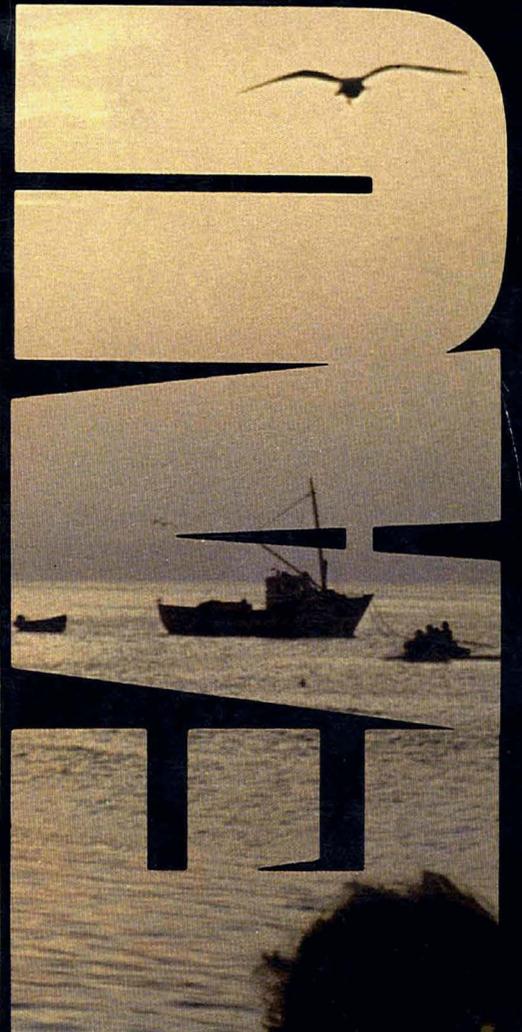
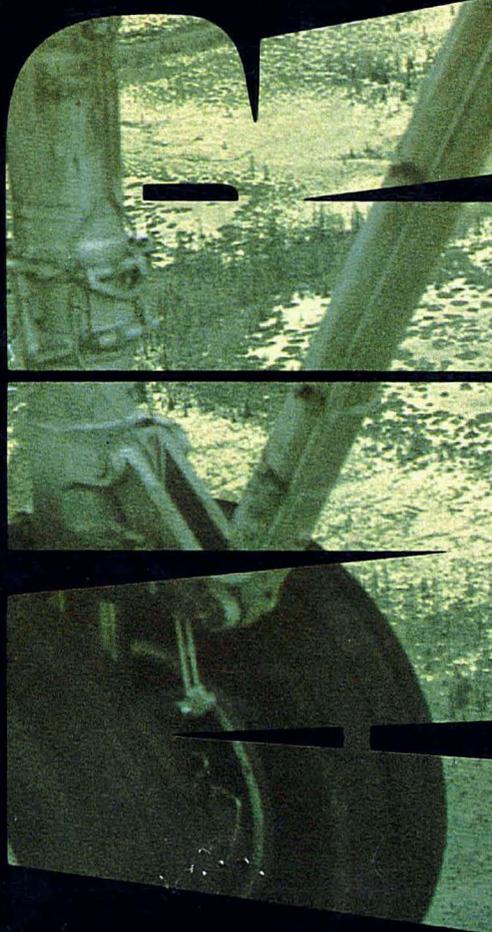
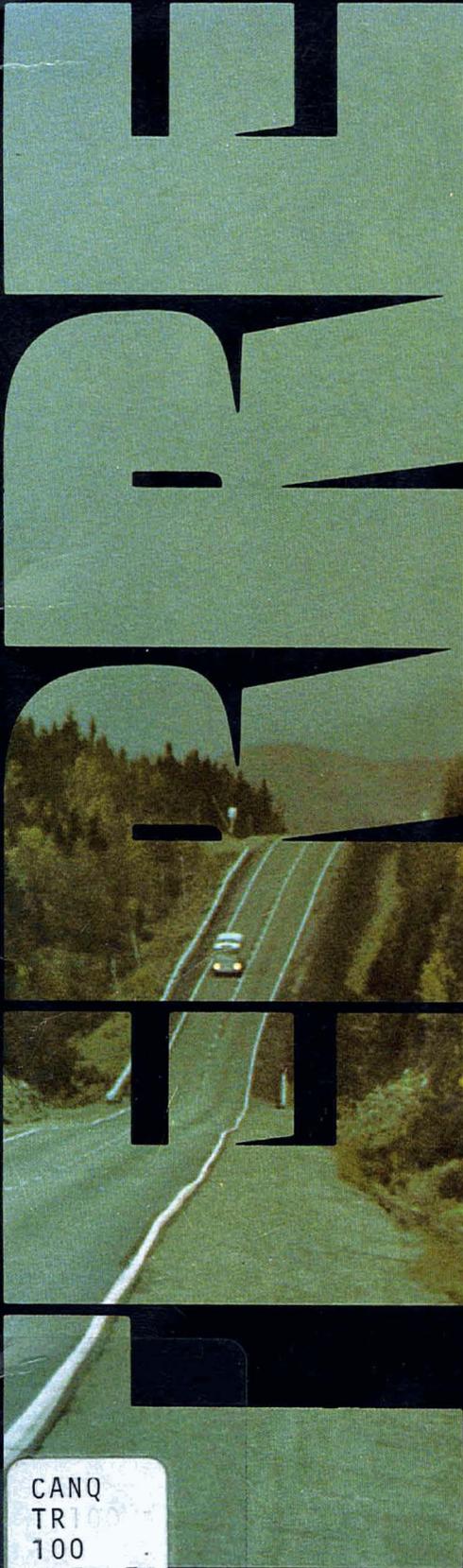




Gouvernement
du Québec

Ministère des Transports rapport annuel 1975-1976



CANQ
TR100
100
1975-76

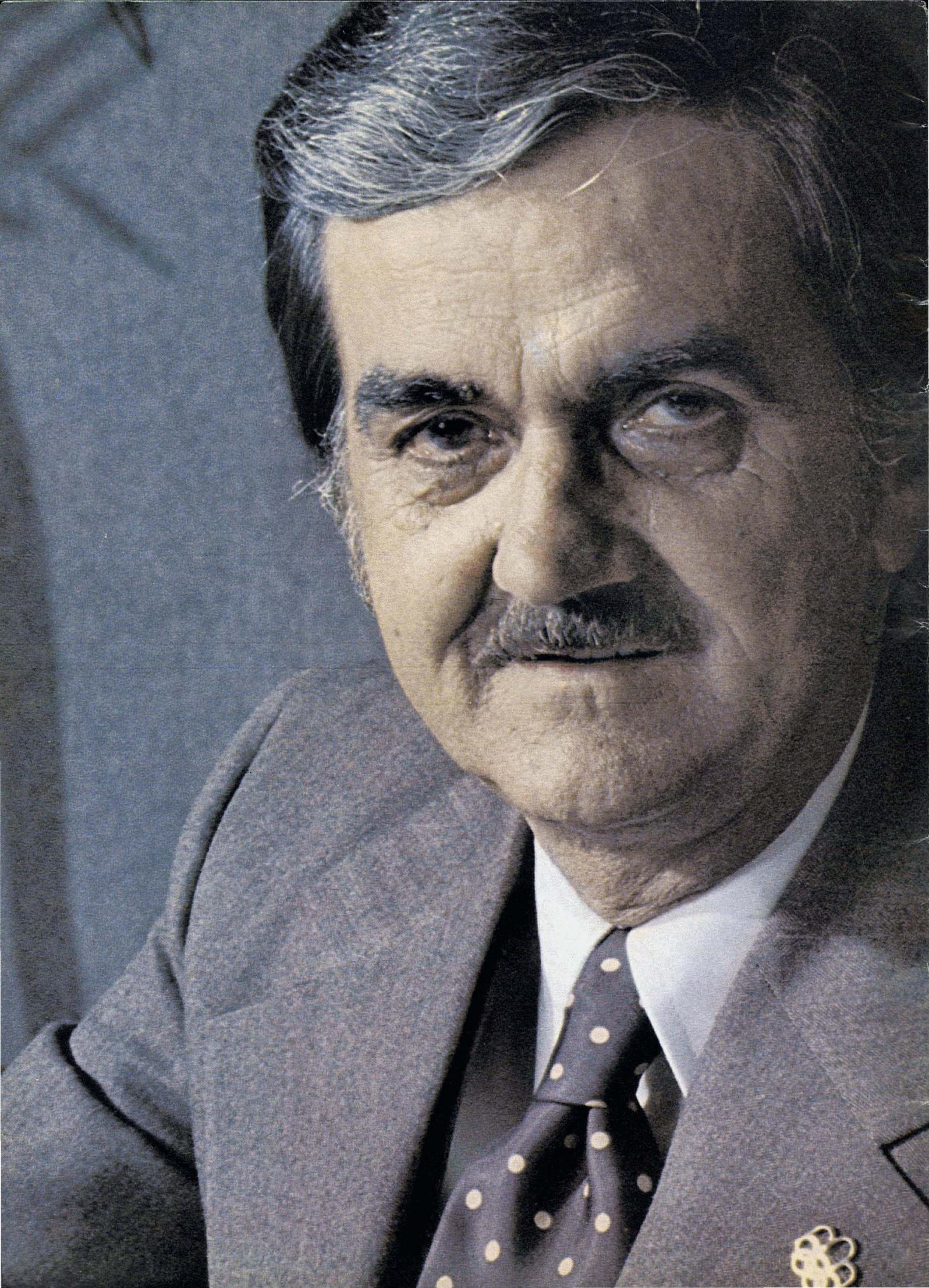
39588

**Ministère
des Transports
rapport annuel
1975-1976**

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



CANQ
TR
100
1975-76



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

Monsieur le Lieutenant-Gouverneur,

En vous présentant le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année 1975-1976, il m'est agréable de souligner que les politiques appliquées au cours de l'année ont dépassé, sur plusieurs plans, les objectifs fixés.

Un progrès évident a été réalisé dans la mise en oeuvre des programmes d'intermodalité des transports. Nous nous sommes engagés dans un processus irréversible de complémentarité et d'intégration dans tous les domaines, qu'il s'agisse du transport par terre, du transport par eau ou du transport par air.

Tout en cherchant à situer le champ de nos interventions à l'intérieur du système d'économie de marché, nous nous sommes préoccupés également de produire des biens et services de transport compatibles avec les objectifs sociaux, économiques et culturels du Québec.

Ce rapport annuel se veut le reflet le plus concret possible de nos réalisations en relation avec le citoyen québécois, l'ultime finalité de nos actions.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-Gouverneur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

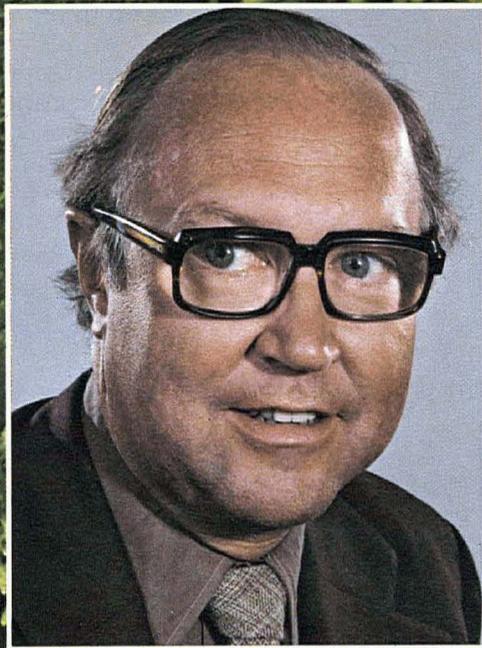
Raymond Mailloux



Ministre des Transports

RE
S
E
S





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

Monsieur le Ministre,

*J'ai l'honneur de vous soumettre le
rapport d'activités du ministère des
Transports du Québec pour l'année
1975-1976.*

*En raison des immenses besoins du
Québec, une grande partie de nos
interventions ont été consacrées à la
mise en place d'un système de
transport par terre qui soit le plus
efficace possible.*

*De plus, notre action fut plus marquée
et plus significative que par les années
passées dans les transports par eau
et par air.*

*De façon à mieux témoigner des
réalisations du ministère dans le
cadre de l'action du gouvernement,
nous avons jugé opportun de faire une
présentation du rapport annuel en
termes de biens et services produits
pour l'ensemble du Québec.*

*Veillez recevoir, Monsieur le Ministre,
le témoignage de mon entière colla-
boration.*

Claude Rouleau

Sous-ministre des Transports

Contenu du rapport

Lettre de transmission du ministre Raymond Mailloux au lieutenant-gouverneur	3
Lettre de présentation du sous-ministre Claude Rouleau au ministre des Transports	5
Bilan des activités législatives et financières de l'année 1975-1976	9
Transport par terre	15
● Conservation, amélioration et exploitation des réseaux	16
● Mobilité des biens et des personnes	19
● Protection et sécurité des usagers	24
Transport par air	27
Transport par eau	33
Au service des Québécois à travers tout le territoire	39

Liste des graphiques et des tableaux

Graphiques:

1 Importance des transports dans l'ensemble du budget 1975-1976 du Québec	11
2 Évolution des dépenses du ministère des Transports, 1971-1976	13
3 Immatriculation des véhicules par catégorie, 1975	19
4 Évolution de la population et du nombre d'immatriculations au Québec, 1950-1975	20
5 Parc des voitures de promenade, taux de motorisation, 1950-1975	20

Tableaux:

1 Crédits bruts par programme, 1971-1976	11
2 Construction par types de route, 1974 et 1975	17
3 Coûts du programme de conservation du réseau routier	17
4 Entretien d'hiver, 1965, 1970, 1975	18
5 Entretien par types de route, 1974 et 1975	18
6 Entreprises ferroviaires régies par la Loi des chemins de fer du Québec	21
7 Transport scolaire, 1973, 1974, 1975	24
8 Suspensions de permis de conduire, 1970-1975	25
9 Vérification technique des véhicules, 1974-1975	25
10 Inspection — Postes de contrôle	25
11 Trafic sur certains services de traversiers au Québec	35

Bilan des activités législatives et financières de l'année 1975-1976

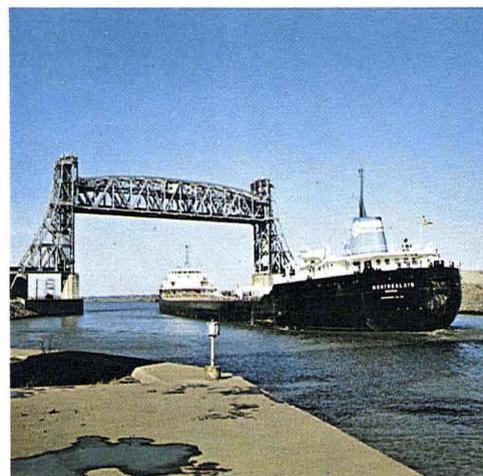
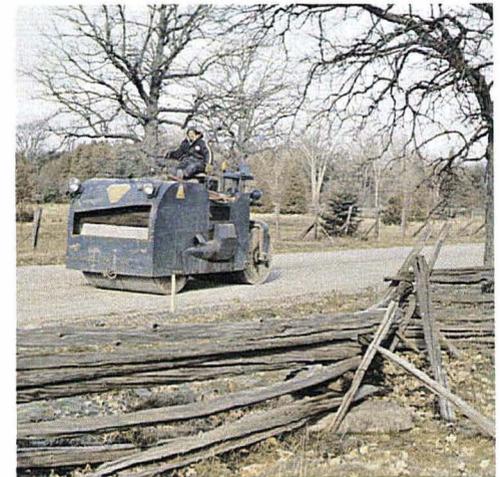
Le ministère des Transports a multiplié ses interventions à la grandeur du Québec au cours de l'année 1975-1976 en vue de favoriser une plus grande efficacité et une meilleure rentabilité dans les échanges des biens et dans la mobilité des personnes.



De manière à satisfaire les besoins croissants du Québec, son action s'est inscrite dans le cadre d'impératifs majeurs visant le développement des transports par terre, par eau et par air. L'ensemble des activités a ainsi porté sur les objectifs suivants:

- la conservation des équipements de transport déjà en place et leur amélioration;
- l'implantation progressive d'une infrastructure de transport terrestre de base sur l'ensemble du territoire, y compris les régions éloignées et de ressources;
- l'établissement d'un réseau aérien régional;

- le développement du Saint-Laurent comme axe majeur de transport maritime et d'industrialisation, et l'amélioration des liaisons inter-rives;
- la rationalisation des interventions en milieu urbain par la coordination et l'intégration des systèmes de transport, et par la promotion du transport collectif;
- la protection du public, des usagers et des transporteurs;
- et la fourniture d'un soutien efficace à la réalisation des diverses missions gouvernementales dans le domaine économique, de l'éducation, des richesses naturelles, de la gestion gouvernementale et des affaires sociales.



La production des biens et services découlant de la poursuite de ces objectifs a nécessité des déboursés dépassant le milliard de dollars, soit \$1,026,000,000. Ces dépenses, effectuées dans toutes les régions du Québec, constituent une augmentation de plus de 20% sur celles de 1974-1975.

Elles représentent de plus une part appréciable de l'ensemble du budget du gouvernement du Québec au cours de la période 1975-1976, à savoir 11%.

Graphique 1

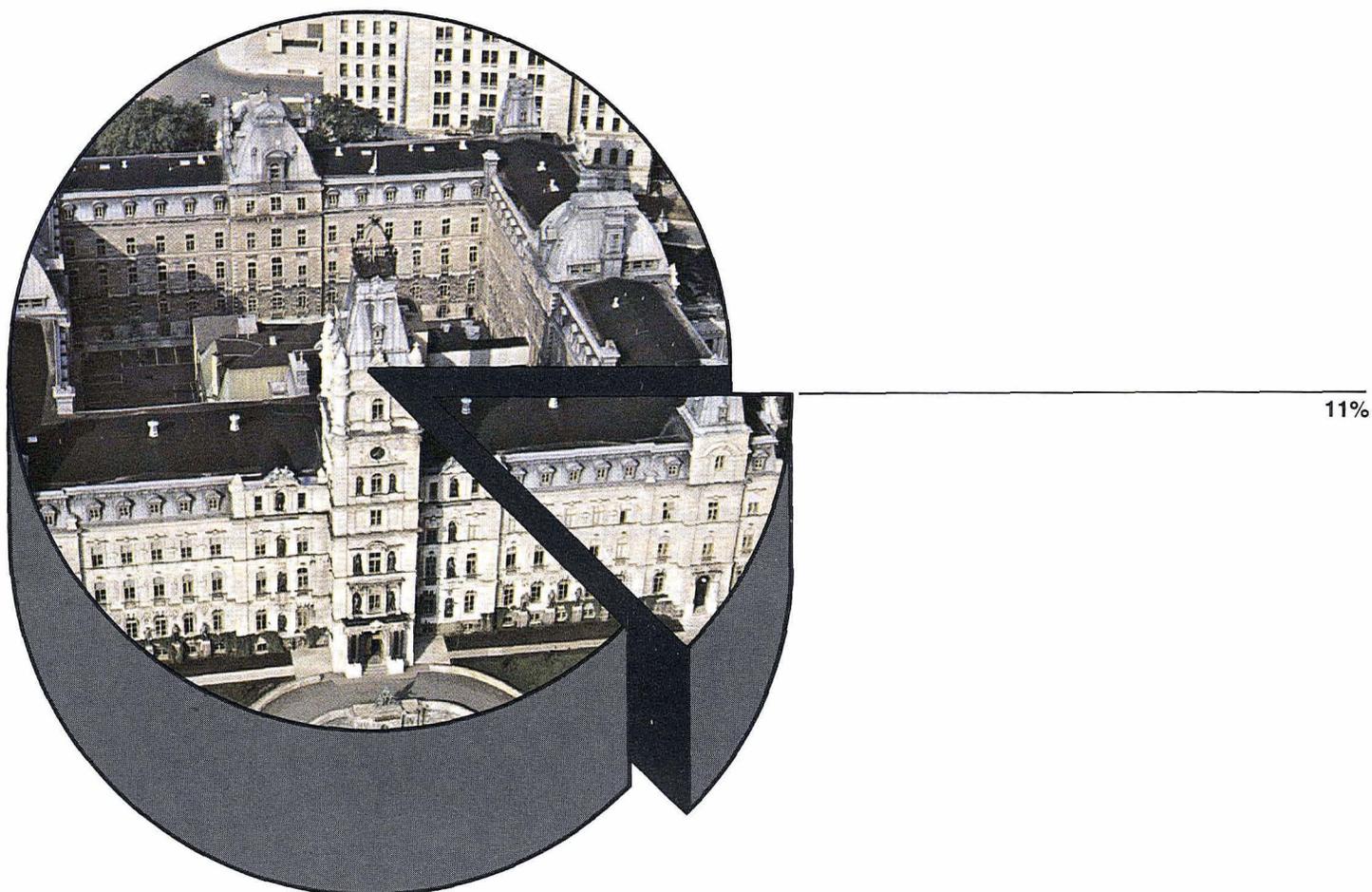


Tableau 1

Crédits bruts par programme 1971 — 1976

(en millions de dollars)

PROGRAMME	1971-72		1972-73		1973-74		1974-75		1975-76	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Systèmes de transports terrestres	2,0	0,4	2,6	0,4	3,3	0,5	8,4	1,0	15,8	1,5
Information contrôle, sécurité	10,0	1,8	11,8	1,8	15,8	2,2	20,7	2,5	25,9	2,5
Construction du réseau routier	352,0	61,7	395,8	61,8	436,7	60,6	505,4	59,2	583,9	56,9
Conservation du réseau routier	116,9	20,5	126,0	19,7	144,5	20,1	171,7	20,1	212,5	20,7
Gestion interne et soutien	14,4	2,5	17,8	0,8	22,6	3,1	28,6	3,3	34,1	3,3
Transports maritime et aérien	2,4	0,4	8,8	1,4	14,4	2,0	14,0	1,6	17,0	1,7
Transport aérien gouvernemental	5,2	0,9	5,6	0,9	5,9	0,8	7,2	0,8	12,8	1,2
Transport scolaire	67,0	11,8	71,8	11,2	77,2	10,7	98,7	11,6	124,2	12,2
TOTAL:	569,9	100,0	640,2	100,0	720,4	100,0	854,7	100,0	1 026,2	100,0

Pour mieux régir le domaine des transports, on a procédé à un ajustement du cadre législatif et réglementaire en relation avec les exigences de la réalité. Des amendements ont ainsi été apportés au code de la route et à la Loi des transports et autres dispositions législatives. Ces modifications visaient notamment à:

- préciser les pouvoirs d'élaboration de la politique et de la réglementation dans les transports;
- assurer une meilleure protection des entreprises de transport routier au Québec;
- supprimer le transport illégal en territoire québécois;
- favoriser une plus grande efficacité de la Commission des transports du Québec;
- permettre, au nom de l'intérêt public, au ministre des Transports, de participer d'office à toute affaire devant le Tribunal des transports et la Commission des transports;
- et réglementer l'usage des infrastructures routières, particulièrement en période de dégel et d'inondation.

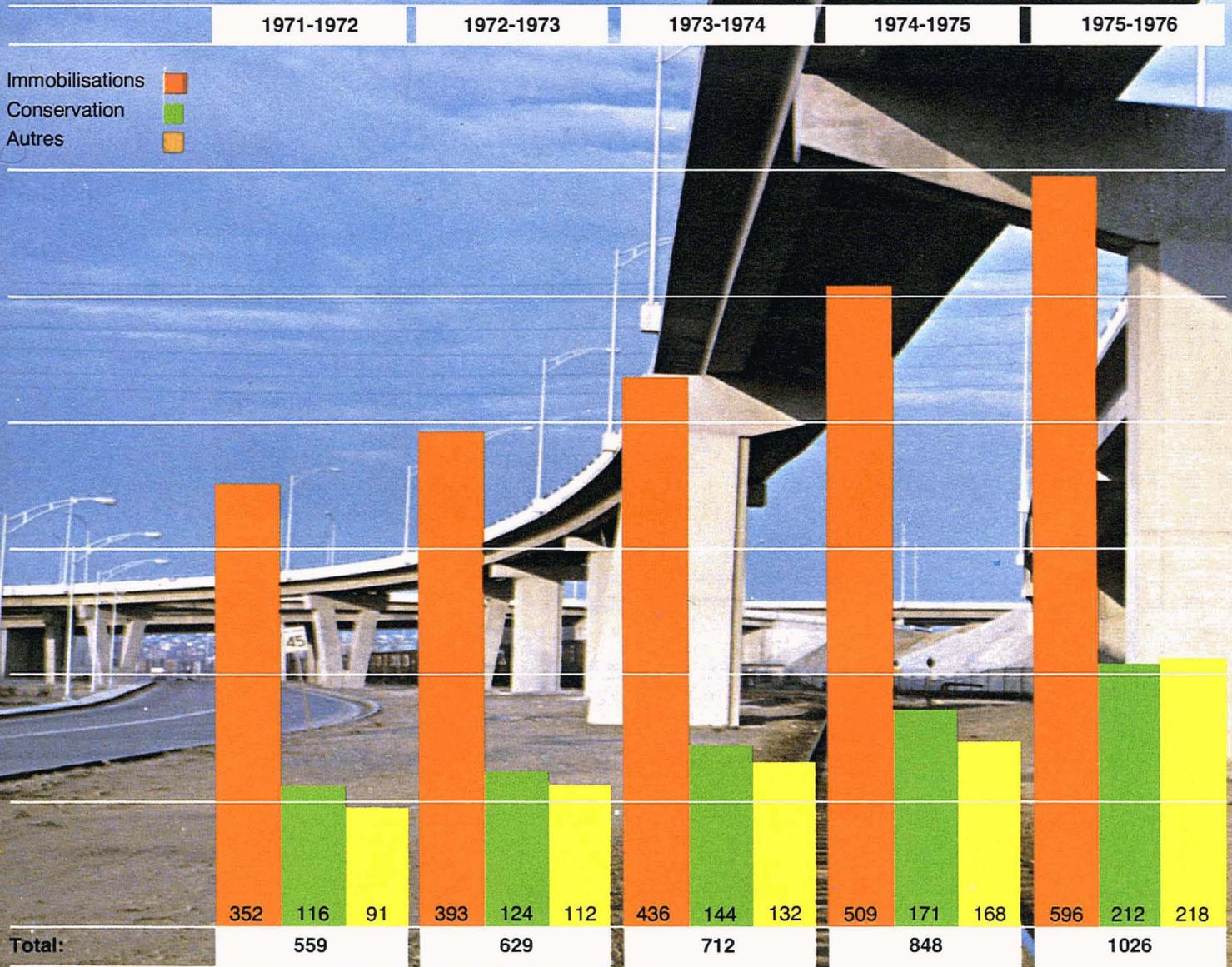
De plus, on a adopté de nouveaux règlements touchant, entre autres, l'émission de permis de transport, le transport de matières dangereuses et les transporteurs étrangers. Les règlements et ordonnances ayant trait principalement à la tarification, à la charte-partie, à l'immatriculation, au camionnage, au transport scolaire, au transport des marchandises et à la motoneige ont aussi été modifiés en tout ou en partie.

En raison de la géographie et des exigences de développement socio-économique du Québec, une large part des activités du ministère a été consacrée au transport par terre des biens et des personnes. Par contre, au cours de cette période on a commencé à intervenir plus progressivement dans l'important domaine du transport par eau considéré comme vital pour le progrès économique du Québec, tout en continuant de déployer des efforts majeurs en vue de développer le transport par air.

L'ensemble des interventions du ministère des Transports a été marqué par un souci réel de consultation et d'information auprès des milieux, des citoyens et des publics touchés par les politiques, les programmes, les projets et les mesures réalisés en cours d'année.

Graphique 2

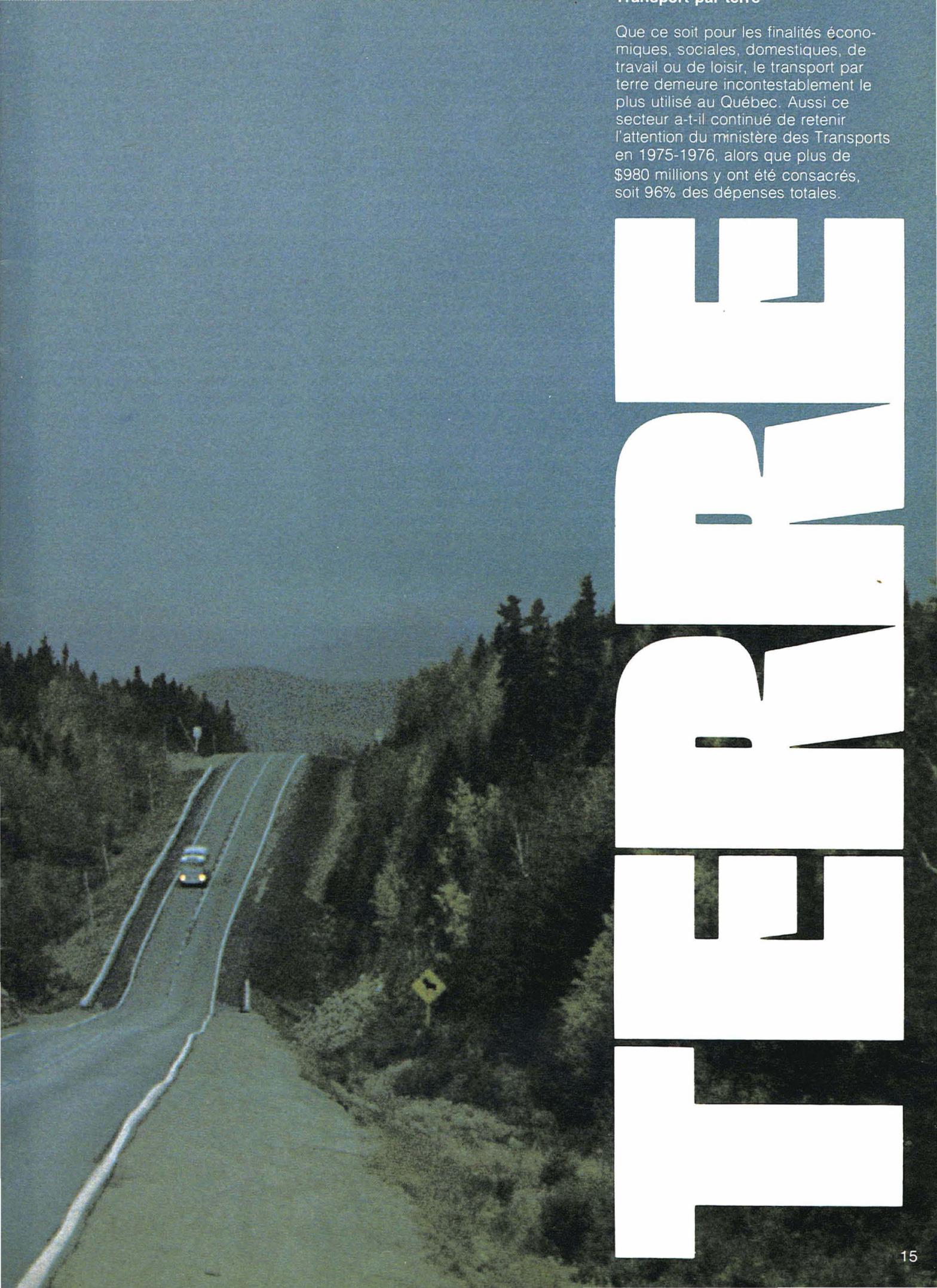
Évolution des dépenses du ministère 1971 — 1976
(en millions de dollars)





Que ce soit pour les finalités économiques, sociales, domestiques, de travail ou de loisir, le transport par terre demeure incontestablement le plus utilisé au Québec. Aussi ce secteur a-t-il continué de retenir l'attention du ministère des Transports en 1975-1976, alors que plus de \$980 millions y ont été consacrés, soit 96% des dépenses totales.

LES RÉ SULT ATS



L'essentiel des activités a d'abord concerné la consolidation, l'amélioration, le prolongement et l'exploitation des réseaux de transport terrestre à la grandeur du territoire. Puis, des efforts concrets ont été faits en vue d'assurer la meilleure circulation possible des biens et des personnes dans un contexte d'efficacité et de rentabilité économique et sociale. Enfin, une attention toute particulière fut accordée à la protection et la sécurité des agents utilisant les divers systèmes constitutifs du transport terrestre.

Conservation, amélioration et exploitation des réseaux

Les réseaux de transport terrestre sous la juridiction du ministère des Transports s'étendent sur plus de 34,700 milles. Étant donné les caractéristiques géographiques et climatiques du Québec, quelque \$213 millions ont dû être affectés à la conservation des infrastructures et autres structures routières, ainsi qu'à l'exploitation du réseau lui-même. Ces dépenses ont permis aux Québécois dans toutes les régions d'avoir accès à une qualité de service très élevée quelle que soit la saison. Une bonne partie de ces dépenses, soit le tiers, ont été nécessitées pour l'exploitation lors de la période hivernale, au coût de \$70 millions.

De façon à finaliser le réseau de communications interrégionales, à assurer la desserte efficace des grandes conurbations et à desservir les régions isolées et de ressources, plus de \$583 millions ont été investis en 1975-1976 en immobilisations terrestres, grâce à des conditions climatiques exceptionnelles.

Ces dépenses, représentant 57% des dépenses totales, ont servi à la construction de 225 milles de nouvelles routes dont 120 en autoroutes, à la reconstruction selon de nouveaux standards de 530 milles de routes dont 155 à caractère provincial et 110 à caractère régional, et à la pose d'un nouveau pavage sur 825 milles de routes. À cela s'ajoutent la construction et la rénovation de plus de 120 structures comme les ponts, viaducs et tunnels ainsi que des améliorations à des passages à niveau.

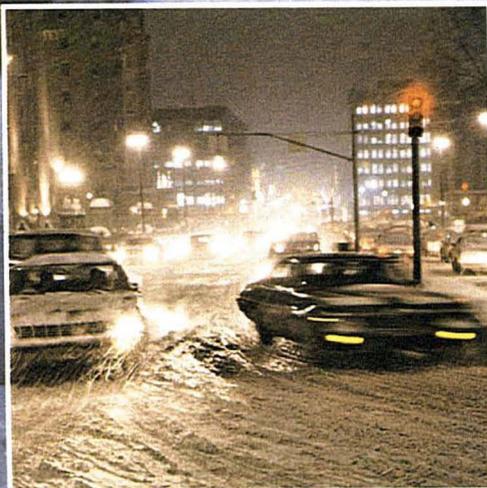


Tableau 2**Construction par types de route**

Coûts	(en millions de dollars)	
	1974-1975	1975-1976
Autoroutes	285,8	300,5
Routes provinciales	110,7	128,8
Routes régionales	38,8	61,9
Autres routes	70,1	92,7
Total:	505,4	583,9

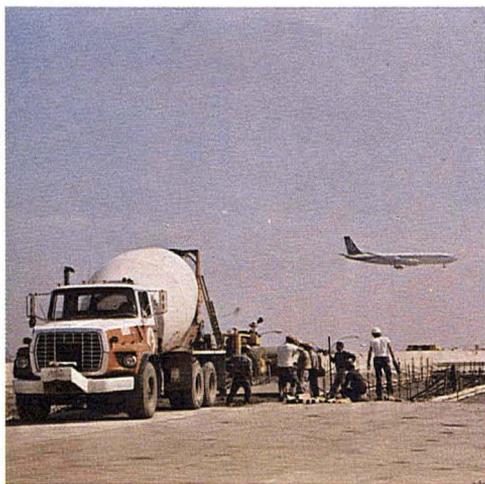
C'est ainsi que plusieurs nouveaux tronçons d'autoroutes, mis en chantier antérieurement, ont été terminés et ouverts à la circulation au cours de l'année, comme l'autoroute Chomedey (A-13) reliant l'aéroport de Mirabel à celui de Dorval, la voie rapide de la Brasserie (A-550) à Hull, une partie de l'autoroute Dufferin-Montmorency (A-440) à Québec. Il en fut de même pour les grands projets comme la Transquébécoise (A-55), l'autoroute de la Rive-Nord (A-40), l'autoroute de la Beauce (A-73) qui ont continué à se développer à un rythme accéléré, suite au programme de construction réalisé.

Les routes principales numérotées de 100 à 199 qui sillonnent tous les comtés de la province ont fait l'objet d'un programme considérable au cours de l'année. Mentionnons entre autres la route 132 qui ceinture la péninsule gaspésienne; la route 138 en direction de la Basse-Côte-Nord dont un tronçon a pu être utilisé pour la première fois au cours de l'hiver par la population de Sheldrake vers Sept-Îles; la route 117 qui traverse le parc de la Vérendrye et qui a fait l'objet d'un avant-projet de reconstruction, et plusieurs autres routes de cette catégorie.

En ce qui concerne les liaisons terrestres servant d'accès aux ressources naturelles tant minières que forestières et énergétiques, un effort particulier a été fait dans les régions de l'Abitibi, du Témiscamingue et de la Côte-Nord vers le Nouveau-Québec. Ce fut notamment le cas avec la prolongation de 19 milles de la route 389 entre Gagnon et le Fire Lake avec la réalisation d'un programme de réfection de la route 113 entre Lebel-sur-Quévillon et Chibougamau et avec le développement de la route 109 de Matagami à la baie de James.

Tableau 3**Coûts du programme de conservation du réseau routier**

Éléments de programme	Coûts (en millions de dollars)		%	
	1974-1975	1975-1976	1974-1975	1975-1976
Conservation des chaussées et des éléments de confort	59,9	79,1	34,9	37,2
Exploitation d'hiver	55,1	70,2	32,1	33,0
Soutien en matériel	24,3	25,5	14,2	12,0
Conservation des éléments de contrôle et de sécurité	9,8	12,0	5,7	5,7
Conservation des structures	9,0	11,9	5,2	5,6
Activités de soutien	13,6	13,8	7,9	6,5
Total:	171,7	212,5	100,0	100,0



De plus, on a procédé à la finalisation de l'étude du projet Ferchibal concernant l'établissement possible d'une liaison ferroviaire entre les gisements ferrugineux du nord québécois et un port sur le Saguenay via Chibougamau et le lac Albanel. Une analyse détaillée du réseau terrestre de la région du Saguenay-Lac-St-Jean a été complétée, et deux autres ont été amorcées pour les régions de l'Estrie et du Nord-Ouest québécois.

L'accroissement du nombre de véhicules, le développement et les besoins de l'économie ont entraîné des opérations de plus en plus importantes de déneigement et de déglacage du réseau. En 1975-1976, le ministère des Transports a été impliqué dans l'entretien de 40,700 milles de routes durant l'hiver, soit 16,350 milles du réseau provincial et régional, et quelque 24,350 milles du réseau municipal et intermunicipal. Dans ce dernier cas, il s'est agi de subventions octroyées à 1,350 municipalités totalisant plus de \$21 millions.

Tableau 4

Entretien d'hiver

	Déneigement (en milles(km))			Coûts (en millions de dollars)		
	1965-1966	1970-1971	1975-1976	1965-1966	1970-1971	1975-1976
Par le ministère		3 200 (5 150)	4 650 (7 500)		19,5	36,4
Par les entrepreneurs sous contrat	13 100 (21 100)			18,7		
Par les municipalités subventionnées		11 470 (18 470)	11 725 (18 900)		8,1	12,7
Total:	40 050 (64 500)	41 020 (66 050)	40 730 (65 600)	26,3	35,3	70,2

* Incluant un rattrapage de \$9,1 millions au niveau des subventions aux municipalités.

Tableau 5

Entretien par types de route

Type de route	Longueur (en milles(km))		Coûts (en millions de dollars)	
	1974-1975	1975-1976	1974-1975	1975-1976
Autoroutes	675 (1 090)	825 (1 330)	7,6	14,9
Routes provinciales	6 050 (9 740)	5 820 (9 370)	43,7	50,1
Routes régionales	5 200 (8 370)	5 260 (8 470)	33,4	39,7
Chemins municipaux	22 800 (36 715)	22 800 (36 715)	87,0	107,8
Total:	34 725 (55 915)	34 705 (55 885)	171,7	212,5

Mobilité des biens et des personnes

Toutefois, les activités gravitant autour des réseaux n'ont pris leur sens que dans la mesure où elles ont favorisé une mobilité des personnes et des biens qui soit le plus efficace et

rentable possible. À cet égard l'année 1975 marque une étape majeure dans l'évolution intermodale du transport terrestre au Québec par suite de l'ensemble des mesures adoptées visant le transport des marchandises et le transport collectif.

Graphique 3

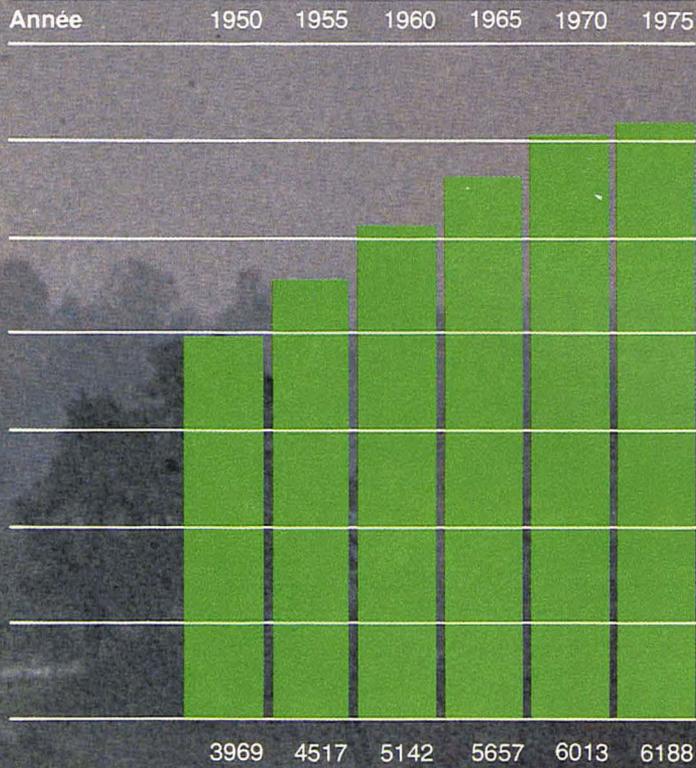
Immatriculation des véhicules automobiles par catégorie 1975



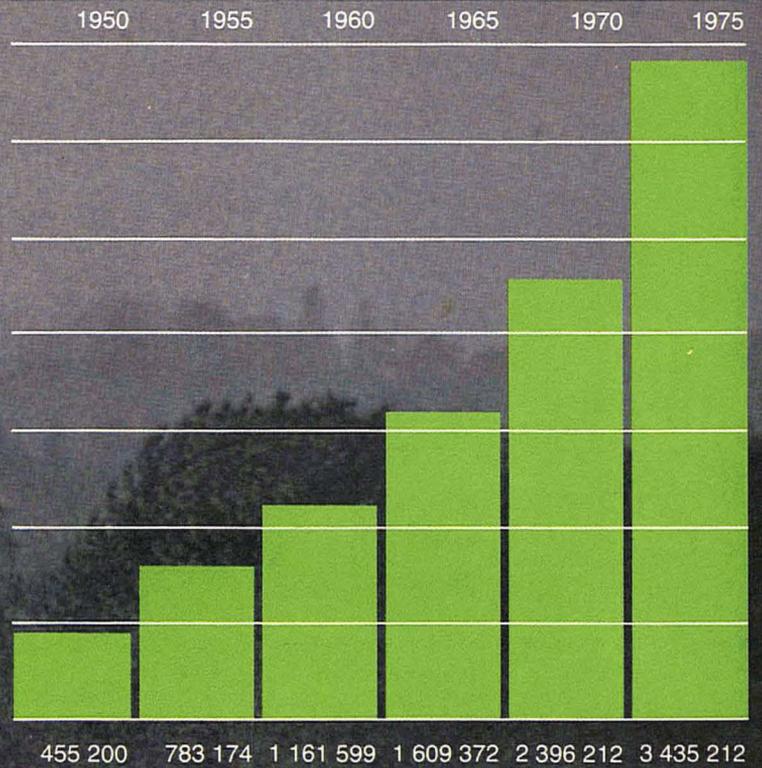
Graphique 4

Évolution de la population et du nombre d'immatriculations au Québec 1950-1975

Population '000

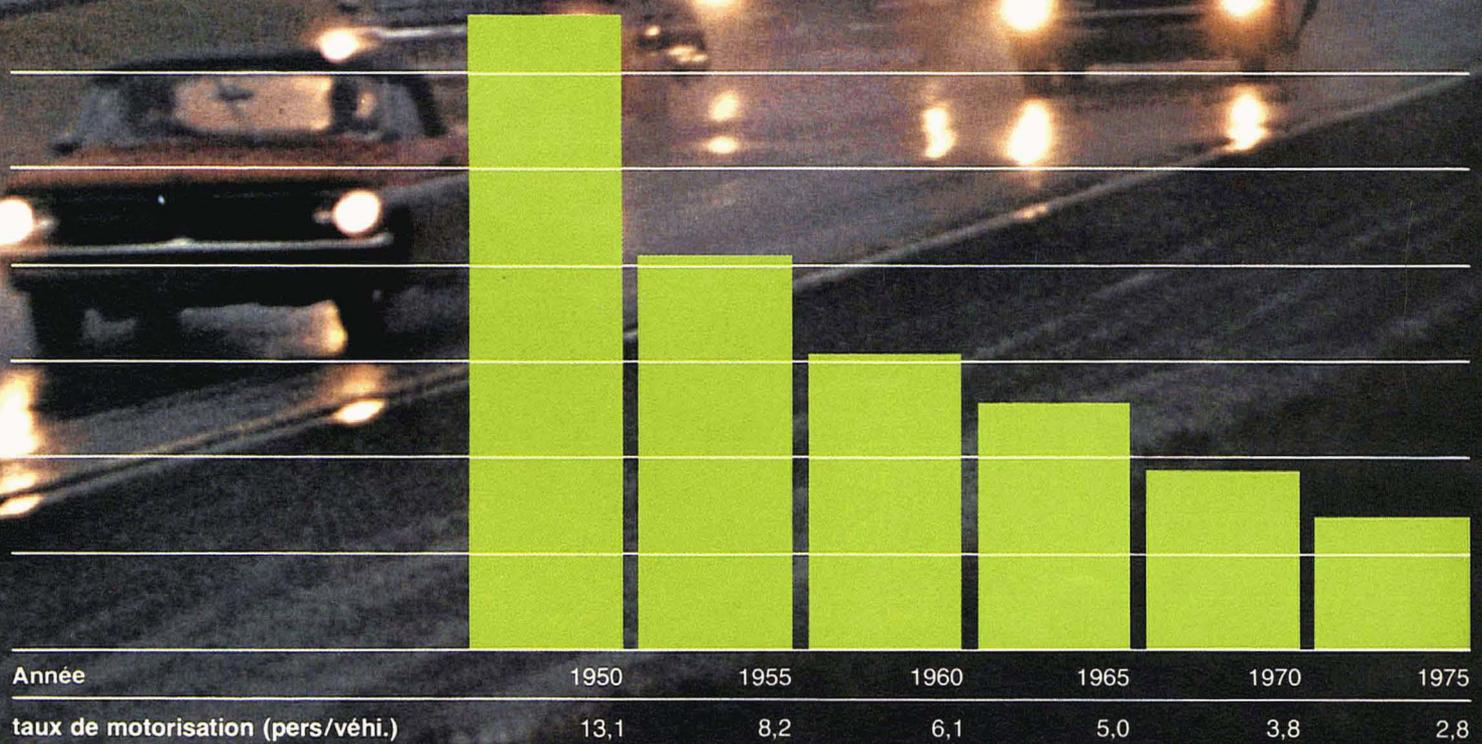


Véhicules immatriculés



Graphique 5

Parc des voitures de promenade, taux de motorisation 1950-1975



Un sommet a été atteint en 1975 avec l'immatriculation de 3,435,200 véhicules pour quelque 3,240,000 détenteurs de permis et l'émission de 49,000 permis de transport soit général, en vrac, spécialisé, ferroviaire ou autres. Camions, fardiens, automobiles, voitures-taxis, autobus, trains, bicyclettes, motocyclettes, motoneiges et autres moyens de transport ont ainsi pu être utilisés pour satisfaire les besoins des Québécois dont le taux de motorisation est passé à 2,8 en cours d'année.

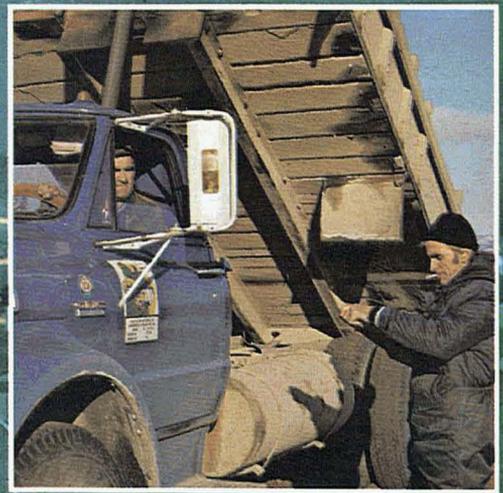
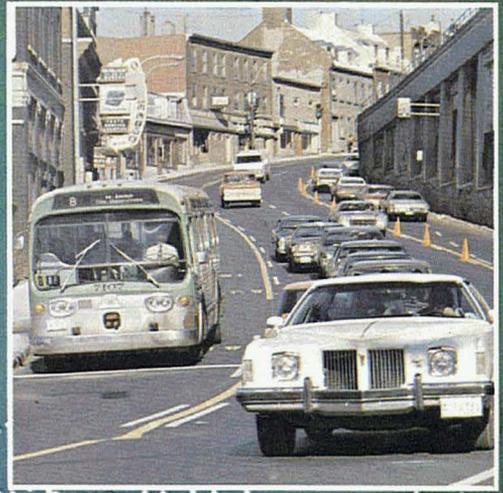
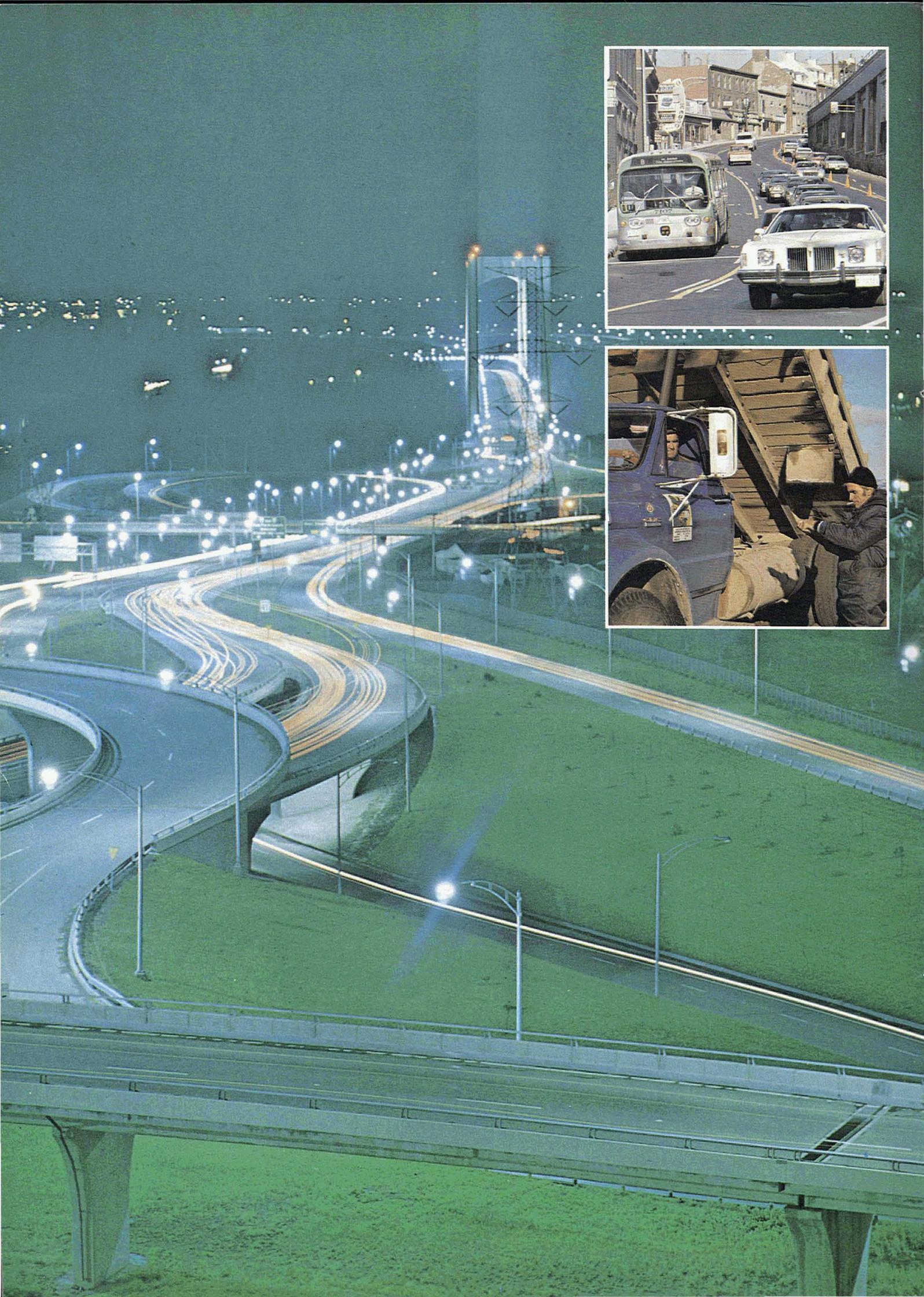
Au chapitre du transport des marchandises, le ministère des Transports a procédé à la modification de normes, de tarifs et de zones de transport pour le camionnage de manière à en assurer une meilleure rentabilité. Des mesures ont également été prises en vue de protéger les entreprises québécoises de transport général menacées de disparaître ou de passer à des intérêts extraquébécois. De plus, des efforts ont été faits en vue de permettre une plus grande utilisation du système ferroulage (rail-route) dans la manutention de marchandises. Sous ce rapport, sept compagnies ferroviaires privées tombent sous la juridiction québécoise en vertu de la Loi des chemins de fer du Québec.

Tableau 6

Entreprises ferroviaires régies par la Loi des chemins de fer du Québec

Réseau ferroviaire	Longueur	
	Milles	Kilomètres
Chemin de fer Roberval-Saguenay	30,0	48,2
Asbestos & Danville Railway Co.	22,0	35,4
Canada Gulf Terminal Railway Co. (propriété du CN depuis le 1er janv. 1975)	36,2	58,2
Compagnie de chemin de fer Cartier	260,0	418,3
Napierville Jonction Railway Co.	28,4	45,7
Romaine River Railway Co.	26,3	42,3
Thurso Nation Valley Railway Co.	58,0	93,3
	460,9	741,4





En outre, le ministère a continué son action visant l'amélioration socio-économique du camionnage-artisan commencée en 1973 par sa participation à la mise en place d'un système de postes d'affectation dans la majeure partie du Québec. Puis, il a continué de maintenir sa politique d'utilisation préférentielle, de l'ordre de 75%, des camionneurs-artisans dans les principaux contrats octroyés en 1975-1976. La révision de la réglementation du transport par camions à benne basculante a également été entreprise avec les principaux intéressés. Enfin, les études concernant l'établissement d'un centre intégré et fonctionnel de transport de marchandises, comprenant le transbordement, la distribution et la fabrication, ont été poursuivies dans le cadre de l'exploitation du nouvel aéroport international de Mirabel.

Le secteur du transport des personnes, quant à lui, a connu une année exceptionnelle d'activités. Que ce soit pour le transport en commun, pour le transport par taxis ou pour le transport scolaire, les multiples activités ont témoigné d'un souci très net de réaliser progressivement une politique intégrée et intermodale de transport, tout particulièrement en milieu urbain. Ainsi, dans le but de promouvoir le transport collectif et de développer une alternative au transport individuel, une politique d'aide au transport en commun a été arrêtée. Désormais, le ministère des Transports, dans le cadre de ses prérogatives, pourra intervenir plus efficacement et plus massivement au cours des prochaines années au niveau des études de planification du transport des personnes, de l'acquisition ou du renouvellement du matériel de transport comme les trains, les autobus ou autres, et des coûts des services publics assumés par les organismes de transport et entraînant un déséquilibre dans les budgets d'exploitation. Dans cette optique nouvelle, des corporations intermunicipales de transport urbain pourront être créées pour les agglomérations où la qualité des services devra être rehaussée.

En plus des aides financières ponctuelles d'au-delà de \$50 millions consenties par le gouvernement aux cinq commissions de transport, le ministère des Transports a participé pour \$5 millions au programme de renouvellement du parc-autobus de ces organismes supra-municipaux. D'autres agglomérations comme celles du Saguenay, de la Mauricie et de la Rive-Sud de Québec desservies par l'entreprise privée ont également reçu un appui administratif et financier important pour améliorer leurs services de transport public. Les expériences entreprises à Hull et à Québec pour l'aménagement de voies réservées aux autobus ainsi que celle relative au service métrobus à Montréal ont aussi retenu son attention.

Il en fut de même pour la région métropolitaine de Montréal où le ministère a accentué ses efforts en vue d'une intégration fonctionnelle des divers réseaux de transport des personnes tant au niveau de l'île Jésus et de l'île de Montréal que de la Rive-Sud, de façon à améliorer les échanges et la qualité de vie. Tout en cherchant à concerter l'action des divers intervenants dans cette région, le ministère a continué une série d'études touchant, entre autres, la desserte de Mirabel et le transport intermodal de la Rive-Sud en pleine croissance.

Le transport scolaire a constitué un autre secteur important d'interventions du ministère des Transports en 1975-1976, alors que plus de \$124 millions y ont été consacrés. Des changements significatifs furent apportés aux normes des subventions et à l'indexation des contrats accordés en 1974. En outre, la révision de la réglementation régissant ce secteur a permis d'assurer plus efficacement aux quatre coins du territoire québécois le transport de quelque 810,000 élèves pendant toute la période scolaire.

Pour ce qui regarde le transport par taxis, le ministère des Transports a poursuivi son travail d'organisation et de consolidation commencé deux ans plus tôt. Une vingtaine de ligues de propriétaires de taxis ont été créées au cours de l'année dans les diverses régions. Les tarifs ont également été révisés afin de rentabiliser davantage ce secteur d'activités, alors que des mesures furent prises en vue de desservir les aéroports de Québec, de Dorval et de Mirabel.

Protection et sécurité des usagers

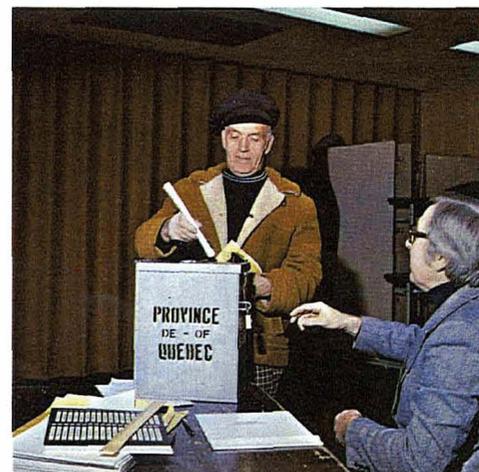
Bien que l'essentiel des réalisations en biens et services de transport en 1975-1976 ait consisté à favoriser le maximum d'échanges dans un contexte d'économie de marché, une partie des interventions a aussi visé à assurer la meilleure protection et la plus grande sécurité des usagers des systèmes de transport terrestre.

À cet effet, un programme rigoureux de sécurité a été élaboré au cours de l'année. Les principaux éléments constitutifs en ont été: l'élimination de points noirs comme à la hauteur de Drummondville et de Ste-Foy sur les autoroutes 20 et 73; l'abaissement de la limite de vitesse sur certaines sections des réseaux ainsi qu'une signalisation mieux appropriée; l'élaboration de normes plus sévères de construction des véhicules et en particulier des autobus scolaires; l'accentuation de l'inspection mécanique des véhicules; le port de la ceinture de sécurité; l'application plus stricte des lois et règlements de circulation routière à travers tout le Québec; et un programme de formation des conducteurs et d'information du public.

Tableau 7

Transport scolaire

	Nombre d'élèves			Coût moyen par élève (en dollars)		
	1973-74	1974-75	1975-76	1973-74	1974-75	1975-76
Quotidien	790 000	790 000	790 000	93.70	118.86	148.07
De fin de semaine	3 000	3 000	3 000	118.67	125.80	156.20
Institutions privées	13 020	13 020	13 020	95.10	118.96	147.96
Immigrants	1 200	2 375	3 640	192.00	426.11	433.30
Total:	807 220	808 395	809 660	95.63	122.06	153.35



Dans ce contexte, plus de 1,400 des 27,200 automobiles vérifiées ont été retirées de la circulation, alors que l'on a procédé à quelque 104,000 contrôles de poids de véhicules lourds, effectué près de 56,200 inspections et 5,300 enquêtes. Par suite de l'examen de 9,000 dossiers médicaux de conducteurs, le ministère a refusé d'émettre plus de 600 permis de conduire. En outre, près de 71,000

permis de conduire ont été suspendus en 1975-1976 dans le cadre de l'application du code de la route, du système de points de démerite et de la Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles. De plus, la sécurité dans le transport scolaire a tout particulièrement retenu l'attention tant au niveau des véhicules que des conducteurs eux-mêmes.

Tableau 8

Suspensions de permis de conduire 1970 — 1975

	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Loi de l'indemnisation				60 058	55 962	64 041
Code de la route	46 643	45 534	53 726	4 606	5 333	4 660
Système de points				1 012	4 682	2 173
Total:	46 643	45 534	53 726	65 676	65 977	70 874

Tableau 9

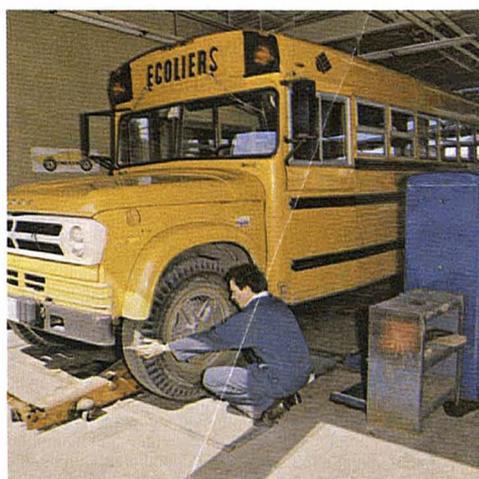
Vérification technique des véhicules 1974 — 1975

	vérifications		sommations de procéder aux réparations		retraits de la circulation	
	1974	1975	1974	1975	1974	1975
Véhicules de promenade et de commerce	22 289	14 463	10 548	8 814	1 746	1 014
Autobus scolaires	8 894	9 424	4 039	3 942	263	390
Taxis	7 586	1 721	—	—	—	—
Ambulances	36	30	12	4	—	—
Véhicules modifiés	—	1 600	—	—	—	—
Total:	38 805	27 238	14 599	12 760	2 009	1 404

Tableau 10

Inspection — Postes de contrôle

Postes de district	Sous-postes	Postes — un inspecteur
Rimouski	Drummondville (prévu)	Chandler
Jonquière	Sept-Îles	Matane
Québec	La Malbaie	Rivière-du-Loup
Pont de Québec	Valleyfield	Hull
Trois-Rivières		Thetford Mines
Sherbrooke		Baie-Comeau
Longueuil		St-Hyacinthe
Montréal (Boul. Crémazie)		Sorel
St-Jérôme		Berthierville
Rouyn-Noranda		Warwick



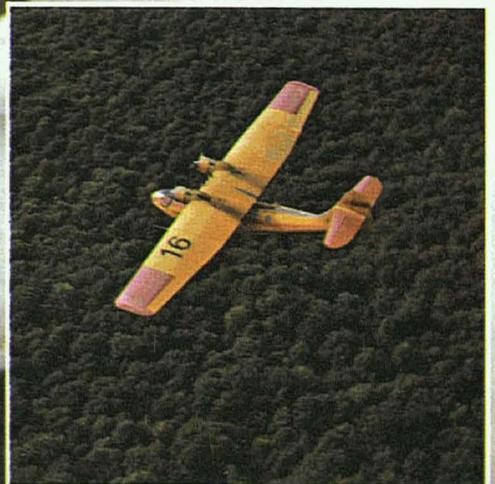




Transport par air

De façon à obtenir une meilleure complémentarité et intermodalité dans les transports au Québec, le ministère des Transports a accentué son action en 1975-1976 dans le transport par air, dans les limites de ses pouvoirs.

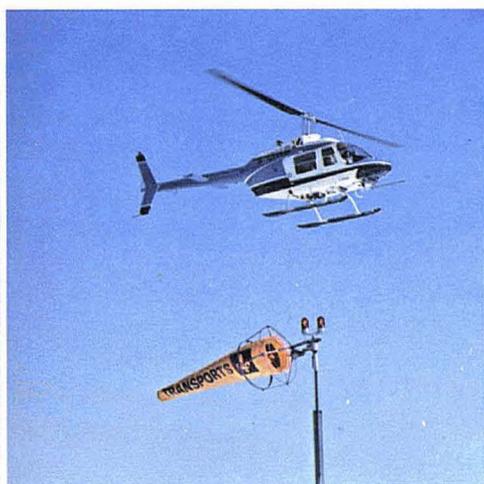
RE TE

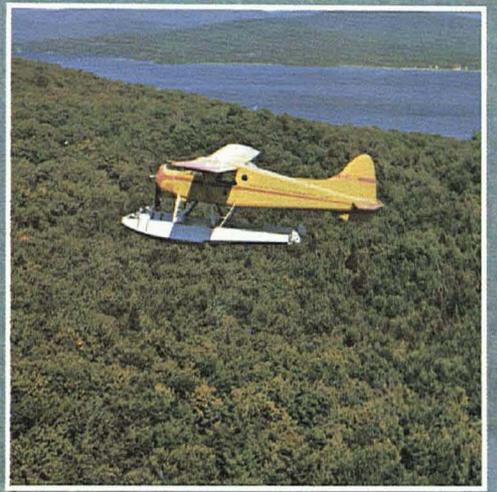
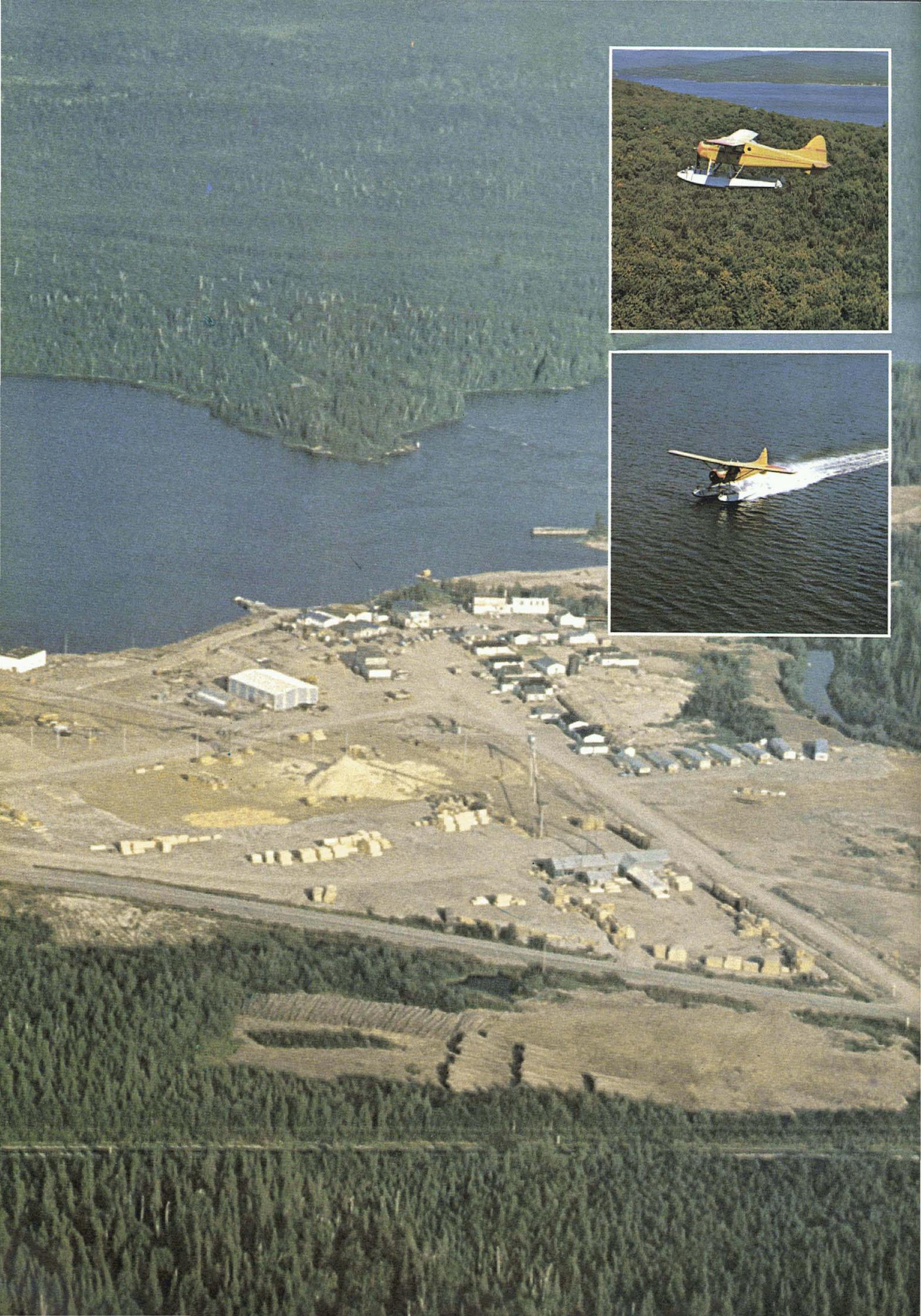


Considérant que ce secteur influence l'avenir économique et social de certaines régions difficilement accessibles par d'autres modes de transport, des interventions ont été faites en vue d'établir des liaisons aériennes entre les territoires éloignés du Québec et les centres urbains.

De plus, le développement d'un réseau aérien gouvernemental a continué de retenir l'attention du ministère en tant que moyen utile pour protéger la forêt et la faune, contrôler la circulation routière et répondre à des besoins urgents comme le transport de malades, ainsi que pour satisfaire les exigences de l'administration gouvernementale.

Plus d'un demi-million de dollars ont été employés pour le développement d'infrastructures aéroportuaires de niveau régional au cours de l'année. Le ministère a participé à la construction de pistes à l'île aux Grues et à l'île d'Anticosti; les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-St-Jean, de la Côte-Nord, de la Gaspésie, de Hull-Mont-Laurier de même que les Îles de la Madeleine ont fait l'objet soit d'études, soit d'aides à la modernisation des équipements aéroportuaires.



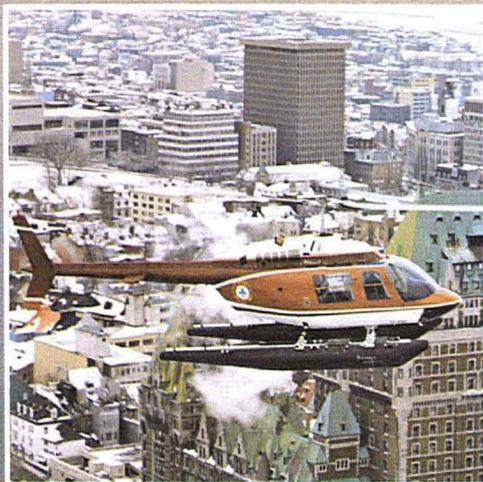


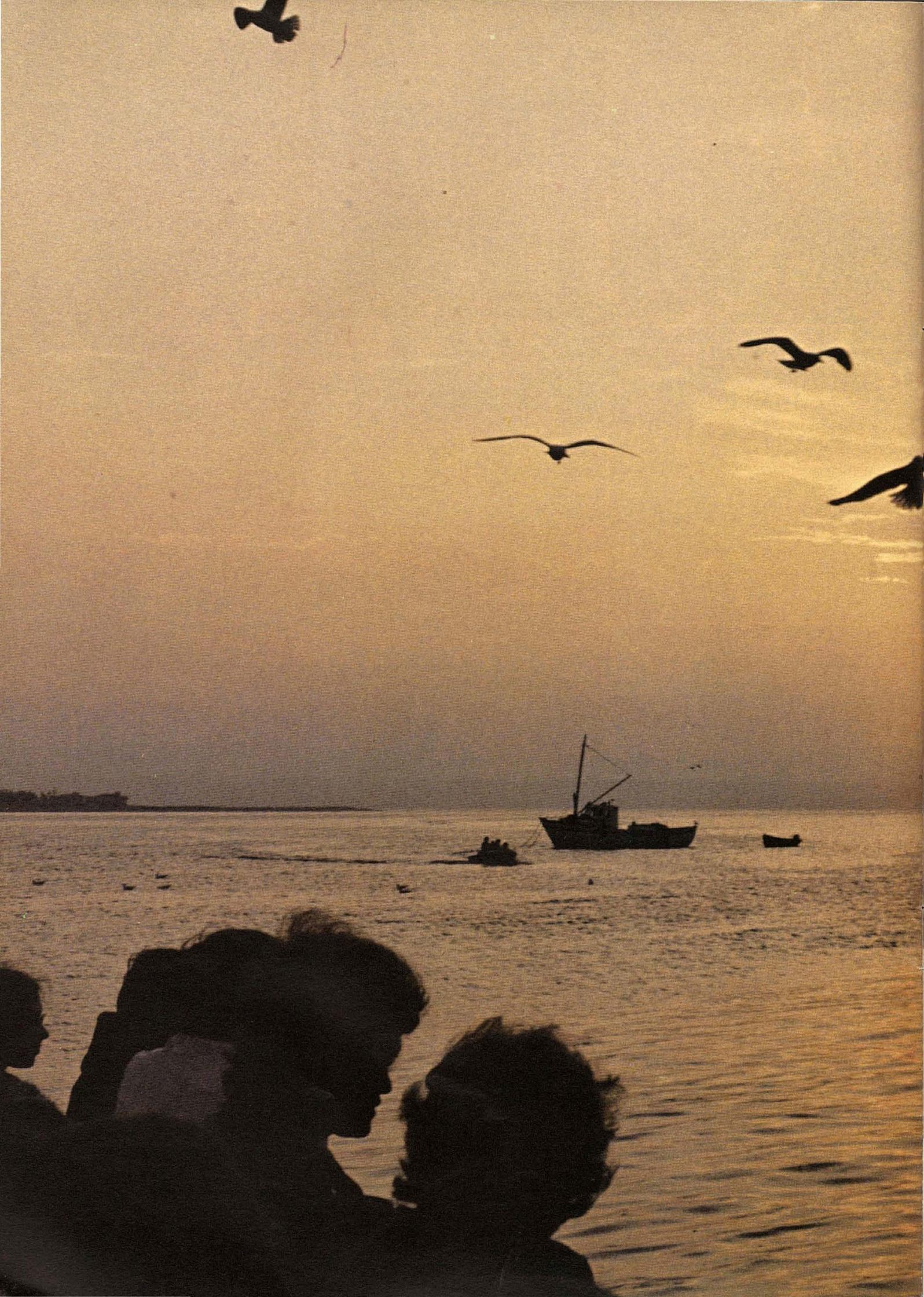
Quant à l'exploitation d'un service de transport aérien par le ministère des Transports et servant de soutien aux missions gouvernementales, elle a nécessité \$12,8 millions en 1975-1976. Les 33 appareils de la flotte gouvernementale ont été appelés à effectuer 14,385 heures de vol, à parcourir près de deux millions de milles en 11,074 envolées et à transporter quelque 23,500 passagers. Sous ce rapport, le transport de malades et de victimes d'accidents provenant surtout de régions éloignées comme les Îles de la Madeleine, la Gaspésie, la Côte-Nord et le Nouveau-Québec a nécessité 400 envolées et 1,028 heures de vol.

De plus, les 21 avions-citernes du ministère ont dû effectuer plus de 10,500 largages pour protéger les forêts québécoises contre les incendies, en déversant quelque 11,5 millions de gallons d'eau. Une aide technique a également été apportée au ministère des Terres et Forêts pour la pulvérisation d'insecticides, ainsi qu'au ministère des Richesses naturelles pour le ravitaillement de certains postes d'exploration dans le Nouveau-Québec.



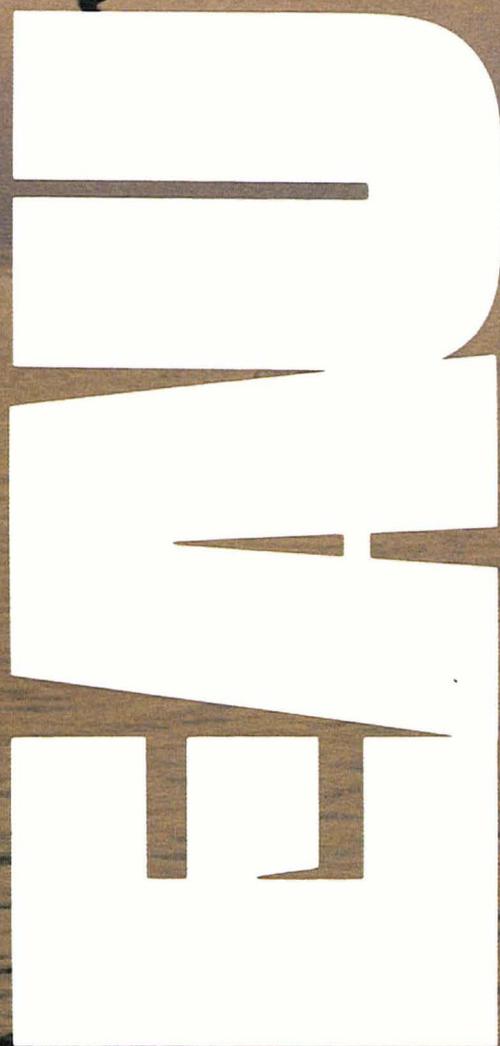
Enfin, l'utilisation d'hélicoptères a permis au cours de l'année de surveiller, par la voie aérienne, la circulation routière et d'assurer la protection de la faune et du public.



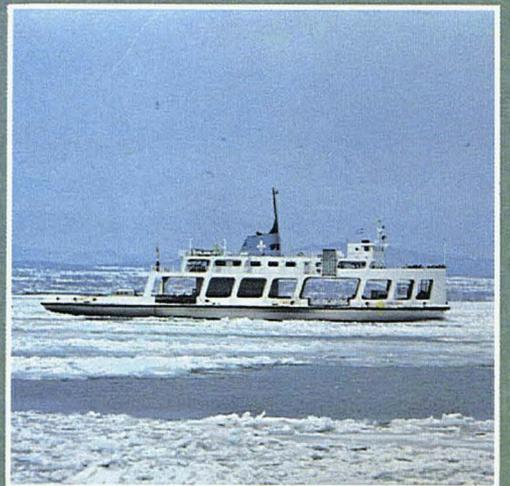
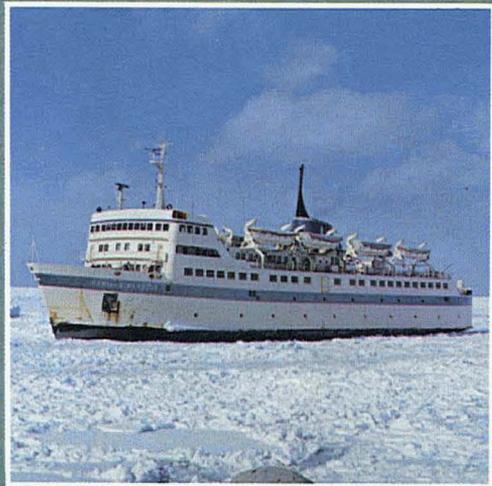
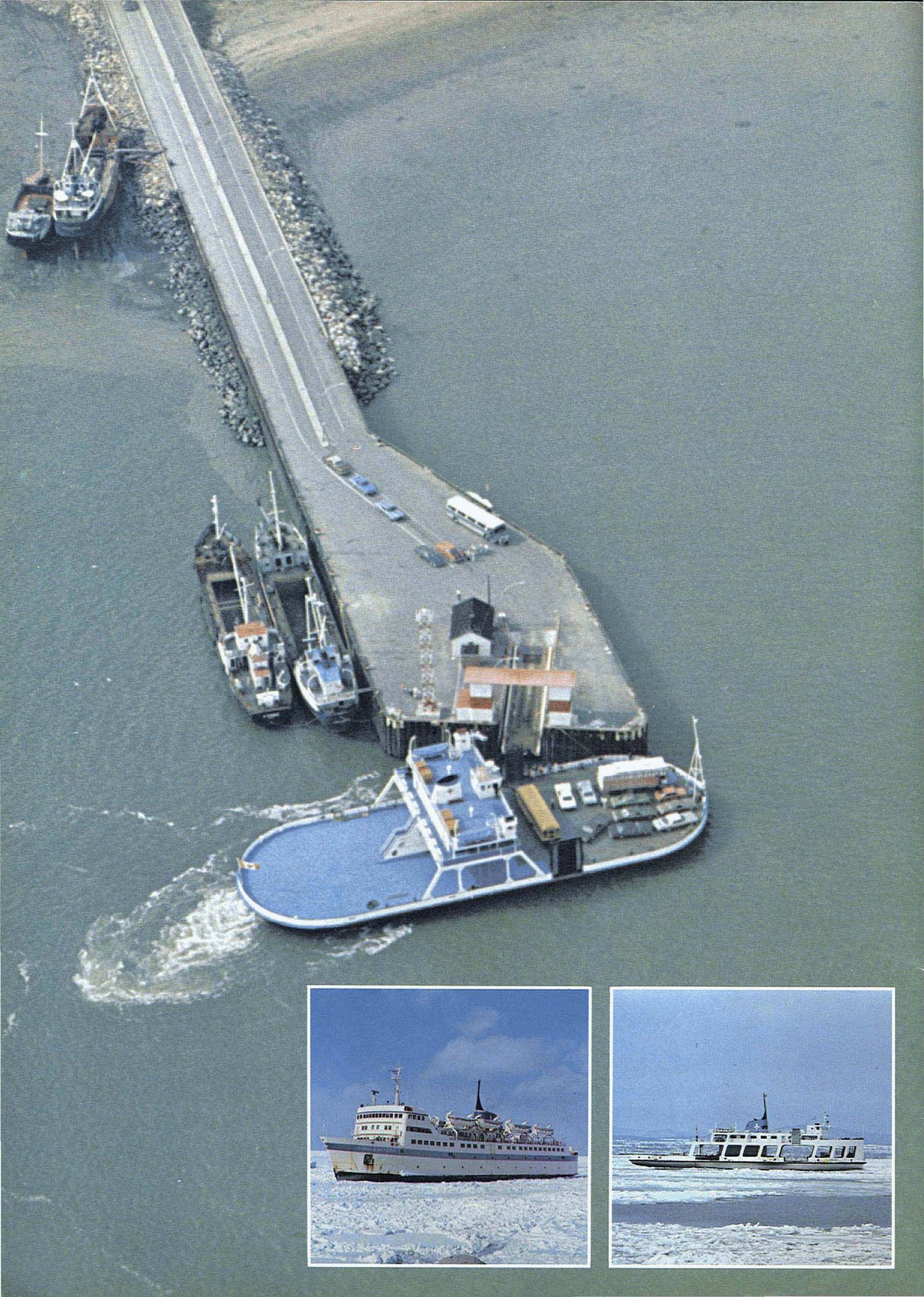


Transport par eau

Dans le cadre de ses juridictions et en relation avec les besoins du Québec, le ministère des Transports a connu une évolution assez significative au chapitre du transport par eau au cours de 1975-1976, en vertu d'interventions plus nombreuses et plus importantes que par les années antérieures. Ses principales activités ont porté dans trois directions, à savoir: l'amélioration des équipements et infrastructures maritimes, l'établissement d'un système efficace de dessertes maritimes, et le développement du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay en tant qu'axes d'industrialisation et de transport.



EM



Quelque \$9 millions ont ainsi été consacrés pour la réfection ou la construction et reconstruction de quais ou débarcadères, de même que pour l'acquisition de traversiers. De plus, quelque \$6.5 millions ont été déboursés pour favoriser le fonctionnement et l'exploitation de 30 entreprises de services de traversiers et de dessertes maritimes.

Ces investissements ont surtout touché les systèmes de traversiers de:
Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac
Québec — Lévis
Saint-Joseph-de-la-Rive — Île aux Coudres
Montmagny — Île aux Grues
Lac Témiscouata
Matane — Baie-Comeau — Godbout.

Le dossier de l'établissement d'un service de traversier-rail ou aquatrain entre la péninsule gaspésienne et la Côte-Nord a retenu prioritairement l'attention du ministère des Transports tant sur la plan légal qu'administratif. De plus, les travaux du débarcadère de Matane ont pu être finalisés alors que ceux du débarcadère de Baie-Comeau ont été amorcés. Enfin, le ministère s'est porté acquéreur des actions du service de traversiers Matane — Godbout dans le but d'assurer la mise en opération du traversier Camille-Marcoux.

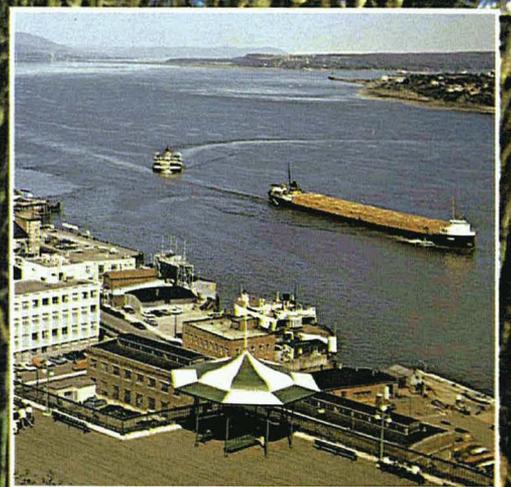
Tableau 11

Trafic sur certains services de traversiers au Québec

Année	Québec/ Lévis		Rivière-du-Loup/ St-Siméon		Tadoussac/ Baie-Ste-Catherine		Matane/Baie-Comeau/ Godbout		Sorel/ St-Ignace	
	Véhicules	Passagers	Véhicules	Passagers	Véhicules	Passagers	Véhicules	Passagers	Véhicules	Passagers
1971	493 987	2 656 713	49 431	146 398	291 878	Non disponible	49 179	154 648	138 656	297 094
1972	463 681	1 823 322	59 670	181 437	329 127		57 664	178 158	175 835	365 591
1973	168 180	1 380 770	66 175	192 735	348 645		66 886	205 617	199 749	463 595
1974	119 427	1 016 116	74 778	215 863	383 509		73 603	220 220	209 736	505 318
1975	—	—	95 484	270 778	472 520		—	—	220 222	550 796

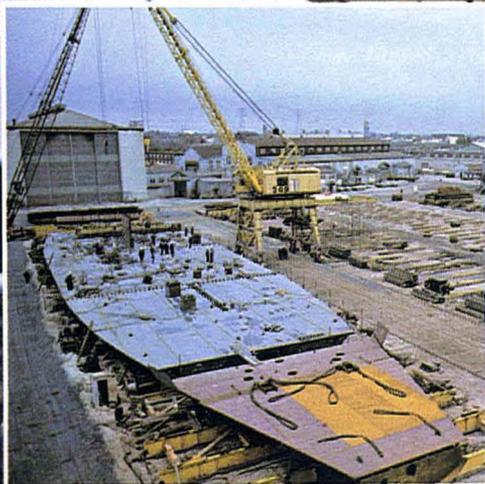
Année	Île aux Grues/ Montmagny		Île aux Coudres/ St-Joseph-de-la-Rive		St-Juste-du-Lac/ Notre-Dame-du-Lac	
	Véhicules	Passagers	Véhicules	Passagers	Véhicules	Passagers
1971	496	4 980	54 891	110 124	28 992	48 051
1972	504	5 273	59 049	118 565	30 433	51 583
1973	516	5 455	72 636	142 352	31 831	56 609
1974	1 936	5 927	85 668	152 016	34 057	78 442
1975	2 064	6 571	109 845	197 559	38 266	103 739





L'intérêt du ministère a aussi porté sur les dessertes maritimes des régions éloignées et de ressources. Ce fut le cas pour le service de transport de marchandises et de passagers entre les ports du Saint-Laurent et les îles de la Madeleine ainsi que pour la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord vers Blanc-Sablon, la baie d'Ungava, la baie d'Hudson et la baie de James. Des efforts ont été également effectués à Port-Menier, sur l'île d'Anticosti.

En plus des études et inventaires concernant les services de traverses maritimes, leurs facilités, leur fonctionnement et leur expansion, le développement des ports actuels du Saint-Laurent et du Saguenay tels ceux de Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Port-Alfred, Chicoutimi et Sept-Îles, a fait l'objet d'un examen en profondeur. Ces études se sont insérées dans le cadre de l'élaboration d'une politique québécoise dont l'objectif est de favoriser l'exploitation maximale des grandes voies d'eau navigables du Québec tout en stimulant la croissance industrielle. C'est dans ce contexte qu'ont été poursuivies les études relatives à l'aménagement d'installations portuaires modernes pour le transport en vrac de matières liquides et solides.

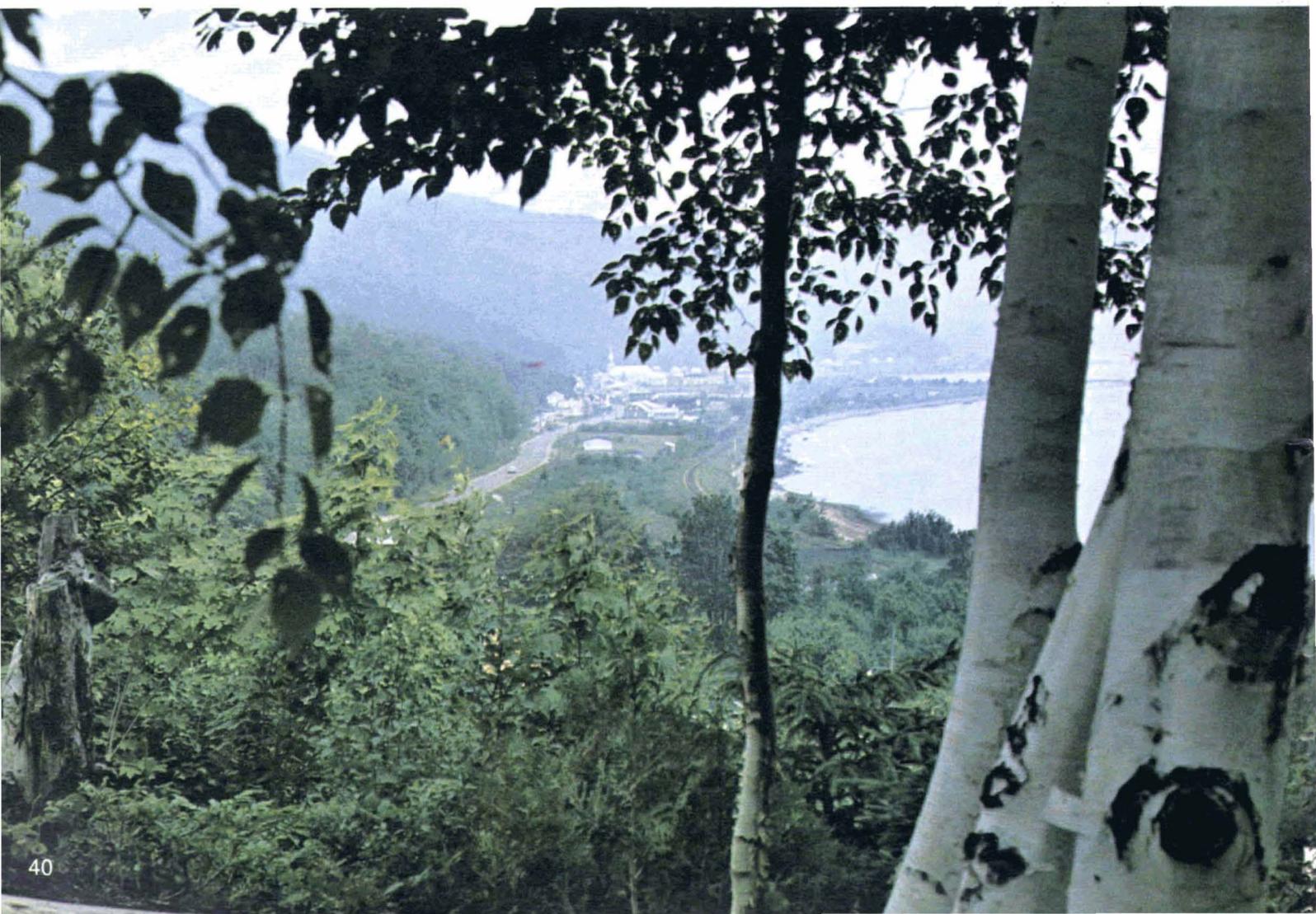


Au service des Québécois à travers tout le territoire

L'action du ministère des Transports au cours de 1975-1976 s'est ainsi caractérisée par des réalisations couvrant tous les modes de transport à la grandeur du territoire. Dans sa production de biens et services de plus d'un milliard de dollars, le ministère s'est préoccupé de consulter les milieux impliqués, de faire les représentations nécessaires auprès des autres niveaux de gouvernement dont les activités avaient une incidence sur le développement des transports québécois, d'informer au maximum le public et d'assurer sa présence à travers tout le Québec.



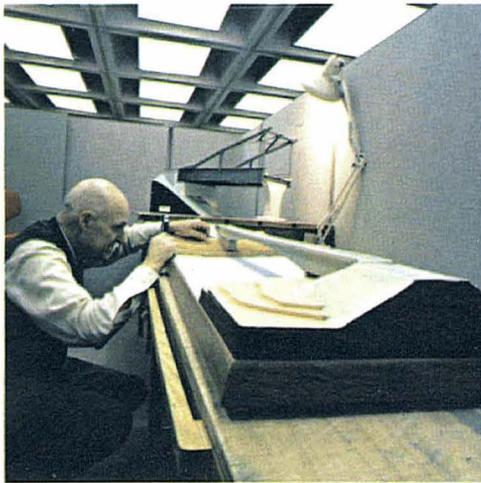
En effet, appliquant les principes démocratiques les plus évolués, le ministère a multiplié les occasions, au cours de l'année, de consulter la population, les municipalités et les organismes socio-économiques, préalablement à ses prises de décisions. Ces consultations ont eu lieu lors d'assemblées spéciales, d'audiences publiques ou par l'intermédiaire de services gouvernementaux. Ainsi, des agents du ministère ont tenu des audiences avec les organismes représentant le camionnage en vrac et le camionnage général, de même qu'avec plusieurs ligues de propriétaires de taxis et associations de transport scolaire. De plus, de nombreuses rencontres ont eu lieu avec des représentants municipaux pour résoudre leurs problèmes de transport terrestre, surtout en ce qui regarde le transport en commun, comme ce fut le cas avec la nouvelle politique d'aide élaborée au cours de l'année.

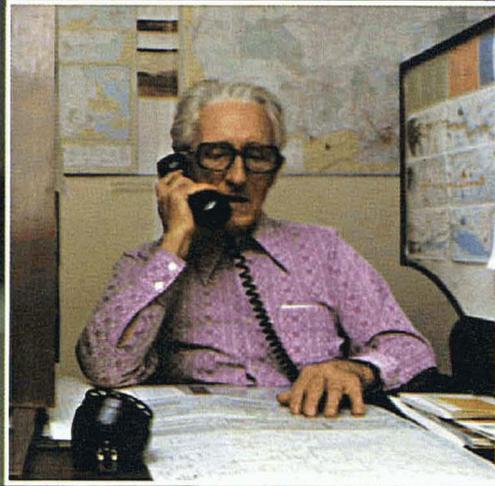


Des consultations ont également eu lieu avec les populations locales et les organismes régionaux. À ces occasions, une attention croissante a été apportée aux questions relatives à la protection de l'environnement, à la conservation des sites historiques et pittoresques et aux besoins du milieu.

Des échanges continus ont eu lieu avec différents ministères du gouvernement du Canada concernant l'aménagement, le fonctionnement et le développement des transports par air, par eau et par terre au Québec. L'élaboration et la mise en application d'une politique canadienne de transport, le développement et l'administration des ports au Québec et l'amélioration des quais et débarca-

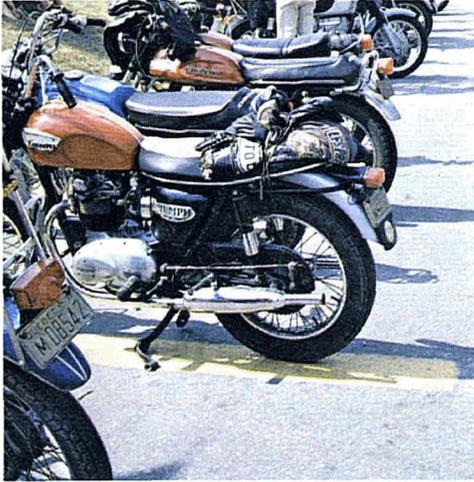
dères, la planification des systèmes de transport dans la région de la Capitale nationale, l'exploitation de Mirabel, le transport urbain, l'établissement d'un corridor de transport entre Québec et Windsor, l'élimination de lignes de chemins de fer et de passages à niveau et autres sujets touchant les divers modes de transport ont fait l'objet de discussions, de négociations et d'ententes entre le Québec et Ottawa. De manière à favoriser des interventions plus harmonieuses et mieux intégrées et orientées vers les besoins québécois, une entente-cadre de consultation et de coopération est intervenue entre le ministère des Transports du Québec et Transports Canada.







Sur le plan interprovincial, le ministère a continué d'améliorer ses relations notamment avec l'Ontario avec qui des programmes de coopération ont été élaborés. Des ententes de réciprocité concernant l'immatriculation des véhicules automobiles ont été négociées, surtout avec des provinces et états limitrophes.



En ce qui concerne l'information, le public a été mieux informé que jamais en 1975-1976 sur le développement du réseau routier, sur l'état des routes et sur les autres activités du ministère des Transports. Plus d'un million d'appels téléphoniques ont été reçus au ministère de la part de citoyens qui désiraient obtenir des informations sur l'état des routes; plus de 60,000 autres informations écrites ou téléphoniques ont été fournies à la population.



Une trentaine de nouvelles publications, comprenant des cartes routières, des cartes de sentiers de motoneige, des bulletins d'information sur les routes, règlements et autres sujets touchant les transports ont été tirées à plus de deux millions d'exemplaires et distribuées dans tous les coins de la province, voire même au-delà des frontières. À cela se sont ajoutés la production de plusieurs campagnes de publicité et de nombreux messages transmis par les médias en diverses circonstances et la participation active à diverses expositions industrielles à caractère régional et provincial.



Cette action réalisée en 1975-1976 a pris véritablement sa signification dans la mesure où les biens et services produits ont correspondu aux vrais besoins des Québécois et de leur environnement. Par ses 12 régions administratives, ses 46 districts, ses 102 sous-centres de service et ses 11,000 employés, le ministère des Transports a pu exercer une présence permanente sur tout le territoire québécois pour que les transports par terre, par eau et par air puissent contribuer positivement à l'essor socio-économique de tous les Québécois.

**L'éditeur officiel
du Québec**

Dépôt légal
bibliothèque nationale
du Québec
Deuxième trimestre 1976
T73 A1A1/1976

**Gouvernement
du Québec**

L'éditeur officiel
du Québec

Dépôt légal
bibliothèque nationale
du Québec
Deuxième trimestre 1976
T73 A1A1/1976

Gouvernement
du Québec

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 802