



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Rapport annuel

CANQ
TR
100
1979-80

39588

Rapport annuel 1979-1980
Ministère des Transports

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
C1R 5H1

CANQ
TR
100
1979-80

Conception graphique:
Direction des communications

Dépôt légal
3^e trimestre 1980
Bibliothèque nationale du Québec

Rapport annuel 1979-1980
Ministère des Transports

Québec, le 1er août 1980

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 1979-1980.

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

Le Ministre,

Denis de Belleval

Québec, le 1er août 1980

Monsieur Denis de Belleval
Ministre des Transports
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je vous sou mets respectueusement le rapport annuel 1979-1980 du ministère des Transports.

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

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

Le Sous-ministre par intérim,

Pierre Michaud

Table des matières

Avant-propos	1	Transport des marchandises	34
		Camionnage en vrac	34
		Camionnage général	34
Sécurité des transports	3	Chemins de fer	35
Transport en commun	4	Pipelines	35
Économie d'énergie	4		
Présentation du ministère	5	Programme 2	
		Information, contrôle et sécurité	37
Missions du ministère	7	Sécurité routière	39
Mission économique	7	Vérification mécanique	40
Mission gouvernementale		Motoneiges	40
et administrative	7	Permis et immatriculation	41
Mission éducative et culturelle	7	Permis de conduire	41
Organisation du ministère	8	Immatriculation	41
Planification et développement	8	Permis spéciaux	42
Génie	8	Contrôle du transport	42
Opérations	8		
Véhicules automobiles	8	Programme 3	
Gestion financière	8	Construction du réseau routier	45
Administration et personnel	8		
Personnel	9	Études préparatoires	47
Budget du ministère	15	Environnement	48
		Tracés et projets	48
Super-catégories de dépenses	17	Acquisitions	49
Programmes du budget	20	Construction routière	50
		Autres projets	53
Programme 1		Axes routiers prioritaires	53
Systèmes de transports terrestres	25	Programme 4	
		Conservation du réseau routier	55
Inventaires et recherches	27		
Statistiques	27	Conservation des chaussées	57
Études	27	Conservation des structures	58
Transport des personnes	27	Conservation des équipements	
Transport en commun	28	de contrôle et de sécurité	59
Le plan de transport de		Exploitation d'hiver	59
la région de Montréal	30	Activités de soutien	60
Transport ferroviaire	32	Soutien en matériel	60
Transport par taxi	32		
Transport des handicapés	33		
Aménagements cyclables	33		

Programme 5
Gestion interne et soutien 63

Relations ministérielles	65
Comités ministériels	65
Comité de la sécurité	65
Comité de l'énergie	65
Comité de la recherche	66
Comité de l'environnement	66
Système métrique	66
Gestion des ressources humaines	66
Communications	67
Gestion des ressources financières	67
Amélioration du réseau routier municipal	68

Programme 7
Transport maritime et aérien 69

Transport maritime et fluvial	71
Transport aérien	72

Programme 8
Transport aérien gouvernemental 75

Transport des personnes et des marchandises	78
Protection de la forêt	78

Programme 9
Transport scolaire 79

Annexe 83

Bilan législatif et réglementaire	85
-----------------------------------	----

Avant-propos

En plus de poursuivre ses activités courantes dans les domaines de la voirie, du transport en commun, du transport d'écoliers et de l'immatriculation des véhicules, le ministère des Transports a amplifié, durant l'année budgétaire 1979-1980, son action dans des domaines devenus prioritaires en regard des besoins de notre société. La sécurité des transports, la mise en valeur du transport en commun et les économies d'énergie ont ainsi compté parmi les objectifs principaux du ministère cette année.

Ces orientations font maintenant partie de la dynamique générale du ministère et c'est pourquoi peu de projets peuvent être entrepris aujourd'hui sans qu'une analyse approfondie ne soit faite des implications sur la sécurité, sur le transport en commun ou sur l'énergie. Ces trois objectifs apparaissent comme des constantes dans toute l'activité du ministère et l'importance réelle accordée à ces priorités dépasse largement les dépenses directes que le ministère a engagées dans les seuls éléments de programme qui portent leur nom.

Sécurité des transports

La sécurité des transports est en effet devenue au cours des années une des préoccupations majeures du ministère. Les interventions les plus évidentes dans ce domaine sont sans doute les réalisations du programme de la sécurité routière:

- travaux de refonte du Code de la route;
- formation d'un conseil interministériel de sécurité routière, regroupant les ministères de l'Éducation, de la Justice, des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières et des Transports;
- modifications importantes au système de permis de conduire;
- réalisation d'une étude sur le comportement des jeunes de 15 à 25 ans sur la route;
- publication d'un manuel du conducteur;
- poursuite des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière auprès des écoliers par le biais des jeux SAGIX;

- introduction de plaques d'immatriculation réfléchissantes, etc . . .

La priorité accordée à cet objectif de la sécurité des transports ne peut pourtant se juger qu'en fonction de la généralisation de sa poursuite dans tous les domaines de responsabilité du ministère.

Par exemple, l'amélioration de la sécurité est maintenant le plus important facteur pour l'essentiel des travaux de construction et d'entretien routiers, alors que l'objectif principal était encore, il y a seulement quelques années, une expansion géographique du réseau et une augmentation de la capacité physique des routes. Cette préoccupation constante de la sécurité sous-tend les travaux effectués par le ministère pour le redressement de courbes, pour le contournement de villages, pour la création de voies supplémentaires pour la circulation lente, pour un meilleur entretien des routes, pour la création de haltes routières ou pour la plantation d'écrans d'arbres le long des autoroutes. Des mesures comme le port obligatoire de la ceinture de sécurité, la diminution générale des limites de vitesses permises, l'information sur l'état des routes ou le service des vérifications mécaniques complètent la recherche de sécurité inscrite dans les infrastructures routières. Par ailleurs, d'autres actions du ministère, comme l'amélioration des aéroports locaux, permettent une meilleure sécurité dans d'autres modes de transport. Toute l'activité du ministère dénote donc une préoccupation constante pour la sécurité.

Transport en commun

Le ministère des Transports se préoccupe du transport en commun surtout depuis qu'il a pris la relève du ministère des Affaires municipales dans ce secteur en 1976. Alors que le budget de l'année 1971-1972 ne consacrait que 80 000 dollars au transport des personnes, celui de 1978-1979 y consacrait déjà 119 millions de dollars et celui de 1979-1980 plus de 147 millions de dollars. Cette évolution s'appuie sur une perception nouvelle des avantages du transport public en ce qui concerne les économies d'énergie, l'utilisation des ressources et du territoire, l'amélioration des conditions de circulation et la qualité de la vie en milieu urbain.

Aussi, alors que le ministère a traditionnellement privilégié le transport privé par la construction d'un réseau de voirie toujours plus adéquat, le transport public, pour sa part, n'avait pas bénéficié d'un appui gouvernemental comparable. Les budgets qui lui sont maintenant accordés tentent de corriger ce déséquilibre.

Dans ce domaine, le ministère s'est surtout distingué cette année par la mise en oeuvre de nouvelles normes de financement claires et uniformes, destinées à offrir aux commissions de transport une aide qui soit proportionnelle à leurs efforts pour rendre le transport public plus efficace, plus accessible et relativement moins coûteux aux usagers. Ceci marque un changement fondamental par rapport à la politique précédente, laquelle subventionnait les déficits des commissions de transport.

Pour la région de Montréal, le ministère a par ailleurs entrepris la réalisation d'un important plan de développement du transport à moyenne et grande capacité, par lequel le métro urbain, les lignes ferroviaires de banlieue et un métro régional utilisant des lignes ferroviaires existantes seraient intégrés en un seul réseau régional de transport en commun.

Économie d'énergie

Le ministère a également poursuivi son action dans le domaine des économies d'énergie, surtout en mettant en application certaines propositions du comité permanent d'économie d'énergie en transport qu'il a créé en 1978. En particulier, on peut citer l'organisation d'un colloque sur l'énergie dans les transports, l'amélioration de l'isolation thermique des bureaux et ateliers du ministère, la rédaction d'un guide d'économie d'énergie destiné aux transporteurs routiers, la création de stationnements d'incitation au transport en commun à Brossard et à Saint-Hubert, le recyclage de revêtements bitumineux.

L'économie d'énergie apparaît, elle aussi, comme une constante dans toutes les activités du ministère. C'est ainsi que les travaux de réfection de routes et de construction d'autoroutes, de même que la plupart des autres travaux routiers, permettent, entre autres choses, une réduction significative de la consommation de carburant.

* * *

L'interrelation entre ces trois domaines est telle que toute intervention dans un secteur se répercute sur les deux autres. Ainsi, il importe de maintenir l'équilibre entre les impératifs de la sécurité et la nécessité dans la conjoncture actuelle, de recourir à bon escient aux ressources énergétiques traditionnellement disponibles à profusion: la réduction de l'éclairage public, par exemple, envisagée par mesure d'économie d'énergie, pourrait, à l'usage s'avérer tout à fait contre-indiquée dans une optique de sécurité. Une pondération des actions du ministère est donc essentielle.

En fait, les trois objectifs étroitement interdépendants que sont l'amélioration des conditions de sécurité, la promotion des transports collectifs et la réduction de la consommation d'énergie contribuent tous à parfaire la qualité de vie des Québécois.

Présentation du ministère

Le ministère des Transports a la responsabilité principale d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports pour le Québec, de mettre en oeuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution.

Le ministère, tel qu'on le connaît maintenant, a été créé le 29 mars 1972 par l'adoption de la Loi du ministère des Transports (chapitre 54) et il a reçu le 8 juillet 1972 un cadre d'action par le biais de la Loi des Transports (chapitre 55). Le ministère recevait également la responsabilité d'administrer les lois suivantes:

- Loi des chemins de colonisation, S.R. 1964, c. 105
- Loi de la voirie, S.R. 1964, c. 133
- Loi des autoroutes, S.R. 1964, c. 134
- Loi des panneaux-réclame et affiches, S.R. 1964, c. 135
- Loi prohibant certaines affiches, S.R. 1964, c. 136
- 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 des chemins de fer, S.R. 1964, c. 290
- Loi de la vente de billets de chemin de fer, S.R. 1964, c. 291
- Loi de la publicité le long des routes, S.Q. 1965, c. 49
- Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, S.Q. 1967, c. 64
- Loi de la Société des traversiers du Québec, S.Q. 1971, c. 65
- Loi du ministère des Transports, S.Q. 1972, c. 54

MISSIONS DU MINISTÈRE

Pour satisfaire à son mandat, le ministère partage ses activités entre trois des quatre missions du gouvernement du Québec.

Mission économique

L'essentiel des activités du ministère se rattache à la mission économique, avec plus de 82% du budget 1979-1980. On y retrouve six programmes distincts:

- Programme 1: Systèmes de transports terrestres
- Programme 2: Information, contrôle et sécurité
- Programme 3: Construction du réseau routier
- Programme 4: Conservation du réseau routier
- Programme 5: Gestion interne et soutien
- Programme 7: Transports maritime et aérien

Mission gouvernementale et administrative

Le ministère participe également à la mission gouvernementale et administrative, par le biais d'une activité bien particulière: le service de transport aérien gouvernemental qui occupe 1% du budget.

- Programme 8: Transport aérien gouvernemental

Mission éducative et culturelle

Le ministère est enfin associé de manière tangible à la mission éducative et culturelle, en raison de ses activités de transport d'écoliers, lesquelles touchent environ 17% du budget.

- Programme 9: Transport scolaire

Commission des transports

Le budget du ministère comprend également un programme couvrant les activités de la Commission des transports du Québec, soit le programme 6. Bien que ce programme soit voté au budget du ministère, le présent rapport ne l'abordera pas puisque la Commission des transports du Québec présente son propre rapport

annuel; ce programme représente 7,3 millions de dollars pour l'année 1979-1980, soit moins de 1% du budget du ministère.

L'action du ministère s'exerce donc au total dans huit programmes bien distincts lesquels seront décrits en détail dans ce rapport annuel.

ORGANISATION DU MINISTÈRE

Pour remplir cette tâche, le ministère est structuré selon un organigramme adopté en juillet 1978, lequel apporte un meilleur équilibre entre les divers champs d'activités dans les transports, et assure une plus grande intégration de tous les modes de transport.

L'organigramme comporte six directions générales, 27 directions et 78 services, en plus de 12 directions régionales des opérations.

Le ministère regroupe 10 372 employés permanents; cette année il a de plus embauché des employés occasionnels qui ont fourni l'équivalent de 2 556 personnes-année de travail.

Planification et développement

La direction générale de la Planification et du Développement a comme fonction d'élaborer et d'évaluer les orientations du ministère dans tous les domaines où celui-ci oeuvre. Son mandat s'étend donc à tous les services de transport et à toutes les infrastructures, sans égard au mode (routier, ferroviaire, maritime, aérien) et son action vise à l'application d'un plan intégré de tous les systèmes de transport.

Génie

La direction générale du Génie est responsable de la conception des plans et devis des infrastructures de transport; elle contrôle également la qualité des ouvrages et elle assure l'expertise technique entourant la mise en oeuvre de tels projets et la recherche dans tous les domaines du génie. Bien qu'une grande partie de ses travaux touche la voirie, cette direction est également responsable de la conception technique des travaux du ministère dans les autres modes de transport.

Opérations

La direction générale des Opérations a la tâche d'assurer la maîtrise d'oeuvre de tous les travaux mis en chantier par le ministère, ainsi que d'assurer l'entretien des immobilisations déjà effectuées. Cette direction générale, traditionnellement affectée à la voirie, s'attaque graduellement aux projets ferroviaires, maritimes et aériens. Avec ses 12 directions régionales et ses 48 districts, elle assure une bonne part de la présence du ministère sur l'ensemble du territoire québécois.

Véhicules automobiles

Le Bureau des Véhicules Automobiles constitue la quatrième direction générale. Sa mission consiste à assurer et contrôler l'immatriculation des véhicules, de même que la délivrance des permis de conduire, et à veiller à la sécurité routière. Elle doit également surveiller l'application des lois et règlements concernant les transports et voir à ce que les décisions de la Commission des transports du Québec soient observées. Elle perçoit, au nom de la Régie de l'assurance-automobile du Québec les contributions requises des conducteurs (approximativement 55 millions de dollars) et des propriétaires de véhicules automobiles (environ 250 millions de dollars).

Gestion financière

La direction générale de la Gestion financière regroupe toutes les activités reliées au contrôle budgétaire et administratif, en plus d'assurer le contrôle de l'approvisionnement et des contrats du ministère.

Administration et personnel

La direction générale de l'Administration et du Personnel fournit au ministère des services d'expertise et de soutien sur le plan administratif, dans les domaines des ressources humaines et matérielles, des règles et pratiques administratives, de la gestion de l'information et des communications.

En plus de ces six directions générales, quatre services dépendent directement du bureau du sous-ministre:

- le secrétariat du ministère;
- le service des relations ministérielles;
- le service des projets spéciaux;
- le service aérien gouvernemental.

Il faut noter que la division des activités du ministère selon les huit programmes inscrits au budget ne correspond pas nécessairement à l'organisation administrative du personnel en six directions générales.

PERSONNEL

À la fin de l'année budgétaire 1979-1980, les 10 372 employés permanents du ministère se répartissaient comme suit:

Le ministère a également eu recours aux services d'employés occasionnels (représentant l'équivalent de 2 556 personnes-année de travail).

Cet effectif de 10 372 employés permanents représente une légère baisse par rapport à l'année précédente. Cette compression s'inscrit dans le cadre de la politique du gouvernement de stabiliser le nombre d'employés de la Fonction publique.

Par rapport à l'ensemble de l'appareil gouvernemental, le ministère regroupe 18% des effectifs permanents et se signale par une présence particulièrement forte sur tout le territoire québécois.

Catégories d'employés	Employés permanents		Variation %
	1979-1980	1978-1979	
Cadres et adjoints	267	269	-0,4%
Professionnels	793	740	7,2%
Fonctionnaires	4 555	4 550	0,1%
Agents de la paix	212	193	9,8%
Ouvriers	4 545	4 852	-6,3%
Total	10 372	10 604	-2,2%

MINISTÈRE DES TRANSPORTS**MINISTRE***Denis de Belleval**Cabinet du ministre
Madeleine Quesnel**Société du Port ferroviaire
Baie-Comeau/Hauterive
H. Léonard**Société des Traversiers du Québec
Marcel Latouche**Office des Autoroutes du Québec
Georges Tremblay**Commission des Transports du Québec
Adolphe Prévost**Conseil des Transports de la région de
Montréal
Paul Lussier***SOUS-MINISTRE***Hugues Morrissette***Sous-ministres adjoints***René Vincent
G. Robert Tessier
René Blais
Ghislain K. Laflamme
Pierre Michaud
Marcel G. Baril**Service des relations ministérielles
Jacqueline Noël de Tilly**Service des projets spéciaux
Marcel G. Baril**Secrétariat du ministère
Claude J. Côté**Service aérien
Benoît Sainte-Marie**Contentieux
Michel Crevier**Comptabilité
Lucien Létourneau***DIRECTION GÉNÉRALE DE
LA PLANIFICATION ET
DU DÉVELOPPEMENT***René Vincent***Direction des Analyses***Pierre Lafontaine
Service de la statistique
Marie-Claire Levesque-Fortin
Service des études
Michel Bérard***Direction de la programmation***Yvan Demers
Service de l'évaluation et
de l'orientation
André Arès
Service des programmes
Jacques Simard***Direction du transport
maritime et fluvial***Camillien Tremblay
Service de la concertation
Jacques Therrien
Service du développement
Jacquelin Harvey***Direction du transport aérien***Pierre Rivest
Service de la concertation
vacant
Service du développement
Jean-Guy Morel***Direction du transport terrestre
des personnes***Lois Lachapelle
Service de la concertation
Paul-André Blouin
Service du développement
Jacques Ménard*

**Direction du transport terrestre
des marchandises**

Jean Simon

Service de la concertation
vacant

Service du développement
Pierre L. Charron

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE

G. Robert Tessier

Direction des expertises et des normes

Raymond-Marie Aubin

Service des sols et chaussées
Paul A. Brochu

Service des relevés techniques
Clément Roy

Service de l'environnement
Daniel Waltz

Services des normes
vacant

Direction des tracés et des projets

Guy Petit

Service de la circulation
et des aménagements
Jean-Luc Simard

Service des tracés
Laurent Perron

Service des projets
Jean-Claude Larrivée

Direction de la recherche et du contrôle

Jean-Réal LaHaye

Service des centres régionaux
Robert Doucet

Service du laboratoire central
Guy Fréchette

Direction des structures

Raymond Francoeur

Service des ouvrages d'art
Robert Bigaouette

Service de la mécanique
et de l'électricité
Raymond Roy

Service de l'hydraulique
Gaétan Gagnon

Direction des acquisitions

André Dionne

Service de l'arpentage foncier
Pierre Lapointe

Service de l'expropriation
J. Hector Dunberry

Service des utilités publiques
Roland Roy

**DIRECTION GÉNÉRALE
DES OPÉRATIONS**

René Blais

Direction de la construction

Guy Bourgault

Service des opérations — est
Yvan Lavoie

Service des opérations — centre
Raymond Deslauriers

Service des opérations — ouest
Noël Ouellet

Direction de l'entretien

Jean-Paul Bonneau

Service de l'entretien d'hiver
Gérard Caron

Service du matériel
Yvon Tremblay

Service de la conservation
des chaussées
J. Raymond Larouche

Service de l'entretien des structures
Normand Jodoin

Service de la signalisation
Claude Beaupré

Directions régionales

Région 1 (Rimouski)

Sarto Dionne

Région 2 (Chicoutimi)

Jean-Guy Tremblay

Région 3-1 (Québec)

Claude Lortie

Région 3-2 (Charny)

Jean Normand

Région 4 (Trois-Rivières)

Guy Bourelle

Région 5 (Sherbrooke)

Paul Brodeur

Région 6-1 (Drummondville)

Elphège Massé

Région 6-2 (Longueuil)

Jacques Plamondon

Région 6-3 (Montréal)

Guy Paquette

Région 6-4 (St-Jérôme)

Henri-P. Lafontaine

Région 7 (Hull)

Vacant

Région 8 (Rouyn)

*J.-Roger Fortin***DIRECTION GÉNÉRALE DU
BUREAU DES VÉHICULES
AUTOMOBILES***Ghislain K. Laflamme***Direction du contrôle des émissions***Euclide Harel*

Service de la gestion des fichiers

Jacques Pelletier

Service des services auxiliaires

*Roger Lebreux*Service du contrôle des
opérations financières*Lionel Venditti*

Service de l'immatriculation

vacant

Service des permis

*Conrad Hébert***Direction de la sécurité routière***Jacques Girard*

Service de l'éducation routière

Jean-Guy Montpetit

Service de la vérification mécanique

*Guy Vaillancourt*Service des études en
sécurité routière*Albert Turgeon*

Service du directeur médical

*Anatole Gagnon***Direction de la responsabilité***Georges-Henri Vézina*

Service du contrôle des suspensions

*Normand Gaboriault*Service du règlement des suspensions
vacant

Service du soutien

*vacant***Direction du contrôle des lois
et règlements de transport***Jean-Yves Dupéré*

Service de l'inspection

vacant

Service de la surveillance

*vacant***Direction des opérations régionales***Guy Beaulieu*

Centre régional de Montréal

Georges Labrosse

Opérations régionales, province

Louis Piché

Service des unités d'intervention

Henri Genest

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA GESTION FINANCIÈRE

Pierre Michaud

Direction du contrôle budgétaire

Service du budget
Jacquelin Chiricota

Service du contrôle des projets
Yves Lessard

Service des subventions et ententes
Jean Legros

Direction de la vérification interne et des enquêtes

Claude J. Côté

Service de la vérification interne
Marcel Plante

Service des enquêtes
André Lévesque

Direction des contrats et des approvisionnements

Bruno Beauregard

Service des contrats
Roland Guillemette

Service de l'approvisionnement
vacant

Direction des réclamations

Jacques Boileau

Service des réclamations sur contrats
vacant

Service des réclamations sur
dommages
Gaston Dufour

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION ET DU PERSONNEL

Marcel G. Baril

Direction du personnel

Paul Maranda

Service de l'organisation
administrative et de la classification
Louis Maranda

Service de la dotation
Rosaire Roy

Service des relations de travail
Pierre Boudreault

Service de la recherche
et du perfectionnement
Claude Allard

Service du soutien administratif
Laval Girard

Direction de l'administration

Michel Gendron

Service du registraire
Paul Simoneau

Service des normes et
pratiques administratives
André Michon

Service de la gestion des
ressources matérielles
Paul E. Verner

Direction des communications

Jacques De Rome

Service de l'information
et des publications
Gérard Tremblay

Service des relations avec le public
André Lachapelle

Service des communications internes
Bertrand Bonin

Direction des systèmes de gestion

Raymond Désy

Service des systèmes et procédés
Gaston Magnan

Service du traitement des données
Daniel Deschênes

Service du développement des
systèmes de gestion des données
Marcel Bergeron

Le budget du ministère

Durant l'année 1979-1980, le ministère des Transports a administré un budget de 1 250 539 500 dollars. Ces crédits, qui ne tiennent pas compte d'une somme supplémentaire de 7,3 millions de dollars affectée à la Commission des transports du Québec, représentent 8,1% du budget total voté par l'Assemblée Nationale. Le ministère des Transports occupe ainsi le troisième rang parmi les ministères québécois, après le ministère des Affaires sociales (4 706,1 millions de dollars, soit 30,6%) et le ministère de l'Éducation (4 013,8 millions de dollars, soit 26,1%). Ce budget représente pour le ministère des Transports une augmentation de 7% par rapport au budget de l'année 1978-1979, et équivaut à une dépense d'environ 198 dollars par citoyen.

SUPER-CATÉGORIES DE DÉPENSES

Le budget du ministère est caractérisé par l'importance relative des dépenses de capital, par rapport aux dépenses de fonctionnement et aux dépenses de transfert. En effet, alors que les dépenses de transfert comptent à elles seules pour à peu près 75% du budget global du gouvernement du Québec, la situation est très différente au ministère des Transports où les trois catégories ont sensiblement la même importance.

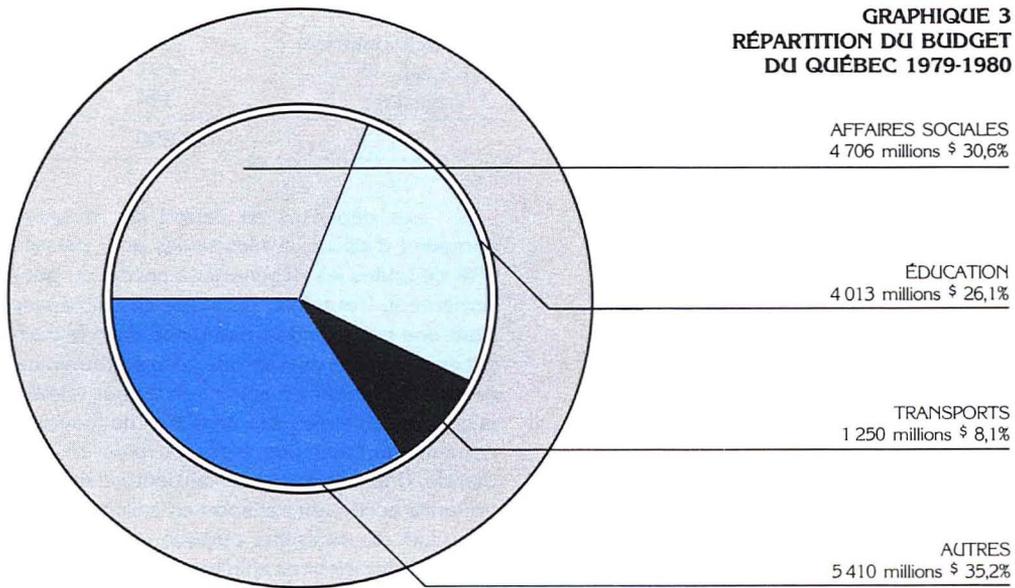
Super-catégories	Millions de dollars	%
1. Fonctionnement	379	30,3%
2. Capital	473	37,8%
3. Transfert	398	31,9%
	1 250	100,0%

Les dépenses de capital du ministère comptent d'ailleurs à elles seules pour près de 80% de toutes les dépenses de capital du gouvernement. Toutefois, bien que ces dépenses aient une très grande importance dans le budget du ministère, on note que cette prédominance décroît d'année en année (en termes relatifs) et que les dépenses de transfert et de fonctionnement prennent une place de plus en plus grande. Une telle évolution démontre bien l'importance accrue du transport en commun dans le budget du ministère, puisque ces dépenses sont dans tous les cas effectuées par le biais des commissions et corporations de transport.

Répartition du budget du ministère (en millions de dollars)

Année budgétaire	Fonctionnement	Capital	Transfert	Total
1973-1974	164	445	104	713
1974-1975	195	520	133	848
1975-1976	245	604	144	993
1976-1977	269	509	260	1 038
1977-1978	307	463	291	1 061
1978-1979	335	497	341	1 173
1979-1980	379	473	398	1 250

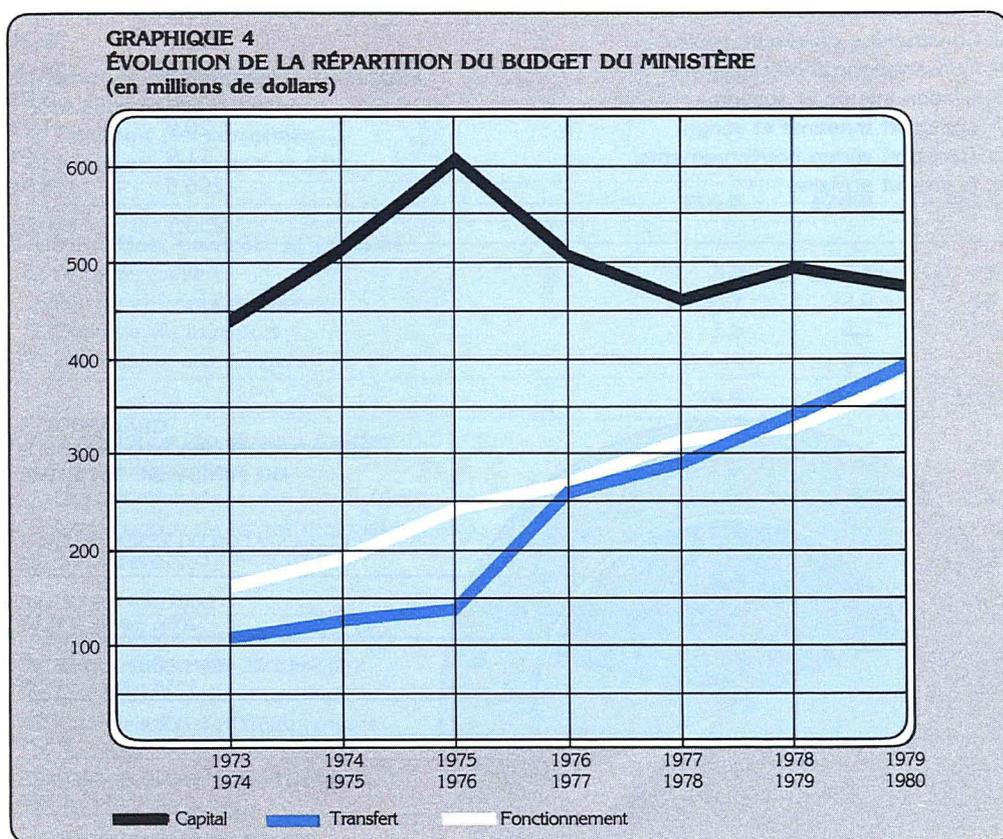
GRAPHIQUE 3
RÉPARTITION DU BUDGET
DU QUÉBEC 1979-1980



Répartition du budget du ministère (en pourcentage)

Année budgétaire	Fonctionnement	Capital	Transfert
1973-1974	23,0	62,4	14,6
1974-1975	23,0	61,3	15,7
1975-1976	24,7	60,8	14,5
1976-1977	25,9	49,0	25,0
1977-1978	28,9	43,6	27,4
1978-1979	28,6	42,4	29,1
1979-1980	30,3	37,8	31,8

GRAPHIQUE 4
ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DU BUDGET DU MINISTÈRE
(en millions de dollars)



Le budget du ministère comprend nettement moins de paiements de transfert (31,8%) que l'ensemble des ministères (approximativement 75%), ce qui signifie que le ministère dé-

pense et gère lui-même une proportion beaucoup plus grande de son propre budget que les autres ministères.

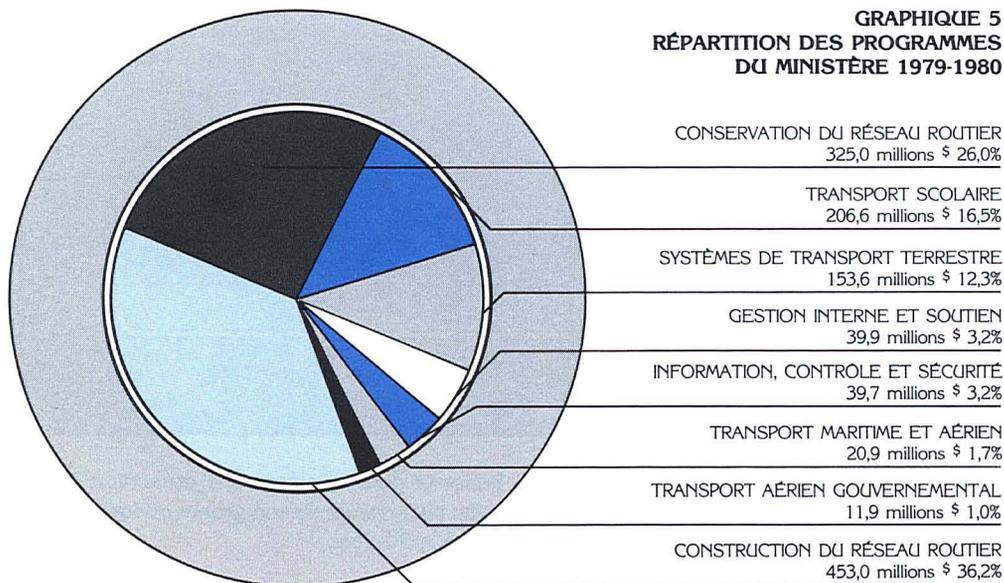
PROGRAMMES DU BUDGET

Le budget se répartit très inégalement selon les huit programmes du ministère, le plus important (construction du réseau routier) comptant pour 453,0 millions de dollars et le moins important (transport aérien gouvernemental) pour 11,9 millions de dollars.

Importance relative des programmes:

	Millions de dollars	%
1. Systèmes de transports terrestres	153,6	12,3%
2. Information, contrôle et sécurité	39,6	3,1%
3. Construction du réseau routier	453,0	36,2%
4. Conservation du réseau routier	325,0	26,0%
5. Gestion interne et soutien	39,9	3,2%
7. Transport maritime et aérien	20,9	1,7%
8. Transport aérien gouvernemental	11,9	1,0%
9. Transport scolaire	206,6	16,5%
	1 250,5	100,0%

GRAPHIQUE 5
RÉPARTITION DES PROGRAMMES
DU MINISTÈRE 1979-1980



Chacun de ces programmes (ainsi que les sous-programmes qui les composent) a connu une évolution distincte. Ainsi, si l'on compare les données pour l'année budgétaire 1979-1980 à celles de l'année précédente, on peut remarquer que le programme de la construction du réseau routier connaissait une baisse de 24,9 millions de dollars particulièrement au titre des autoroutes et des routes principales,

tandis que tous les autres programmes augmentaient leur budget respectif dans des proportions variables. Ce sont les sous-programmes du transport des personnes et de l'aide au transport d'écoliers, suivis de l'exploitation d'hiver, des permis et immatriculations, et du soutien en matériel qui ont connu les plus fortes hausses.

Budget 1979-1980
Répartition selon les programmes (en millions de dollars)

	1979- 1980	1978- 1979	
1. Systèmes de transports terrestres			
1. Inventaires et recherches	5,2	4,9	6%
2. Transport des personnes	147,3	118,7	24%
3. Transport des marchandises	1,1	1,3	-15%
	153,6	124,9	23%
2. Information, contrôle et sécurité			
1. Sécurité routière	3,3	3,4	-3%
2. Permis et immatriculation	30,7	22,0	40%
3. Contrôle du transport	5,6	4,7	19%
4. Information aux usagers	—	0,4	—
	39,6	30,5	30%
3. Construction du réseau routier			
1. Construction d'autoroutes	162,9	178,8	-9%
2. Construction de routes principales	117,5	131,9	-11%
3. Construction de routes régionales	63,1	58,7	8%
4. Construction d'autres routes	109,5	108,5	1%
	453,0	477,9	-5%
4. Conservation du réseau routier			
1. Conservation des chaussées	126,8	114,2	11%
2. Conservation des structures	15,3	14,3	7%
3. Conservation des équipements de contrôle et de sécurité	22,8	16,4	39%
4. Exploitation d'hiver	93,5	84,0	11%
5. Activités de soutien	24,3	21,1	15%
6. Soutien en matériel	42,3	33,6	26%
	325,0	283,6	15%

5. Gestion interne et soutien

1. Direction	3,2	2,8	14%
2. Soutien administratif	9,8	8,8	11%
3. Soutien technique	7,5	7,9	-5%
4. Aide à l'amélioration du réseau municipal	19,4	18,6	4%
	39,9	38,1	5%

7. Transport maritime et aérien

1. Aide au fonctionnement	11,4	10,7	7%
2. Développement de l'infrastructure	9,5	7,9	20%
	20,9	18,6	12%

8. Transport aérien gouvernemental

1. Transport des personnes et des marchandises	6,2	4,8	29%
2. Protection de la forêt	5,7	5,5	4%
	11,9	10,3	16%

9. Transport scolaire

1. Aide au transport d'écoliers	205,9	189,3	9%
2. Soutien administratif	0,7	0,5	40%
	206,6	189,8	9%

Total:	1 250,5	1 173,7	7%
---------------	----------------	----------------	-----------

Note: Le programme 6 (Commission des transports du Québec, pour un total de 7,3 millions de dollars) fait l'objet d'un rapport annuel distinct.

Le budget du ministère a connu une évolution rapide au cours de la dernière décennie, avec des taux annuels de croissance de l'ordre de 15% jusqu'en 1975-1976, et de l'ordre de 5% depuis; c'est ainsi que le budget est passé de 569,9 millions de dollars en 1971-1972 à 1 250,5 millions de dollars en 1979-1980.

Le renversement des tendances observées après 1975-1976 est essentiellement imputable au nouvel ordre de priorité que s'est fixé le ministère des Transports: des préoccupations de sécurité, de transports collectifs et d'économie d'énergie prennent le pas et le vaste programme de construction d'infrastructures routières a relativement perdu sa prépondérance.

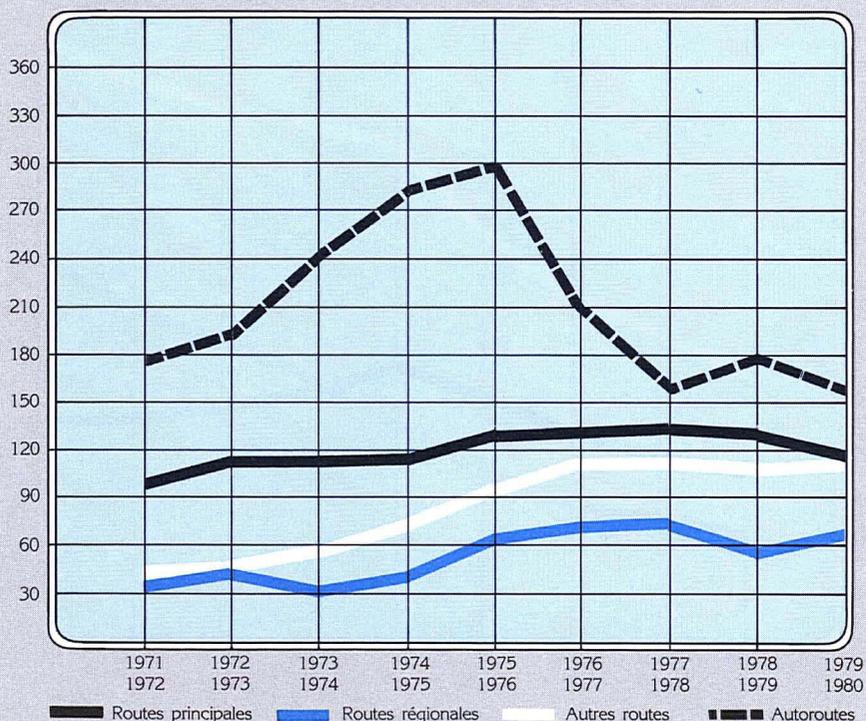
Le budget reflète cette nouvelle orientation: ainsi, accaparant près de 62% des crédits en 1971-1972, le programme de construction routière ne représente plus que 36% du budget en 1979-1980. Les sommes rendues disponibles sont affectées à de nouveaux programmes qui, soit par leur nature, soit parce qu'ils n'ont pas encore atteint leur plein essor, ne nécessitent pas encore autant d'immobilisations que les programmes de voirie, lesquels sont parvenus à leur maturité. Par exemple, le ministère paie maintenant la totalité du coût des immobilisations du métro de Montréal; étant indirectes, ces dépenses prennent la forme de dépenses de transfert plutôt que de dépenses de capital. Il en

va de même pour les dépenses remboursées dans le cadre du programme de transport en commun relativement aux immobilisations (garages, autobus, ...).

Évolution du budget global Années budgétaires 1971-1972 à 1979-1980

Année budgétaire	Millions de dollars	Variation
1971-1972	569,9	—
1972-1973	640,2	12,3%
1973-1974	720,3	12,5%
1974-1975	854,7	18,7%
1975-1976	1 030,8	20,6%
1976-1977	1 077,2	4,5%
1977-1978	1 109,8	3,0%
1978-1979	1 173,7	5,8%
1979-1980	1 250,5	6,5%

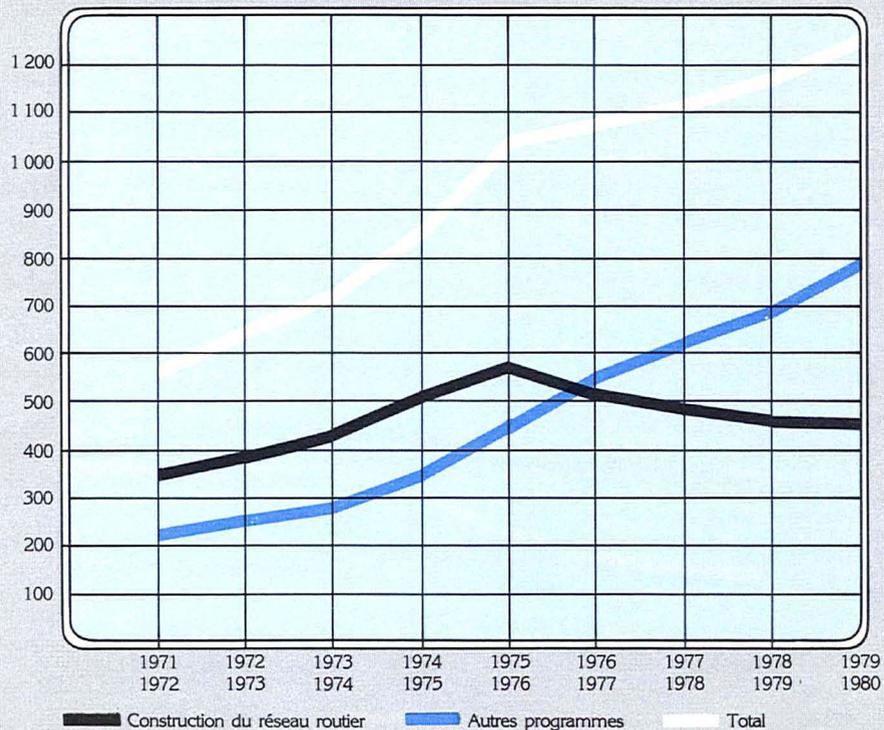
GRAPHIQUE 6
ÉVOLUTION DES ÉLÉMENTS DU PROGRAMME DE LA CONSTRUCTION
(en millions de dollars)



**Importance relative de la construction routière
dans le budget du ministère** (millions de dollars)

Année budgétaire	Construction du réseau routier		Autres programmes	
1971-1972	352,0	62%	217,9	38%
1972-1973	395,8	62%	244,4	38%
1973-1974	436,7	61%	283,6	39%
1974-1975	505,5	59%	349,2	41%
1975-1976	585,0	57%	445,8	43%
1976-1977	525,3	49%	551,9	51%
1977-1978	486,8	44%	623,0	56%
1978-1979	477,9	41%	695,8	59%
1979-1980	453,0	36%	797,5	64%

GRAPHIQUE 7
IMPORTANCE RELATIVE DE LA CONSTRUCTION ROUTIÈRE ET
DES AUTRES PROGRAMMES (en millions de dollars)



Programme 1

Systèmes de transports terrestres

Ce premier programme du budget a pour but d'étudier, d'améliorer et de coordonner les systèmes de transport terrestre. Ce programme comprend des inventaires et des recherches sur tous les modes de transport terrestre, ainsi que des programmes d'assistance financière au transport collectif (à l'exclusion du transport d'écoliers, lequel forme à lui seul le neuvième programme).

Un budget de 153,6 millions de dollars a été consacré cette année à ce programme, par rapport à 124,9 millions l'an dernier, ce qui représente une hausse de 23%. Des effectifs permanents de 235 personnes assurent l'administration de ce programme.

INVENTAIRES ET RECHERCHES

Ce premier élément de programme, comptant pour seulement 5,2 millions de dollars, a pour objectif une connaissance approfondie de l'état actuel des systèmes de transport. Ses travaux ont touché le transport routier, le transport ferroviaire et le transport terrestre multimodal.

Statistiques

Le ministère a entrepris un inventaire des données statistiques disponibles sur le transport au Québec, dans le but d'assurer une meilleure connaissance de ces données par l'ensemble des utilisateurs et de permettre une production mieux intégrée des différentes données. Une étude sur le développement d'un système d'informations statistiques a permis de partager les responsabilités statistiques entre les divers services du ministère. Par ailleurs, le ministère poursuit sa participation au groupe de travail fédéral-provincial sur la statistique du transport. L'approche québécoise a été acceptée par ce groupe, et un premier inventaire de données sur une base uniforme a été commencé. Le ministère procède également à la cueillette de statistiques de gestion. Un premier document portant sur l'évolution des dépenses du ministère rassemble et analyse des données pour l'ensemble du Québec.

Études

Le ministère a effectué des études touchant aux domaines routier et ferroviaire, à l'énergie, à l'environnement, à l'aménagement du territoire et au développement technologique des transports.

Dans le domaine routier, une des études touchait les impacts économiques de la construction d'un pont sur le Saguenay à la hauteur de Tadoussac. Une autre a porté sur l'utilité d'un lien entre les deux rives du Saint-Laurent par l'île d'Orléans.

D'autres études routières ont été effectuées sur diverses autoroutes et des expertises ont également porté sur le réaménagement de la route 138 dans l'agglomération de Haute-Rive ainsi que de la route 265, dans le cadre d'une desserte touristique du parc Frontenac et d'une relance socio-économique régionale.

Une étude a été effectuée à la demande du Conseil régional de développement de la Côte-Nord sur les problèmes de transport du bois sur la moyenne et basse Côte-Nord. Le développement technologique a également figuré au nombre des préoccupations du ministère, en particulier dans le domaine des véhicules légers sur rail conçus pour le transport urbain, de concert avec des entreprises québécoises et canadiennes.

Finalement, plusieurs études ont été faites pour déterminer l'offre et la demande de transport pour la région métropolitaine de Montréal: projet d'enquête origine-destination, réseau informatisé de la région métropolitaine, simulations de trafic, répartition modale des déplacements, etc.

TRANSPORT DES PERSONNES

Avec un budget de plus de 147,3 millions de dollars en 1979-1980, cet élément de programme vise à l'amélioration et à l'efficacité des divers services de transport terrestre des personnes. Pour des raisons administratives, le transport d'écoliers en est toutefois exclu.

Transport en commun

Dans le domaine du transport collectif, l'aide du ministère est passée de 116,6 millions de dollars en 1978-1979 à 144,6 millions de dollars cette année. Cette somme comprend notamment:

- 78,6 millions de dollars en compensation des déficits d'exploitation des services urbains;
- 49,7 millions de dollars en subvention au service de la dette du métro de Montréal;
- 9,4 millions de dollars en contribution à l'achat de nouveaux autobus;
- 2,6 millions de dollars pour le déficit d'exploitation de la compagnie Métropolitain-Provincial.
- 1,6 million de dollars pour l'acquisition de réseaux;
- 1,3 million de dollars pour le transport de personnes handicapées;
- 1,3 million de dollars pour le programme d'aide au transport urbain;

L'entrée en vigueur d'une nouvelle politique gouvernementale d'aide au transport en commun, le 1^{er} janvier 1980, a concrétisé l'intention du ministère de privilégier le transport en commun en vue de réduire la consommation d'énergie et d'améliorer les conditions de vie en milieu urbain. La nouvelle politique prévoit le versement d'une subvention de 40% des revenus générés par les activités courantes des commissions et corporations de transport. L'ancienne formule prévoyait une subvention pouvant atteindre 55% du déficit d'opération des organismes de transport. Les autres mesures prévues par la nouvelle politique sont:

- une subvention de 75% aux immobilisations de nature locale;
- une subvention de 100% au développement du métro ainsi qu'à la création d'infrastructures et d'équipements régionaux;

- le remboursement intégral, plus 10%, des réductions de tarifs consenties à la clientèle régulière du transport en commun par l'émission de laissez-passer mensuels;
- une contribution pouvant atteindre 100% du coût de certaines études et projets expérimentaux;
- l'inclusion, dans le calcul de la subvention de fonctionnement, du manque à gagner des organismes, suite à des réductions de tarifs à d'autres catégories de passagers (personnes âgées, étudiants, ...).

De plus, pour le transport en commun à Montréal, la nouvelle politique prévoit que la subvention applicable au service de la dette du métro, pour les travaux entrepris avant le 1^{er} janvier 1980, est maintenue à 60%. Cependant, cette subvention est portée à 100% pour les travaux entrepris après le 1^{er} janvier dernier. À ce chapitre, le prolongement de la ligne No. 2 du métro entre la station Plamondon et la rue du Collège, à Ville Saint-Laurent a été amorcé au cours de l'année, ainsi que le prolongement de la ligne No. 5 depuis la station du Parc jusqu'à Saint-Michel.

Par ailleurs, dans le cadre de sa politique de consolidation de l'achat d'autobus pour les commissions et corporations de transport, et en vue de répondre à des besoins supplémentaires de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal (CTCUM), le ministère a augmenté en 1979 de 1 200 à 1 400 la commande d'autobus passée il y a deux ans à une entreprise établie au Québec. De cette commande 277 véhicules ont été livrés en 1979-1980, soit un total de 478 autobus livrés en deux ans. Le fabricant devra livrer les 922 autres véhicules dans les deux prochaines années. Grâce à ces achats, l'âge moyen des autobus composant le parc des commissions et corporations diminue d'année en année. Il était de 7,3 ans en 1979-1980, par rapport à 8,2 ans pour les commissions en 1978, et de 6,5 ans, par rapport à 11,4 ans pour les véhicules des corporations les mêmes années.

Pour la région de Québec, une étude a été amorcée en 1979 sur la possibilité d'un métro de surface utilisant des véhicules légers sur rail; cette étude se fait en collaboration avec la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec et les municipalités de la région.

Des facteurs d'économie d'énergie et d'achalandage des routes ont encouragé le ministère à aborder les questions du co-voiturage et du transport semi-collectif. En particulier, le projet de refonte du Code de la route permet la légalisation du co-voiturage.

Le nombre des corporations municipales ou intermunicipales de transport en commun, est passé à quatre en 1979-1980 avec la création, en novembre, de la Corporation intermunicipale de transport des Forges, sur le territoire des villes de Trois-Rivières, Trois-Rivières-Ouest et Cap-de-la-Madeleine. Antérieurement, trois entreprises, avec 20 véhicules, se partageaient le transport en commun dans cette région. Les autres corporations de transport sont celles de Sherbrooke, de la rive sud de Québec et du Saguenay; on peut en outre prévoir la création éventuelle d'une nouvelle corporation intermunicipale de transport dans la région de Joliette-Repentigny.



Populations desservies et passagers transportés par les commissions et corporations de transport

	Population desservie 1er juin 1979	Passagers 1979
Commissions		
Montréal	1 744 130	283 444 952*
Québec	451 380	8 913 441**
Laval	260 500	14 600 000
Outaouais	188 320	9 750 209
Rive Sud de Montréal	226 240	15 728 608
	2 870 570	332 437 210
Corporations		
Saguenay	140 900	413 000***
Sherbrooke	78 200	2 558 910
Trois-Rivières	97 500	2 150 000
Rive Sud de Québec	52 210	1 447 752
	368 810	6 569 662
Grand total	3 239 380	339 006 872

* Grève de 20 jours

** Grève de 250 jours

*** Grève de 314 jours

Le plan de transport de la région de Montréal

En décembre 1979, le ministère a dévoilé le contenu de la troisième phase du plan de transport de la région de Montréal. Celui-ci prévoit des dépenses de l'ordre de 989 millions de dollars et comprend des investissements majeurs dans le transport en commun.

Métro urbain	506 millions \$
Métro régional	356 millions \$
Réseau routier	114 millions \$
Autres	13 millions \$
	<u>989 millions \$</u>

Dans ce plan intégré de transport, deux nouveaux tronçons de métro urbain ont été recommandés, en plus des tronçons dont la construction a déjà été amorcée au cours de l'année 1979-1980: il s'agit d'une section de la ligne No. 5 de la station Snowdon jusqu'à la station du Parc (déjà réalisée jusqu'à la station McKenna)



et d'une autre section de la même ligne de la station Saint-Michel jusqu'à la station Anjou. Le métro urbain devrait donc compter 24,9 kilomètres de lignes supplémentaires d'ici cinq ans, en plus des 38,3 kilomètres déjà existants.

Au métro urbain, s'ajoutera un métro régional de capacité intermédiaire, basé sur la technologie ferroviaire actuelle et utilisant des voies ferrées existantes. Trois lignes sont prévues, l'une vers Repentigny à travers le nord-est de l'Île de Montréal (26 kilomètres), une autre vers Deux-Montagnes (27 kilomètres) et une dernière vers Laval (10 kilomètres).

De plus, certaines lignes de banlieue seront améliorées afin d'être intégrées au réseau de transport en commun de la région métropolitaine. Il s'agit notamment de la ligne de Dorion



pour la circulation entre l'ouest et le centre-ville, et de la ligne de Beloeil où le service sera augmenté.

Le plan de transport prévoit rendre permanente l'utilisation d'une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain et encourager l'aménagement d'autres voies réservées, partout où cela sera possible sans perturber la circulation régulière des automobiles, notamment au sud du pont Mercier.

Le plan prévoit encore l'aménagement d'un terminus pour les autobus de la Commission de transport de Laval aux abords de la station de métro Henri-Bourassa en vue d'assurer la sécurité des voyageurs, de favoriser l'utilisa-

tion du transport en commun et le transfert modal de la voiture au transport collectif. Au centre-ville de Montréal, on songe à l'aménagement d'un terminus convenable pour les usagers du service de la Commission de transport de la rive-sud de Montréal, lequel sera également utilisé pour le service vers Mirabel. Le plan intégré comprend aussi l'aménagement d'un stationnement d'incitation à Brossard, à l'intersection de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau, pour permettre aux automobilistes d'utiliser le transport en commun.

Dans son désir de favoriser le transport en commun, le ministère limitera au minimum le développement du réseau routier dans la région de Montréal. Néanmoins, 114 millions de dollars devront y être consacrés. Ces projets comprennent:

- le parachèvement du boulevard Ville-Marie;
- la construction d'un tronçon de l'autoroute A-30, de la route 112 à l'autoroute A-10;
- la réfection de l'échangeur Southwark au carrefour du boulevard Taschereau et de la route 116;
- l'amélioration du lien routier entre Valleyfield et Montréal.

Au cours des dernières années, deux entreprises privées de transport en commun de la région de Montréal ont graduellement été intégrées au réseau public. D'une part, la société Métropolitain-Provincial (qui dessert le nord-est de Montréal jusqu'à Joliette et le sud-ouest jusqu'à Valleyfield, de même que l'ouest de l'Île de Montréal) a commencé son intégration à la CTCUM; cette année, le ministère a d'ailleurs défrayé à 100% le déficit d'exploitation de Métropolitain-Provincial. D'autre part, la société Métropolitain-Sud (qui dessert une partie importante de la rive-sud de Montréal) a été prise en charge au cours de l'année par la Commission de transport de la rive-sud de Montréal (CTRSM); Métropolitain-Sud a eu droit aux mêmes subventions gouvernementales que les autres organismes de transport en commun.

Transport ferroviaire

Depuis la création de Via Rail pour exploiter le transport ferroviaire des voyageurs, la Commission canadienne des Transports (CCT) n'a été saisie d'aucune demande d'abandon de services de passagers au Québec de sorte que le ministère n'a pas eu à intervenir dans ce domaine au cours de l'année.



Le ministère a toutefois suivi avec la plus grande attention les activités de cette société au Québec en vue de vérifier comment Via Rail et ses sous-traitants respectaient les ordonnances de la CCT au sujet des services voyageurs. Dans cette perspective, le ministère a porté plainte à la CCT à propos des nouveaux horaires des services de l'Abitibi et du Saguenay/Lac-Saint-Jean. Cette cause est d'ailleurs devenue une cause-type en faisant ressortir les responsabilités respectives de Via Rail et de ses sous-traitants, et en permettant une amélioration de la qualité des services par le respect des ordonnances de la CCT.

Transport par taxi

Le ministère a réalisé durant l'année une étude sur le transport par taxi. Cette étude avait pour but de consulter les propriétaires de taxis en vue d'une éventuelle refonte du règlement 6 portant sur le transport par véhicule-taxi. Le rapport formule des recommandations, notamment sur la généralisation de l'usage du taximètre, même pour les courses hors d'un territoire d'agglomération, et la consultation obligatoire des ligues de taxi par le ministère avant toute décision concernant une agglomération. Il suggère en outre une étude plus approfondie sur les conférences de taxis et sur la desserte des aéroports.



Le ministère a, en outre, entrepris de discuter des problèmes du taxi à Montréal, à l'intérieur d'un comité conjoint regroupant des représentants impliqués dans cette activité. Par ailleurs, dans le cadre d'un mandat qui lui a été confié par le ministère des Transports en 1978, le Bureau de la statistique du Québec a amorcé une deuxième phase de recherche en 1979 en vue d'établir scientifiquement le nombre optimal de permis de taxi qui devraient être émis dans les agglomérations. Cette deuxième phase comprend notamment une enquête pilote dans une agglomération de l'est de Québec (ville de Beauport). Elle a permis d'améliorer la cueillette d'informations statistiques dans d'autres agglomérations. Une première phase de recherche

avait démontré l'impossibilité de fixer le niveau de contingentement à partir de facteurs sociaux et économiques.

Des amendements ont été apportés au règlement 6, portant sur le transport par véhicule-taxi, au cours de l'année. En particulier à la suite d'une consultation auprès des propriétaires de taxis de la conurbation de Montréal, le ministère a autorisé l'établissement d'une seule ligne d'attente au poste de stationnement de l'aéroport de Dorval. Par ailleurs, une nouvelle agglomération a été créée, celle de Gatineau (A.55).

Transport des handicapés

Un décret a été adopté en juillet 1979 concernant l'octroi de subventions pour le transport adapté aux personnes handicapées, conformément à la «loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées».

En vertu de cette réglementation, les commissions et corporations de transport ainsi que les municipalités non comprises dans le territoire de ces organismes, pourront toucher une subvention de 75% des coûts du transport adapté aux personnes handicapées. Les commissions et corporations de transport devaient soumettre à l'approbation du ministre avant la fin de la présente année financière, un plan de développement visant à assurer, au moins cinq jours par semaine, le transport des handicapés. Ce programme favorise un service de porte à porte à un tarif qui ne doit pas être supérieur à celui du transport en commun régulier. Quant aux municipalités qui désiraient fournir ce service à la population, aucune date précise n'a été fixée pour la présentation d'un plan de transport.

Le ministère a versé au cours de l'année 1979-1980, des subventions «ad hoc» totalisant 1,5 million de dollars à Montréal, Québec et Sherbrooke, pour le transport de 110 000 handicapés.

Aménagement cyclables

Le ministère a apporté des améliorations au programme d'aménagements cyclables, qui avait été amorcé en 1978-1979. Le programme vise à promouvoir l'usage de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire, améliorer la sécurité de l'usage de la bicyclette et favoriser à long terme la réalisation d'un réseau intégré de voies cyclables. Deux types de projets sont éligibles: soit des pistes cyclables, soit des stationnements pour bicyclettes aux stations de transport en commun ou aux édifices publics municipaux. Le ministère assume 75% des coûts réels de construction des éléments admissibles à la subvention.

Un comité de sélection a été formé au sein du ministère afin d'étudier les projets soumis et de formuler des recommandations de subventions. Ce comité a été saisi de 53 projets au début de l'année; il en a retenu 31, représentant 120 kilomètres de pistes. Ces projets, évalués à près de 1,4 million de dollars ont reçu des subventions totalisant 1 million de dollars.



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Cet élément de programme doté d'un budget d'environ 1,1 million de dollars cherche surtout à promouvoir l'amélioration et l'efficacité des services de transport de marchandises par camion, par chemin de fer, de même que par pipeline.

Camionnage en vrac

D'importants amendements ont été apportés, en novembre 1979, au règlement 112 concernant le camionnage en vrac, en vue d'assurer une meilleure représentativité des camionneurs au sein des postes d'affectation et d'habiliter la Commission des transports du Québec à exercer un contrôle sur l'exploitation des permis de courtage pour ce type de transport.

La base de l'institution d'un poste d'affectation repose maintenant sur les camionneurs des comtés ou des zones constituées en sous-postes, et il n'est plus nécessaire d'être membre d'une association pour s'inscrire à un sous-poste. En outre, c'est maintenant le nombre des camionneurs, plutôt que celui des permis, qui sert de base au calcul dans les normes de création des sous-postes.

La Commission des transports du Québec peut agir comme arbitre et tenir des scrutins, même secrets, pour la délivrance et la vérification de permis de postes et de sous-postes d'affectation. Elle peut aussi intervenir en tout

temps afin de vérifier les conditions de détention de permis de courtage, convoquer et entendre les intéressés sans recourir aux formalités habituelles d'intervention des opposants.

D'autres amendements ont été apportés au règlement 112 au cours de l'année. Ainsi, la Commission des transports du Québec a été investie du pouvoir d'autoriser un titulaire de permis de camionnage en vrac à louer son véhicule de même que ses services comme chauffeur à une entreprise d'exploitation forestière en contrepartie d'un salaire. Également, certains camionneurs de la Région 6 (périphérie de Montréal), ont été autorisés à obtenir un permis pour la Région 10 (Montréal, Laval, Île Bizard), même s'ils ne sont pas domiciliés dans cette dernière.

Enfin, la conversion du règlement 112 au système métrique a été réalisée en 1979, et les taux ont été fixés pour la première fois selon ces nouvelles normes.

Camionnage général

Le ministère a entrepris cette année l'étude et la refonte de deux ordonnances touchant le camionnage général. Tout d'abord en consultation avec la Commission des transports du Québec et l'Association du camionnage du Québec, le ministère a amorcé la révision de l'ordonnance générale 6319-RT, sur le district Montréal-Métropolitain. Au cours de l'année, le ministère a également commencé à étudier l'ordonnance générale 4995, qui sert de règle aux titulaires de permis de camionnage, en vue de l'assouplir, d'en simplifier la structure et le contenu et de l'adapter au contexte socio-économique actuel.

Le ministère a participé aux travaux de la Conférence canadienne des administrateurs de transports motorisés (CCATM); cet organisme est chargé, entre autres, d'examiner les questions relatives au transport interprovincial par camion. Les discussions ont notamment porté sur l'adoption d'une formule de connaissance uniforme à travers le Canada, sur les implications d'un plan canadien d'immatriculation des véhicules commerciaux entraînant la réciprocité entre les provinces, sur la loi qui délègue aux



provinces les pouvoirs et responsabilités en matière de transport interprovincial, et sur l'étude d'une législation du transport des matières dangereuses.

Afin d'ouvrir la voie à des améliorations de la productivité du camionnage général, et afin de permettre certaines économies d'énergie, le ministère a autorisé la Commission des transports du Québec à émettre des permis spéciaux et temporaires pour l'utilisation de trains routiers de deux semi-remorques d'une longueur totale de 33,5 mètres; une telle expérience a été réalisée entre Québec et Montréal.

Chemins de fer

En 1979-1980, le ministère a poursuivi ses études en vue d'une révision de la loi des Chemins de fer du Québec. Les amendements proposés traiteront de tous les aspects du transport ferroviaire, comme l'exploitation des entreprises, la sécurité et la tarification. Il sera également proposé que soit centralisée entre les mains d'une seule autorité l'application de cette loi, laquelle relève actuellement soit du lieutenant-gouverneur en conseil, soit de la Commission des transports du Québec, soit du ministère des Transports, selon les particularités de la charte de chaque entreprise. Le ministère a poursuivi au cours de l'année l'inventaire des équipements ferroviaires du Québec. Ces travaux ont permis de préparer une carte détaillée de tout le réseau ferroviaire québécois. Cette carte sera diffusée prochainement.

Les demandes d'abandon de service à la Commission canadienne des transports, de la part des compagnies de juridiction fédérale, ont continué de retenir l'attention du ministère au cours de l'année. Celui-ci est intervenu auprès de la CCT dans le cas de l'abandon par le Canadien National du tronçon de Rivière-du-Loup à Edmundston; une décision est attendue au cours des prochains mois. Par ailleurs, le ministère des Transports du Québec ne s'est pas objecté à la demande d'abandon par le Canadien National d'un tronçon du Lac Dufault à Taschereau, sur la ligne de Rouyn à Taschereau; la Commission canadienne des transports a

d'ailleurs autorisé cet abandon. Enfin, des représentations du ministère ont amené la CCT à maintenir ouverte, pour au moins cinq ans encore, la ligne du Témiscamingue jusqu'à Ville-Marie, ainsi que de Gendreau à Laverlochère.

Le ministère a participé au cours de l'année aux travaux d'un comité technique de la Commission canadienne des transports, formé de représentants des provinces et des chemins de fer de classe 1 (CN, CP, VIA RAIL), dans le but de procéder à une analyse et à une révision de l'Ordonnance R-6313 sur les frais ferroviaires. Adoptée en 1969, cette ordonnance est actuellement utilisée pour évaluer les subventions au maintien de services ferroviaires non rentables et pour déterminer les frais variables des services de fret en vue d'un contrôle tarifaire.

Pipelines

Le ministère a porté une attention de plus en plus accrue aux questions de transport par pipeline, au cours de l'exercice 1979-1980. Il a procédé notamment à un inventaire complet des entreprises, des équipements et des canalisations de pipeline sur le territoire du Québec, en vue d'évaluer l'importance de ce transport. Il a par ailleurs établi une compilation des lois et règlements régissant le transport de marchandises par pipeline.

Le ministère s'est particulièrement intéressé aux divers projets de prolongement de gazoducs et d'oléoducs à travers le Québec jusqu'aux Maritimes.

Sur un plan strictement technique, on a par ailleurs cherché à inventorier les points où ces pipelines viendraient en contact avec des routes, des autoroutes ou des structures de transport. On a également poursuivi une meilleure utilisation des emprises déjà existantes ainsi qu'une plus grande protection pour les infrastructures routières.

Programme 2

Information, contrôle et sécurité

Le deuxième programme regroupe toutes les activités d'information, de contrôle et de sécurité. Un budget de 39,6 millions de dollars y a été consacré en 1979-1980, ce qui représente une augmentation d'environ 30% par rapport à l'année précédente. Plus de 1 370 employés sont rattachés à ce programme.

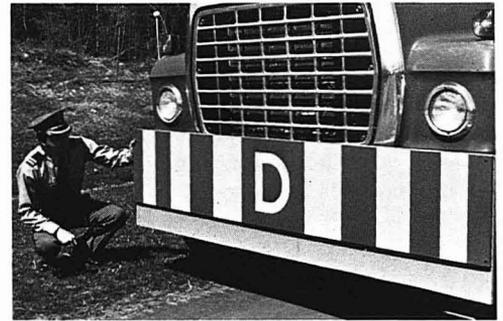
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Un premier élément de programme, doté d'un budget de 3,3 millions de dollars, touche la sécurité routière. Cet élément vise à permettre aux usagers de circuler en sécurité sur le réseau routier et les sentiers de motoneige; on retrouve ici toutes les activités d'éducation routière et d'inspection mécanique, en plus des subventions aux clubs de motoneige agréés. Même si cet élément de programme a connu une légère baisse de son budget cette année, il n'en demeure pas moins que les investissements dans la sécurité sous d'autres programmes ont par ailleurs fortement augmenté.

Il convient d'abord de préciser que le ministère s'est doté d'un comité permanent de la sécurité en transport (CPST) depuis janvier 1979. Ce comité, qui relève directement du sous-ministre, se charge d'unifier l'action du ministère en matière de sécurité dans tous les modes de transport.

L'année 1979-1980 a vu la discussion de l'avant-projet de loi sur le Code de la route en commission parlementaire. Cette refonte du Code de la route marque un pas important pour la sécurité routière puisque de nombreuses mesures nouvelles y seront intégrées.

Le ministère a également mené diverses autres études sur des sujets reliés à la sécurité routière, comme les sièges d'automobiles pour enfants et le respect des droits du piéton. Il a aussi adopté des mesures qui, comme le panneau de signalisation «D» (pour «danger») sur les véhicules effectuant un transport avec un permis spécial, représentent une amélioration de la sécurité.



Le ministère a favorisé la formation des conducteurs en accordant 237 permis à des écoles de conduite et en autorisant 64 organismes à donner des cours de conduite préventive. Le ministère s'est également chargé de contrôler la qualité de l'enseignement offert dans ces cours. De plus, 79 permis ont été accordés pour la première fois à des écoles de conduite pour l'enseignement de la conduite de motocyclettes. Plus de 60 000 étudiants ont suivi des cours de conduite de véhicules de promenade alors que 2 642 autres s'inscrivent à des cours de conduite de motocyclettes, 144 à des cours de conduite de véhicules lourds et 75 à des cours de conduite d'autobus.

Le ministère a utilisé d'autres moyens pour promouvoir la sécurité routière. On remarque la préparation d'un diaporama sur l'utilisation sécuritaire d'une bicyclette, en collaboration avec la Fédération québécoise du cyclotourisme. Également le ministère a encouragé la création de nouvelles brigades scolaires, la formation de moniteurs pour enseigner la conduite d'autobus d'écoliers et il a publié des guides de sécurité pour le transport des écoliers et pour les conducteurs de véhicules lourds. Le ministère a aussi procuré une aide financière à divers organismes spécialisés en sécurité, comme la Ligue de sécurité du Québec et le Village de la sécurité routière de Chicoutimi.

Finalement, le ministère a continué de diffuser des jeux qu'il a conçus pour promouvoir la sécurité routière: «Bingo Sagix», «Sagix m'apprend» et «Maxi-100» pour les écoliers de niveaux primaire et secondaire, «Vous souvenez-vous que?» pour les gens âgés et «Trouvez l'erreur» pour les agriculteurs. Il faut souligner que les jeux «Bingo Sagix» et «Sagix m'apprend» ont remporté en août 1979, le premier prix de la région est de l'«American Association of Motor Vehicle Administration» pour la qualité des moyens de promotion de la sécurité routière; quelques semaines plus tard, ces jeux remportaient le second prix de cette même association pour toute l'Amérique du Nord.

Vérification mécanique

Les inspecteurs du ministère sont chargés d'effectuer la vérification mécanique des véhicules pour assurer la plus grande sécurité des utilisateurs. Afin d'améliorer ce service, 25 postes d'inspecteurs-mécaniciens ont été ajoutés, ce qui porte le nombre de ceux-ci à 53. Environ 22 500 vérifications ont été faites au cours de l'année, à la demande des corps policiers ou à la suite de plaintes; ces vérifications ont entraîné le retrait d'environ 4 900 plaques d'immatriculation.



De nouvelles mesures sont appliquées depuis juin 1979, relativement à la vérification mécanique des autobus usagés. Chaque fois

qu'un tel véhicule change de propriétaire, l'acquéreur doit remettre au Bureau des Véhicules Automobiles un certificat d'inspection, délivré par un commerçant garagiste reconnu, attestant d'une bonne condition mécanique du véhicule au moment de la transaction.

Motoneiges

En 1979-1980, le ministère a versé des subventions totalisant 530 000 dollars pour encourager le sport de la motoneige et pour assurer à ses 500 000 adeptes les meilleures conditions de sécurité. Ce sont 301 clubs de motoneige agréés qui ont bénéficié de ces subventions, permettant ainsi à leurs 163 000 adhérents de poursuivre l'entretien de 26 600 kilomètres de sentiers de motoneige.

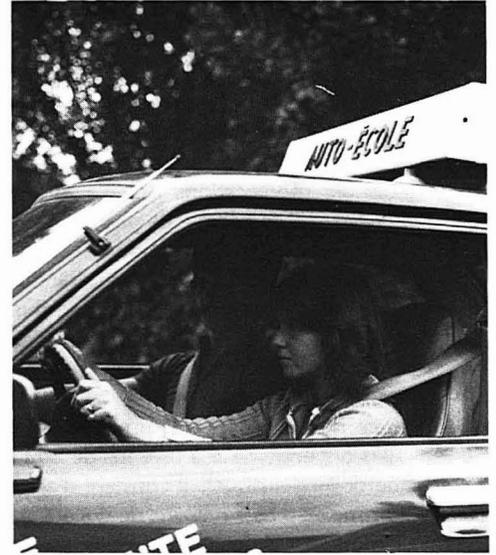


Les statistiques de 1978 démontrent que 562 accidents de motoneige sur les sentiers ont fait 34 morts et 366 blessés. Aussi, le ministère envisage la possibilité de former une équipe d'inspecteurs ayant pour mandat de contrôler et de surveiller plus étroitement les activités des clubs de motoneige, en vue de réduire le nombre d'accidents attribuables à ce mode de transport.

Par ailleurs, le ministère a amorcé une révision du règlement 7 (sur la motoneige), en vue de simplifier les procédures d'agrément des clubs et de versement de subventions, ainsi que de resserrer les normes de sécurité.

PERMIS ET IMMATRICULATION

Cet élément de programme, qui assure la délivrance des permis de conduire et l'immatriculation des véhicules, est doté d'un budget de 30,7 millions de dollars pour l'année 1979-1980.



Permis de conduire

Des changements importants ont été apportés aux permis de conduire et à l'immatriculation des véhicules.

Tout d'abord, le permis de conduire provisoire est entré en vigueur le 1^{er} juin 1979. Valable pour deux ans, il est décerné au conducteur qui réussit son examen de conduite; une fois ce délai terminé le conducteur recevra un permis régulier, dans la mesure où il aura conservé un dossier intact. Dans le cas contraire, le conducteur devra se présenter à des entrevues, à un autre examen de conduite ou à des cours de conduite, selon le cas. Plus de 150 000 nouveaux conducteurs ont été touchés par cette nouvelle mesure.

Par ailleurs, le processus de révision des classes de permis de conduire a été amorcé au cours de l'année. Le principe général de cette révision consiste à n'accorder aux conducteurs que les classes de permis pour lesquelles ceux-ci ont les qualifications pertinentes. Par exemple, la classe 1, qui régit la conduite des autobus, a été scindée en trois sections, selon que le permis se rapporte à la conduite de véhicules

à transmission manuelle ou automatique et selon la capacité des véhicules. En outre, les candidats devront nécessairement subir un examen pratique sur un véhicule de la classe pour laquelle ils demandent un permis. Dès juin 1980, des normes plus sévères seront appliquées pour la délivrance de permis à tout nouveau conducteur, en tenant compte de l'expérience acquise et de la classe de permis demandée.

En 1979, le ministère a procédé au renouvellement de 1 510 000 permis de conduire et à la délivrance de 220 000 permis d'apprentis-conducteurs.

Immatriculation

En 1979, le ministère a délivré 3 745 741 certificats d'immatriculation et 33 882 certificats d'immatriculation temporaires. Suite à l'adoption en 1979 d'une plaque semi-permanente conçue pour une durée de quatre ans, le renouvellement des immatriculations nécessite maintenant l'utilisation d'une vignette autocollante destinée à valider les plaques.

Permis spéciaux

Approximativement 25 000 permis spéciaux de circulation, individuels ou généraux, sont délivrés annuellement pour les véhicules circulant avec des charges de dimensions ou de poids excessifs. Au cours de l'année 1979-1980, plusieurs modifications ont été apportées à la délivrance de ce type de permis: entre autres, l'entrée en vigueur d'une nouvelle directive qui réunit et vulgarise plusieurs des directives qui réglementaient auparavant ces permis, ainsi que la délivrance décentralisée des permis spéciaux dans seize villes québécoises.

Les opérations du ministère relatives à la délivrance de permis et à l'immatriculation de véhicules ont entraîné des revenus de 209,3 millions de dollars, auxquels il convient d'ajouter une somme de 316,5 millions de dollars qui est encaissée à titre de cotisation à la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Le ministère assure également le contrôle des assurances-responsabilité des conducteurs. C'est pourquoi les corps policiers ont fait parvenir 288 136 rapports d'accidents de la route au ministère durant l'année civile 1979; de ce nombre, 12 184 ont entraîné des suspensions. Par ailleurs, les compagnies d'assurance ont transmis au ministère 65 454 avis d'annulation et de résiliation de contrats d'assurance, afin de vérifier si les détenteurs étaient toujours assurés.

Le ministère assure également le contrôle de la mise en application du Code de la route, par le biais des points de démerite. C'est ainsi que le bureau juridique du Code de la route a fait parvenir 174 612 avis d'infraction au ministère et que différentes cours du Québec en ont fait parvenir 389 457, pour un total de 564 069 avis.

De plus, le ministère a analysé 45 774 avis de jugement pour des infractions au Code criminel, ce qui a entraîné 2 878 suspensions et la délivrance de 56 permis spéciaux.

CONTRÔLE DU TRANSPORT

Cet élément de programme vise à l'application des lois, règlements et ordonnances concernant le transport commercial des personnes et des marchandises. Il s'agit surtout du contrôle du trafic lourd (en ce qui concerne les dimensions et charges admissibles), ainsi que la surveillance des transporteurs commerciaux (afin de vérifier le respect des permis délivrés par la Commission des transports du Québec). Un budget de 5,6 millions de dollars a été consacré à cette activité.



Les 172 surveillants routiers du ministère ont participé à plusieurs campagnes de sécurité, conjointement avec les corps policiers municipaux et la Sûreté du Québec. Ils ont aussi effectué plusieurs vérifications de l'état mécanique des véhicules et des charges trans-

portées par les véhicules lourds. Pour l'année 1979-1980, ils ont effectué les tâches suivantes: (au 31 janvier)

vérifications	63 220
véhicules pesés	30 818
infractions au Code de la route	16 938
avis de 48 heures	15 799
infractions aux lois de transport	30 836
enquêtes sur des mouvements de transport	8 680

Finalement, le ministère a effectué un certain nombre d'enquêtes suite à la réception de plaintes concernant les taux et tarifs exigibles pour le transport.

Enquêtes sur les taux et tarifs

1er avril 1979 au 29 février 1980

	Transport général	Transport en vrac	Total
Plaintes reçues	115	24	139
Dossiers en cours	28	10	38
Dossiers terminés au Service du contentieux	47	11	58
Dossiers terminés sans poursuite	19	11	30
Dossiers en inventaire	55	1	56

Construction du réseau routier

Ce programme, dont les buts sont essentiellement de voir au développement et à l'amélioration du réseau routier québécois, compte pour 36,2% du budget du ministère (453,0 millions de dollars) soit une diminution d'environ 5% par rapport à l'année précédente. Ses effectifs demeurent par contre, sensiblement les mêmes, avec 2 443 employés.

Le Québec possède un réseau routier important dont la longueur totale est d'environ 124 000 kilomètres. La responsabilité administrative de ce réseau est partagée entre le ministère des Transports et les municipalités. Le ministère assure la construction et l'entretien d'environ 59 000 kilomètres de routes et de chemins ruraux tandis que les municipalités ont surtout la responsabilité de 65 000 kilomètres de rues et de certains chemins ruraux.

Répartition du réseau routier selon les juridictions 1979-1980 (en kilomètres)

Type de routes	Ministère des Transports	Municipalités	Total
Autoroutes	2 052	—	2 052
Routes principales	9 663	336	9 999
Routes régionales	8 233	304	8 537
Autres routes et rues	38 814	64 480	103 294
Total	58 762	65 120	123 882

ÉTUDES PRÉPARATOIRES

Le ministère a effectué un grand nombre d'études préparatoires à la construction routière. En particulier plusieurs études ont été réalisées sur les propriétés mécaniques et physiques des sols: entre autres, une étude sur le comportement des remblais sur terrains mous et compressibles, une autre étude sur la stabilité des déblais dans l'argile et une étude sur l'utilisation de pieux pour les structures de l'auto-route 40.

Le ministère a également procédé à environ 215 études géotechniques portant sur des coupes de roc, des fondations, des tourbières et des remblais-digues. D'autres études ont été menées sur les structures de 12 000 kilomètres de chaussées.

Sur le plan de la géologie, le ministère a analysé la qualité des matériaux provenant de 1 210 sablières et gravières ainsi que de 49 carrières. Il a en outre cartographié et arpenté un certain nombre de ces sources d'approvisionnement de matériaux. Il a également négocié 204 ententes relatives à l'acquisition de granulats.

Le ministère a poursuivi ses inventaires du réseau routier dans le cadre du système de gestion routière, notamment pour la réfection et l'entretien du réseau. Entre autres, 46 enquêtes d'origine et de destination ont été menées dans les régions de Montréal, de Québec, de Sherbrooke et du Saguenay. Également un réseau de 150 compteurs permanents a été installé sur les routes les plus importantes ainsi qu'un ensemble de 800 boucles de détection reliées à des compteurs périodiques; plus de 700 comptages mensuels de trafic ont d'ailleurs été effectués.

Le ministère a poursuivi ses relevés géométriques des routes dans les régions du Saguenay, de Drummondville, de Montréal et du Sud de Montréal. En même temps, le ministère

a utilisé un véhicule spécial équipé pour photographier le réseau routier et en relever les principales caractéristiques; ce véhicule a servi à filmer 2 335 kilomètres de routes et les pellicules sont utilisées pour l'analyse des besoins de réaménagements routiers.

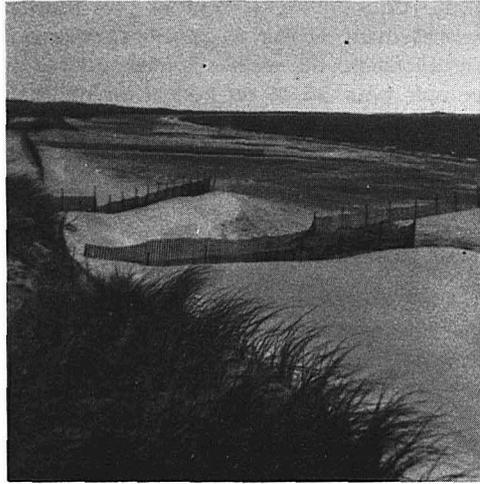
Au cours de la saison estivale, quatre contrats ont été accordés à des firmes privées pour l'évaluation de la résistance de 5 000 kilomètres de chaussées à l'aide du déflectomètre Benkelman. Cet inventaire s'est déroulé dans les régions de l'Abitibi, du Témiscamingue, du Nord de Montréal, de Montréal et de Québec ainsi que dans une partie du Lac Saint-Jean. Par ailleurs, 8 000 kilomètres de routes ont été évaluées au point de vue de la profilométrie.

Au cours de l'année 1979, le ministère a également conçu, en collaboration avec l'Université Laval, un nouvel appareil destiné à mesurer la profilométrie du réseau routier de façon plus précise et plus rapide; cet appareil sera utilisé au cours de l'été 1980.

Dans le domaine de la cartographie, le ministère a poursuivi ses travaux photogramétriques et cartographiques à l'échelle 1:125 000, en plus de poursuivre le relevé de dépôts de gravier et la production de diverses mosaïques photographiques. Le ministère a également produit une carte de l'agglomération de Québec (tirée à 100 000 exemplaires) et mis à jour des cartes de ses régions et districts en plus de produire la version de la carte routière du Québec, laquelle a été tirée à 3 000 000 exemplaires et distribuée à tous les conducteurs québécois, lors du renouvellement de leur permis de conduire.

Environnement

Le ministère a continué de démontrer son intérêt pour les questions relatives à l'environnement, en particulier par la réévaluation systématique et la modification de tous les projets du ministère en fonction des nouvelles lois concernant la protection de l'environnement et la protection du territoire agricole. À titre d'exemple, on peut remarquer que le ministère a proposé un nouveau tracé pour l'autoroute

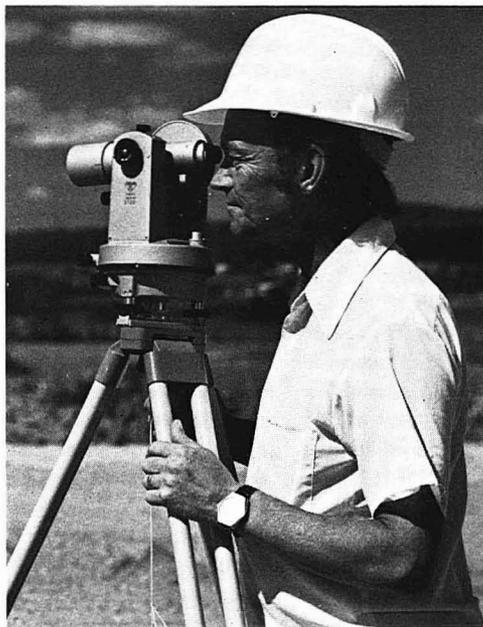


Dufferin-Montmorency (440) à l'est de Québec en vue de mieux protéger l'écologie particulière des battures de Beauport. Le ministère a par ailleurs continué des travaux destinés à stabiliser des dunes de sable aux Îles-de-la-Madeleine.

Plus de 37 études d'environnement ont été réalisées au cours de l'année 1979-1980, sur une variété de sujets. Parmi ceux-ci, on peut mentionner l'évaluation des quantités potentielles des sédiments transportés par l'érosion lors de la construction d'une route ou encore l'effet de l'utilisation des herbicides le long des routes, les effets polluants du recyclage des revêtements bitumineux et les effets de l'utilisation des produits abat-poussière sur les routes de gravier.

Tracés et projets

À ce titre le ministère a évalué les problèmes de circulation et proposé des aménagements, en plus de compléter diverses études de circulation. C'est ainsi qu'ont été réalisées une étude sur le prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Mont-Joli, des études relatives à l'autoroute 73 dans la Beauce et à la route 116 entre Plessisville et Richmond, ainsi que des études sur les clôtures anti-éblouissantes et sur les voies de virage à gauche.



Des études importantes ont également été faites sur les routes 117 à Rouyn-Noranda, 132 à Rivière-Madeleine, Grande-Vallée et Rivière-au-Renard, 138 à Baie-Saint-Paul et Port-Cartier, 148 entre Masson et Lachute, 169 à Desbiens et Saint-Coeur-de-Marie et 360 à Saint-Ferréol-les-Neiges.

Des avant-projets de réfection de routes principales ont été préparés pour les routes 105 de Hull à La Pêche, 116 de Richmond à Plessisville, 117 de Saint-Jovite à Rouyn, 132 de Rivière-du-Loup à Gaspé, 138 de Port-Cartier à Havre-Saint-Pierre, 157 du Cap-de-la-Madeleine à Shawinigan-Sud, 195 de Matane à Amqui et 199 de Cap-aux-Meules à Grosse-Île.

Plusieurs projets d'autoroutes ont été révisés, notamment en ce qui concerne les autoroutes 5 de Tenaga à La Pêche, 50 de Hull à Masson, 70 d'Alma à La Baie et 73 dans la Beauce et au nord de Québec.

Des plans et devis définitifs ont donc été dressés pour la construction de quelque 70 kilomètres d'autoroutes et 110 kilomètres de

routes évalués à quelque 120 millions de dollars. En outre, le ministère a poursuivi la préparation de 116 kilomètres de projets d'autoroutes et de 110 kilomètres de projets de routes.

ACQUISITIONS

Au cours de l'année budgétaire 1979-1980, le ministère a ouvert 4 249 nouveaux dossiers d'acquisition et il a confié 4 071 mandats à des notaires désignés par l'État ou par des expropriés. Ces expropriations ont entraîné le paiement d'indemnités, d'honoraires et d'intérêts pour un total de 58,0 millions de dollars.

Au Tribunal de l'expropriation, il y a eu entente dans 2 278 cas, soit 1 075 en vertu de la nouvelle loi de l'Expropriation et 1 203 en vertu de l'ancienne loi; à cela il faut ajouter 1 601 ententes de gré à gré avec des expropriés.

Lorsque le ministère procède à des expropriations pour ses besoins de construction, il lui arrive de disposer de terrains et d'immeubles excédentaires qu'il loue ou revend. En 1979-1980, 1 910 nouveaux dossiers de gestion de terrains excédentaires ont été ouverts, pour lesquels 422 demandes d'achat ou de location ont été enregistrées. Les 109 transactions qu'il a complétées représentent une diminution appréciable sur les chiffres de l'année précédente, à cause des exigences de la Loi sur la protection du territoire agricole. À la fin de l'exercice financier, la vente ou l'échange de telles propriétés avait été négocié dans 858 cas. De plus, des terrains vacants ou constructions excédentaires avaient été loués par le ministère, pour un revenu de l'ordre de 0,2 million de dollars.

Le ministère doit effectuer des travaux d'arpentage foncier pour les besoins de ses acquisitions. Cette année, le ministère a commencé à rattacher les travaux d'arpentage au réseau géodésique et à laisser sur le terrain des repères permanents réutilisables et indiqués sur les plans. Par ailleurs, le ministère a produit 307 plans d'arpentage affectant 1 790 propriétaires sur 3 762 parcelles de terrain le long de 370 kilomètres de routes.

Au chapitre des utilités publiques, des accords ont été conclus pour neuf projets d'étagements ferroviaires, dont deux passages de piétons, un étagement routier sur la rue Galt à Sherbrooke et un autre sur la route 167 à Saint-Félicien. Également, dans le cadre du Programme d'aide au transport urbain (PATU), trois études relatives au déplacement de voies ferrées à Jonquière, Amos et Victoriaville ont été complétées au cours de l'année. Une entente est également intervenue avec la Commission canadienne des transports concernant la procédure à suivre pour la remise des frais d'entretien de passages à niveau aux municipalités, lorsque le ministère cesse d'entretenir certaines routes; la nouvelle procédure réduit à trois mois le délai pour l'émission des ordonnances requises de la Commission canadienne des transports. Le ministère a également poursuivi des négociations actives avec la compagnie de téléphone Bell en vue de renouveler une entente datant d'une quinzaine d'années relativement aux déplacements d'utilités publiques.

CONSTRUCTION ROUTIÈRE

Les crédits affectés à la construction proprement dite étaient de 316,1 millions de dollars en 1979-1980, par rapport à 293,8 millions de dollars l'année précédente, ce qui représente une hausse de 8%.

Le ministère a porté une attention particulière au développement du réseau de routes principales auquel il a consacré 92,1 millions de dollars, soit une augmentation de 23% par rapport à l'année précédente. Le réseau autoroutier en a retiré 101,2 millions de dollars, soit une diminution de 7% comparativement aux crédits affectés aux autoroutes l'année précédente. Par ailleurs, les crédits au développement du réseau régional ont augmenté de 20% en 1979-1980 pour passer à 38,7 millions de dollars. Enfin, les 84,0 millions de dollars consacrés à la construction d'autres routes représentaient 11% de plus que l'année antérieure. Pour la poursuite de ces travaux routiers, le ministère a adjudgé 875 contrats évalués à 217,8 millions de dollars à divers entrepreneurs.



Budget de construction**par type de routes et par région** (Millions de dollars) 1979-1980

	Autoroutes	Routes principales	Routes régionales	Autres routes	Total
1 Bas-Saint-Laurent/ Gaspésie	0,1	24,1	3,1	13,1	40,4
2 Saguenay/Lac- Saint-Jean	0,6	11,3	0,3	4,0	16,2
3-1 Québec	11,4	15,6	3,8	9,7	40,5
3-2 Chaudière	0,6	2,7	4,6	9,3	17,2
4 Trois-Rivières	30,9	4,9	2,3	7,6	45,7
5 Sherbrooke	17,2	1,2	3,2	5,0	26,6
6-1 Drummondville	4,1	0,9	0,9	7,5	13,4
6-2 Sud-de-Montréal	2,6	6,4	2,2	4,0	15,2
6-3 Montréal	13,4	0,1	0,1	4,0	17,6
6-4 Nord-de-Montréal	4,2	11,8	9,0	5,3	30,3
7 Outaouais	16,1	7,8	5,9	9,6	39,4
8 Abitibi/ Témiscamingue	—	5,1	3,4	4,7	13,2
	101,2	91,9	38,8	83,8	315,7

Voici quelques exemples de travaux de construction effectués, selon les régions:

Région 1**Bas-Saint-Laurent/Gaspésie**

Dans le cadre des plans quinquennal et triennal, des travaux d'amélioration de la route 132, entre Saint-Simon et la péninsule gaspésienne ont nécessité 21 nouveaux contrats totalisant 82,9 kilomètres de routes. Des travaux de terrassement et de gravelage ont également été effectués à la route 199 dans la région de Havre-aux-Maisons aux Îles-de-la-Madeleine.

Région 2**Saguenay/Lac-Saint-Jean**

La construction d'un tronçon de 13,4 kilomètres de la route 175 à Chicoutimi, dont une partie (1 kilomètre) à six voies et l'autre partie à quatre voies avec terre-plein central, a été réalisée pour un coût de 6,0 millions de dollars.

Région 3-1**Québec**

Deux contrats ont été accordés pour des tronçons de l'autoroute 40 à Pointe-aux-Trembles et Saint-Augustin-de-Desmaures et un autre contrat pour une section de l'autoroute 440 à Beauport, ces travaux totalisant 7,1 millions de dollars. De plus, la route 138 a fait l'objet de huit contrats totalisant 8,3 millions de dollars pour des travaux à Saint-Tite-des-Caps, Saint-Firmin, Tadoussac, Ragueneau, Gallix, Longue-Pointe et Mingan. À cela il faut ajouter le revêtement d'un tronçon de la route 381 dans le parc des Laurentides.

Région 3-2**Chaudière**

Parmi les travaux exécutés dans cette région, mentionnons l'aménagement des abords de l'intersection de l'autoroute 73 et de

la route 173, la construction d'un pont et ses approches sur la route 226 à Saint-Édouard-de-Lotbinière et, d'un autre pont sur la route 108 à Beauceville.

Région 4 **Trois-Rivières**

Les travaux de construction au carrefour des autoroutes 30 et 55 à Bécancour ont été complétés en 1979-80 de même que les travaux entrepris sur l'autoroute 40 entre Saint-Cuthbert et Trois-Rivières, ainsi qu'entre Cap-de-la-Madeleine et Sainte-Anne-de-la-Pérade. Une partie des travaux amorcés sur l'autoroute 55 entre Grand-Mère et Trois-Rivières a aussi été complétée ainsi que l'autoroute 755 à Cap-de-la-Madeleine.

Région 5 **Sherbrooke**

Les principaux travaux de construction dans cette région se situent sur l'autoroute 55 où ont été exécutés des travaux évalués à 15,5 millions de dollars entre Sherbrooke et Melbourne. Parmi les autres travaux dans cette région, mentionnons le parachèvement de la route 212 près de La Patrie pour fournir un accès à l'observatoire du Mont Mégantic.

Région 6-1 **Drummondville**

Parmi les principaux travaux de construction exécutés dans cette région il faut mentionner le parachèvement d'une chaussée de l'autoroute 51 entre L'Avenir et Ulverton au coût de 3,5 millions de dollars.

Région 6-2 **Sud-de-Montréal**

Dans cette région, il faut mentionner l'élargissement à six voies de la route 116 entre Saint-Hubert et l'échangeur de l'autoroute 30, ainsi que des travaux sur les routes 209 et 221 au contournement de Saint-Rémi; de plus, des travaux ont été amorcés pour la construction d'un échangeur sur l'autoroute 30 à Napierville et certains autres travaux ont été effectués sur l'autoroute 30 à Boucherville.

Région 6-3 **Montréal**

La troisième phase de la rénovation du boulevard Métropolitain entreprise en 1977 entre la Côte de Liesse et le boulevard Pie IX, a été complétée en 1979-1980 avec l'ouverture du tronçon Esplanade-Pie IX, au coût de 7,8 millions de dollars. De plus, un tronçon de l'autoroute 440 entre l'autoroute 19 et la montée Saint-François à Laval, a été mis en construction sur une longueur de 4,5 kilomètres.

Région 6-4 **Nord-de-Montréal**

Divers travaux ont été complétés dans cette région, dont la correction d'une courbe sur la route 148 à Saint-Hermas, l'aménagement d'un passage à niveau sur la route 158 à Joliette, la construction des approches d'un pont sur la route 348 à Rawdon, des travaux sur la route 327 à Saint-Jovite et l'aménagement d'un échangeur au carrefour des routes 640 et 335 à Bois-des-Filion. Des travaux ont également été amorcés sur l'autoroute 25 à Mascouche, l'autoroute 19 à Bois-des-Filion et, sur plusieurs autres routes de la région.

Région 7 **Outaouais**

Au cours de l'année, 7,2 millions de dollars ont été consacrés à la poursuite de travaux sur l'autoroute 50 dans la région de l'Outaouais, ainsi que 4,8 millions de dollars à des travaux sur des routes provinciales et 5,5 millions de dollars sur des routes régionales, sans oublier 7,8 millions de dollars sur le réseau local.

Région 8 **Abitibi/Témiscamingue**

Le ministère a terminé en 1979, une nouvelle route d'une longueur de 29 kilomètres entre Joutel et Authier et il a amorcé des travaux de réfection de la route 117 sur une longueur de 19 kilomètres à Louvicourt au coût de 2,5 millions de dollars. Par ailleurs, 2,3 millions de dollars ont été consacrés à la reconstruction d'un tronçon de 10 kilomètres de la route 101

entre Macamic et Poularies. De plus, des contrats de 4,5 millions de dollars ont été accordés pour des routes qui relieront les villages de Saint-Lambert, Colombourg, Cloutier et Rochebaucourt. Le montant global consacré aux routes dans cette région en 1979-1980 a été de 10,9 millions de dollars.

AUTRES PROJETS

Dans le cadre de la construction routière, le ministère édifie un grand nombre de structures et d'ouvrages (ponts, viaducs, . . .). Il réalise également certains travaux plus spécialisés dans les domaines de la mécanique, de l'électricité ou de l'hydraulique.

Le ministère a complété les plans et devis de 27 structures au cours de l'année (11 traversées de rivières et 16 étagements de routes), pour un budget estimé de 19 millions de dollars. Par ailleurs, des travaux ont été effectués pour une trentaine d'autres structures.

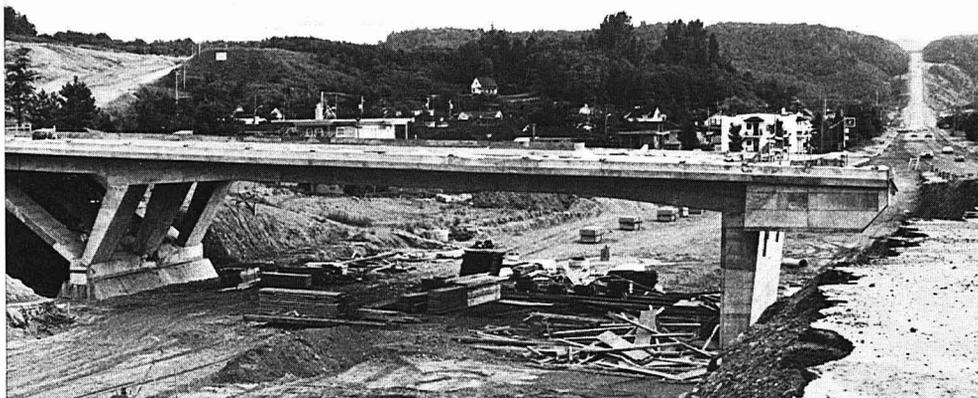
Plus particulièrement, le ministère a complété deux nouveaux ponts sur la rivière York à Gaspé et sur la rivière Matapédia près de Routhierville et deux projets urgents ont été amorcés pour l'élargissement des entrées et sorties du boulevard Métropolitain à Montréal ainsi que pour la réparation des piliers du pont de l'île d'Orléans. Le ministère a également réalisé 22 nouveaux projets d'éclairage routier et en a révisé 24 autres, pour un coût total d'environ 2,9 millions de dollars.

Dans le domaine de l'hydraulique, le ministère a poursuivi deux programmes en 1979-1980: le premier visait à déterminer le débit des cours d'eau sous des ponceaux types, l'autre consistait à analyser la performance et les conditions de mise en place de ponceaux métalliques de grande dimension. Le ministère a procédé à 18 études hydrauliques pour projets de ponts et ponceaux spéciaux et 8 études hydrauliques spéciales portant sur des problèmes comme les attaques de la houle, les glaces, les inondations, les protections de routes, de ponts ou de quais.

Finalement, quatre nouvelles haltes routières ont été aménagées au cours de l'année, ce qui porte le nombre de celles-ci à 185, soit 34 haltes permanentes et 151 haltes saisonnières. Le réseau routier du Québec comptait aussi 40 belvédères en 1979-1980.

AXES ROUTIERS PRIORITAIRES

Le ministère a participé en 1979-1980, au comité directeur sur les axes routiers prioritaires. Ce comité est chargé de l'exécution des projets prévus dans une entente fédérale-provinciale, et il regroupe des représentants de l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ) et du ministère fédéral de l'Expansion économique régionale (MEER), en plus de ceux du ministère des Transports.



Les projets réalisés grâce à ce programme ont eu en 1979-1980 une valeur de 71,0 millions de dollars, répartis entre plusieurs routes principales:

Axes routiers prioritaires	Millions de dollars
Raccordement des autoroutes 10 et 51, de Sherbrooke à Drummondville	15,7
Autoroute 40, de Berthier à Pointe-du-Lac	14,6
Route 117, de Saint-Jovite à Louvicourt	13,5
Autoroute 55, de Trois-Rivières à Shawinigan	13,4
Route 132, autour de la Gaspésie	12,9
Route 138, de Port-Cartier à Sept-Îles	0,9
	71,0

Programme 4

Conservation du réseau routier

Le programme de la conservation du réseau routier comprend toutes les activités destinées à maintenir la qualité du réseau routier et, ainsi, améliorer la sécurité routière. Ce programme a bénéficié d'un budget de 325,0 millions de dollars pour l'exercice 1979-1980, par rapport à 283,6 millions de dollars pour l'année précédente, ce qui signifie une augmentation de 15%. Cette somme se répartit en six éléments de programme, dont les plus importants sont la conservation des chaussées (126,7 millions de dollars) et l'exploitation d'hiver (93,5 millions de dollars). Des effectifs de 5 294 personnes étaient affectés à ce programme, ce qui en fait la plus importante concentration d'employés du ministère.

CONSERVATION DES CHAUSSÉES

Le budget de la conservation des chaussées s'établissait en 1979-1980 à 126,8 millions de dollars. Ce budget a permis l'entretien de 57 955 kilomètres de routes, dont 2 159 kilomètres d'autoroutes, 9 326 kilomètres de routes principales, 8 298 kilomètres de routes régionales et 38 172 kilomètres d'autres routes. La longueur du réseau routier entretenu par le ministère, qui était de 58 772 kilomètres en 1978-1979, a donc diminué de 817 kilomètres, surtout en raison de la remise à des municipalités de certains chemins antérieurement entretenus par le ministère.

Il a fallu dépenser 11,3 millions de dollars pour l'entretien des autoroutes (5 234 dollars par kilomètre), 25,2 millions de dollars pour l'entretien des routes principales (2 702 dollars par kilomètre), 20,1 millions de dollars pour l'entretien des routes régionales (2 422 dollars par kilomètre) et 69,3 millions de dollars pour l'entretien du réseau tertiaire (1 815 dollars par kilomètre).

À la fin de l'année, 33 454 kilomètres de ces routes (57,7%) étaient revêtues, tandis que 24 501 kilomètres demeuraient en gravier. Ceci représente une augmentation de 765 kilomètres de routes revêtues par rapport à l'année précédente.



Au cours de l'année, le ministère a mis un accent particulier sur l'entretien des revêtements de béton bitumineux. Un budget de plus de 32 millions de dollars a été consacré à la pose de couches d'usure destinées à la réfection de 1 240 kilomètres de routes dans toutes les régions du Québec. Les projets les plus notables sont l'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe, Saint-Thomas-d'Aquin et La Présentation, l'autoroute 15 à l'échangeur Turcot, l'autoroute 25 à Laval, l'autoroute 40 et les routes 201 et 340 dans le comté de Vaudreuil-Soulanges, ainsi que les routes 101 à Beauchastel (24 kilomètres), 393 à Palmarolle (17 kilomètres) et 117 entre Louvicourt et Val-d'Or (33 kilomètres).

Différents produits abat-poussière ont été soumis à des essais en vue d'en déterminer l'efficacité relative en fonction de différents types de gravier. Par ailleurs, le ministère a poursuivi ses expériences de recyclage à chaud des revêtements de béton bitumineux, afin de favoriser une économie de liants à base de bitume et de granulats. Des contrats de recyclage à chaud d'une valeur de 1,2 million de dollars ont été accordés dans les comtés de Frontenac, Beauce-sud et Gatineau pour la réhabilitation de 34 kilomètres de chaussée.

**Longueur des réseaux routiers
sous la responsabilité du ministère selon les régions 1979-1980 (en kilomètres)**

Régions	Autoroutes	Routes principales	Routes régionales	Autres routes	Total
1 Bas-Saint-Laurent/ Gaspésie	119	1 576	796	6 592	9 083
2 Saguenay/Lac- Saint-Jean	—	1 316	104	2 136	3 556
3-1 Québec	244	1 459	811	1 889	4 403
3-2 Chaudière	296	641	1 463	6 253	8 653
4 Trois-Rivières	247	729	596	3 342	4 914
5 Sherbrooke	69	524	805	3 275	4 673
6-1 Drummondville	218	528	523	3 596	4 865
6-2 Sud-de-Montréal	310	506	821	2 910	4 547
6-3 Montréal	365	6	135	494	1 000
6-4 Nord-de-Montréal	150	575	797	2 889	4 411
7 Outaouais	34	636	693	1 746	3 109
8 Abitibi/ Témiscamingue	—	1 167	689	3 692	5 548
	2 052	9 663	8 233	38 814	58 762

CONSERVATION DES STRUCTURES

Cet élément de programme a bénéficié d'un budget de 15,3 millions de dollars, ainsi que d'effectifs de 155 personnes. Grâce à ces

moyens, le ministère a procédé à des réparations et à des travaux d'entretien sur 1 650 des 8 000 structures dont il est le propriétaire (ponts, viaducs, murs, tunnels, . . .) au cours de l'année



1979-1980. Le ministère a effectué lui-même les travaux sur 1 500 de ces structures tandis que les travaux sur les 150 autres structures ont été confiés à des entrepreneurs.

Parmi les réalisations les plus importantes, le ministère a continué son projet de métallisation de la structure du pont Pierre-Laporte à Québec, auquel il a consacré 0,8 million de dollars cette année; il a aussi réalisé l'élargissement des piliers et la réfection du tablier du pont situé sur le chenal du nord à Sainte-Geneviève-de-Berthier et conduisant à la traversée fluviale entre Saint-Ignace-de-Loyola et Sorel; également, à la suite d'une entente avec le ministère des Affaires culturelles, le ministère est intervenu dans la réparation de plusieurs ponts couverts endommagés par la crue printanière et il a procédé à des inspections sous-marines pour s'assurer de l'état des fondations de ceux-ci.

Le ministère a également entrepris une inspection systématique des structures, dans le but d'en programmer l'entretien. De plus, un nouveau guide de l'entretien des structures a été préparé et transmis aux régions et districts du ministère.

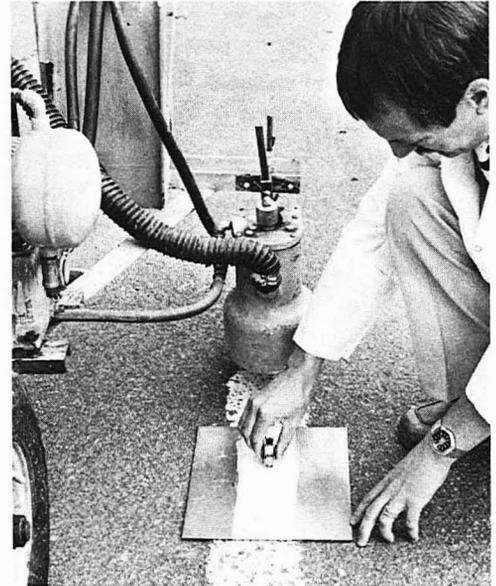
Finalement, des subventions de l'ordre de 2 millions de dollars ont été accordées à des municipalités pour la reconstruction ou l'entretien d'environ 150 ponts municipaux.

CONSERVATION DES ÉQUIPEMENTS DE CONTRÔLE ET DE SÉCURITÉ

Un budget de 22,8 millions de dollars a été affecté à cet élément de programme.

Le ministère a utilisé cette année 2,3 millions de litres de peinture blanche et jaune pour refaire les lignes de démarcation sur les chaussées, de même que 1 588 tonnes de microbilles pour donner une surface réfléchissante à ces lignes.

Le ministère a également fabriqué 121 000 panneaux de signalisation au sol et 3 200 mètres carrés de panneaux pour la signalisation aérienne supportée par des structures de métal. Il a de plus fabriqué 136 000 plaquettes réfléchissantes pour les garde-fous.



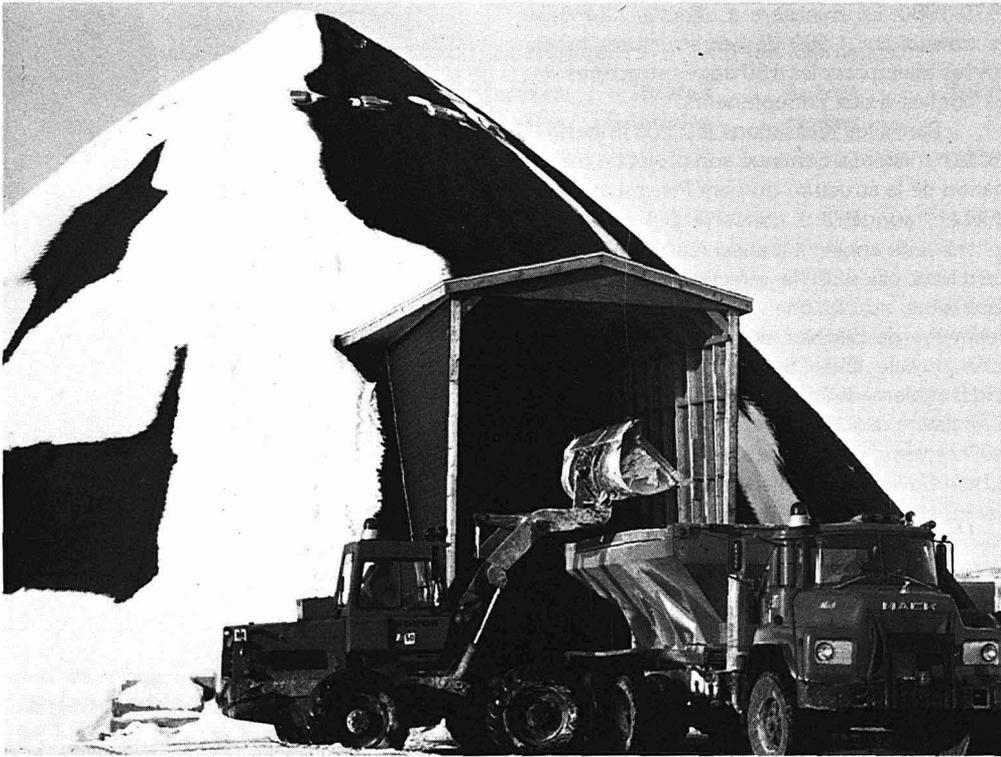
Enfin, le ministère a installé 25 nouveaux systèmes de feux de circulation et 6 nouveaux feux clignotants; il a aussi installé 1 323 nouveaux lampadaires sur les routes, en même temps qu'il a enlevé 338 lampadaires surnuméraires dans le cadre du programme de conservation de l'énergie.

EXPLOITATION D'HIVER

Cet important élément de programme comptait sur un budget de 93,5 millions de dollars.

Au cours de l'hiver 1979-1980, le ministère a entretenu 63 900 kilomètres de routes, y compris environ 5 900 kilomètres de chemins municipaux. Le budget comprenait 22 millions de dollars de subventions aux municipalités pour le déneigement et le déglacage de 39 400 kilomètres de chemins. En outre, 18 200 kilomètres de routes ont été entretenues à contrat par des entreprises privées. Le reste, soit 6 300 kilomètres, était entretenu par le ministère.

Un montant de 20,6 millions de dollars a été consacré à l'achat de fondants chimiques



et d'abrasifs, soit 602 000 tonnes de sel, 88 000 tonnes de calcium et 500 000 tonnes d'abrasifs. Le parc d'équipement pour l'entretien d'hiver est évalué à 50 millions de dollars et se compose de 1 110 unités motorisées comprenant 190 chargeuses, 280 camions, 225 niveleuses, 325 épandeurs et 90 souffleuses.

ACTIVITÉS DE SOUTIEN

Cet élément de programme comprend essentiellement les immeubles et ateliers utilisés par le ministère pour l'exploitation de ses services, ainsi que son réseau de télécommunications. Cet élément de programme était doté d'un budget de 24,3 millions de dollars. On note en particulier que le ministère dispose maintenant de 64 entrepôts à fondants chimiques dans les différents districts; 45 autres de ces entrepôts seront éventuellement construits.

SOUTIEN EN MATÉRIEL

Cet élément de programme regroupe surtout le fonctionnement des équipements mobiles du ministère; son budget en 1979-1980 était de 42,3 millions de dollars.

Le parc d'équipement du ministère comptait 8 327 unités motorisées, d'une valeur de plus de 80 millions de dollars; au cours de l'exercice, 500 d'entre elles ont été remplacées. L'entretien et les réparations majeures de ces équipements aux ateliers de voirie de Québec et de Montréal ont entraîné des déboursés de 3,4 millions de dollars et un montant de 14,5 millions de dollars était consacré aux réparations mineures et à l'entretien préventif de l'équipement dans les divers ateliers des districts.

**Budget d'entretien
par élément de programme et par région (en millions de dollars)**

		Chaussées et éléments de confort	Structures	Équipement de contrôle et de sécurité	Exploitation d'hiver	Activités de soutien	Soutien en matériel	Total
1	Bas-Saint-Laurent/ Gaspésie	17,9	1,5	1,6	13,8	2,6	5,7	43,1
2	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	8,2	0,6	1,3	6,7	1,6	3,3	21,7
3-1	Québec	10,7	0,7	2,7	11,2	3,4	4,3	33,0
3-2	Chaudière	16,5	2,2	1,7	11,4	1,8	5,0	38,6
4	Trois-Rivières	11,3	0,9	1,5	6,5	1,1	2,6	23,9
5	Sherbrooke	10,3	0,6	1,1	6,4	1,2	2,7	22,3
6-1	Drummondville	10,7	0,8	1,6	6,0	1,2	2,9	23,2
6-2	Sud-de-Montréal	10,6	1,3	3,0	6,8	2,9	2,9	27,5
6-3	Montréal	4,6	3,7	2,6	4,8	2,9	2,1	20,7
6-4	Nord-de-Montréal	11,3	1,4	2,9	7,3	1,7	3,3	27,9
7	Outaouais	6,4	1,1	1,6	6,7	1,9	2,6	20,3
8	Abitibi/ Témiscamingue	8,3	0,5	1,2	5,9	2,0	4,9	22,8
		126,8	15,3	22,8	93,5	24,3	42,3	325,0

Programme 5

Gestion interne et soutien

Ce programme touche toutes les activités liées à la direction du ministère, au soutien administratif et technique de même que l'aide à l'amélioration du réseau municipal. À l'exception du dernier élément, ce programme vise à planifier, diriger et coordonner les ressources humaines, physiques et financières du ministère. Il a disposé d'un budget de 39,9 millions de dollars en 1979-1980, par rapport à 38,1 millions de dollars l'année précédente, ce qui représente une hausse d'environ 5%. Les effectifs de ce programme ont été de 782 personnes.

RELATIONS MINISTÉRIELLES

Durant l'année 1979-1980, le ministère a entretenu des relations étroites avec les ministères des Transports des autres provinces canadiennes, du gouvernement fédéral et de certains états américains; le ministère a également poursuivi sa participation à des organismes de transport, en particulier l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), l'Association des routes et transports du Canada (ARTC) et la Conférence canadienne des administrateurs de transports motorisés (CCATM).

Le ministre des Transports a eu l'occasion de rencontrer son homologue de l'Ontario en mai 1979 pour signer une entente de réciprocité en matière d'immatriculation, laquelle reprend les ententes de 1975 et de 1978, en plus de préciser certaines dispositions pour le transport de matières en vrac dans la région de Hull et d'Ottawa. Le ministre des Transports a également rencontré le ministre des Transports du Canada en août 1979.

Le ministre des Transports a aussi participé à deux conférences interprovinciales des ministres responsables des transports et de la sécurité routière à Regina en septembre 1979 et à Victoria en janvier 1980; les principaux sujets discutés ont été le programme de l'aide au transport urbain, la réciprocité des immatriculations pour les camions, la loi de l'aéronautique et les services de messageries.

Sur le plan international, le ministère a maintenu des relations avec les états de la Nouvelle-Angleterre, en ce qui concerne les ac-

tivités de camionnage; ces relations ont été poursuivies dans le cadre de la conférence des premiers ministres de l'Est du Canada et des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre. Le ministère a également effectué quelques missions en Europe ainsi qu'aux États-Unis, particulièrement sur l'industrie de cabotage et sur le recyclage des revêtements bitumineux. Le ministère a aussi été l'hôte de stagiaires européens et africains.

Le ministère a également poursuivi des relations étroites avec d'autres ministères québécois sur certains dossiers, en particulier avec le ministère de l'Environnement, la Commission de la protection du territoire agricole, le ministère des Affaires culturelles, le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, le ministère de l'Industrie et du Commerce, le ministère de l'Énergie et des Ressources, ainsi qu'avec l'Office de planification et de développement du Québec.

COMITÉS MINISTÉRIELS

La poursuite des activités de certains comités ministériels importants (sécurité, énergie, recherche et environnement) a marqué cette année l'intérêt du ministère pour ces préoccupations sociales.

Comité de la sécurité

Ce comité, créé en janvier 1979, se charge d'unifier l'action du ministère en matière de sécurité dans tous les modes de transport. Au cours de l'année 1979-1980, le comité a étudié le rapport sur les jeunes conducteurs de 15 à 25 ans ainsi que le rapport sur la sécurité du transport par autobus. Il s'est également intéressé à la protection qui est offerte aux enfants sur les routes et dans les véhicules, envisageant la possibilité d'enseigner la signalisation routière aux jeunes dès le primaire.

Comité de l'énergie

Ce comité permanent d'économie d'énergie en transport, qui en était à sa deuxième année d'existence en 1979, s'est fixé comme objectif d'intervenir sur deux plans, la recherche et les actions immédiates, à partir de quatre



grandes préoccupations: améliorer le transport en commun, favoriser les transports semi-collectifs, modifier la composition du parc automobile et rationaliser la consommation d'énergie au sein du ministère. Des amendements ont également été suggérés au Code de la route pour favoriser le co-voiturage et les transports collectifs. Finalement, un permis expérimental a été délivré pour le transport routier de marchandises avec un tracteur et deux semi-remorques d'une longueur totale de 33,5 mètres.

Comité de la recherche

Le comité ministériel de la recherche a effectué pour la deuxième année un inventaire des projets de recherche réalisés par le ministère. Il a également analysé le livre vert gouvernemental sur la recherche scientifique et soumis une position du ministère à ce propos. Mais son action la plus intéressante a sans doute été la proposition d'un programme de recherche pour le ministère, ainsi que d'une organisation

administrative qui en permette l'épanouissement. De plus, à la suggestion de ce comité, le ministère a créé un programme de bourses de recherche destinées à des étudiants universitaires de second cycle pour des recherches en transport.

Comité de l'environnement

Le comité permanent de l'environnement a commencé en 1979-80 à préparer des guides pratiques sur l'environnement à l'intention des employés du ministère, autant au niveau de la conception qu'à celui de la réalisation.

SYSTÈME MÉTRIQUE

Le ministère a pratiquement complété la conversion au système métrique. La plupart des règlements ont été révisés pour tenir compte de ces nouvelles unités de mesure. De même, le ministère a transformé les 86 balances disposées le long des routes pour le contrôle des charges: il en a profité pour faire une inspection complète de ces appareils et les réparer au besoin. Finalement, une expérience de construction routière complètement planifiée sur la base du système métrique a été réalisée dans la localité de Saint-François-de-Beauce, sur la route de Beauceville à Sainte-Germaine, sur une longueur de 3,3 kilomètres, ce qui a permis d'identifier des problèmes d'adaptation. Depuis, tous les nouveaux projets de construction routière du ministère sont planifiés selon le système métrique.

GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

Au 31 mars 1980, le ministère comptait 10 372 employés permanents répartis comme suit: 267 cadres supérieurs et adjoints, 793 professionnels, 4 555 fonctionnaires, 212 agents de la paix et 4 545 ouvriers. Au cours de l'année des effectifs occasionnels totalisant 2 556 personnes-année ont également été employés.

En 1979-1980, le ministère a déboursé 178,6 millions de dollars en salaires pour ses employés permanents et 41,4 millions de dol-

lars pour ses employés occasionnels. De plus, il a versé 2,0 millions de dollars à la Commission des accidents du travail en remboursement de frais directs.

COMMUNICATIONS

Le ministère a continué d'assurer la diffusion d'une information complète sur les transports. Il a d'abord poursuivi ses publications habituelles en rééditant le « Guide de la route », le « Guide des traverses et croisières », le « Manuel des distances routières » et les « Atouts du Québec ». Il a également élaboré et diffusé des publications traitant de la sécurité routière, des permis de conduire, des points de démerite, de l'assurance responsabilité, du transport lourd, du transport par taxi, des surveillants routiers, de l'immatriculation, des statistiques d'accidents, du réseau ferroviaire du Québec et du service aérien gouvernemental.

Le ministère a continué d'offrir à la population des renseignements complets sur l'é-

tat des routes, par téléphone aussi bien que par le biais des postes de radio et de télévision. À cette fin, de nouvelles ententes ont été conclues avec la Sûreté du Québec pour assurer la poursuite de ce service.

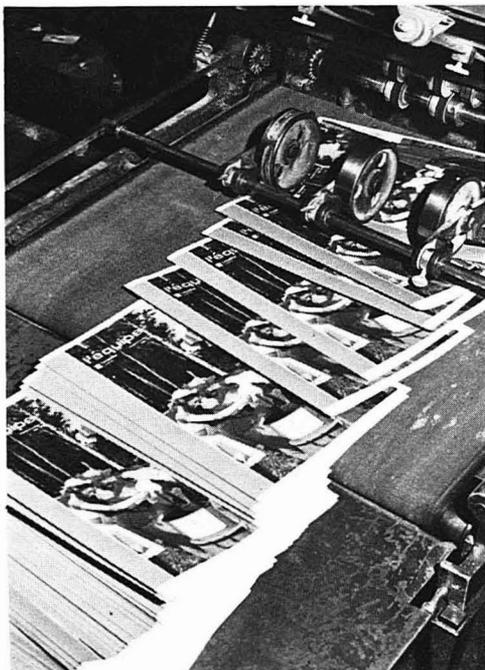
Le ministère a également participé à une quinzaine d'expositions, de salons ou de journées thématiques, où il a présenté des kiosques illustrant des thèmes comme: « Le port de la ceinture de sécurité », « Une présence active dans un Québec en mouvement » et « La raison d'être de la Direction du contrôle des lois et règlements de transport ». Il a par ailleurs été très actif lors de la campagne de sécurité du 16 mai au 15 juin 1979; à cette occasion, des milliers de citoyens ont pu faire l'expérience d'un simulateur de collisions dans une quinzaine d'endroits. Le ministère a aussi produit des diaporamas sur les voies réservées aux autobus sur le pont Champlain, sur le transport en commun dans la région de Montréal et sur l'histoire du ministère et la réorganisation administrative de 1978, sans oublier un court métrage sur les déchets sauvages à l'intention des cinémas du Québec.

Le ministère a également continué de produire la revue mensuelle « L'Équipe » à l'intention de ses employés, ainsi qu'un manuel d'accueil pour ses nouveaux employés et un manuel destiné aux gestionnaires. Il a également produit une revue de presse quotidienne et hebdomadaire pour le bénéfice de ses gestionnaires.

GESTION DES RESSOURCES FINANCIÈRES

Au niveau du contrôle budgétaire, le ministère a préparé un plan de gestion financière lequel permettra de clarifier l'ensemble des délégations d'autorité budgétaire en vertu de lois ou de règlements. Également, le ministère a introduit pour la première fois le paiement d'intérêts à ses fournisseurs, ce qui a effectivement éliminé les réclamations de ceux-ci.

Le ministère a examiné plus de 1 500 réclamations financières qui lui ont été présentées au cours de l'année. Parmi celles-ci, 91



étaient des réclamations sur des contrats; ces réclamations étaient de 35,6 millions de dollars sur des contrats de 265,0 millions de dollars, soit 12%. Dans 47 cas, des requérants, qui réclamaient un total de 11,6 millions de dollars ont accepté des propositions de règlement s'élevant à 3,8 millions de dollars, soit 32% des montants réclamés. Par ailleurs, 17 offres de règlement totalisant 1,6 million de dollars et 8 propositions pour un total de 0,4 million de dollars n'avaient pas reçu de réponse à la fin de l'exercice financier. Le ministère a rejeté 18 réclamations comme étant non fondées.

Le reste des réclamations de l'année, soit 1 428, faisaient suite à des dommages. De ce nombre 223 cas ont été réglés, 619 sont encore à l'étude et 586 autres ont été rejetés. Le ministère a déboursé 0,5 million de dollars pour les 223 cas réglés et 284 autres cas présentés avant le début de l'année budgétaire.

AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL

Différents programmes d'aide aux municipalités ont fait l'objet de subventions en 1979-1980, pour un total de 19,4 millions de dollars. Des subventions de 7,4 millions de dollars ont été versées à une quinzaine de municipalités pour l'amélioration de leurs chemins, alors que d'autres travaux étaient effectués par le ministère. Par ailleurs, le ministère a versé 2,0 millions de dollars à diverses municipalités pour l'entretien de ponts et plus de 1 million de dollars pour des aménagements cyclables.



Programme 7

Transport maritime et aérien

Ce programme consacré au transport maritime et aérien a pour but d'assurer le maintien, l'amélioration et le développement de ces deux modes de transport. Son budget global a connu en 1979-1980 une hausse de 12%, pour atteindre 20,9 millions de dollars. Les activités du programme se répartissent entre l'aide au fonctionnement et le développement de l'infrastructure, comptant respectivement pour 11,4 et 9,5 millions de dollars. Les effectifs permanents de ce programme comprenaient 50 personnes.

TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

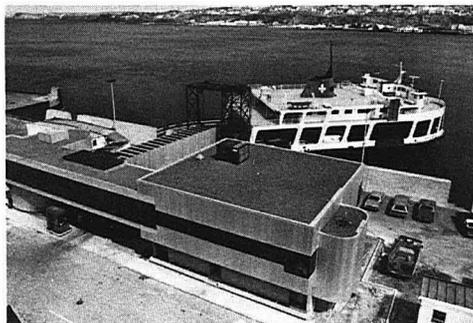
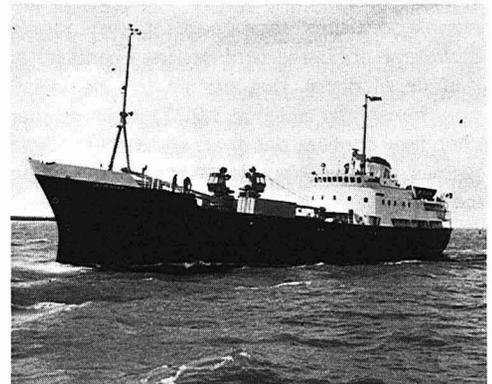
Le ministère a continué d'assurer un appui très important aux services de traversiers et de dessertes maritimes du Québec, contribuant ainsi à relier certaines régions entre elles et à donner accès à certaines localités isolées.

Une somme de 2,8 millions de dollars a été versée en subvention à six entreprises privées administrant des services de traversiers. Dans deux cas, cette aide a permis de poursuivre la gratuité totale (Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac, Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac); dans deux autres cas, la gratuité a été partielle et limitée aux insulaires (Havre-Aubert/Île-d'Entrée/Cap-aux-Meules, Montmagny/Île-aux-Grues); et dans les deux derniers cas cette aide a permis de combler les déficits d'opération, sans entraîner de gratuité (Lotbinière/Deschambault, Rivière-du-Loup/Saint-Siméon).

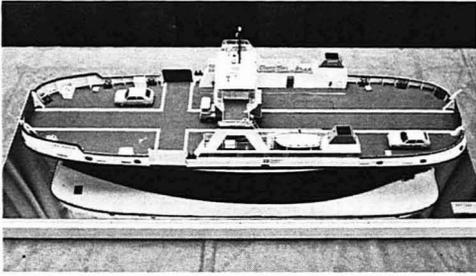
Une autre somme de 6,0 millions de dollars a été versée à la Société des Traversiers

du Québec afin de combler ses déficits d'opération. Cette subvention a permis le fonctionnement de deux services à gratuité partielle réservée aux piétons (Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, Québec/Lévis), d'un service à gratuité réservée aux insulaires (Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive) ainsi que du service reliant Matane à Baie-Comeau et Godbout.

Des subventions totalisant 3,9 millions de dollars ont également été versées pour le fonctionnement de quatre dessertes maritimes: celle de la Basse-Côte-Nord (2,7 millions de dollars), celle des Îles-de-la-Madeleine à partir de Montréal et Québec (0,8 million de dollars), celle de 13 postes du Nouveau-Québec (0,4 million de dollars) et une desserte locale entre Chevery, Aylmer Sound et Harrington Harbour sur la Basse-Côte-Nord. Soulignons qu'en vertu d'une entente le gouvernement canadien remboursera les deux tiers de la subvention versée pour la desserte de la Basse-Côte-Nord.



Le ministère a engagé une somme de 2,4 millions de dollars pour la construction de nouveaux débarcadères à Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, lesquels devraient être inaugurés au cours de l'année 1980. Parallèlement, la construction des deux nouveaux traversiers prévus pour le même service a progressé durant l'année, de sorte que la mise en service de ceux-ci devrait se faire au début de l'année



budgétaire 1980-81. Par ailleurs, un contrat de 2,8 millions de dollars a été accordé pour la construction d'un traversier destiné à entrer en service entre Montmagny et l'île aux Grues.

Le ministère a pris la relève du gouvernement canadien pour la desserte du Nouveau-Québec. À cette fin, il a coordonné une desserte maritime dont les opérations furent confiées par contrat à une entreprise privée, à la suite d'un appel d'offres. Le ministère des Travaux publics et des Approvisionnements a participé à ce programme en assumant la responsabilité des opérations portuaires: regroupement, entreposage, emballage et chargement des marchandises au port de Montréal. Huit navires ont été utilisés pour transporter quelque 3 000 tonnes de marchandises confiées par divers ministères et organismes, entre le début de juillet et le début d'octobre.

Le ministère a de plus effectué des travaux d'entretien et de réparation aux quais de Matane, Godbout, Baie-Comeau et Gaspé, sans compter un projet de débarcadère qui pourra être construit à Port-Cartier pour accueillir le traversier-rail, à un coût estimé de 7,5 millions de dollars.

Le ministère a également siégé au conseil d'administration de la compagnie Navigation Sonamar Incorporée, dont il détient 25% des actions depuis 1978. Les autres groupes associés dans cette entreprise québécoise détiennent chacun 25% des actions; ce sont: Logistec Navigation Incorporée, le groupe Desgagnés et un groupe de dix petits propriétaires de navires. En 1979, Sonamar s'est associé à la société Logistec, la société de gestion La Vérendrye

et l'armateur Ernst Russ de Hambourg en Allemagne pour créer la compagnie Montréal-Europe Navigation Limitée (MENAV) et offrir un nouveau service de conteneurs entre Montréal et les ports européens de Bristol, Rotterdam et Hambourg.

Le ministère a amorcé cette année la révision de l'ordonnance générale 3N qui régit le transport de passagers et de marchandises par eau ainsi que du règlement 15 portant sur la gratuité des services de certains portiers.

Finalement, des études ont été effectuées sur de nombreux sujets. Entre autres:

- les services de traversiers en aval de l'île aux Coudres;
- les responsabilités respectives du ministère des Transports et de la Société des Traversiers du Québec dans l'administration des services de traversiers;
- la vocation, la gestion et la rentabilité du port de Bécancour, en collaboration avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et la Société du parc industriel du centre du Québec;
- la possibilité d'utiliser des navires rouliers (Ro-Ro) pour le transport de marchandises chargées à bord de remorques, notamment entre Québec et la Côte-Nord;
- l'examen des possibilités, pour le Québec, de profiter au maximum de la mise sur pied d'une politique canadienne de la marine marchande;
- une analyse coûts-bénéfices de l'opportunité pour le ministère d'acquérir les équipements portuaires de Matane;
- la cogestion et la rentabilité commerciale du port de Valleyfield.

TRANSPORT AÉRIEN

Au cours de l'année 1979-1980, le ministère a complété un énoncé de politique dans le domaine du transport aérien. Une fois cet énoncé rendu public, le ministère établira éventuellement un plan quinquennal de développement ainsi qu'un plan d'activités.

Le ministère a procédé à un inventaire des infrastructures aéroportuaires québécoises;

cet inventaire, qui était presque complété à la fin de l'année budgétaire, permettra d'établir un répertoire des services disponibles aux aéroports, héliports et hydrobases.

Le ministère a également produit un recueil de normes d'entretien des aéroports, à l'intention de ses propres services d'entretien, dans le but d'une plus grande efficacité. Au niveau des infrastructures, des travaux ont été effectués à divers aéroports, notamment à Dolbeau pour la réfection de la surface de la piste ainsi qu'à Chibougamau pour l'entretien de la piste existante et pour une aide technique relativement à l'éventuelle construction d'un nouvel aéroport. De plus, des projets de rénovation de la signalisation lumineuse ont été préparés pour huit aéroports, à un coût de 0,6 million de dollars. Les aéroports de Bonaventure, Saint-Honoré et Saint-Méthode font notamment partie de ce projet.

Par ailleurs, des travaux d'amélioration aux postes de Sagluc et d'Ivujivik au Nouveau-Québec ont été poursuivis dans le cadre d'une entente avec le gouvernement fédéral; des négociations ont également été entreprises avec les conseils communautaires inuit de Koartac et de Port-Nouveau-Québec pour des travaux similaires. De plus, le ministère a élaboré un programme particulier pour le développement des pistes d'une douzaine de postes du Nouveau-Québec.

Ce programme, qui s'étendra sur une période de 5 ans, prévoit l'amélioration des pistes existantes ou la construction de nouvelles pistes d'une longueur minimale de 915 mètres et d'une largeur de 45,7 mètres ce qui permettra l'atterrissage d'avions de capacité moyenne. Un contrat de 1,2 million de dollars a également été octroyé pour l'amélioration d'une des pistes de Poste-de-la-Baleine, de façon à améliorer la sécurité des réactés qui desservent cet aéroport et à fermer une autre piste qui traverse le village.

Le ministère a également continué d'assurer les services de trois traverses aériennes desservant certaines localités isolées: l'île d'Entrée, l'île Verte et l'île aux Grues; cette action du ministère prend la forme de contrats accordés à des transporteurs privés et de subventions au fonctionnement afin de permettre des tarifs réduits aux insulaires.

Par ailleurs, le ministère marque de plus en plus son intérêt pour le regroupement des transporteurs aériens.

C'est ainsi que le ministère a suivi avec attention l'évolution de la situation, en ce qui regarde la vente de la société Nordair à des intérêts québécois. Il s'est impliqué directement dans ce dossier par des rencontres avec le ministère fédéral des Transports, ainsi qu'avec les groupes intéressés à l'achat de cette entreprise.



Toutefois, aucune décision n'a été prise à ce sujet par le gouvernement fédéral.

Le ministère s'est par ailleurs intéressé au dossier de la desserte de la côte de la Baie-James à partir du nord-ouest québécois, dans la mesure où ce service peut amorcer le regroupement des transporteurs de cette région. Le ministère entend poursuivre ses efforts de regroupement malgré que la Commission canadienne des transports ait retiré à l'un de ces transporteurs le permis délivré quelques mois plus tôt; ce permis a été octroyé à une nouvelle société dominée sur les plans technique et commercial par un transporteur ontarien.

La sécurité aérienne a également figuré parmi les préoccupations du ministère. Des démarches ont été entreprises, en collaboration avec les services de protection civile, le ministère des Affaires sociales et les municipalités concernées, en vue d'établir des normes minimales de sécurité dans les aéroports et en vue de les doter d'un équipement répondant à ces normes. Le

ministère a également amorcé un programme de publicité sur la sécurité aérienne; notamment par la publication d'annonces dans une revue spécialisée. Le ministère a participé aux audiences de la Commission fédérale d'enquête sur la sécurité aérienne, en recommandant divers correctifs visant à renforcer le contrôle aérien.

Le ministère a continué de participer au programme Action Mirabel, formé pour assurer le développement de l'aéroport de Mirabel; ce programme a surtout produit une étude du marché de l'Ontario et du nord-est des États-Unis, afin de promouvoir l'utilisation des disponibilités offertes par l'aéroport aux industriels et aux populations de ces régions.

Le ministère a accordé une subvention de 40 000 dollars à l'Association des Gens de l'Air du Québec, soulignant par ce geste la contribution de cet organisme au développement de l'aviation civile québécoise et à la défense des droits individuels et collectifs des Québécois.

Programme 8

Transport aérien gouvernemental

Le transport aérien gouvernemental est l'unique programme du ministère des Transports qui soit rattaché à la mission gouvernementale et administrative. Il a pour but de fournir des services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales: transport des membres du gouvernement, transport d'urgence de malades, protection de la forêt. Le budget de ce programme, qui était de 11,9 millions de dollars pour l'année 1979-80, marquait une hausse de 16% sur le budget de l'année précédente. Des effectifs totaux de 174 personnes étaient par ailleurs consacrés à cette activité.

Le ministère gère un parc de 36 appareils, comprenant 2 réactés HS-125, 2 turbo-propulsés F-27, 1 appareil DC-3, 15 avions-citernes CL-215, 6 avions-citernes Canso, 8 hélicoptères, et 2 hydravions Beaver. Ces appareils ont effectué 15 900 heures de vol durant l'année, soit une augmentation de 2% par rapport à l'année antérieure.

Le ministère a fait l'acquisition de deux nouveaux appareils: tout d'abord un huitième hélicoptère, commandé pour la Sûreté du Qué-

bec par le ministère de la Justice; ensuite un second réacté HS-125 destiné à être transformé en un avion-ambulance doté des équipements médicaux nécessaires pour des traitements d'urgence en vol.

Le ministère a complété la rénovation des 6 avions-citernes Canso amorcée en 1978, au coût total de 2,2 millions de dollars, ce qui est inférieur au coût d'achat d'un nouvel appareil. Un contrat a par ailleurs été accordé à la société Canadair pour l'entretien des 15 avions-citernes CL-215. Parallèlement une étude a été entreprise dans le but de déterminer s'il serait avantageux et économique de concentrer à Québec l'entretien de ces appareils.

Le ministère a réaménagé les locaux destinés au transport aérien gouvernemental à l'aéroport de Québec. L'année 1979 a en effet été marquée par la construction d'un nouvel édifice de deux étages doté d'un équipement technique très moderne et par le réaménagement de nouveaux locaux pour les services techniques et la construction d'un nouveau hangar pour hélicoptères.



TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Cet élément de programme a compté pour environ la moitié du budget annuel, soit 6,2 millions de dollars.

Les avions gouvernementaux ont transporté environ 26 200 passagers durant l'année, soit sensiblement le même nombre que l'année précédente, pour un total d'environ 8,5 millions de passagers-kilomètres.

Au chapitre du transport d'urgence des blessés et malades vers les centres hospitaliers, 188 bébés et 362 adultes (pour un total de 550 personnes) ont bénéficié de ce service, ce qui implique une augmentation d'environ 30% par rapport à l'année précédente. De plus, les appareils du ministère ont transporté des marchandises pour un total de 96 000 tonnes-kilomètres, représentant une augmentation d'environ 17% par rapport à l'année 1978-79.

PROTECTION DE LA FORÊT

Cet autre élément de programme a compté lui aussi pour environ la moitié du budget, soit 5,7 millions de dollars.

Le ministère a continué à jouer un rôle primordial dans la lutte contre les feux de forêts. C'est ainsi que la superficie de forêts affectée par le feu en 1979 s'élevait à seulement

3 200 hectares et que le nombre de foyers d'incendie, par ailleurs, fut de 47% moins élevé qu'en 1978, soit 615 comparativement à 1 160.

À partir des aéroports régionaux de Rimouski, Baie-Comeau, Roberval, Val d'Or, LG-2 (Baie-James), Maniwaki et La Tuque, les avions-citernes du ministère ont effectué 2 500 heures de vol et déversé 23 000 mètres cubes d'eau en effectuant 4 500 largages sur des foyers d'incendie.

Le ministère contribue également à la lutte contre les insectes et les maladies qui ravagent nos forêts en négociant, pour le ministère des Terres et Forêts, des contrats d'arrosage avec des transporteurs aériens spécialisés, et en assurant le contrôle de ces opérations. En vue d'améliorer l'efficacité de la manoeuvre, le ministère a fait, au cours de l'année, certaines recommandations portant sur la forme et la dimension des blocs de forêt soumis à l'arrosage, la possibilité pour les avions affectés à ces opérations d'utiliser certains aéroports de dégagement en cas d'urgence, la révision de la formule d'appel d'offres et la possibilité d'accorder des contrats à plus long terme. En 1979, le ministère a négocié un contrat d'une valeur de 0,5 million de dollars pour le traitement de 1 million d'hectares de forêt. Les avions quadrimoteurs Constellation utilisés pour ces opérations ont déversé 16 285 litres d'insecticide.



Programme 9

Transport scolaire

Le programme de transport scolaire est rattaché à la mission éducative et culturelle du ministère. Son but est de permettre aux commissions scolaires d'assurer le transport de leurs étudiants. Il répond également à des besoins particuliers, notamment le transport des immigrants inscrits à des cours de perfectionnement du français. Le budget de ce programme, qui était de 190 millions de dollars, a connu une hausse de 9% pour atteindre près de 207 millions de dollars cette année. Un effectif de 24 personnes y est consacré.

La plus grande partie de ce budget, soit 204 millions de dollars, a été versée en subventions aux commissions scolaires pour le transport d'environ 720,000 écoliers.

Le nombre d'écoliers transportés demeure essentiellement le même que l'année précédente, malgré une diminution de l'ensemble de la population étudiante, pour trois raisons:

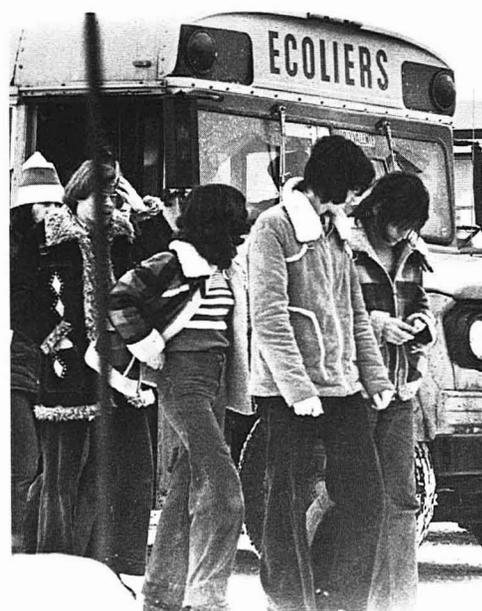
- la fermeture de certaines écoles oblige à transporter des écoliers qui auparavant se rendaient en classe à pied;
- les familles avec des enfants d'âge scolaire ont une tendance de plus en plus grande à se loger en périphérie des agglomérations;
- il est maintenant nécessaire de déplacer des écoliers afin d'équilibrer chaque classe et répondre ainsi aux normes élèves/professeur.

Ces services de transport sont pour l'essentiel assurés par 9 000 autobus appartenant à 1 100 entrepreneurs. Ces derniers sont liés par des contrats qui ont pour la plupart été accordés en 1974-75 et indexés par la suite.

Toutefois, dans certaines régions plus isolées du Québec, le transport des écoliers est assuré par d'autres modes de transport (en particulier l'avion), sur des distances beaucoup plus importantes. C'est le cas de deux nouvelles commissions scolaires sans transport routier qui ont été créées au Nouveau-Québec: il s'agit de la Commission scolaire crie et de la Commission scolaire Kativik, comptant respectivement 2 180 et 1 768 écoliers ayant droit au transport subventionné.

Un comité interministériel a été formé au cours de l'année dans le but de revoir l'organisation et le financement du transport des écoliers pour les années à venir. Ce comité comprend des représentants du ministère des Transports, du ministère de l'Éducation et du Secrétariat à l'aménagement du territoire.

L'entrée en vigueur de la Charte de la langue française (Loi 101) a occasionné une augmentation du nombre d'écoliers inscrits aux classes d'accueil pour non-francophones. Ces classes s'adressent aux enfants qui ont besoin d'un support linguistique avant de fréquenter l'école française régulière. Le nombre d'écoliers fréquentant ces classes a été de 4750 en 1979-80, requérant l'utilisation de 224 véhicules, pour un budget d'environ 4 millions de dollars.



Annexe

BILAN LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

I Les lois.

- **L'avant-projet de Code de la route:** cet avant-projet a été soumis en Commission parlementaire en août 1979. Les résultats de cette commission sont intégrés dans un nouveau texte.
- **La loi modifiant la Loi de l'instruction publique:** cette loi (projet de loi 71) est entrée en vigueur le 1^{er} mars dernier. Elle vise à permettre la prolongation des contrats de transport scolaire jusqu'à la fin de l'année scolaire 1981-1982 le cas échéant, et ceci, jusqu'à ce que la nouvelle politique en cette matière soit arrêtée.

II Les règlements et les autres mesures à caractère normatif

- Transport par véhicule-taxi – Règlement 6 – Modifications. (A.C. 984-79, 4 avril 1979.)
Pour établir une seule ligne d'attente sur le poste de stationnement de l'aéroport de Dorval; pour édicter que les autorités des aéroports de Dorval et Mirabel émettront les directives quant aux taxis; et pour inclure l'agglomération de Gatineau dans ce règlement.
- Transport des écoliers – Règlement 11 – Modifications. (A.C. 985-79, 4 avril 1979.)
* Pour permettre à la Commission des transports du Québec de prolonger les contrats de transport d'écoliers pour l'année scolaire 1979-1980 et d'y appliquer des normes de taux et de tarifs.
- Contrats et connaissances, exigences minimales. (A.C. 986-79, 4 avril 1979.)
Suite à une recommandation, acceptée par les ministres responsables des transports et de la sécurité routière de tout le Canada, ce règlement oblige les transporteurs visés à émettre un connaissance contenant les stipulations prévues par le règlement.
- Règlement 4L – Permis de conduire – Modifications. (A.C. 1253-79, 2 mai 1979.)
Modification du Règlement 4 et instauration d'un permis provisoire pour toute personne qui demande un permis pour la première fois.
- Arrangement de réciprocité en matières d'immatriculation de certains véhicules automobiles – Ontario et Québec. (A.C. 1333-79, 9 mai 1979.)
Refonte des deux arrangements précédents: A.C. 1230-76 (31/03/76) et A.C. 968-78 (22/03/78); de plus, nouvelles dispositions.
- Écoles de conduite – Modifications. (A.C. 1661-79, 6 juin 1979.)
Rendre accessibles les cours de motocyclette; instaurer un nouveau permis de moniteur avec photographie; prévoir un système de formation des moniteurs dans les C.E.G.E.P.
- Règlement 2H – Règles de pratique et de régie interne de la C.T.Q. – Modifications. (A.C. 1733-79, 13 juin 1979.)
Modifications au Règlement 2 (1976) touchant les modes de signification par la poste (poste certifiée).
- Camionnage – Ordonnance générale 4995 – Modifications. (A.C. 1921-79, 27 juin 1979.)
Modification de l'Ordonnance afin de définir le mot « fardier ».
- Subventions au transport des personnes handicapées. (A.C. 2071-79, 11 juillet 1979.)
Subvention totalisant 75% des coûts du transport adapté aux personnes handicapées, à tout organisme de transport en commun ou toute municipalité non comprise dans le territoire desservi par un tel organisme.
- Règlement 4M – Permis de conduire – Modifications. (A.C. 2072-79, 11 juillet 1979.)
Modification des permis de conduire de motocyclette pour qu'ils soient d'une classe correspondant à la motocyclette utilisée lors de l'examen.

- Camionnage en vrac – Permis spéciaux dans la région de la Basse Côte-Nord. (A.C. 2073-79, 11 juillet 1979.)
Prévu pour les travaux du ministère à Natashquan, à Kegashka et à Blanc-Sablon, il augmente le nombre des permis spéciaux de camionnage en vrac, lesquels sont insuffisants pour rencontrer les travaux à effectuer.
- Immatriculation – Règlement 3E. (A.C. 1829-79, 20 juin 1979.)
Rendant obligatoire l'inspection des autobus usagés lors d'un transfert de propriété et la remise, lors de l'immatriculation, d'un certificat constatant l'état mécanique du véhicule.
- Charges et dimensions maximales des véhicules. (A.C. 2340-79, 15 août 1979.)
Remplace le Règlement 1053-76 du 24 mars 1976; adapte le Règlement au système international d'unités (SI); limite les charges prévues par les fabricants des véhicules; ne limite plus de charge par essieu dans le cas des véhicules d'une seule unité munis d'une benne basculante ou des camions de déchets.
- Règlement 11R – Transport des écoliers – Modifications. (A.C. 2540-79, 5 septembre 1979.)
Ajuste les définitions des différents niveaux scolaires à celles qui sont en usage au ministère de l'Éducation; précise certaines normes de construction; assouplit la procédure d'immatriculation des véhicules scolaires; adopte de nouvelles normes de taux et tarifs pour 1979-1980.
- Transport des déchets – Modifications. (A.C. 2566-79, 12 septembre 1979.)
Pour pallier à des problèmes d'interprétation et d'application du Règlement sur le transport des déchets.
- Directive concernant les permis spéciaux de circulation. (A.C. 2567-79, 12 septembre 1979.)
Regroupe les conditions de délivrance et d'utilisation des permis spéciaux de circulation sous la forme d'une directive administrative.
- Voyages spéciaux ou à charte-partie – Règlement 17B – Prolongation. (A.C. 2981-79, 31 octobre 1979.)
Prolonge la durée du Règlement 17B au 1^{er} septembre 1982, touchant la desserte par autobus à l'aéroport de Mirabel.
- Camionnage en vrac – Modifications. (A.C. 3092-79, 14 novembre 1979.)
Pour permettre l'émission de permis, suite au développement d'une nouvelle méthode de transport de bois brut, pratique qui ne faisait l'objet d'aucun règlement.
- Signaux lumineux ou mécaniques – Approbation. (A.M. 29 octobre 1979.)
Appareils mécaniques indiquant les virages; indicateurs lumineux désignant les virages; lumières ou appareils lumineux indiquant l'arrêt ou la diminution de vitesse.
- Torches portatives, lampes ou lanternes électriques et réflecteurs portatifs – Modèles approuvés. (A.M. 29 octobre 1979.)
Approbation desdits équipements.
- Règlement 21 – Règles de pratique et de régie interne de la C.T.Q. – Modifications. (A.C. 3160-79, 21 novembre 1979.)
Modification aux règles de pratique dans les affaires relatives au courtage en camionnage en vrac.
- Camionnage en vrac – Modifications. (A.C. 3159-79, 21 novembre 1979.)
Modifie les dispositions du Règlement concernant le courtage en camionnage en vrac.
- Camionnage en vrac – Modifications. (A.C. 3215-79, 28 novembre 1979.)
Ajoute une sous-section (8) sur les pouvoirs de contrôle accordés à la Commission des transports.
- Règlement 3F – Immatriculation – Modifications. (A.C. 3292-79, 5 décembre 1979.)
Suite à la décision de ne pas renouveler annuellement la plaque d'immatriculation, le règlement prévoit qu'une plaque d'immatriculation semi-permanente sera validée au moyen d'une vignette.

- Règlement 2J – Règles de pratique et de régie interne de la C.T.Q. – Modifications.

(Décret 251-80, 30 janvier 1980.)

La date d'expiration des permis de camionnage en vrac expire à la date de l'expiration de l'immatriculation, le gouvernement accorde, pour les années à venir, un délai allant au dernier jour de mai de chaque année.

- Règlement de conversion – Modifications.
(A.C. 2560-79, 12 septembre 1979.)

Ce règlement modifie un règlement adopté en vertu de la Loi facilitant la conversion au système international d'unités (SI) et d'autres unités couramment utilisées.

Ce règlement fut proposé par le ministre de l'Industrie et du Commerce. Cependant, une partie importante touche les lois sur le transport et la contribution du Ministère des transports a été acquise à ce niveau.

Ce règlement touche les sujets suivants:

- 1) Arrimage des chargements de bois de pulpe, en billes, aux fins de transport sur les chemins publics;
- 2) Circulation, dépannage et remorquage sur certaines voies de communication de la région de Montréal;
- 3) Emblème avertisseur particulier pour véhicule à marche lente;
- 4) Mode d'emploi des torches, lampes, lanternes et réflecteurs;
- 5) Location de camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques.

Composition et montage:
Caractéra inc.

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 666