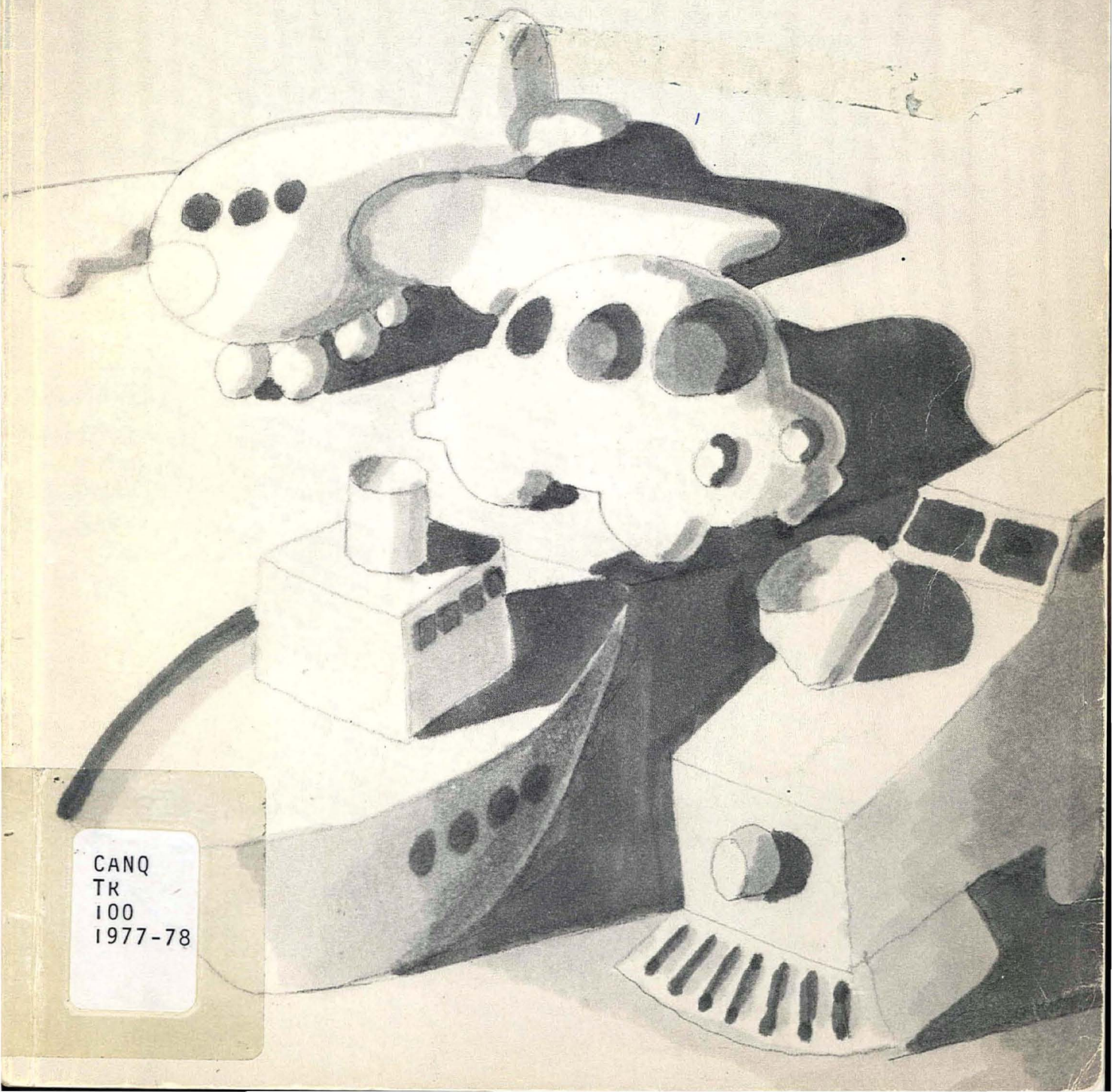
Rapport annuel 1977 - 1978

Ministère des Transports



CANQ
TR
100
1977-78

39588

Rapport annuel 1977-1978
Ministère des Transports

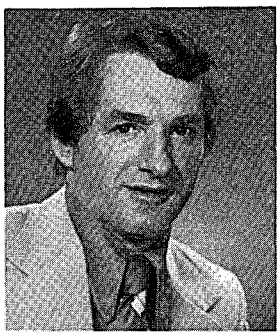
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

CANQ
TR
100
1977-78

Conception graphique:
Studio Abeille inc.

Dépôt légal
2e trimestre 1978
Bibliothèque nationale du Québec

Rapport annuel 1977-1978
Ministère des Transports



Québec, le 1er août 1978

Monsieur Clément Richard,
Président de l'Assemblée nationale,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice financier 1977 – 1978.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre,

Lucien Lessard

Québec, le 1er août 1978

Monsieur Lucien Lessard,
Ministre des Transports,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

Je vous soumets respectueusement le rapport annuel 1977 – 1978 du ministère des Transports.

Ce rapport décrit les principales activités et les grandes réalisations du ministère au cours de cet exercice financier.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le Sous-ministre,

Hugues Morrissette

Table des matières

Lettre du Ministre au Président de l'Assemblée nationale V
Lettre du Sous-ministre au Ministre des Transports VII

Action du ministère des Transports 1

Législation et réglementation 4
Budget 4
Présence sur tout le territoire 7
Présence auprès du citoyen 11

Connaissance des besoins 13

Poursuite des objectifs 17

Acquisitions 20
Relevés et études techniques 20
Plans, devis et contrats 22
Construction 22
Signalisation 24
Circulation en toute condition 25
Entretien hiver – été 25

Sécurité et protection de l'usager 29

Assurance-automobile 35
Système de points de démérite 36
Campagnes de sécurité 36
Vérification technique des automobiles 37
Points noirs 37
Inspection de véhicules 38

Transport des personnes et des marchandises 39

Transport urbain 41
Transport par taxi 43
Transport scolaire 43
Transport routier des marchandises 43
Transport ferroviaire 44
Transport maritime 44
Transport aérien 50

Annexe I
Lois, règlements et ordonnances administrés par le ministre des Transports 53

Annexe II
Lois et règlements adoptés en 1977 – 1978 57

Annexe III
Organigramme du ministère des Transports. 58

Annexe IV
Liste des services administratifs du ministère des Transports, 1977 – 1978 61

Action du ministère des Transports

Tout au long de l'année 1977-1978, le ministère des Transports a multiplié ses efforts afin de s'assurer une présence quotidienne auprès de chaque citoyen.

Les activités du ministère des Transports sur le plan gouvernemental s'inscrivent plus particulièrement à l'intérieur de trois (3) grandes missions de l'État, soit:

a) la mission gouvernementale et administrative,
b) la mission économique, et
c) la mission éducative et culturelle.

C'est par le transport aérien gouvernemental dont il est responsable que le ministère participe à la mission gouvernementale et administrative. À ce chapitre, il répond aux besoins en transport aérien des divers ministères et organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux.

Sa participation à la mission économique se situe au niveau du transport terrestre, maritime et aérien. Ceci implique l'élaboration des systèmes de transport pour les personnes et les marchandises. Les nombreuses activités regroupées sous ce thème concernent la construction et la conservation des infrastructures ainsi que le contrôle relatif à l'utilisation de ces mêmes équipements.

Le rôle que joue le ministère des Transports dans la mission éducative et culturelle de l'État se concrétise sous forme d'aide financière et de soutien administratif procurés au transport scolaire. De plus, le ministère établit les règlements, normes et échelles de tarification ayant trait à ce secteur.

Législation et réglementation

Au cours de l'année 1977-1978, le ministère des Transports a amendé son cadre législatif et réglementaire afin de le rendre plus concordant avec les exigences du domaine des transports au Québec.

Ces ajustements visaient entre autres:

- à favoriser la création de corporations municipales et intermunicipales de transport, et
- à instaurer l'usage du système international de mesures dans la signalisation routière.

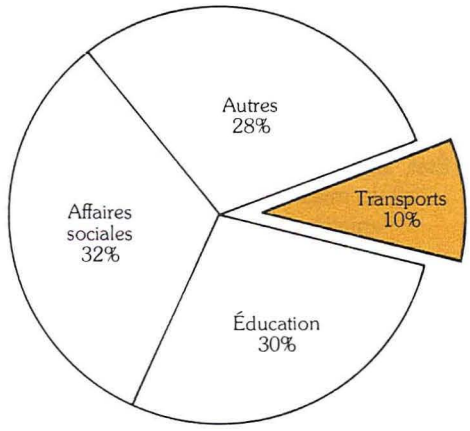
D'autre part, de nouveaux règlements furent adoptés relativement aux taux et tarifs dans le transport scolaire, au camionnage en vrac, à la constitution de ligues et à l'élaboration de directives dans le domaine du taxi; de plus, les règles de l'immatriculation furent modifiées, ainsi que celles des écoles de conduite, de la location de camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques afin d'éliminer le transport illégal.

Budget

Pour assurer le mieux possible son rôle, le ministère des Transports disposait en 1977-1978 d'un budget de $1 109 786 000, ce qui représentait une valeur approximative de $170 par citoyen et près de 10% du budget global de l'ensemble des ministères. Le ministère des Transports était ainsi le troisième en importance au point de vue budgétaire.

Il est à signaler que toutes les opérations budgétaires et comptables de l'année 1977-1978 furent intégrées au système gouvernemental SYGBEC. Cette modification en est une d'importance compte tenu que le volume des transactions du ministère des Transports représente environ 35% du volume des transactions de tous les ministères.

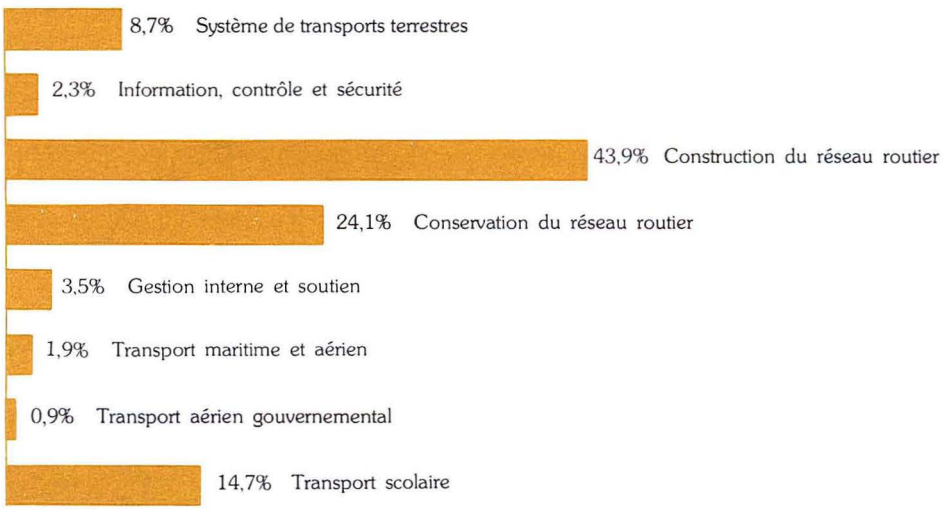
Répartition du budget du Québec 1977-1978



Répartition du budget selon les programmes, 1977-1978 (en milliers de dollars)

Systèmes de transports terrestres		**96 719,7**
Inventaire et recherches	4 773,8	
Transport des personnes	90 948,0	
Transport des marchandises	997,9	
Information, contrôle et sécurité		**25 185,5**
Information aux usagers	411,4	
Émission de permis et immatriculation	17 835,1	
Contrôle du transport	3 654,9	
Sécurité routière	3 284,1	
Construction du réseau routier		**486 811,2**
Construction d'autoroutes	166 870,1	
Construction de routes principales	134 298,2	
Construction de routes régionales	76 110,9	
Construction d'autres routes	109 532,0	
Conservation du réseau routier		**268 264,6**
Conservation des chaussées et des éléments de confort	103 821,4	
Conservation des structures	12 559,4	
Conservation des éléments de contrôle et de sécurité	16 208,2	
Exploitation d'hiver	80 743,9	
Activités de soutien	21 576,1	
Soutien en matériel	33 355,6	
Gestion interne et soutien		**38 517,4**
Direction	2 431,4	
Soutien administratif	8 503,5	
Soutien technique	7 786,1	
Aide à l'amélioration du réseau municipal	19 796,4	
Transport maritime et aérien		**21 576,9**
Aide au fonctionnement	9 551,7	
Développement de l'infrastructure	12 025,2	
Transport aérien gouvernemental		**10 067,8**
Transport des personnes et des marchandises	4 668,1	
Protection de la forêt	5 399,7	
Transport scolaire		**162 642,9**
Aide au transport scolaire	162 109,1	
Soutien administratif	533,8	
Total général		**1 109 786,0**

Répartition du budget selon les programmes, 1977-1978 (en pourcentage)



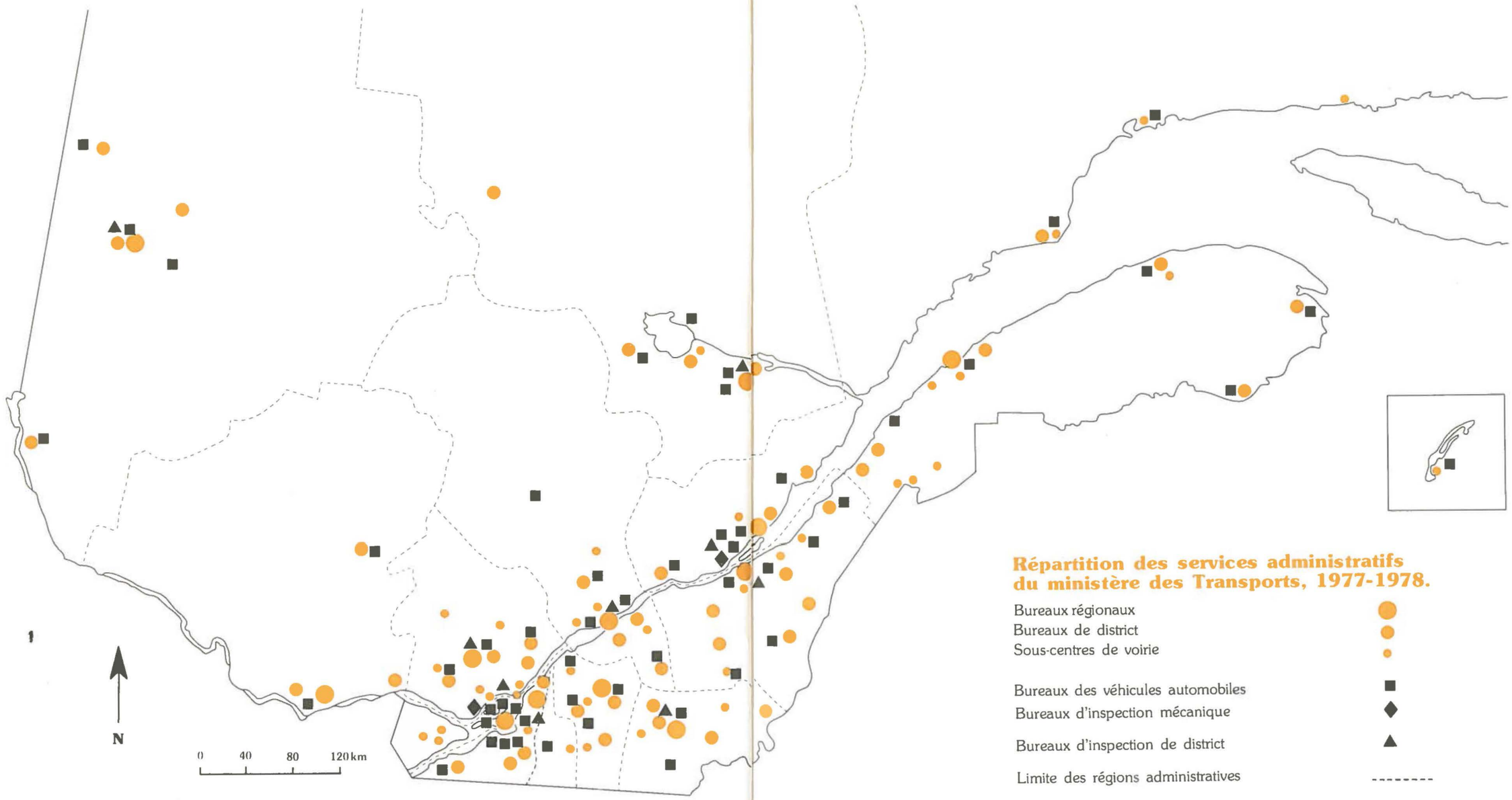
Présence sur tout le territoire

Partout au Québec, le citoyen qui circule par voie terrestre, maritime ou aérienne doit pouvoir se procurer aisément les services offerts par le ministère des Transports.

Devant cette attente, le ministère se doit de s'appuyer sur un personnel dynamique et compétent et d'offrir des services efficaces et bien répartis sur l'ensemble du territoire.

Le ministère des Transports compte environ 10 500 employés réguliers auxquels s'ajoute périodiquement un nombre comparable d'occasionnels et d'étudiants. Dans un souci de démocratisation de l'engagement des occasionnels, le ministère a fait appel cette année aux centres de main-d'œuvre du Québec, rendant ainsi accessibles à tous de tels emplois.

Sur le plan des services, le ministère des Transports a continué d'améliorer la déconcentration de son administration à travers tout le territoire, que ce soit au niveau des régions, des districts, des sous-centres de voirie, des bureaux émetteurs de plaques d'immatriculation ou des postes d'inspection.



Répartition des services administratifs du ministère des Transports, 1977-1978.

Bureaux régionaux
Bureaux de district
Sous-centres de voirie

Bureaux des véhicules automobiles
Bureaux d'inspection mécanique

Bureaux d'inspection de district

Limite des régions administratives

Voir annexe IV pour la liste plus détaillée des services administratifs du ministère des Transports, 1977-1978.

Présence auprès du citoyen

Le ministère des Transports a cherché à informer les citoyens au fur et à mesure qu'il adoptait de nouvelles politiques ou qu'il modifiait les structures existantes.

En 1977-1978, ce souci s'est matérialisé sous différentes formes dont:

- **Campagnes de publicité:**
  système métrique
  sécurité routière
  points de distribution des plaques d'immatriculation
  vérification mécanique
- **Expositions régionales et provinciales:**
  renseignements généraux
- **Service téléphonique:**
  conditions de la route
- **Documents:**
  cartes routières
  cartes de sentiers de motoneige
  guide des traverses
  guide de la route
  . . . etc.

Connaissance des besoins

Avant d'établir ses futures politiques ou de prendre ses décisions, le ministère a cherché à connaître les besoins de la population.

C'est ainsi qu'à de nombreuses reprises se sont constitués des comités de travail regroupant des représentants du ministère des Transports, d'autres ministères, de groupes socio-économiques ou culturels ou d'entreprises.

Fort de ces consultations, le ministère a commencé au cours de l'année 1977-1978 à définir une politique globale des transports au Québec pour les années à venir, notamment en ce qui a trait au transport maritime.

Le ministère des Transports a participé à l'élaboration d'une politique portuaire globale où le Québec devrait exercer une juridiction en fonction de ses objectifs socio-économiques. Il a contribué à l'élaboration d'études touchant le transport maritime des marchandises en vrac, le port de Montréal, et les autres ports du Québec.

Il procède depuis quelques mois à une réévaluation de tous les services de traversiers en aval de l'Île-aux-Coudres, et ce en fonction plus spécifiquement de l'augmentation de la circulation.

Il a étudié d'autres services de traversiers comme ceux reliant Masson et Cumberland, Miguasha et Dalhousie.

De plus, le ministère a complété son rapport relatif au projet Ferchibal concernant l'établissement d'une liaison ferroviaire entre les gisements ferrugineux du nord québécois et un port sur le Saguenay via Chibougamau et le lac Albanel.

Au rythme où se développe la société québécoise, la protection de l'environnement et la lutte contre la pollution sont devenues des impératifs de notre temps. Pour eux-mêmes et les populations de l'avenir, les citoyens doivent dès maintenant prévoir la qualité de la vie de demain.

C'est avec une énergie renouvelée que le ministère des Transports s'est attaqué, en 1977-1978, à ces questions d'environnement qui sont posées comme préalables aux décisions concernant la construction de routes ou de structures, les aménagements portuaires ou aéroportuaires, le tracé des lignes ferroviaires de banlieue et les autres ouvrages qui relèvent de sa compétence.

Comme exemple de son action, mentionnons entre autres:

- l'étude pour évaluer les impacts qu'aura sur l'environnement le projet du tronçon Jonquière — Saint-Bruno de la future autoroute 70. L'étude a tenu compte des incidences du projet sur l'agriculture, le milieu urbain, la récréation et le milieu forestier;
- les diverses études visant à favoriser le transport en commun en milieu urbain afin de minimiser la pollution causée par le grand nombre d'automobiles;
- la formation au ministère d'un comité permanent de l'environnement ayant entre autres pour mandat d'élaborer des normes pour la protection de l'environnement et de s'assurer qu'elles sont respectées dans tous les projets.

Dans un souci de prendre les décisions adaptées aux besoins de la population, le ministère des Transports a complété d'autres recherches en 1977-1978. Mentionnons entre autres:

- une analyse sur le bien-fondé d'un projet de création d'une zone métropolitaine de transport routier des marchandises pour la ville de Québec et sa zone d'influence;
- l'analyse d'un corridor ferroviaire pour passagers entre Québec et Hull;
- l'analyse économique des services interurbains par autobus; et
- l'étude de marché visant à identifier le potentiel des services aux voyageurs dans le triangle Mont-

réal–Sherbrooke et Québec.

Voilà quelques-uns des travaux qui ont pour but de contribuer à obtenir une meilleure connaissance des besoins des citoyens en matière de transport ainsi qu'à élaborer les solutions les plus pertinentes.

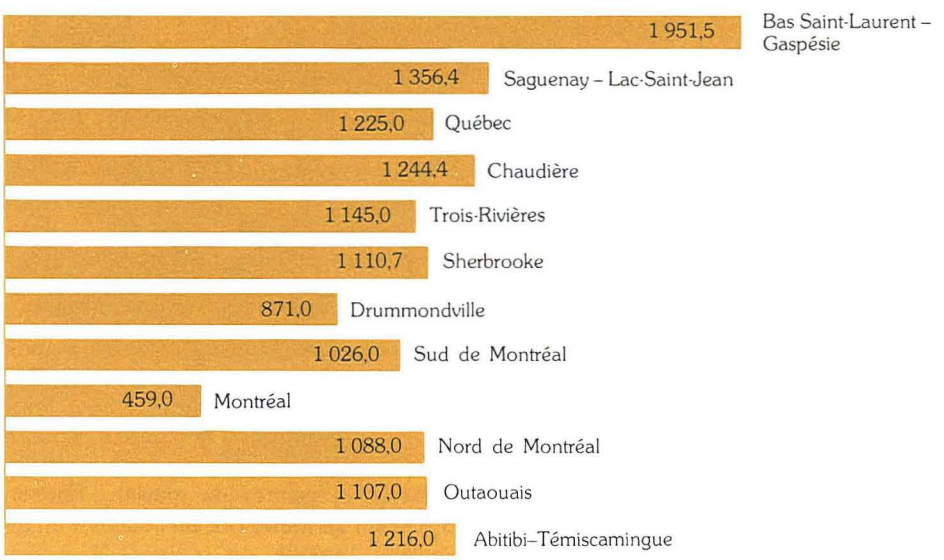
Poursuite des objectifs

L'infrastructure des transports joue un rôle capital dans l'économie québécoise. Plus le Québec se dote d'un réseau de transport rapide et efficace, plus il favorise la création de débouchés commerciaux.

C'est ainsi que le ministère des Transports a investi pour l'année 1977-1978, $13,8 millions au titre de la création d'emplois saisonniers. D'autre part $486,8 millions ont été consacrés à la construction et l'entretien des routes et des structures. De ce montant, le ministère a investi dans le cadre d'un programme de relance économique $4,5 millions dont $3 millions affectés à la construction du réseau routier et $1,3 million à l'isolation de bâtisses. Les retombées économiques découlant de ces investissements ont engendré de nombreux emplois au niveau de chaque région.

Les dollars investis par le ministère se ventilent tout au long du processus d'exécution des travaux : expropriation, relevés et études techniques, plans, devis et contrats, construction, amélioration, signalisation, entretien.

Programme spécial de création d'emplois selon les régions administratives, 1977-1978 (en milliers de $)



Acquisitions

Le ministère a dû débourser $96,6 millions au cours de l'exercice financier 1977-1978 pour des fins d'expropriation.

Au cours de l'année, 6 500 cas d'expropriation ont été réglés. D'autre part, on a enregistré 616 plans qui ont entraîné l'ouverture d'environ 5 000 dossiers. Enfin, le ministère a mis au point environ 400 plans généraux et environ 250 plans parcellaires.

Conformément à la loi de l'expropriation adoptée en 1976 (loi 88), le ministère doit payer 70% de l'indemnité dans les trois (3) mois suivant l'expropriation.

C'est ainsi que l'on a versé 3 959 indemnités provisionnelles pour un montant de $25,8 millions, 1 125 indemnités de déplacement pour un montant de $7,5 millions, 6 500 indemnités finales pour un montant de $42,4 millions et 526 indemnités de locataires et de garanties de libération pour un montant de $2,7 millions.

Au chapitre des indemnités, le ministère a donc versé $78,4 millions. Enfin, les frais d'honoraires ont nécessité des déboursés de $3,7 millions et les intérêts sur les expropriations en cours ont totalisé la somme de $14,5 millions.

Relevés et études techniques

Les équipes du ministère ont effectué 1 963 comptages de circulation afin de déterminer l'intensité de la circulation à des endroits précis.

Le ministère a utilisé des appareils électroniques modernes pour déterminer des zones de dépassement interdit.

Les équipes du ministère ont aussi procédé à l'étude et à l'analyse de 5 245 kilomètres de routes aux fins d'identifier les besoins en voies auxiliaires pour circulation lente, inventorié 389 passages à niveau, détecté 110 points noirs, analysé 130 autres et fait plusieurs travaux d'arpentage dont 98 levées topométriques et 115 mises en plan topographique.

En regard de l'arpentage foncier le ministère a préparé en 1977-1978, 400 plans généraux couvrant une longueur de 795,2 kilomètres, comparativement à 368 plans pour une longueur de 596,8 kilomètres en 1976-1977.

Un autre travail important a été entrepris en 1977-1978, soit la classification par cadastre et numéro de lot de tous les plans produits depuis la création du ministère.

Des études hydrauliques ont porté sur 56 projets de ponts et sur 12 projets de stations de pompage; tout ceci, en fonction des eaux navigables, de la marée et de la houle, des embruns ou des inondations. Les ingénieurs ont préparé les plans et devis de 11 ponceaux spéciaux ainsi que ceux nécessaires au redressement de deux cours d'eau.

Le ministère a porté une attention particulière en 1977-1978, au contrôle qualitatif des matériaux utilisés dans la construction et l'entretien des routes et des structures pour assurer un meilleur confort, une protection et une sécurité accrues aux usagers.

Des études ont été faites en laboratoire sur les revêtements en béton de ciment, en collaboration avec l'Université de Sherbrooke. D'autres études ont porté sur la glissance de la chaussée, la stabilité de coupes dans les argiles, etc.

Finalement, le ministère a procédé à l'inspection de plus de 850 sablières, carrières et centres de gravier. Environ 3 200 km de routes ont été soumis à un inventaire intensif; on a procédé à des relevés relatifs à la glissance des routes sur 1 760 km de chaussée et à des relevés de profilométrie sur 1 456 km de routes.

Plans, devis et contrats

La Direction Générale du Génie a préparé quelque 29 projets routiers évalués à $70 millions et 25 projets d'éclairage routier totalisant $2,5 millions. De plus, on a fait l'inventaire de 213 projets routiers répartis sur 752 km d'autoroutes, 750 km de routes et 2 256 km de chaussées simples. D'autre part, les directions régionales comme telles ont préparé environ 400 projets routiers de valeur approximative de $250 000 chacun.

Concernant les ponts, le ministère a préparé en 1977-1978, 108 nouveaux plans dont 36 de ponts sur rivières, 63 d'étagements de routes, 8 d'étagements de voies ferrées et d'un mur de soutènement. La valeur globale de ces projets est estimée à $62,1 millions. D'autre part, 41 projets de réparation ou d'élargissement de ponts ont été réalisés pour une valeur de $4,5 millions.

Enfin, les ingénieurs du ministère ont réalisé 72 études diverses portant notamment sur le comportement des ponts construits depuis 1970, les causes et les remèdes aux courbures indésirées des poutres en béton précontraint.

Le ministère a lancé au cours de l'année 1977-1978, 445 appels d'offres pour l'exécution de divers travaux. Il a négocié pas moins de 266 contrats pour une somme d'environ $284 millions, et préparé 35 projets divers totalisant $9 millions.

Construction

Soucieux d'offrir à tout citoyen un réseau efficace de communications terrestres interrégionales, de contrôler les flux de circulation auprès des grandes connurbations et de bien desservir les régions excentriques, le ministère des Transports a affecté en 1977-1978 presque la moitié de son budget à la construction de routes et de structures.

En effet, on a consacré $486,8 millions à la construction des routes et des structures, soit $166,9 sur les autoroutes, $134,3 sur les routes principales, $76,1 sur les routes régionales et $109,5 sur les autres routes.

Au total, 330,21 km de nouvelles routes se sont ajoutés au réseau, soit 177,08 km d'autoroutes, 26,06 km de routes principales, 122,68 km de routes régionales et 4,39 km d'autres routes.

Par ailleurs, le ministère a procédé à la reconstruction de 1 286,42 km de routes répartis comme suit: 51,4 km d'autoroutes, 260,32 km de routes principales, 211,93 km de routes régionales et 762,77

km d'autres routes.

Bref, les travaux de construction et de reconstruction portaient sur 1 616,63 km de routes.

Ajoutons que le ministère a réalisé des projets d'éclairage sur 241,35 km de routes et qu'il a inventorié 350 passages à niveau. Sur ce budget de $486,8 millions, le ministère a consacré environ $49 millions pour la construction de 131 structures routières dont 61 ponts sur rivières, 54 ponts d'étagement sur routes et 16 ponts d'étagement sur voies ferrées.

C'est ainsi que le tronçon de l'autoroute de la Beauce (73) reliant Saint-Maxime de Scott-Jonction avec l'échangeur sud du pont Pierre-Laporte a été terminé et ouvert à la circulation à l'automne 1977. D'autres travaux importants furent également exécutés, notamment ceux de:

- la route 138, de Québec à Havre-Saint-Pierre,
- la route 132, autour de la Gaspésie,
- l'autoroute 30, de la transcanadienne au boulevard Grande-Rivière,
- l'autoroute 55, du pont Laviolette à Grand-Mère,
- l'autoroute 40, de Grondines à Saint-Augustin,
- l'autoroute 10, de Omerville à Sherbrooke,
- l'autoroute 51, de Drummondville à la route 116,
- la réfection de la voie élevée du Boulevard Métropolitain.

Le ministère n'a guère ménagé ses efforts en améliorant les liaisons terrestres avec le nord québécois également. Il y a effectué divers travaux de construction et de pavage sur la route reliant Gagnon et Fire Lake (route 389) et sur la route reliant Moisie et Sheldrake (route 138).

Au chapitre de la construction, le ministère a également conclu des protocoles d'ententes avec diverses municipalités du Québec pour une somme de plus de $10 millions.

Ces ententes sont intervenues généralement au moment où le ministère et une municipalité exprimaient leur intention d'améliorer, en vertu de leur juridiction respective, une même section de route.

Pour accroître le service au public voyageur, le ministère des Transports a aménagé en 1977-1978 trois nouvelles haltes routières, ce qui porte le total à 210 pour l'ensemble du Québec.

En plus de ces haltes routières aménagées dans un cadre naturel bien conservé, les équipes du ministère ont cherché constamment à embellir l'état du réseau routier, soit en y effectuant des plantations, en y protégeant des ponts couverts ou en y localisant et aménageant des belvédères aux sites les plus pittoresques. À ce jour, il y a plus de mille belvédères sur nos routes.

Signalisation

Le ministère des Transports a suivi en 1977-1978 le courant de l'évolution dans lequel s'était engagé le Québec et dont l'objectif était de remplacer l'ancien système britannique d'unités de mesure par le système international SI. Beaucoup plus simple, plus précis et plus rapide, ce système sera bientôt en usage dans tout le monde occidental.

Un tel changement a nécessité une planification très précise concernant les panneaux de signalisation. Le travail s'est opéré en deux étapes. D'abord il y eut un changement de quelque 33 000 panneaux indicateurs de vitesse. Puis l'on a entrepris le changement de quelque

10 000 panneaux indiquant les numéros de sorties d'autoroutes et les distances entre les municipalités.

Autant par mesure de sécurité que par économie d'énergie, le ministère des Transports a profité de l'implantation du système métrique pour réduire certaines vitesses permises sur les routes. Sur les autoroutes par exemples, la vitesse maximale a été fixée à 100 km/h.

Circulation en toute condition

De nos jours, les routes qui ont subi des tempêtes de neige, comme celles qui ont paralysé certains États américains pendant plus d'une semaine en janvier 1978, sont nettoyées et balayées en moins de 24 heures au Québec grâce à un équipement colossal conçu selon les plus récentes découvertes technologiques et grâce à des équipes de milliers d'hommes constamment en alerte pour contrer les rigueurs de l'hiver.

Au Québec, le citoyen ne doute pas de la capacité des services d'entretien d'hiver et exige de pouvoir circuler en tout temps sur les routes.

Entretien hiver-été

Le ministère des Transports apporte chaque année un stimulant concret à l'économie par les millions de dollars qu'il consacre à l'entretien des routes, par les subventions qu'il verse aux municipalités à cette fin, par ses contrats d'exploitation ou d'achat d'équipement ou de matériel, par l'emploi qu'il fournit directement ou indirectement, à des milliers de travailleurs.

Le ministère impose des conditions précises aux municipalités qui reçoivent des subventions de déneigement: largeur de la chaussée à dégager, obligation de dégager les signaux de circulation, etc. . . .

Le taux alloué par kilomètre varie selon les diverses régions et selon divers facteurs techniques. Au cours de l'année, le plus bas taux s'est situé à $345 par kilomètre et le plus élevé à $615 par kilomètre.

D'autre part, le mode d'attribution des contrats a été modifié en 1977-1978 pour tenir compte des facteurs qui influent sur le coût des opérations et la qualité des services offerts:

- âge des véhicules,
- expérience des entrepreneurs,
- importance du parc d'équipement,
- capacité de l'entrepreneur d'exécuter le déneigement et le déglaçage,
- proximité du garage de l'entrepreneur par rapport au circuit routier.

Il aura fallu quelque 700 000 tonnes de sel et 12 000 tonnes de calcium pour l'entretien des routes durant l'hiver 1977-1978, ce qui ne tient pas compte des matériaux utilisés par les municipalités. Le coût du sel s'est élevé à $15,4 millions alors que le coût du calcium a été de $1,7 million.

Si le niveau de service par tout le réseau routier est de haute qualité pendant l'hiver, il va sans dire qu'il en est de même durant la saison estivale. À cet égard, le ministère a consacré plus de $100 millions à l'entretien et à la conservation d'environ 50 000 kilomètres de routes durant l'été 1977.

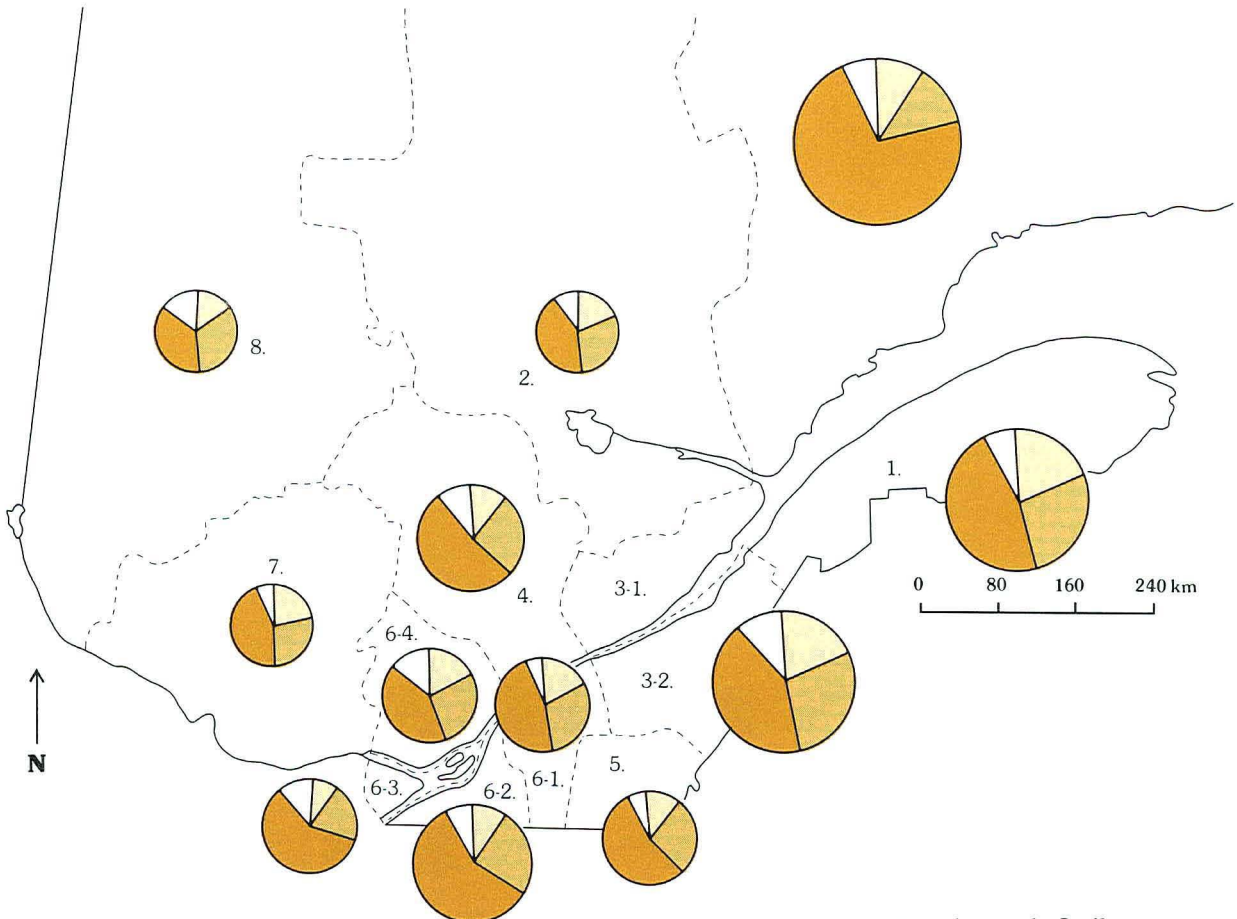
Entretien d'été par type de routes, 1977-1978

	Coût (en millions $)	Nombre de km
Autoroutes	10,8	2 008
Routes principales	24,7	9 470
Routes régionales	14,0	8 306
Chemins municipaux	54,3	37 218
Total	**103,8**	**57 002**

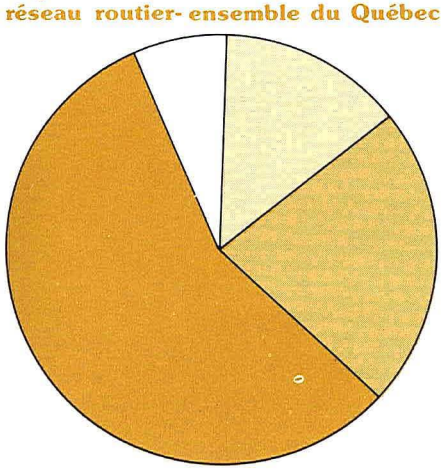
Entretien d'hiver du réseau routier, 1977-1978

	Coût (en millions $)	Nombre de km
Entretien par le personnel du ministère des Transports	44,1	6 056
Octroi de contrats	19,5	18 211
Subventions aux municipalités	17,1	38 806
Total	**80,7**	**63 073**

Répartition régionale des dépenses consacrées à la construction et à la conservation du réseau routier, 1977-1978.



Dépenses affectées à la construction et à la conservation du réseau routier- ensemble du Québec — 1977-1978.



Programmes

- Entretien d'hiver
- Conservation des routes
- Construction et reconstruction
- Soutien, matériel

Total: $755,1 millions.

Les régions du Québec

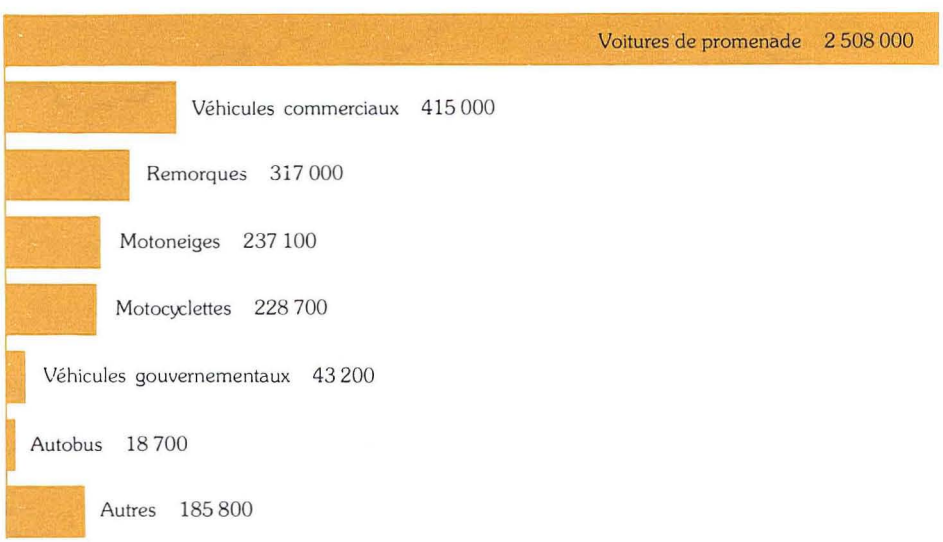
1. Bas-Saint-Laurent – Gaspésie
2. Saguenay – Lac-Saint-Jean
3-1. Québec
3-2. Chaudière
4. Trois-Rivières
5. Sherbrooke
6-1. Drummondville
6-2. Sud-de-Montréal
6-3. Montréal
6-4. Nord-de-Montréal
7. Outaouais
8. Abitibi–Témiscamingue

Au Québec, l'augmentation du nombre de véhicules et du nombre de permis de conduire fait croître chaque année les risques d'accidents routiers. Mentionnons que le nombre de véhicules immatriculés se chiffre à plus de 4 millions en 1977.

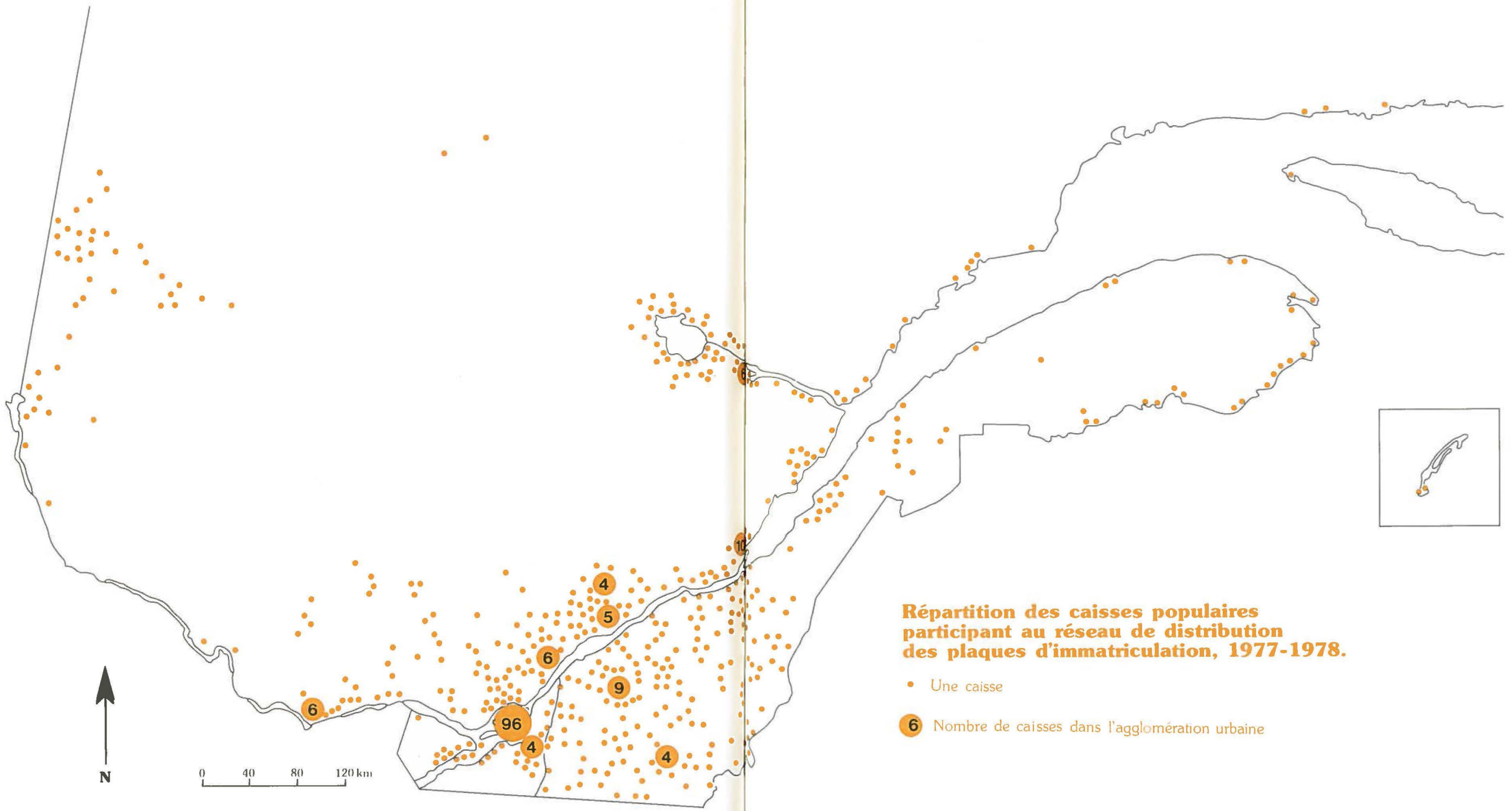
Le ministère des Transports a consacré $3 284 100 à la sécurité routière en 1977-1978 en multipliant ses efforts pour réduire le nombre des accidents et des victimes de la route.

- **Au niveau des citoyens:**
  Réglementation de l'émission des permis,
  Assurance-automobile,
  Contrôles médicaux,
  Contrôles sur les écoles de conduite,
  Formation de moniteurs en cyclisme, motocyclisme et motoneigisme,
  Système de points de démérite,
  Campagnes de sécurité.
- **Au niveau des véhicules:**
  Réglementation de l'immatriculation,
  Inspection mécanique,
  Surveillance de la circulation,
  Vérification de véhicules.
- **Au niveau des routes:**
  Détection et correction des points noirs,
  Normes de sécurité dans la planification et la construction des routes,
  Directives sur la qualité des matériaux.

Immatriculation des véhicules automobiles par catégorie *



* **Du 1er janvier au 31 décembre 1977.**



Répartition des caisses populaires participant au réseau de distribution des plaques d'immatriculation, 1977-1978.

- Une caisse

6 Nombre de caisses dans l'agglomération urbaine

Assurance-automobile

Au cours de l'année 1977, 21 433 propriétaires de véhicules automobiles ne détenant aucune assurance ont été impliqués dans des accidents de la route comparativement à 25 351 l'année antérieure.

Dans la plupart de ces cas, le fardeau du dédommagement des victimes revenait au Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles. Cet organisme a d'ailleurs traité en 1977, 8 342 cas de cette nature représentant des déboursés de l'ordre de $16 millions.

Depuis l'adoption en décembre 1977 de la nouvelle Loi de l'Assurance-automobile au Québec, le ministère a été chargé de percevoir les primes d'assurance. Pour ce faire, il a mis au point un système de perception par la poste et il a conclu une entente avec 717 caisses populaires qui agissent dans ce cas comme agents d'émission de plaques et percepteurs de primes d'assurance.

Au 31 décembre 1976, le ministère avait un réseau distributeur de plaques d'immatriculation comprenant 451 postes répartis en 52 bureaux du ministère, 180 bureaux à commissions et 219 commerçants d'automobiles. Un an plus tard, soit le 31 décembre 1977, le réseau s'agrandit de 700 postes distributeurs de plaques d'immatriculation. On dénombrait à cette date 52 bureaux du ministère, 168 bureaux à commissions, 214 commerçants d'automobiles et 717 caisses populaires. Dès février 1978, le nombre de caisses populaires participantes au réseau augmenta à 730 et se répartissait dans les 10 régions administratives du Québec.

Caisses populaires participantes au réseau de distribution des plaques d'immatriculation par région administrative, février 1978.

Régions administratives du B.V.A.	Nombre
1. Bas-Saint-Laurent – Gaspésie	29
2. Saguenay – Lac-Saint-Jean	59
3. Québec	152
4. Mauricie	96
5. Cantons de l'Est	43
6. Montréal	254
7. Outaouais	37
8. Nord-Ouest québécois	43
9. Côte-Nord	16
10. Nouveau-Québec	1

Système de points de démérite

Le système de points de démérite a été institué dans le but de promouvoir la sécurité routière. Il vise essentiellement à protéger les usagers de la route en identifiant et pénalisant les conducteurs qui, consciemment ou non, enfreignent les lois de la circulation et se rendent responsables d'une grande part des accidents.

Cette mesure s'est avérée efficace dans la recherche d'une plus grande sécurité routière.

Ainsi du 1er janvier au 31 décembre 1977, 401 310 infractions entraînant une inscription de points ou une suspension de permis ont été traitées, comparativement à 260 014 en 1976 soit une augmentation de 54,4%. Dans l'ensemble, on note une augmentation de 11,7% dans le nombre des permis de conduire suspendus par rapport à l'année précédente.

Campagnes de sécurité

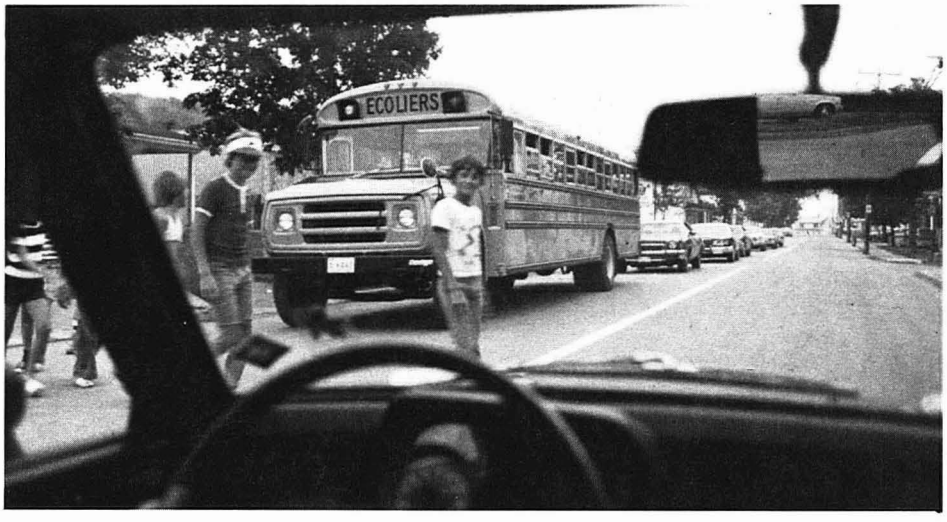
Le ministère a lancé une campagne de sécurité sous le thème « Tout le monde s'attache au Québec » dans le but d'inciter la population au port de la ceinture de sécurité et ce, toujours dans son souci de faire diminuer les risques de blessures lors d'accidents.

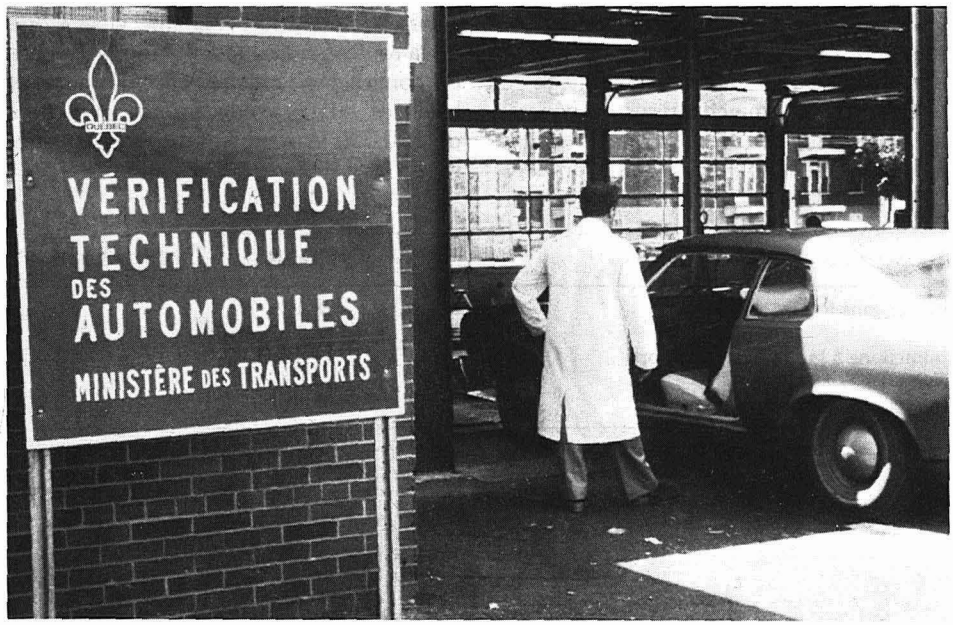
Une autre campagne de sécurité a été lancée dans le domaine du transport scolaire avec la création d'un personnage symbolique, Clignautobusagix et de son jeu « SAGIX » dont le but était de promouvoir la sécurité routière et la signalisation auprès des enfants notamment.

En collaboration avec la Sûreté du Québec, le ministère a lancé également l'opération « CLIC » au cours de laquelle 60 000 brochures portant sur la ceinture de sécurité furent distribuées de main à main par des agents aux automobilistes.

Soucieux de la sécurité des écoliers, le ministère a également travaillé à la mise sur pied de brigades scolaires.

Au cours de l'année 1977-1978, le ministère a poursuivi son programme de lutte aux accidents en concentrant ses efforts au niveau de la qualité mécanique des véhicules.





Vérification technique des automobiles

Le ministère a procédé au cours de l'année à la vérification technique de 20 855 véhicules. Les inspecteurs ont émis 11 470 avis de 48 heures aux automobilistes pour faire effectuer des réparations à leur véhicule. De plus, 2 494 véhicules ont été mis au rancart.

D'autres vérifications ont été effectuées sur 2 167 voitures-taxis; 979 autobus scolaires, 1 159 camions, 337 ambulances et 339 motoneiges.

Points noirs

Le ministère des Transports s'est également préoccupé en 1977-1978 de la sécurité du réseau routier.

C'est ainsi qu'au cours de l'été 1977, le ministère a publié un rapport sur les points noirs. Il contenait 141 endroits identifiés comme étant des points où la probabilité d'accident était très élevée. L'identification de ces points a été divisée en quatre catégories: section d'autoroutes, section de routes provinciales et régionales, échangeurs, intersections.

Les points noirs compris dans la région de Montréal comptent pour 66% du total.

Le ministère a déjà pris des dispositions pour faire disparaître un grand nombre de ces points noirs. Par exemple:

- négociation avec les compagnies ferroviaires et la Commission canadienne des transports pour améliorer les passages à niveaux ou étager les voies ferrées;
- enquêtes sur des feux de circulation, la signalisation et l'éclairage;
- contrôle sur la qualité des bétons bitumineux et des bétons de ciment;
- corrections de courbes dangereuses et signalisation appropriée, etc. . . .

Inspection de véhicules

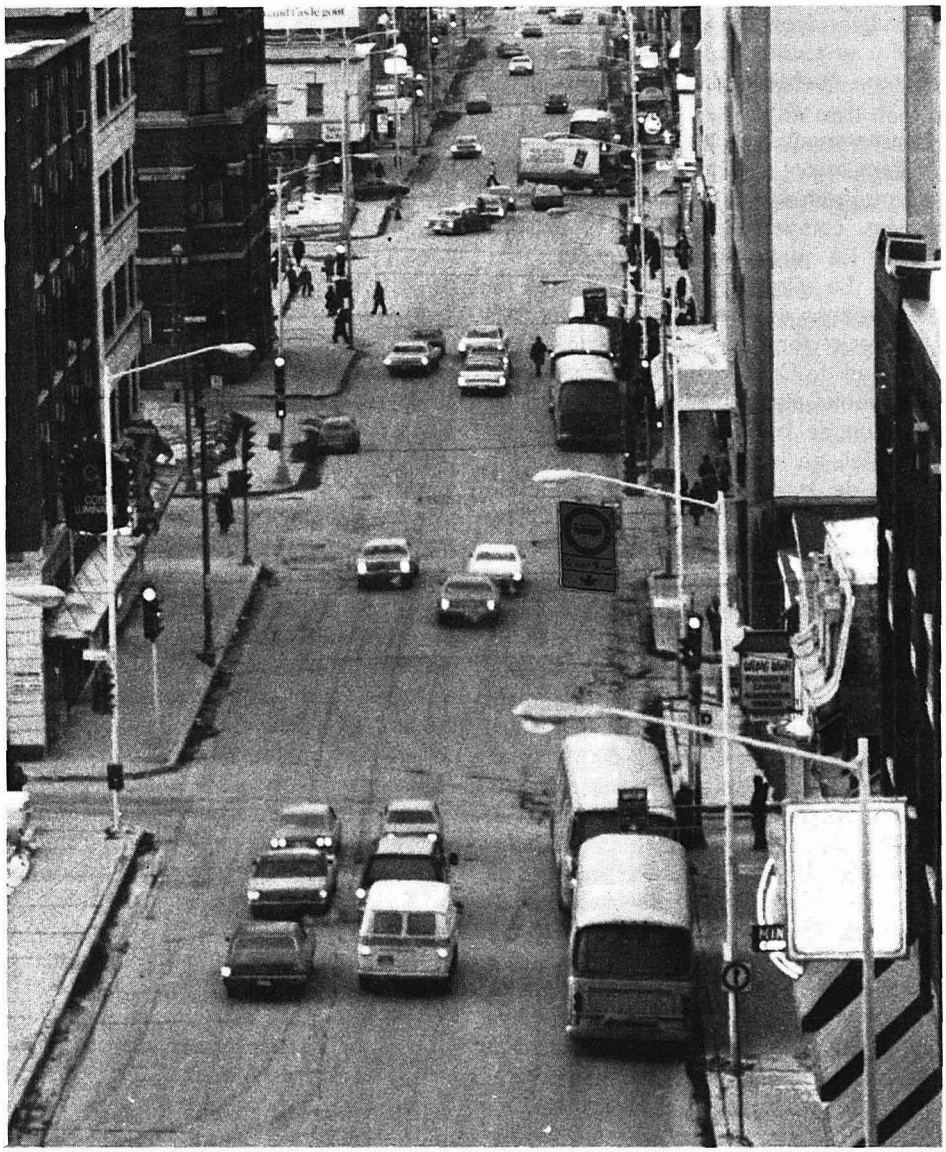
En 1977-1978, les inspecteurs du ministère ont vu à faire respecter l'ordonnance générale sur le camionnage et le transport des marchandises en général, le règlement sur le taxi, le transport touristique et saisonnier, le transport aéroportuaire, le transport des personnes en général, le transport maritime et le Code de la route. On évalue à 46 486 le nombre de contrôles de charges effectués sur des balances au cours de l'année et à près de 100 000 le nombre d'inspections générales.

Inspection de véhicules	**1977-78**	**1976-77**
Inspections totales	98 129	80 012
Infractions à la Loi des Transports	17 428	14 439
Infractions au Code de la route	38 781	28 755

Transport des personnes et des marchandises

Transport urbain

Près de la moitié de la population du Québec réside à l'intérieur des territoires desservis par des organismes publics de transport en commun. En 1977-1978, les commissions de transport ont desservi une population de près de 3 millions de personnes. Elles ont transporté 364 millions de passagers dans les 2 785 véhicules du parc-autobus. Les commissions utilisaient 141 véhicules de plus qu'en 1976-1977. Les véhicules du parc-autobus ont un âge moyen de 8,3 ans et le tiers est constitué d'autobus subventionnés. Une somme de $5,75 millions a été versée à cette fin sur les $86,3 millions de subven-



tions gouvernementales versées au transport urbain.

La consolidation des achats d'autobus pour toutes les commissions de transport et autres organismes publics, a été réalisée en 1977-1978. Une commande de 1 200 autobus livrés sur une période de quatre ans, à raison de 300 par année à compter de 1978, aura d'importantes retombées économiques au Québec puisqu'il y aura une proportion obligatoire de contenu québécois dans leur fabrication.

En vertu du programme d'aide gouvernementale à l'achat d'autobus, $42 millions seront distribués aux commissions de transport durant les quatre prochaines années, comparativement à $19 millions durant les quatre dernières années.

Le ministère a versé un total de $47 millions aux municipalités comprises dans les régions du Haut-Saguenay, de la Rive-Sud de Québec, de la Mauricie et de Sherbrooke ainsi qu'aux commissions de transport de la Communauté urbaine de Montréal, de la rive-sud de Montréal, de Laval, de la communauté régionale de l'Outaouais et de la Communauté urbaine de Québec comme subventions d'équilibre budgétaire.

Cela représente une augmentation d'environ 55% par rapport aux $29,9 millions versés en 1976-1977.

Le ministère a versé également une subvention de près de $30 millions au titre de la dette du métro de Montréal.

Le ministère a consacré une somme de $2,6 millions pour maintenir, en 1977, les services de Métropolitain-Provincial (1967) Inc.. Par ailleurs, il annonçait en novembre que la Commission des Transports de la Communauté urbaine de Montréal allait acquérir l'entreprise.

Des subventions totalisant $150 000 ont également été versées à d'autres transporteurs à titre d'aide pour le transport des personnes handicapées.

Précisons, par ailleurs, que la ville de Trois-Rivières administrait son propre service de transport en commun alors que la municipalité du Cap-de-la-Madeleine subventionnait un transporteur privé.

En vertu de la Loi 73, sanctionnée le 22 décembre 1977, toute municipalité du Québec, sauf celles appartenant à un territoire desservi par une commission de transport, peut dorénavant demander que les services de transport collectif de son territoire soient regroupés dans une corporation municipale ou intermunicipale de transport. Ces corporations bénéficient de tous les avantages de l'aide gouvernementale au transport en commun.

La première à se prévaloir de cette loi fut la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay qui dessert les villes de la Baie, Chicoutimi et Jonquière.

Toujours au plan du transport urbain, le comité des transports de la région de Montréal (CTRM) fut chargé en 1976 de proposer les lignes directrices d'une action cohérente de tous les corps intéressés quant aux structures de planification, de coordination et de gestion, aux moyens de financement et aux programmes relatifs au transport des personnes dans la région de Montréal.

Il remit son rapport final en octobre 1977 et dès mars 1978, une vingtaine des 90 recommandations avaient déjà été réalisées. Parmi celles-ci, l'on notait entre autres:

- Entente avec le Canadien National pour l'exploitation des lignes de banlieue Montréal–Deux-Montagnes et Montréal–Saint-Hilaire-est pour l'année 1978 (subvention du Québec de $2,4 millions);
- Levée du moratoire sur le prolongement des lignes 2 et 5 du métro de Montréal;
- Mise sur pied d'une étude portant sur les transporteurs privés de la région de Montréal;
- Report de certains projets autoroutiers;

- Voies réservées aux autobus sur le pont Champlain lors des heures de pointes;
- Adoption de mesures pour que le transport des handicapés soit considéré comme élément intégrant de la politique sociale.

Transport par taxi

En 1977-1978, le ministère des Transports a poursuivi ses efforts au chapitre de l'organisation du transport par taxi au Québec. Sept nouvelles ligues de propriétaires ont vu le jour, ce qui porte leur nombre à 50, sur une possibilité de 52. Les règlements de régie interne de 25 de ces ligues ont été approuvés par le ministère conformément au règlement 6.

Par ailleurs, deux nouveaux règlements ont été adoptés. Le premier oblige tous les propriétaires de taxis d'une agglomération à adhérer à une ligue et à se conformer à ses règlements. Le deuxième permet notamment le calcul du coût d'une course en fonction de la distance parcourue en kilomètre. On compte maintenant plus de 13 150 véhicules-taxis et 14 400 chauffeurs de taxis au Québec.

Transport scolaire

Le ministère des Transports, a approuvé 1 200 contrats de transport liant les commissions scolaires à 1 185 transporteurs dans le but de faciliter le déplacement des écoliers inscrits aux maternelles, aux écoles élémentaires et secondaires, de même que pour le transport des handicapés.

En raison d'une diminution du nombre d'écoliers transportés et d'un meilleur rendement des réseaux de transport, le nombre de véhicules mobilisés par les commissions pour transporter les écoliers, s'est chiffré à 8990, soit une diminution de 150 par rapport au nombre enregistré l'année précédente.

Suite à l'intégration de certaines commissions scolaires, le ministère des Transports a été appelé à mesurer l'impact de ces changements sur la planification des réseaux et sur l'intégration de ces services de transport.

Des subventions de l'ordre de $163 millions ont été consacrées à ce transport, soit une augmentation de 4,5% par rapport à 1976-1977. Notons toutefois que l'ajustement moyen des taux et des tarifs consentis par la CTQ a varié de 7,9% à 11,9%.

Le nombre d'écoliers transportés s'est élevé à 675 000 sur un total de 1,3 million d'élèves inscrits dans les institutions desservies. Dans l'ensemble, les véhicules ont parcouru 800 000 kilomètres par jour.

Transport routier des marchandises

Le ministère réglemente le transport routier des marchandises dans le but de favoriser l'essor de cette industrie et de protéger à la fois l'utilisateur de ce mode de transport ainsi que le réseau routier.

Dans son ensemble, cette industrie représente un chiffre d'affaires annuel de plus d'un milliard de dollars au Québec, soit environ $700 millions dans le domaine du transport général, et $350 millions pour le transport des marchandises en vrac. Les camionneurs de matière en vrac ont tiré plus de $120 millions du transport exécuté en vertu de contrats accordés par le Gouvernement du Québec, dont $100 millions par le ministère des Transports.

Le ministère des Transports a régulièrement consulté les transporteurs notamment au niveau des associations, sur les politiques gouvernementales en matière de transport routier. Ainsi, 350 industries ont été invitées à répondre à un questionnaire en vue d'étudier en collaboration avec le ministère de l'Industrie et du Commerce la productivité de ce secteur.

En 1977-1978 le ministère a porté une grande attention aux problèmes soulevés par l'industrie du camionnage en

vrac. À la suite de certaines représentations, il a apporté des amendements au règlement 112, en consultation avec les camionneurs. Ces amendements prévoient notamment que les travaux en régie et le transport du sel seront confiés aux postes d'affectation régionaux.

Il en sera de même des contrats en vrac émanant des organismes gouvernementaux ou des municipalités avec lesquelles le ministère des Transports a d'ailleurs conclu des protocoles d'entente.

Des démarches ont aussi été entreprises en vue de mieux contrôler la location dans l'industrie du camionnage.

Le ministère des Transports du Québec a négocié avec l'Ontario diverses mesures concernant les conditions de transport des marchandises entre les deux provinces. Conséquemment, des protocoles d'entente ont été signés afin d'établir le cadre de la coopération entre les deux provinces dans le domaine des transports notamment au niveau de l'application des lois et de la réglementation.

De plus, l'entente de 1975 relative à l'immatriculation de certains véhicules automobiles a été révisée pour inclure la location à long terme.

Transport ferroviaire

Les activités du ministère en matière de transport ferroviaire se sont situées à deux niveaux. D'abord au niveau de l'exercice de la juridiction du Québec auprès des compagnies de chemins de fer exploités en vertu des dispositions de la Loi des chemins de fer du Québec; puis au niveau des interventions auprès du Canadien National, du Canadien Pacifique, des autres sociétés ferroviaires de juridiction fédérale (Quebec North Shore and Labrador Railway, Con Rail etc. . .), de même que des organismes fédéraux responsables de ces entreprises, dans le but d'assurer la concordance de ces activités en fonction des objectifs du Gouvernement du Québec.

On a commencé la révision de la Loi des chemins de fer du Québec au cours de l'année. C'est principalement au niveau du contrôle de la tarification, des niveaux de service et de la sécurité des infrastructures et des exploitations que se situent les préoccupations du ministère.

On a suivi de près le programme fédéral de rationalisation des services ferroviaires pour voyageurs, aussi bien au niveau de la conception générale du programme et de la création de VIA-RAIL qu'à celui du projet de liaison rapide par train moderne sur le tronçon Québec–Montréal du « Corridor » (Québec–Windsor).

Des interventions ont aussi été faites auprès de la Commission canadienne des transports en faveur du maintien et de l'amélioration par le CN et le CP de différents services aux voyageurs. Elles ont porté sur les services reliant Montréal, Sherbrooke et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick; Montréal, Saint-Hyacinthe, Lévis, Mont-Joli et Halifax; Matapédia et Gaspé; Québec et Edmunston; Montréal, Richmond et Sherbrooke.

Dans le sillage de ces interventions, le ministère a continué et même intensifié son support technique à diverses associations œuvrant pour la remise en service de trains à vocation touristique de la ligne Montréal/Mont-Laurier.

Transport maritime

En 1977-1978, le ministère des Transports a eu quelques réalisations importantes qui font preuve de son intérêt marqué pour le transport maritime au Québec.

C'est ainsi que des subventions de l'ordre de $9,1 millions ont été versées pour le maintien en service de onze liaisons fluviales et deux dessertes maritimes. Soit:

- $2,7 millions aux services de traversiers entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola; Lotbinière et Deschambault; Montmagny et l'Île-

aux-Grues; Rivière-du-Loup et Saint-Siméon; Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine; Saint-Juste-du-Lac et Notre-Dame-du-Lac; Havre-Aubert, Cap-aux-Meules et l'Île-d'Entrée aux Îles-de-la-Madeleine; Chevery, Harrington et Aylmer Sound sur la basse Côte-Nord;

- $2,1 millions pour les dessertes maritimes de la basse Côte-Nord et de Montréal, Québec et les Îles-de-la-Madeleine;
- $4,3 millions pour combler le déficit d'opération de la Société des Traversiers du Québec qui administre les liaisons entre Québec et Lévis; Saint-Joseph-de-la-Rive et l'Île-aux-Coudres; Matane, Baie-Comeau et Godbout.

De plus, au cours de l'année, le ministère a complété l'acquisition du service de traversiers entre l'Île-aux-Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive dont l'administration a été confiée à la Société des traversiers du Québec. Cette dernière a également reçu mandat d'acquérir et d'administrer la liaison entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola.

Notons que les services de traversiers subventionnés par le ministère ont transporté au cours de l'année au delà de 3 millions de passagers et plus d'un million de véhicules.

Le ministère a d'autre part cherché à promouvoir l'utilisation des traversiers en subventionnant directement les citoyens. C'est ainsi qu'il a instauré un régime de gratuité complète ou partielle pour les piétons et/ou les véhicules dans plusieurs services de traversiers déjà subventionnés. Mentionnons entre autres ceux de:

- Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine,
- Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac,
- Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola,
- Québec et Lévis,
- Île-aux-Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive.
- Montmagny et l'Île-aux-Grues,
- L'Île-d'Entrée, Havre-Aubert et Cap-aux-Meules.

De plus, le ministère a poursuivi des négociations avec les autorités fédérales dans le but d'améliorer et d'acquérir les infrastructures portuaires utilisées par une dizaine de services de traversiers dans la province.

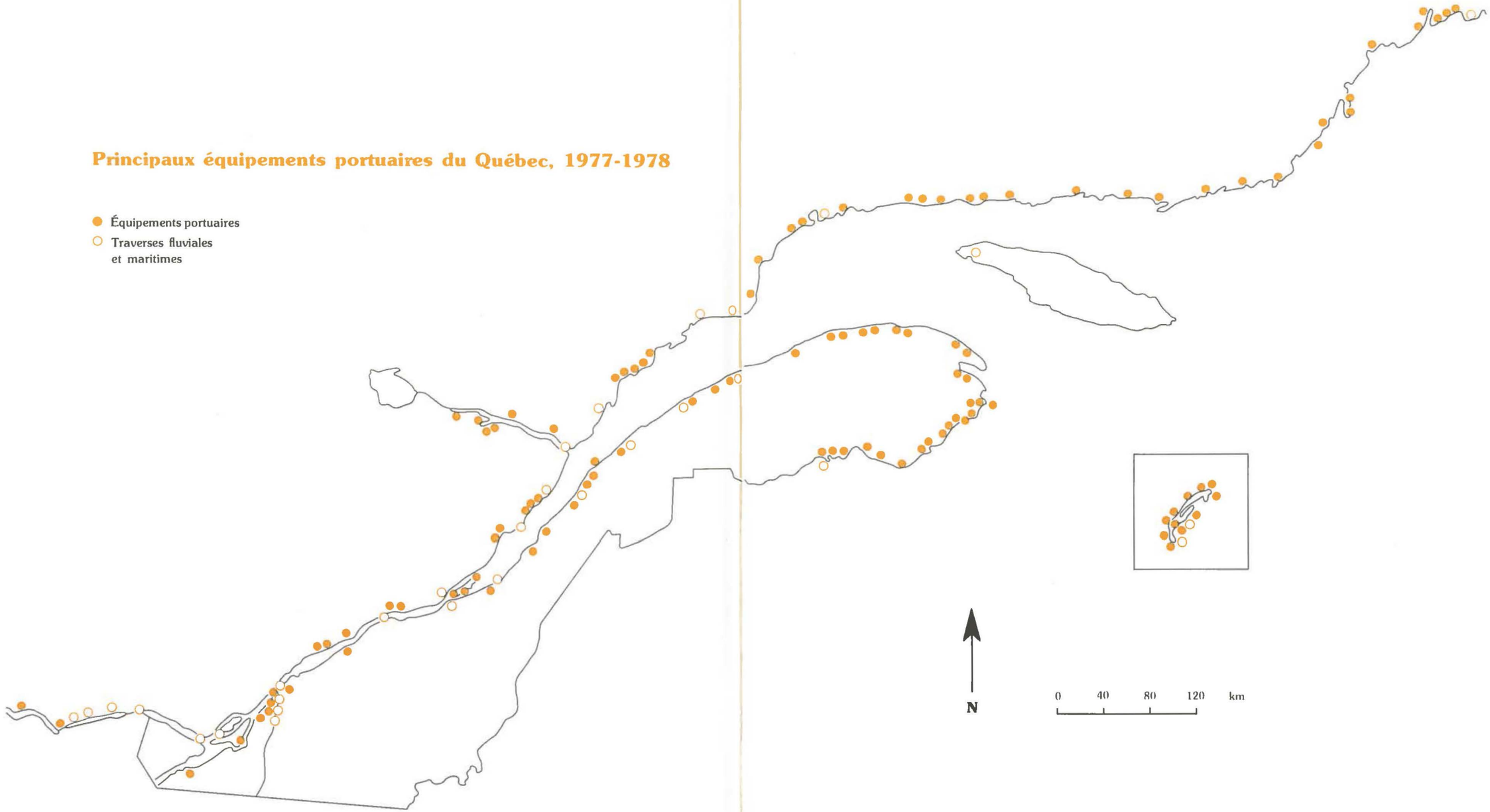
Afin d'améliorer l'accès à ces services de traversiers, on a consacré $1,8 million au déplacement et à la reconstruction de l'approche du quai de Tadoussac.

La construction des débarcadères routiers de Matane et de Godbout a été complétée au cours de l'année. Des améliorations ont été apportées aux aires de stationnement dans les ports de Baie-Comeau, Matane et Godbout.

La desserte maritime de la moyenne et la basse Côte-Nord a également fait l'objet d'une réévaluation: l'île d'Anticosti est désormais incluse dans cette liaison fluviale et le point de départ du service est à Rimouski.

Principaux équipements portuaires du Québec, 1977-1978

- ● Équipements portuaires
- ○ Traverses fluviales et maritimes

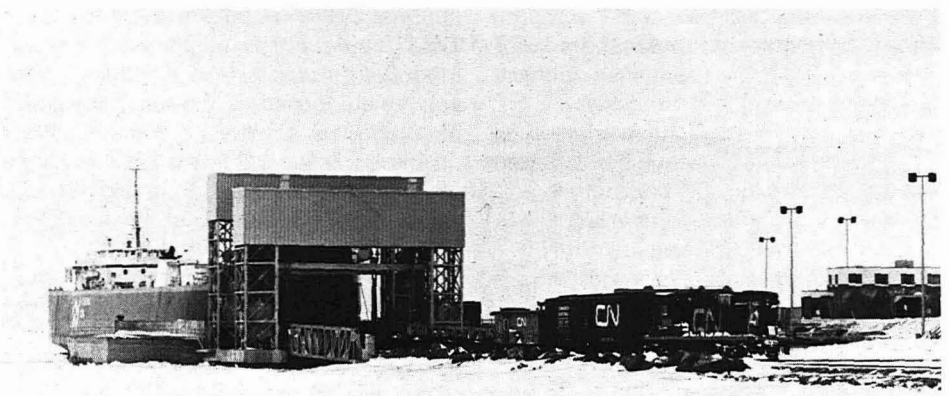


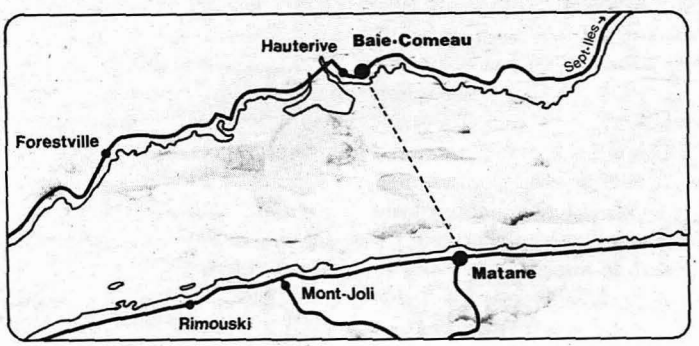
Le traversier-rail « Georges-Alexandre-Lebel » a réalisé sa première traversée commerciale entre Baie-Comeau et Matane le 31 janvier 1978, avec un chargement de 14 wagons contenant du papier journal et des résidus d'aluminium. Le débarcadère de Matane, construit pour le ministère au coût de $5,2 millions, fut livré le 30 janvier 1978, soit quelques jours après la livraison du débarcadère ferroviaire de Baie-Comeau à la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau–Hauterive. Le ministère a de plus versé une contribution de $2 millions à la Société du port ferroviaire pour la construction de ce débarcadère.

Ces événements constituent une étape majeure dans le projet visant à relier les voies ferrées industrielles de la Côte-Nord au réseau ferroviaire nord-américain.

Des études se poursuivent toujours en vue d'intégrer les régions de Sept-Îles et de Port-Cartier au service de traversier-rail.

Afin de susciter un nouvel essor dans l'industrie maritime au Québec, dans un contexte de stratégie commerciale et industrielle, le ministère des Transports a entamé des négociations en vue d'acheter





25% des actions de la compagnie Sonamar, facilitant ainsi l'achat d'un vracquier de 20 000 tonnes.

Finalement, suite aux démarches du ministre des Transports du Québec, la société CAST, l'un des plus importants transporteurs de conteneurs au pays, a décidé de demeurer à Montréal.

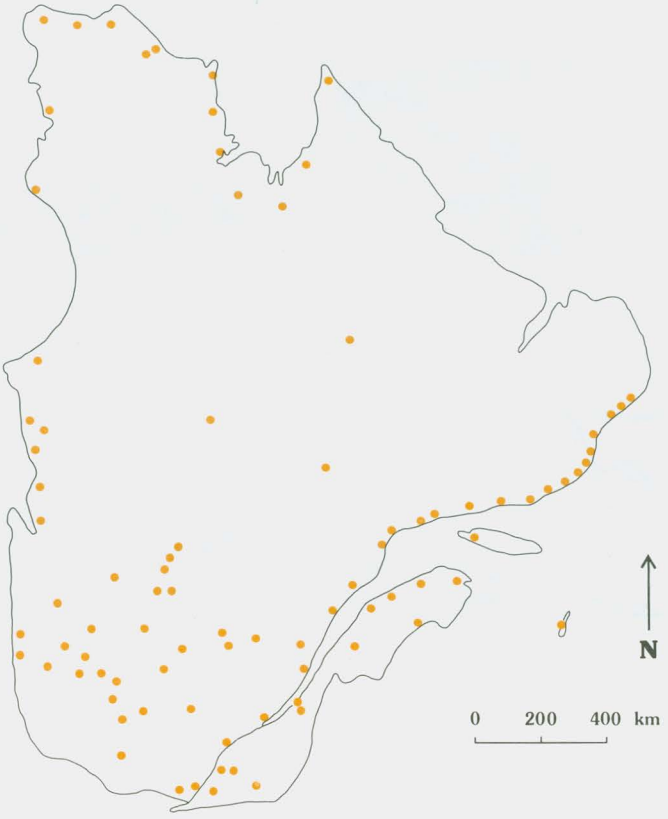
Transport aérien

Le transport par air est l'autre élément qui vise à assurer la complémentarité des transports au Québec.

Des crédits d'environ $10 millions ont été affectés au transport aérien gouvernemental dont $5 millions pour le transport des personnes et des marchandises, y compris les transports d'urgence médicale, et approximativement la même somme pour la protection de la forêt.

Le ministère a versé une somme de $45 000 en subventions pour les deux liaisons aériennes essentielles entre Montmagny et l'Île-aux-Grues d'une part, Havre-Aubert et l'Île-d'Entrée d'autre part. Un nouvel aéroport a été construit à Saint-Augustin, sur la basse Côte-Nord, au coût de $500 000 en collaboration avec l'Office de Planification et de Développement du Québec et le ministère fédéral des Transports. Cette piste permettra éventuellement à la municipalité de Saint-Augustin d'être

Principaux aéroports du Québec, 1977-1978.



intégrée à la liaison aérienne Sept-Îles–Blanc-Sablon assurée par les Ailes du Nord.

Le ministère a fait l'acquisition de la piste de Montmagny dans le but d'y apporter des améliorations pour la liaison aérienne entre cette municipalité et l'Île-aux-Grues. Il a déboursé $82 000 à cette fin en 1977-1978. Les procédures d'acquisition de la piste de l'Île-d'Entrée ont été amorcées en vue d'améliorer la liaison aérienne entre ce site et les Îles-de-la-Madeleine. Des travaux d'amélioration ont été entrepris, notamment à Causapscal, Bonaventure, Port-Menier, Saint-Honoré, etc.

Afin de mettre en valeur au point de vue économique et touristique l'aéroport de Mirabel, le ministère a participé à des degrés divers aux travaux du groupe Action-Mirabel, à ceux de la Société du parc industriel et commercial aéroportuaire de Mirabel et à ceux du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

Le ministère est intervenu auprès de la Commission canadienne des Transports relativement à l'émission de permis de transport aérien. Il a entrepris des démarches en vue de s'opposer à l'achat des actifs de la compagnie Nordair par la Société Air Canada.

Le service aérien gouvernemental disposait d'une vingtaine d'appareils en 1977-1978, pour lutter contre les incendies de forêts. Ces appareils connus sous le nom d'avions-citernes, ont effectué au cours de la saison estivale 1 693 sorties.

Le ministère des Transports a également négocié, pour le ministère des Terres et Forêts, un contrat avec Conair Aviation Limitée pour l'arrosage des forêts à l'aide d'insecticides dans la lutte contre la tordeuse de bourgeons de l'épinette. Ce contrat, dont le coût était de $1,1 million a permis l'arrosage de 8,5 millions d'acres de boisés sur lesquels 3,4 millions de litres d'insecticides ont été répandus.

En matière de transport aérien, le ministère a procuré un service d'urgence aux citoyens des régions éloignées ou isolées vers les centres hospitaliers. Signalons que le taux de fréquence pour l'année civile 1977 a subi une légère augmentation par rapport à l'année précédente. Ainsi, 540 personnes furent transportées comparativement à 517.

Les équipes du ministère sont en alerte constante pour répondre à ces urgences. Tous ces cas sont considérés comme prioritaires par rapport aux autres missions aériennes.

Avions et hélicoptères composant la flotte aérienne gouvernementale sont utilisés à différentes fins:

- transport d'employés du gouvernement,
- ambulance,
- surveillance du territoire,
- contrôle du braconnage,
- recherches policières.

Bref, pour l'année 1977-1978, plus de 22,000 passagers ont utilisé les services gouvernementaux et près de 2 millions de milles nautiques ont été parcourus.

Toutes les réalisations du ministère des Transports en 1977-1978 ne prirent leur véritable sens que dans la mesure où elles rendaient le ministère plus accessible à tous, qu'elles répondaient aux véritables besoins des citoyens et qu'elles s'harmonisaient avec les objectifs globaux du gouvernement québécois visant à accroître le bien-être et la sécurité des citoyens.

ANNEXE I

Lois, règlements et ordonnances administrés par le ministre des Transports*:

Loi du ministère des Transports, 1972, c. 54
Loi des transports, 1972, c. 54
Code de la route, S.R. 1964, c. 231
Loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, S.R. 1964, c. 232
Loi de l'expropriation, 1973, c. 38
Loi de la Voirie, S.R. 1964, c. 133
Loi des chemins de fer, S.R. 1964, c. 290
Loi de la vente des billets de chemins de fer, S.R. 1964, c. 291
Loi de la Société des traversiers du Québec, 1971, c. 65
Loi des autoroutes, S.R. 1964, c. 134
Loi des panneaux-réclames et affiches, S.R. 1964, c. 135
Loi de la publicité le long des routes, 1965, c. 49
Loi prohibant certaines affiches, S.R. 1964, c. 136
Loi des chemins de colonisation, S.R. 1964, c. 105

Règlement 1: sur l'interprétation des règlements sur le transport.
Règlement 2: sur les règles de pratique et de régie interne de la Commission des Transports du Québec.
Règlement 3: sur l'immatriculation.
Règlement 4: sur les permis de conduire.
Règlement 5: sur le système de points.
Règlement 6: sur le transport par véhicule-taxi.
Règlement 7: sur la motoneige.
Règlement 8: concernant les normes de tarifs, de taux ou de coûts.
Règlement 9: concernant les casques protecteurs pour motocyclistes et motoneigistes.
Règlement 11: sur le transport des écoliers
Règlement 12: sur le camionnage en vrac
Règlement 15: sur le transport par navire traversier
Règlement 16: sur le transport en commun.
Règlement 17: sur le transport par autobus en cas d'interruption de services de traversiers.
Règlement 17A: sur les transporteurs étrangers.
Règlement 17B: intégré à l'ordonnance générale no 17 (1969) concernant les voyages spéciaux ou à charte-partie.
Règlement 18: sur le service touristique.
Règlement 19: concernant le transport saisonnier de personnes.
Règlement 20: sur les normes de subventions du transport d'écoliers, les pouvoirs d'organisation de ce transport et certaines normes de taux et tarifs.
Règlement 21: sur le transport de produits nommés.
Règlement 22: intégré à l'ordonnance générale sur le camionnage.
Règlement 23: concernant la délivrance de permis expérimentaux pour le transport de marchandises à l'aéroport international de Mirabel.

Autres règlements :

I. Règlement adopté en vertu de la Loi des transports.

1. Règlement concernant le transport des explosifs et autres matières dangereuses dans les tunnels de la région de Montréal (A.C. 4338-75 du 24 septembre 1975, G.O.II, 1975, no. 36, p. 5301).

II. Règlements adoptés en vertu du Code de la route.

1. Règlement sur les écoles de conduite (A.C. 1563 du 27 avril 1971, G.O. 1971, no. 20, p. 3894).
a) Appendice 1: Règlement EC-1 (Règlement EC-1 du 28 juin 1971, G.O. 1971, no. 30, p. 5609).
b) Appendice 2: Règlement EC-2 (Règlement EC-2 du 28 juin 1971, G.O. 1971, no. 30, p. 5610).

* *s'ajoutent les lois et règlements adoptés en 1977-1978 (voir Annexe II)*

c) Appendice 3: Avis concernant les cours de conduite
(G.O. 1971, no. 39, p. 7107).
d) Appendice 4: Règlement EC-5
(Règlement EC-5 du 10 novembre 1975, G.O. II, 1975, no. 44, p. 6011).
e) Appendice 5: Règlement EC-6
(Règlement EC-6 du 25 octobre 1971, G.O. 1971, no. 46, p. 8283).

2. Avis concernant l'usage des pneus à crampons
(Avis du 9 avril 1974, G.O. I., 1974, no. 15, p. 2848).

3. Règlement concernant l'adoption de normes pour la fabrication et l'utilisation de pneus destinés aux véhicules de promenade
(A.C. 1881 du 28 juin 1968, G.O. 1968, no. 28, p. 3813)
a) Appendice 1: Règlement concernant les normes de fabrication des pneus destinés aux véhicules de promenade
(A.C. 3247 du 9 octobre 1968, G.O. 1968, no. 43, p. 5735).

4. Règlement de la circulation du dépannage et du remorquage sur certaines voies de communication de la région de Montréal
(A.C. 255-74 du 24 janvier 1974, G.O. II, 1974, no. 3, p. 447).

5. Règlement relatif aux normes de charge par essieu de poids total en charge et de dimensions applicables aux véhicules automobiles et aux ensembles de véhicules
(A.C. 1053-76 du 24 mars 1976, G.O. II, 1976, no. 18, p. 2309).

6. Approbation de balances pour déterminer la charge par essieu et le poids total en charge d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules automobiles et détermination de leur mode d'emploi
(A.M. du 6 septembre 1972, G.O. II, 1972, no. 37, p. 8689).

7. Approbation de dynamomètres pour déterminer la charge par essieu et le poids total en charge d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules automobiles et détermination de leur mode d'emploi
(A.M. du 11 octobre 1972, G.O. II, 1972, no. 43, p. 9627)

8. Règlement concernant le coût des permis spéciaux autorisant la circulation sur les chemins publics de la province, de véhicules et de chargements excédant les limites de pesanteur et de dimensions
(A.C. 319 du 5 février 1969, G.O. 1969, no. 7, p. 1107)

9. Règlement concernant l'arrimage des chargements de bois de pulpe, en billes de 4 pieds de longueur, aux fins de transport sur les chemins publics
(A.C. 1297 du 30 avril 1969, G.O. 1969, no. 21, p. 2955).

10. Règlement concernant l'immatriculation de véhicules automobiles construits ou modifiés par une personne autre qu'une entreprise spécialisée en la matière
(A.C. 1916 du 26 juin 1969, G.O. 1969, no. 28, p. 3857)

11. Règlement concernant un arrangement de réciprocité en matière d'immatriculation entre la province de Terre-Neuve et la province de Québec
(A.C. 2945-74 du 14 août 1974, G.O. II, 1974, no. 23, p. 4031)

12. Règlement concernant certains émetteurs de plaque d'immatriculation du Bureau des véhicules automobiles
(A.C. 4814-75 du 29 octobre 1975, G.O. II, 1975, no. 41, p. 5671)

13. Règlement concernant la circulation des piétons, des animaux et de certaines catégories de véhicules sur les chemins publics à grande circulation
(A.C. 394 du 14 février 1969, G.O. 1969, no. 9, p. 1368).

14. Règlement concernant l'inspection des véhicules automobiles
(A.C. 1464 du 30 mai 1967, G.O. 1967, no. 23, p. 3540)

15. Règlement concernant un emblème avertisseur particulier pour le véhicule à marche lente
(A.C. 3571 du 7 novembre 1968, G.O. 1968, no. 47, p. 6373)

16. Règlement concernant l'usage du liquide servant au fonctionnement des freins
(A.C. 1882 du 28 juin 1968, G.O. 1968, no. 32, p. 4336).
17. Règlement concernant les attaches de sûreté pour remorques
(A.C. 1993 du 21 novembre 1962, G.O. 1962, no. 48, p. 5968)
18. Règlement concernant le mode d'emploi des torches, lampes, lanternes et réflecteurs approuvés par le ministère des transports
(A.C. 821 du 11 mai 1962, G.O. 1962, no. 24, p. 3303).
a) Appendice 1: Avis d'approbation de modèles de torches, lampes, lanternes et réflecteurs portatifs.
(G.O. 1962, no. 24, p. 3305)
19. Avis de l'approbation de garde-boue mobiles et de signaux lumineux et mécaniques en vertu de la Loi des véhicules automobiles
(Avis du 26 mars 1957, G.O. 1957, no. 14, p. 1279)
20. Avis d'approbation de modèles d'appareils extincteurs chimiques devant se trouver dans les autobus
(A.M. du 19 février 1962, G.O. 1962, no. 9, p. 338)
21. Règlement concernant un modèle de rapport d'infraction au Code de la route
(A.C. 2958 du 5 août 1970, G.O. 1970, no. 34, p. 4814)
a) Appendice 1: Règlement concernant un modèle de rapport d'infraction au Code de la route
(A.C. 3023-74 du 21 août 1974, G.O. II, 1974, no. 24, p. 4091)
b) Appendice 2: Règlement concernant le modèle d'un rapport d'infraction au Code de la route ou à un règlement municipal relatif à la circulation et au stationnement
(A.C. 3442-74 du 2 octobre 1974, G.O. II, 1974, no. 29, p. 4537)
22. Règlement concernant la signalisation routière
(A.C. 2937 du 11 septembre 1968, G.O. 1968, no. 38, p. 5043)
23. Règlement concernant le tarif des honoraires, des greffiers, huissiers, constables, avocats, témoins et autres personnes chargées de l'application du Code de la route
(A.C. 2957 du 5 août 1970, G.O. 1970, no. 46, p. 6560).

III. Règlement adopté en vertu de la Loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles.

1. Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobiles
(G.O. 1961, no. 23, p. 2644).

IV Règlement adopté en vertu de la Loi de l'expropriation

1. Ordonnance concernant les règles de pratique et procédure du Tribunal
(A.C. 4191-73 du 21 novembre 1973, G.O. II, 1973, no. 36, p. 6543).
2. Règlement concernant le tarif des frais de cour devant le Tribunal de l'expropriation
(A.C. 4595-73 du 12 décembre 1973, G.O. II, 1973, no. 38, p. 6947).

V. Règlement adopté en vertu de la Loi de la Voirie

1. Règlement concernant les cimetières d'automobiles et les dépotoirs le long des routes
(A.C. 1729 du 11 juin 1968, G.O. 1968, no. 25, p. 3456).

VI. Règlements adoptés en vertu de la Loi des autoroutes.

1. Règlements sur les taux de péages
a) Règlement no 9
(A.C. 1573 du 11 août 1965, G.O. 1965, no. 35, p. 4599)
b) Règlement no 14
(A.C. 1527 du 20 mai 1969, G.O. 1969, no. 24, p. 3311)
c) Règlement no 21
(A.C. 2448-75 du 11 juin 1975, G.O.

II, 1975, no. 33, p. 4855)

d) Règlement no 22
(A.C. 4993-75 du 12 novembre 1975, G.O. II, no. 42, p. 5741)

2. Règlement concernant la circulation et la vitesse sur les autoroutes (Règlement 20)
(A.C. 1427 du 21 avril 1971, G.O. 1971, no. 32, p. 6299)

3. Règlement concernant la pose d'affiches, de panneaux-réclames, d'enseignes lumineuses et l'établissement de cimetières d'automobiles le long des autoroutes et des voies de raccordement
(A.C. 42 du 9 janvier 1963, G.O. 1963, no. 14, p. 1722)

VII. Règlements adoptés en vertu de la Loi de la publicité le long des routes.

1. Ordonnance prohibant la pose d'affiches et panneaux-réclames sur certains chemins
(A.M. du 30 octobre 1964, G.O. 1964, no. 50, p. 6464).

2. Ordonnance concernant les panneaux-réclames et les affiches (Ile d'Orléans)
(A.M. du 5 février 1963, G.O. 1963, no. 7, p. 921).

Ordonnances:

Ordonnance générale no 2 concernant la location de véhicules automobiles.

Ordonnance générale no 3N sur le transport de passagers et de marchandises par eau.

Ordonnance générale no 16 concernant l'assurance de la marchandise transportée.

Ordonnance générale no 17 (1969) concernant les voyages spéciaux et à charte-partie.

Ordonnance générale no 4995 sur le camionnage.

Ordonnance générale concernant les limites d'assurance minima des détenteurs de permis, pour le transport de voyageurs, sur la responsabilité légale pour lésions corporelles ou dommages à la propriété des tiers, y compris les passagers.

Ordonnance générale no 6319-RT sur le district Montréal-Métropolitain.

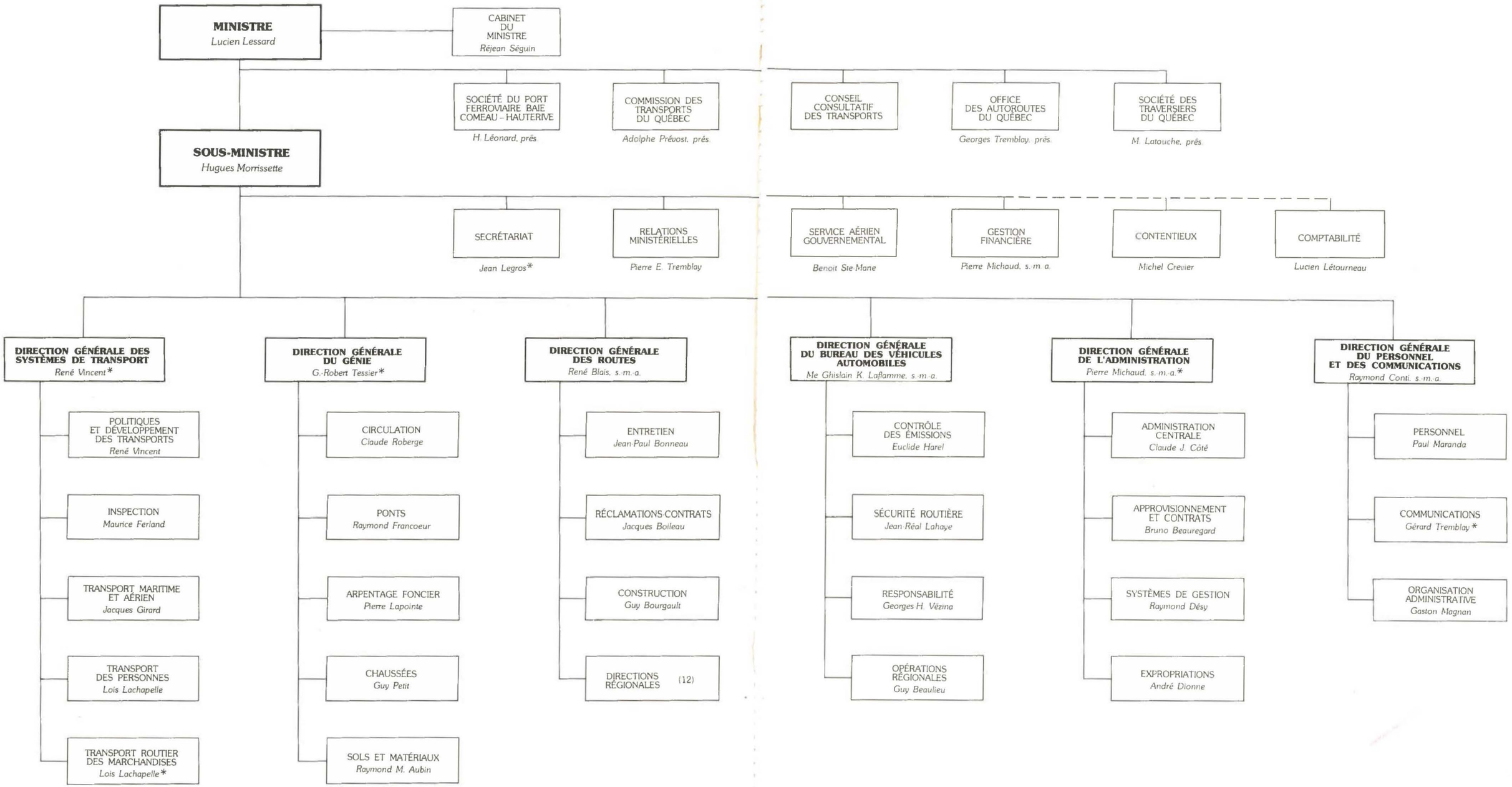
ANNEXE II

Lois et règlements adoptés en 1977-1978:

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport (loi 73).
Loi modifiant le Code de la route, L.Q. 1977, C. 63
Règlement (2) sur les règles de pratique de la Commission des Transports du Québec.
Règlement (3) sur l'immatriculation.
Règlement (4) sur les permis de conduire.
Règlement (6) sur les véhicules-taxis.
Règlement (7) sur les motoneiges.
Règlement (11) sur le transport scolaire.
Règlement (12) sur le camionnage en vrac.
Règlement (112) sur le camionnage en vrac dans certaines divisions territoriales.
Règlement (16) sur le transport en commun.
Règlement relatif aux normes de charge par essieu (1053).
Règlement sur les écoles de conduite (1563).

ANNEXE III

Organigramme du ministère des Transports



* Par intérim

ANNEXE IV

Services administratifs du ministère des Transports, 1977-1978

	BUREAUX RÉGIONAUX	BUREAUX DE DISTRICTS	CENTRES DE VOIRIE	SOUS-CENTRES DE VOIRIE	BUREAUX DES VÉHICULES AUTOMOBILES	BUREAUX D'INSPECTION MÉCANIQUE	BUREAUX DE DISTRICTS D'INSPECTION	BUREAUX DE SOUS-DISTRICTS D'INSPECTION
Alma				1	1			
Amos		1	1					
Amos (Parc)				1				
Arundel				1				
Aylmer		1	1					
Baie-Saint-Paul			1		1			
Barville				1				
Beauceville		1	1					
Bedford				1				
Béland Canton				1				
Black-Lake				1				
Boucherville		1	1					
Buckingham				1				
Cabano				1				
Cadillac Ville				1				
Cap-de-la-Madeleine		1	1		1			
Cap-Desrosiers				1				
Cap-Santé		1	1					
Carleton				1				
Caughnawaga				1				
Charny	1			1				
Chaste				1				
Chibougamau		1	1					

	BUREAUX RÉGIONAUX	BUREAUX DE DISTRICTS	CENTRES DE VOIRIE	SOUS-CENTRES DE VOIRIE	BUREAUX DES VÉHICULES AUTOMOBILES	BUREAUX D'INSPECTION MÉCANIQUE	BUREAUX DE DISTRICTS D'INSPECTION	BUREAUX DE SOUS-DISTRICTS D'INSPECTION
Chicoutimi		1	1		1			
Coaticook					1			
Cookshire		1	1					
Cowansville				1				
Dorval				1				
Drummondville	1	1	1		1			1
Duberger							1	
Gaspé		1	1		1			
Granby					1			
Grande-Île				1				
Grande-Rivière				1				
Haute-Mauricie				1				
Hauterive		1	1		1			1
Havre-Saint-Pierre				1				
Hull	1				1			1
Iberville		1	1					
Îles-de-la-Madeleine				1	1			
Joliette		1			1			1
Jonquière	1				1		1	

	BUREAUX RÉGIONAUX	BUREAUX DE DISTRICTS	CENTRES DE VOIRIE	SOUS-CENTRES DE VOIRIE	BUREAUX DES VÉHICULES AUTOMOBILES	BUREAUX D'INSPECTION MÉCANIQUE	BUREAUX DE DISTRICTS D'INSPECTION	BUREAUX DE SOUS-DISTRICTS D'INSPECTION
Lac-au-Saumon				1				
Lac-Etchemin		1	1					
Lachute		1	1		1			
Lac-Mégantic		1	1					
Lac-Renaud (Chibougamau)				1				
La Malbaie		1	1					1
Laos				1				
La Prairie				1				
L'Assomption		1	1					
La Sarre					1			
La Tuque					1			
Laurier-Station		1	1					
Letellier				1				
Lévis					1			
Longueuil	1				1		1	
Louvicourt				1				
Lytton				1				
Macamic		1	1					
Magog				1				
Malartic					1			
Matane				1	1			
Maniwaki				1				
Métabetchouan		1	1					
Mont-Joli		1	1					

	BUREAUX RÉGIONAUX	BUREAUX DE DISTRICTS	CENTRES DE VOIRIE	SOUS-CENTRES DE VOIRIE	BUREAUX DES VÉHICULES AUTOMOBILES	BUREAUX D'INSPECTION MÉCANIQUE	BUREAUX DE DISTRICTS D'INSPECTION	BUREAUX DE SOUS-DISTRICTS D'INSPECTION
Mont-Laurier		1	1		1			
Montmagny				1	1			
Montréal	1				4		1	1
Mont-St-Hilaire				1				
Morin-Heights				1				
Napierville		1	1		1			
New-Carlisle		1	1					
Nicolet		1	1					
Notre-Dame-de-la-Merci				1				
Notre-Dame-des-Laurentides				1				
Ormstown		1	1					
Papineauville		1	1					
Parc de Chibougamau				1				
Parc de la Vérendrye				2				
Parc des Laurentides				3				
Plessisville		1	1					
Pointe-aux-Trembles						1		
Pont-Viau					1			
Portneuf Village					1			
Québec	1	1	1	1	3	1		

	BUREAUX RÉGIONAUX	BUREAUX DE DISTRICTS	CENTRES DE VOIRIE	SOUS-CENTRES DE VOIRIE	BUREAUX DES VÉHICULES AUTOMOBILES	BUREAUX D'INSPECTION MÉCANIQUE	BUREAUX DE DISTRICTS D'INSPECTION	BUREAUX DE SOUS-DISTRICTS D'INSPECTION
Richmond		1	1					
Rimouski	1				1		1	
Rivière-Chalifour				1				
Rivière-du-Loup		1	1		1			
Roberval		1	1		1			
Rouyn-Noranda	1	1	1		1		1	
Saint-Césaire				1				
Saint-Charles de Bellechasse		1	1					
Saint-Eugène				1				
Saint-Hyacinthe		1	1		1			
Saint-Jean					1			
Saint-Jean-Port-Joli		1	1		1			
Saint-Jérôme	1	1	1		1		1	
Saint-Joseph de Beauce					1			
Saint-Jovite				1				
Saint-Laurent de Matapédia				1				
Saint-Louis-de-Blandford				1				
Saint-Maxime-du-Mont-Louis				1				
Saint-Michel de Bellechasse				1				
Saint-Pascal		1	1					
Saint-Pierre-de-Sorel				1				
Saint-Romuald							1	
Saint-Siméon				1				
Saint-Tite				1				

	BUREAUX RÉGIONAUX	BUREAUX DE DISTRICTS	CENTRES DE VOIRIE	SOUS-CENTRES DE VOIRIE	BUREAUX DES VÉHICULES AUTOMOBILES	BUREAUX D'INSPECTION MÉCANIQUE	BUREAUX DE DISTRICTS D'INSPECTION	BUREAUX DE SOUS-DISTRICTS D'INSPECTION
Sainte-Adèle				1				
Sainte-Anne-des-Monts		1	1					
Sainte-Foy					1			
Sainte-Julienne				1				
Sainte-Odile				1				
Sainte-Prudentienne				1				
Sainte-Thérèse				1				
Sainte-Véronique				1				
Senneterre				1				
Sept-Îles				1	1			1
Shawinigan		1	1		1			
Sherbrooke	1	1	1		1		1	
Sorel					1			
Tarabet				1				
Thetford-Mines					1			1
Trois-Rivières	1			1	1		1	
Val-d'Or				1				1
Val-des-Bois				1				
Vaudreuil				1				
Valleyfield				1	1			
Verdun					1			
Vezza				1				
Victoriaville		1	1		1			1

	BUREAUX RÉGIONAUX	BUREAUX DE DISTRICTS	CENTRES DE VOIRIE	SOUS-CENTRES DE VOIRIE	BUREAUX DES VÉHICULES AUTOMOBILES	BUREAUX D'INSPECTION MÉCANIQUE	BUREAUX DE DISTRICTS D'INSPECTION	BUREAUX DE SOUS-DISTRICTS D'INSPECTION
Ville d'Anjou				1				
Ville de Laval				1				
Ville-Marie		1	1		1			
Yamachiche				1				
Waterloo		1	1					
Weedon				1				

Bibliothèque du Ministère des Transports
QTR A 029 664