Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport annuel 1990-1991

CANQ
TR
100
1990-91
Ex.1

Québec

39584

Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport annuel 1990-1991

CANQ
TR
100
1990-a
Ex. 1

Québec

Le texte de cette publication a été rédigé par le ministère des Transports.

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 1er trimestre 1991
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN : 2-551-15064-7
ISSN : 0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28), j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 1991.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je vous soumets respectueusement le rapport annuel 1990-1991 du ministère des Transports.

Vous y trouverez les principales activités et les grandes réalisations du Ministère au cours de cet exercice financier.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon entière collaboration.

Le sous-ministre des Transports,

Table des matières

Le ministère des Transports en 1990-1991
Une année de performance au service du public 11

Partie I
Présentation du Ministère 11

Chapitre I
Ses origines, sa vocation 11

1.1 Lois constitutives 11
1.2 Vocation du Ministère 11
1.3 Missions du Ministère 11
1.4 Programmes du Ministère 12

Chapitre II
Ses orientations et ses priorités d'intervention 13

2.1 Orientations ministérielles 13
La réfection du réseau routier 13
La sécurité routière 13
La décentralisation gouvernementale 13
De nouvelles approches de gestion 13
2.2 Priorités d'intervention 13
Suivi des recommandations du Vérificateur général 13
La Direction du service aérien gouvernemental 13
La réserve de stabilisation de la SAAQ 14
La gestion des ressources informatiques 14
Le dépassement de coûts 14
Le transport scolaire 15
Le rapport annuel 15
Suivi des rapports des coroners 15
Les causes d'accidents 15
Les mesures correctrices et préventives 15
La Direction de la sécurité 16
Modifications aux lois et règlements 16
Autres initiatives 17

Chapitre III
Son organisation et ses ressources 19

3.1 Organisation administrative 19
3.2 Réorganisation administrative 19
3.3 Ressources humaines 19
Le développement des ressources humaines 21
Les relations de travail 21
La santé et la sécurité du travail 21
3.4 Ressources financières 21

Partie II
Activités par programme 25

Chapitre IV
Programme 1 25

Systèmes de transport terrestre 25
4.1 Inventaire et recherche 25
Direction de la recherche 25
Programmes et projets de recherche 25
Valeur des programmes 26
Information statistique et scientifique 28
Documentation 28
Collaborations du Ministère 28
Direction de la programmation 29
Partage des responsabilités routières 29
Conférences socio-économiques régionales 29
Loi sur l'aménagement et l'urbanisme 29
Libéralisation des échanges commerciaux 29
Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada 30
Plan d'action 1990-1995 30
Entente sur le développement des transports 30
Évaluation des programmes et des activités du Ministère 30
4.2 Transport des personnes 31
Subventions à l'exploitation des organismes publics de transport en commun 31
Création d'un organisme régional de transport à Montréal 31
Plan d'action dans la région de Montréal 31
Estacade et terminus 31
Voitures de métro 32
Prolongement de métro 32
Trains de banlieue 32
Autres immobilisations 32
Révision du programme d'aide aux immobilisations 32
Transport adapté aux personnes handicapées 33
Transport par taxi 33

4.3 Transport des marchandises 34
Transport par camion 34
Modifications réglementaires et recherche 34
Charges et dimensions 34
Transport des matières dangereuses 34
Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises 34
Camionnage général 35
Camionnage en vrac 35
Adaptation de la main-d'oeuvre du transport routier 37
Transport ferroviaire 37

Programme 2

Commission des transports du Québec (La Commission produisant son propre rapport annuel, ses activités n'apparaissent pas dans le présent rapport.)

Chapitre V
Programme 3
Construction du réseau routier 39

5.1 Travaux de génie 39
Direction de la sécurité routière 39
Direction des sols et matériaux 39
Service du laboratoire central 39
Direction des structures 40
Direction de la circulation et des aménagements 40
Direction des acquisitions 40
Programmes SHRP et C-SHRP 41
5.2 Travaux routiers 41
Travaux par région 43
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (1-1) 43
Bas-Saint-Laurent (1-2) 43
Saguenay–Lac-Saint-Jean (02) 46
Québec (3-1) 46
Chaudière-Appalaches (3-2) 46
Mauricie–Bois-Francs (04) 46
Estrie (05) 46
Drummond-Yamaska (6-1) 47
Montérégie (6-2) 47
Montréal (6-3) 47
Laurentides (6-4) 47
Lanaudière (6-5) 48
Outaouais (07) 48
Abitibi-Témiscamingue (08) 48
Côte-Nord (09) 48

Chapitre VI
Programme 4
Conservation du réseau routier 51

6.1 Conservation des chaussées 51
6.2 Structures 54
6.3 Équipement de contrôle 54
6.4 Entretien d'hiver 54
6.5 Activités de soutien 55
6.6 Soutien en matériel 55

Chapitre VII
Programme 5
Gestion interne et soutien 57

7.1 Gestion financière 57
Contrats et approvisionnement 57
Acquisitions 59
Réclamations sur contrats 59
Réclamations de citoyens 60
7.2 Vérification interne 60
7.3 Enquêtes 61
7.4 Communications 61
Relations publiques 61
Édition 62
7.5 Systèmes de gestion 62
Développement de systèmes 62
Autres activités techniques 63

Chapitre VIII
Programme 6
Transport scolaire 65

Chapitre IX
Programme 7
Transport maritime et aérien 67

9.1 Transport maritime 67
Liaisons maritimes 67
Travaux de développement 67
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent 68

9.2 Transport aérien 68
Entretien des infrastructures 68
Développement des infrastructures 69
Dessertes 69
Prise en charge d'aéroports 69
Défense et promotion des intérêts du Québec 69

Chapitre X
Programme 8
Service aérien gouvernemental 71

10.1 Transport des personnes et des marchandises 71
Transport aéromédical 71
Transport exécutif 71
Nolisement d'aéronefs 71
10.2 Protection de la forêt 71

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère 73

11.1 Relations extraministérielles 73
Missions à l'étranger 73
11.2 Archives et messageries 73
Archives et plans 73
Courrier et messageries 73
11.3 Accès à l'information 74

Partie III
Annexes 75

Annexe I
Lois et règlements administrés par le Ministère 75

Annexe II
Description et mandats des unités administratives du Ministère 77

Annexe III
Titulaires des fonctions de direction au 31 mars 1991 81

Annexe IV
Liste des organismes relevant du ministre des Transports 85

Liste des tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère 12
2. Répartition de l'effectif régulier 19
3. Retraités 20
4. Concours délégués 20
5. Répartition de l'effectif par région administrative du Ministère 20
6. Cotisation annuelle à la CSST 21
7. Santé et sécurité du travail 21
8. Affectation des budgets de 1989-1990 et de 1990-1991 par programme et élément de programme 22
9. Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche et effet de levier pour l'année 1990-1991 27
10. Le marché du transport en vrac 35
11. Les transporteurs et les permis 35
12. Travaux de construction - Régions et directions 43
*** ORGANIGRAMME 44-45
13. Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère 51
14. Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec 51
15. Répartition des dépenses de conservation des chaussées 52
16. Données sur le déneigement du réseau provincial 54
17. Répartition des contrats octroyés au cours des années 1986-1987 à 1990-1991 57
18. Acquisitions 59
19. Tableau comparatif des réclamations sur contrats 60
20. Sommaire de frais 60

Liste des graphiques

1. Effectif régulier du Ministère 19
2. Missions et programmes – Exercice 1990-1991 23
a) Budget par regroupement d'activités 23
b) Budget par super-catégorie 23
3. Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1990-1991 27
4. Total de licences de caractère extraprovincial accordées de janvier 1988 à mai 1991 36
5. Total de licences et permis de caractère intraprovincial accordés de janvier 1988 à mai 1991 37
6. Montants affectés à la construction du réseau routier 42
7. Budget de conservation des chaussées 52
8. Kilomètres de couches d'usure 53
9. Répartition des contrats accordés 58
10. Dépannages par catégorie, 1990-1991 63
11. Transport aéromédical 72

N.B. La forme grammaticale utilisée dans ce document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

Le ministère des Transports en 1990-1991
Une année de performance au service du public

Partie I
Présentation du Ministère

Chapitre I
Ses origines, sa vocation

1.1 Lois constitutives

C'est par la Loi du ministère des Transports (S.Q. 1972, c. 54) et la Loi des Transports (S.Q. 1972, c. 55) que fut créé l'actuel ministère des Transports. Ces lois, connues aujourd'hui sous le nom de Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q. c. M-28) et Loi sur les transports (L.R.Q. c. T-12), fusionnaient les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Elles avaient pour objet de confier à un seul ministre l'ensemble des responsabilités en matière de transport.

1.2 Vocation du Ministère

Avec l'adoption de ces lois, le ministre est devenu le principal conseiller du gouvernement dans l'élaboration et l'application de politiques de transport. À ce titre, il doit faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, améliorer les services, appliquer des programmes de sécurité et de prévention des accidents, organiser des services de transport pour l'ensemble des ministères, connaître les besoins des autres ministères et organismes publics en matière de transport et de voirie, réglementer l'exploitation des chemins de fer sous sa juridiction, veiller à l'application du Code de la sécurité routière et des décisions de la Commission des transports, de la Loi sur la voirie, consulter les groupes et les individus, exécuter des travaux de voirie, encourager l'étude et la recherche scientifique dans le domaine du transport, etc.

La Loi sur les transports fait aussi un devoir au ministre d'établir un plan des systèmes de transport et d'inventorier les coûts, les taux et les tarifs. Elle l'autorise à accorder des subventions pour fins de transport et lui donne les pouvoirs nécessaires pour s'assurer de l'utilisation des montants aux fins pour lesquelles ils ont été versés, comme dans le cas du transport en commun. Elle donne aussi au gouvernement le pouvoir d'adopter des règlements sur de nombreux aspects des transports. Précisons que la Loi sur les transports prévoit la création du Conseil de la recherche et du développement en transport et de la Commission des transports du Québec.

On trouvera dans l'annexe IV, à la fin de ce rapport, la liste de tous les organismes qui sont sous la juridiction du ministre des Transports.

1.3 Missions du Ministère

Dans l'ensemble des biens et services produits par l'État québécois, l'activité générale du ministère des Transports s'exerce dans les limites de trois missions spécifiques :

— la mission économique;
— la mission éducative et culturelle;
— la mission gouvernementale et administrative.

Sous l'aspect de sa vocation économique, le Ministère contribue au développement des infrastructures de transport qui jouent un rôle primordial dans la prospérité des régions. Parmi les diverses facettes de cette vocation du Ministère, il convient de mentionner la conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la conception des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets, ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien.

Le Ministère participe à la mission éducative et culturelle du gouvernement en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin d'offrir un service satisfaisant à la clientèle écolière.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir : le transport aéromédical, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du gouvernement et de l'Administration dans l'exercice de leurs fonctions.

1.4 Programmes du Ministère

Les activités du Ministère se répartissent à l'intérieur de huit programmes.

1. Systèmes de transport terrestre

Ce programme prévoit l'inventaire, l'amélioration et la coordination des systèmes de transport et l'apport d'une aide financière aux services de transport en commun et de transport adapté aux personnes handicapées.

2. Commission des transports du Québec

Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

3. Construction du réseau routier

Ce programme concerne le développement de nouveaux axes ainsi que l'amélioration ou la reconstruction du réseau routier existant. Il vise principalement à évaluer les besoins routiers, à planifier les interventions, à concevoir et préparer les plans et devis des chaussées et des ouvrages d'art, et à réaliser les travaux de construction requis, dans le respect des règles de protection de l'environnement.

4. Conservation du réseau routier

Ce programme s'applique à la conservation et à l'exploitation du réseau routier. Il a pour objectifs de conserver les chaussées et les structures en bon état et d'assurer la sécurité et le confort au public voyageur. Ce programme comprend l'entretien des structures, des chaussées (surfaçage, rapiéçage, abords de route, etc.), de la signalisation (luminaires, feux lumineux, panneaux, etc.) et l'entretien d'hiver. Les activités reliées plus directement à l'exploitation incluent les inventaires routiers, le contrôle de l'intégrité des infrastructures, les réclamations aux tiers pour équipements accidentés, les permis d'intervention dans les emprises et les inspections journalières.

5. Gestion interne et soutien

Ce programme permet de planifier, de diriger et de coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

6. Transport scolaire

Ce programme assure aux institutions primaires et secondaires les ressources financières nécessaires au transport des écoliers.

7. Transport maritime et aérien

Ce programme a pour but d'assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

8. Transport aérien gouvernemental

Ce programme s'applique à la prestation de services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

Tableau 1

Missions gouvernementales et programmes du Ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transports	Transport terrestre	1. Systèmes de transport terrestre 2. Commission des transports du Québec 3. Construction du réseau routier 4. Conservation du réseau routier 5. Gestion interne et soutien
		Transport maritime et aérien	7. Transport maritime et aérien
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et Service	6. Transport scolaire
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Soutien de service	8. Transport aérien gouvernemental

Chapitre II
Ses orientations et ses priorités d'intervention

2.1 Orientations ministérielles

La réfection du réseau routier

L'année budgétaire 1990-1991 du ministère des Transports fut marquée par le choix d'orientations qui auront des impacts à court et moyen terme.

Confronté au vieillissement et à la perte de fonctionnalité du réseau routier, et devant la nécessité de préserver le patrimoine routier québécois, le Ministère a accordé la priorité à la réfection du réseau routier plutôt qu'aux projets de développement. Cette orientation sera maintenue au cours des prochaines années sauf en regard des projets de développement ayant à court terme un impact significatif sur la sécurié routière.

La sécurité routière

Le Ministère a par ailleurs décidé de privilégier les interventions requises aux fins de la sécurité routière. À cet effet, un budget de l'ordre de 259 millions de dollars permettra, au cours des années 1990-1995, de procéder à la correction des sites dangereux (interventions ponctuelles et projets de construction) et à l'amélioration des dispositifs de sécurité (glissières de sécurité, panneaux de signalisation, marquage de chaussées, délinéateurs, etc.).

La décentralisation gouvernementale

La réforme annoncée par le ministre des Affaires municipales concernant le nouveau partage des responsabilités entre le gouvernement du Québec et les municipalités concerne directement le ministère des Transports. En effet, le transfert de la gestion du réseau routier à vocation locale et l'arrêt des subventions à l'exploitation du transport en commun sont au coeur de cette réforme.

Le Ministère a ainsi contribué à cette réforme par l'élaboration de la proposition de transfert de gestion de la voirie locale, par la réalisation des études relatives à l'identification d'autres sources de financement du transport en commun par les municipalités et, aussi, par l'évaluation des impacts du retrait des subventions gouvernementales.

De nouvelles approches de gestion

Les nouvelles orientations ont nécessité, de la part du Ministère, d'importantes transformations en matière de gestion. Une réorganisation de la structure administrative a été amorcée dans le but d'obtenir une meilleure intégration des principaux services offerts à la population du Québec. Parallèlement, la mise en force d'une démarche de planification stratégique et de gestion intégrale de la qualité (GIQ) a permis, et permettra encore, une plus grande participation de l'ensemble du personnel à toutes ces nouvelles réalités ministérielles ainsi que l'adoption, par le Ministère, d'objectifs et de stratégies correspondant aux besoins de ses partenaires et aux ressources disponibles.

2.2 Priorités d'intervention

Suivi des recommandations du Vérificateur général

Les rapports du Vérificateur général du Québec des récentes années contenaient diverses recommandations destinées à améliorer les mécanismes de contrôle et à assurer plus de rigueur dans la gestion des opérations au ministère des Transports.

Voici un exposé des principales mesures adoptées par le Ministère pour donner suite à ces recommandations.

La Direction du service aérien gouvernemental

Le Vérificateur général recommandait que le fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental applique des contrôles plus rigoureux lors de l'inscription du prix des pièces de rechange au fichier des stocks.

À ce sujet, le Ministère a convenu qu'à compter du 1er avril 1991, le prix des pièces de rechange acquises en devises américaines sera inscrit à l'inventaire du fonds renouvelable de la Direction du service aérien gouvernemental, selon le coût réellement payé en devises canadiennes. En outre, une méthode de comptabilisation a été élaborée pour régler le problème du mouvement des pièces inscrites à la valeur nominale.

La réserve de stabilisation de la SAAQ

Afin de clarifier l'utilisation de la réserve de stabilisation de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), le Ministère précise qu'elle s'applique à un plan d'action comportant quatre volets, qui sont :

1. l'amélioration de sites dangereux pour lesquels des travaux de 10 millions de dollars débuteront en 1991-1992;
2. les équipements de sécurité (pose ou réfection de glissières, marquage des chaussées, etc.) auxquels seront consacrés 50,6 millions en 1991-1992;
3. des travaux visant directement l'amélioration de la sécurité routière, soit : des travaux interrégionaux de 31,8 millions et des travaux de voirie régionale de 18,3 millions;
4. des travaux ayant une incidence significative sur la sécurité routière et auxquels seront affectées les sommes suivantes : 36 millions pour la réfection de surface, 33 millions pour le renforcement et la réfection de ponts, et 93 millions pour d'autres projets d'amélioration et de réfection du réseau routier.

Chaque projet sera identifié au système de suivi de programmation et des enveloppes budgétaires, en vue d'établir le coût de ces projets et d'être en mesure d'informer et de rendre compte de l'utilisation des sommes provenant de la réserve de stabilisation.

La gestion des ressources informatiques

Les recommandations formulées à ce sujet concernent principalement la sécurité informatique, le processus d'acquisition de l'équipement et son utilisation.

Concernant le premier aspect — la sécurité informatique — les mesures prises par le Ministère se résument ainsi :

- le contrôle de base des accès et de validation des règles d'accès et des mots de passe est géré à partir de l'ordinateur central;
- l'attribution d'un numéro d'accès unique et personnel à chaque utilisateur;
- la mise en place d'un processus de recouvrement des données;
- la sensibilisation des usagers aux normes de sécurité informatique;
- l'entreposage de copies de sécurité dans des endroits sûrs.

Le deuxième aspect, relatif au processus d'acquisition de l'équipement, a donné lieu aux actions suivantes :

- la préparation et l'approbation d'un plan annuel de réalisation des technologies de l'informatique (PARTI) en vue d'identifier les besoins et d'établir les priorités d'investissement en fonction des orientations gouvernementales et ministérielles;
- la définition de la configuration de base de l'équipement à acquérir et la normalisation d'un ensemble de cartes et de logiciels;
- l'usage de commandes ouvertes permettant plus de souplesse et fournissant la possibilité d'obtenir, au même coût, des micro-ordinateurs d'une plus grande puissance.

Le troisième aspect a rapport à l'utilisation de l'équipement et des logiciels. À ce chapitre, les principales mesures prises sont :

- l'élaboration d'un cadre de gestion des technologies de l'information servira à responsabiliser les gestionnaires utilisateurs quant à l'évaluation des bénéfices escomptés en fonction des investissements;
- le développement d'un système permettant de connaître, au niveau ministériel, l'inventaire de l'équipement et des logiciels;
- le rappel à tous les gestionnaires de l'obligation de se conformer à la Loi sur les droits d'auteur, quant à l'utilisation des logiciels.

Le dépassement de coûts

Dans le but de s'assurer d'une saine gestion des contrats, le Ministère a pris des dispositions pour obtenir, des directions régionales, des informations sur les dépassements supérieurs à 25 000 $.

Une analyse a permis de constater que la majorité des dépassements des contrats de construction proviennent de la région de Montréal, et touchent principalement des travaux de réparation de béton pour la réfection de voies élevées et de viaducs. Les deux principales causes de ces dépassements sont le caractère imprévu des travaux de réparation et, l'ajout de travaux d'amélioration lors de la réalisation des projets.

La Direction régionale de Montréal a confié à deux ingénieurs du Ministère la tâche de mettre plus de rigueur dans la préparation et le suivi des avenants et des dépassements. De son côté, la Direction de la construction a formé un groupe de travail pour faire une analyse systématique de tous les avenants et dépassements. Cette direction analyse aussi les estimations relatives aux travaux de réparation de structures afin, si possible, de rendre ces estimations plus précises.

Le Ministère procède actuellement à l'implantation de l'assurance de la qualité dans les activités relatives aux ouvrages d'art, ce qui entraînera une amélioration dans la préparation des plans et devis ainsi que dans la réalisation des travaux.

Le transport scolaire

Le Règlement sur le transport scolaire a été modifié afin que le représentant des parents au comité consultatif puisse être choisi parmi les représentants des commissions scolaires. En outre, le Ministère a pris des dispositions pour informer régulièrement la Fédération des comités de parents au sujet du financement et de la réglementation sur le transport des écoliers.

Une révision du Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers est en cours. À ce sujet, le Ministère a créé un comité sur les équipements de sécurité où siègent notamment des représentants des transporteurs, des corps policiers, des commissions scolaires et de la SAAQ.

La révision du cadre financier triennal en transport scolaire, complétée en mars 1991, permettra de mieux cibler les organismes à subventionner. Les règles budgétaires sur le transport des écoliers pour 1991-1992 ont été approuvées par le Conseil du trésor. Une dizaine de commissions scolaires, dont la performance a été évaluée dans ce contexte, feront l'objet d'un suivi spécifique durant l'année.

Les objectifs et modalités de l'allocation pour le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage ont été revus. Les résultats de ces travaux seront intégrés au cadre financier qui sera en vigueur dès juillet 1992. Le Ministère a resserré les critères d'attribution de cette allocation.

Le rapport annuel

Au sujet du rapport annuel du Ministère, le Vérificateur général avait recommandé, notamment, que son contenu soit révisé afin de rendre compte des activités du Ministère de façon plus complète à l'Assemblée nationale.

C'est pour donner suite à ces recommandations que, depuis l'exercice 1987-1988, de nombreux graphiques, histogrammes, tableaux et annexes, ajoutés au rapport annuel du Ministère, permettent de mieux voir l'évolution de ses activités et de les comparer aux années antérieures. On y traite ainsi de multiples sujets comme les budgets, l'effectif, les subventions à la recherche et au transport des personnes, la construction et la conservation du réseau routier, l'entretien d'hiver, l'octroi de contrats, le transport aéromédical, etc.

La question des liens opérationnels dans la présentation des activités du Ministère fait l'objet d'une particulière attention.

Le Ministère continue de réviser la présentation et le contenu de son rapport annuel, afin de mieux rendre compte de ses activités et de sa performance à l'Assemblée nationale à laquelle le rapport est principalement destiné.

Suivi des rapports des coroners

La Loi sur la recherche des causes et circonstances des décès donne au coroner juridiction sur cette question au Québec. Le coroner possède des pouvoirs d'enquête quasi judiciaires et a notamment le mandat d'établir l'identité de la personne décédée, la date et le lieu du décès, les causes probables et les circonstances du décès. La loi lui donne également le pouvoir de formuler des recommandations visant une meilleure protection de la vie humaine.

Le coroner en chef transmet, de façon régulière, au ministère des Transports du Québec, copie des rapports d'enquête concernant les accidents impliquant des décès survenus sur le réseau routier. Au cours de l'année 1990-1991 a été préparé le bilan des actions prises par le Ministère pour donner suite aux recommandations des coroners. Une analyse de quelque 100 rapports d'enquête impliquant environ 140 victimes d'accidents routiers a été effectuée. Elle porte, entre autres, sur les principales circonstances d'accidents invoquées par les coroners, les principales mesures prises par le Ministère pour donner suite aux recommandations des coroners ou pour prévenir les accidents routiers, la pertinence des recommandations, le délai entre la date de l'accident et la date de réception du rapport au Ministère et entre la date de réception du rapport et la date de la réponse du Ministère, les études en cours, etc.

Les causes d'accidents

Il découle de cette analyse que les principales circonstances d'accidents invoquées par les coroners sont : une chaussée glissante ou enneigée, une route ou une intersection dangereuse, une signalisation routière inadéquate, une conduite ou manoeuvre dangereuse, le non-respect d'un arrêt ou d'un feu de signalisation obligatoire, une vitesse excessive, l'immobilisation non sécuritaire ou non signalée d'un véhicule, une fausse manoeuvre ou une expérience de conduite limitée, une défectuosité mécanique du véhicule, l'alcool au volant, une vue obstruée, un mauvais dispositif de retenue, des secours inadéquats, une glissière de sécurité dangereuse ou inadéquate, un contrôle des transporteurs routiers insuffisant, etc.

Les mesures correctrices et préventives

Il ressort également de cette analyse que c'est durant les mois de janvier, de juillet et de décembre qu'il y a eu le plus grand nombre d'accidents et de victimes. Dans 82 % des rapports, certaines des

recommandations s'appliquaient au Ministère. Soixante pour cent des recommandations concernant le réseau routier semblaient justifiées. Le Ministère a pris des mesures correctrices ou préventives, dont certaines, 68 % des cas, dépassent les recommandations du coroner, et des études ont été entreprises dans 17 % des dossiers. Le Ministère a également informé le coroner en chef des mesures qu'il avait prises ou qu'il entendait prendre ou ne pas prendre dans la plupart des cas.

Le délai moyen entre la date de l'accident et la date de réception du rapport du coroner au Ministère est d'environ dix mois, et le délai moyen entre la date de réception du rapport et la date de la réponse du Ministère est de 2,3 mois.

Le Ministère a pris plusieurs mesures soit pour donner suite aux recommandations des coroners, soit pour prévenir les accidents routiers. Parmi les actions entreprises, mentionnons :

— des campagnes d'information;

— la réfection de la chaussée;

— la réparation, l'élargissement, l'asphaltage ou la stabilisation d'accotements;

— des mesures relatives à l'entretien d'hiver (plantation d'arbres, directives aux entrepreneurs, fermeture de routes, vigilance accrue des patrouilleurs);

— la formation de certains intervenants;

— l'amélioration des glissières de sécurité et l'installation d'atténuateurs d'impact;

— le réaménagement ou la réfection de certaines intersections;

— une nouvelle réglementation sur la signalisation des travaux, l'installation de panneaux de danger ou d'avertissement, l'installation de feux de circulation et de feux clignotants;

— une nouvelle législation en vue d'un contrôle accru des transporteurs routiers et une révision des normes d'arrimage;

— des programmes visant à améliorer la sécurité routière (réaménagement de certaines routes ou courbes dangereuses).

La Direction de la sécurité

Enfin, le Ministère a mis sur pied une nouvelle Direction de la sécurité routière qui aura notamment pour mandat de s'assurer que les infrastructures routières offrent le maximum de sécurité quant à leur utilisation par les usagers de la route, et de promouvoir la sécurité routière au sein des autres unités administratives du Ministère. Cette direction sera aussi responsable d'assurer un suivi approprié des rapports d'enquête au sein du Ministère.

Modifications aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1990-1991, les mesures législatives suivantes ont été adoptées :

— la Loi concernant la construction d'un tronçon de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Sainte-Catherine (1990, chapitre 33), sanctionnée le 30 août 1990; cette loi avait pour objet de permettre au ministre des Transports de procéder, dans des délais très courts, à la réalisation des travaux de construction du tronçon de l'autoroute 30 reliant les villes de Châteauguay et de Sainte-Catherine après avoir procédé à l'acquisition des biens nécessaires à cette fin;

— la Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports (1990, chapitre 38), sanctionnée le 25 octobre 1990; cette loi confie au ministre des Transports la responsabilité de fournir, sur demande et moyennant considération, des services de transport aérien dans le cadre de fonctions ou de missions gouvernementales et il institue à cette fin le Fonds du service aérien gouvernemental dont l'objet est le financement du coût des biens et services spécialisés de transport aérien fournis par le ministre;

— la Loi sur le Conseil métropolitain de transport en commun et modifiant diverses dispositions législatives (1990, chapitre 41), sanctionnée le 25 octobre 1990; cette loi a principalement pour objet l'exploitation des services de transport en commun dans la région de Montréal; elle institue le Conseil métropolitain de transport en commun qui a pour fonction de faciliter les déplacements des usagers du réseau, du territoire d'une société à celui d'une autre, et dont la compétence s'exerce sur le territoire des trois sociétés de transport en commun qui desservent Laval, la Communauté urbaine de Montréal et les municipalités de la Rive-Sud de Montréal;

— la Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi (1990, chapitre 82), sanctionnée le 20 décembre 1990; cette loi comporte diverses mesures visant à accentuer le contrôle de l'industrie du taxi notamment en ce qui concerne le montant de certaines amendes, les pouvoirs d'inspection et de saisie, l'imposition de certaines sanctions administratives par la Commission des transports du Québec, la vérification et le scellage des taximètres et les conditions d'obtention et de maintien des permis de chauffeurs de taxi; elle prévoit aussi l'abrogation des dispositions relatives à l'établissement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans une agglomération;

— la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1990, chapitre 83), sanctionnée le 20 décembre 1990; cette

loi contient plusieurs mesures concernant, entre autres, le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises, l'immatriculation des véhicules routiers, les permis de conduire, la reconstruction des véhicules accidentés et la circulation des véhicules hors normes.

Par ailleurs, un nouveau règlement a été adopté tandis que d'autres ont été modifiés en application du Code de la sécurité routière, de la Loi sur le camionnage et de la Loi sur les transports, ce sont :

— le Règlement sur le permis spécial de circulation (Décret 1444-90 du 3 octobre 1990); ce règlement établit les conditions se rattachant au permis spécial autorisant la circulation d'un véhicule hors normes, désigne la Société de l'assurance automobile du Québec pour délivrer ce permis, en prescrit la forme et le contenu et fixe les droits exigibles pour sa délivrance;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac (Décret 563-90 du 25 avril 1990); ce règlement fixe au 30 juin la date d'expiration d'un permis de camionnage en vrac et précise les obligations des titulaires d'un permis de courtage, plus particulièrement quant à l'administration et à la gestion des sommes perçues au nom des titulaires d'un permis de camionnage en vrac;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport des matières dangereuses (Décret 565-90 du 25 avril 1990); ce règlement contient des dispositions concernant la manutention et le transport des matières dangereuses et les obligations de l'expéditeur pour assurer la concordance des prescriptions du règlement adopté en vertu du Code de la sécurité routière avec celle du règlement adopté en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (L.R.C., 1985, c. T-19); il détermine de plus parmi les dispositions prescrites celles dont la violation constitue une infraction et fixe, dans chaque cas, l'amende minimale et l'amende maximale qui peut être imposée;

— le Règlement modifiant les règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec (Décret 1295-90 du 9 mai 1990); ce règlement fixe de nouveaux droits payables pour les affaires soumises à la Commission en vertu de la Loi sur les transports;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage (Décret 1296-90 du 9 mai 1990); ce règlement fixe également de nouveaux frais et droits payables pour les affaires soumises à la Commission des transports du Québec en vertu de la Loi sur le camionnage.

Autres initiatives

Le gouvernement a octroyé au ministère des Transports, sur une base quinquennale, des crédits additionnels de 1,7 milliard de dollars pour la réfection du réseau routier et l'amélioration de la sécurité.

Le Programme de soutien à la recherche universitaire sur l'entretien et la réfection du réseau routier, a été lancé en 1990. Des crédits annuels de 415 000 $, pendant trois ans, sont alloués à ce programme pour lequel sept projets ont été approuvés.

Le Ministère a poursuivi son action pour la restauration du réseau routier de la région de Montréal, tout particulièrement pour la réfection de l'autoroute Métropolitaine à laquelle il a affecté près de 70 millions de dollars. Ces travaux ont fait l'objet d'une campagne de publicité majeure, sous le thème INFO TRAVAUX, pour atténuer les inconvénients aux automobilistes.

En 1990 a été créé le Conseil métropolitain de transport en commun couvrant le territoire des trois sociétés de transport en commun de la région de Montréal. Une subvention de 26,5 millions a été versée à cet organisme par le Ministère.

Le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises a été confié à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Comité Charbonneau, créé pour étudier la situation de l'industrie du camionnage, a déposé son rapport en juillet 1990.

Parmi les mesures adoptées à la suite du rapport Charbonneau, mentionnons l'organisation du contrôle routier, un système de vignettes relatif à la taxe sur le carburant, des modifications réglementaires concernant les ententes sous-traitants-transporteurs et le test d'aptitude.

Chapitre III
Son organisation et ses ressources

3.1 Organisation administrative

Au 31 mars 1991, l'organigramme du ministère des Transports, approuvé par le Conseil du trésor, se composait des unités administratives suivantes :

— le Bureau du sous-ministre auquel sont rattachés 6 directions dont dépendent 14 services, 2 directions qui restent sous la juridiction de 2 autres ministères, ainsi que 2 services placés sous l'autorité directe du sous-ministre;

— la Direction générale du transport des personnes et des marchandises, comprenant 5 directions et 13 services;

— la Direction générale du génie où l'on compte 4 directions et 13 services;

— la Direction générale des opérations comprenant 2 directions centrales, 6 services, 14 directions régionales et 51 districts;

— la Direction générale de l'administration et de la gestion financière à laquelle sont greffés 5 directions et 13 services.

On trouvera à l'annexe II, à la fin de ce rapport, une description détaillée du mandat de chacune de ces unités administratives.

3.2 Réorganisation administrative

Au cours de la présente période, le Ministère a entrepris une démarche de réflexion sur son organisation administrative. Des modifications substantielles à sa structure administrative se concrétiseront durant la prochaine année financière. Elles viseront tout particulièrement un partage clair des responsabilités. De plus, l'accent sera mis sur l'harmonisation de l'action du Ministère par le raffermissement, au Bureau du sous-ministre, des fonctions d'orientation, d'évaluation, de coordination et de communication.

La structure budgétaire du Ministère a été modifiée afin de rendre plus visibles ses efforts en matière d'amélioration, de réfection et d'entretien du réseau routier tout en permettant un meilleur contrôle et un suivi plus adéquat des dépenses administratives. Cette nouvelle structure budgétaire entrera en vigueur au début du prochain exercice financier.

3.3 Ressources humaines

Pour l'année financière 1990-1991, l'effectif autorisé du Ministère a diminué de 17 postes, passant de 7 232 à 7 215.

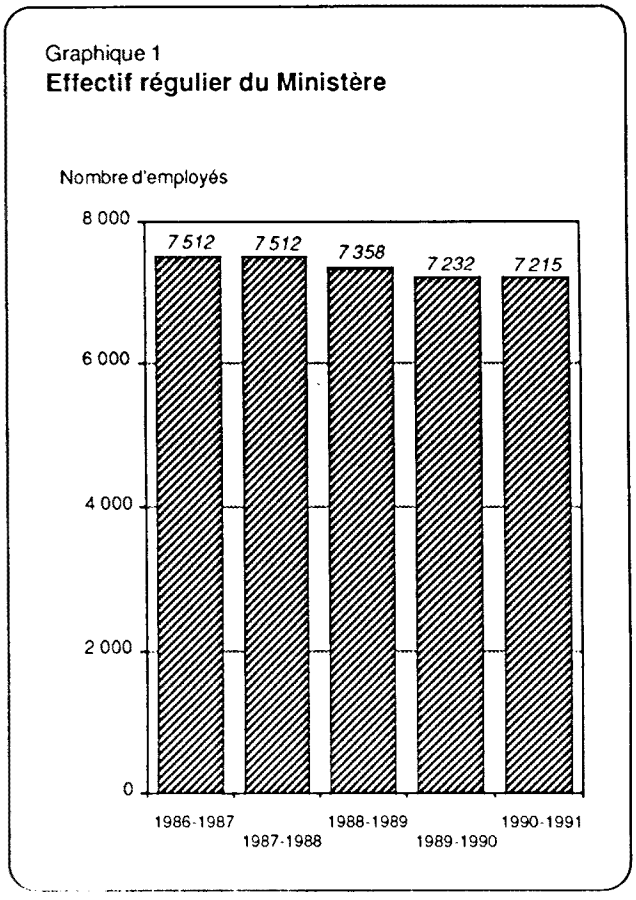
Tableau 2

Répartition de l'effectif régulier

Cadres supérieurs	243
Cadres intermédiaires	514
Professionnels	864
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	2 999
Ouvriers	2 595
Total	**7 215**

Graphique 1

Effectif régulier du Ministère



Durant l'année, 191 employés du Ministère ont pris leur retraite. Ils se répartissent de la façon suivante :

Tableau 3

Retraités

Cadres	2
Cadres intermédiaires	6
Professionnels	6
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	26
Ouvriers	151
Total	**191**

En dotation des emplois réguliers, 69 % des postes ont été comblés par des mouvements internes soit 183 affectations, 54 mutations et 139 promotions. Par ailleurs, 168 personnes ont été recrutées, ce qui correspond à 31 % des mouvements de personnel.

Le Ministère a tenu 121 concours délégués. Le tableau suivant en donne la distribution par catégorie d'emploi et par catégorie de concours.

Tableau 4

Concours délégués

Catégorie	Promotion	Recrutement	Total
Personnel cadre	15	1	16
Professionnels	—	5	5
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	11	18	29
Ouvriers	38	33	71
Total	**64**	**57**	**121**

Tableau 5

Répartition de l'effectif par région administrative du Ministère

Régions*	Effectif régulier autorisé (équivalent plein temps)
Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine	563
Saguenay - Lac-Saint-Jean	316
Québec	2 243**
Chaudière - Appalaches	436
Mauricie - Bois-Francs	494
Estrie	371
Montréal	831
Drummond - Yamaska	328
Montérégie	319
Lanaudière	189
Laurentides	346
Outaouais	261
Abitibi-Témiscamingue	368
Côte-Nord	150
Total	**7 215**

* Dans ce tableau, la répartition de l'effectif ne se limite pas au territoire du bureau régional.

** Quelque 940 personnes travaillent à Place Haute-Ville à Québec, soit au siège social du Ministère. Ce nombre comprend 760 employés réguliers ou 80,8 %, et 180 employés temporaires, occasionnels et autres, ou 19,2 %.

Pendant la dernière année financière, le Ministère a embauché plusieurs occasionnels dont 832 ont été nommés à partir du fichier ministériel des occasionnels qui comprenait 31 725 offres de service actives en fin de période. De plus, 473 étudiants et 141 stagiaires de l'École de technologie supérieure et de l'Université de Sherbrooke ont eu un emploi.

En ce qui a trait à la sélection du personnel, on a révisé les examens des contremaîtres en routes et structures en tenant compte des critères reliés à la gestion. De même, les examens servant à la sélection des ouvriers ont été modifiés, particulièrement ceux qui se rapportent aux conducteurs de véhicules et d'équipement mobile de la classe I, aux poseurs de panneaux de signalisation routière et aux forgerons-soudeurs. De plus, le présent exercice a permis de poursuivre l'élaboration d'un nouveau processus de sélection des conducteurs de véhicules lourds.

Le développement des ressources humaines

En matière de développement des ressources humaines, le Ministère a engagé 1,4 million de dollars pour la réalisation de ces activités. Elles ont servi à sensibiliser notamment le personnel d'encadrement en le faisant participer à des sessions sur la gestion intégrale de la qualité et sur les notions du management. Le développement des professionnels est lié aux diverses spécialités du génie, à la micro-informatique, à la gestion intégrale de la qualité et aux notions de gestion. Les autres catégories d'employés ont profité de séances de formation sur la micro-informatique, l'utilisation des systèmes administratifs, la gestion intégrale de la qualité de même que sur des activités à caractère technique.

Les relations de travail

Sur le plan des relations de travail, le Ministère a participé directement au processus de négociation avec l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec. Dans le cadre des mesures à prendre en cas de grève, une nouvelle politique a été élaborée afin de mieux répondre aux besoins de l'organisation.

À la suite des demandes du milieu et afin d'améliorer l'efficacité et la rentabilité des opérations, des négociations ont permis la conclusion d'aménagements ministériels sur les heures de travail.

Le Ministère a réussi à régler 1 038 griefs lors de rencontres de deuxième étape. De plus, 212 appels à la Commission de la fonction publique ont trouvé règlement en regard de l'intégration des cadres intermédiaires. Aussi, des requêtes au Tribunal du travail ont nécessité d'importants travaux d'analyse, un des dossiers ayant été traité en Cour supérieure. Finalement, 157 mesures disciplinaires et administratives ont été prises au Ministère.

La santé et la sécurité du travail

En 1990, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) a changé son mode de cotisation; en se basant sur son expérience des années antérieures et grâce à ce changement, le Ministère a pu faire un choix parmi ses assurances pour les accidents de travail.

Les efforts du Ministère en matière de prévention ont été récompensés par une baisse appréciable de la cotisation à la CSST.

Tableau 6
Cotisation annuelle à la CSST

Année	Cotisation
1986	6 745 893
1987	6 977 787
1988	7 664 954
1989	8 416 301
1990	5 301 265

En 1990, les accidents avec perte de temps ont continué à diminuer. Toutefois, il en est résulté une faible augmentation des jours perdus.

Tableau 7
Santé et sécurité du travail

Année	Nombre d'accidents*	Jours perdus
1986	983	25 708
1987	980	21 370
1988	813	20 162
1989	730	19 160
1990	656	21 220

* Nombre d'accidents pour lesquels au moins une journée de travail a été perdue.

Le présent exercice a vu la naissance du Programme d'aide aux employés dans la région de la Chaudière-Appalaches. La mise en place de ce programme se poursuivra dans les autres régions durant le prochain exercice.

Le ministère des Transports a mis en place un programme de retraite volontaire pour les cadres supérieurs, programme qui a connu un grand succès auprès des personnes visées.

3.4 Ressources financières

Un budget de 2 031 159 500 $ a été alloué au ministère des Transports en 1990-1991. Ce budget représente 5,6 % de l'ensemble des crédits gouvernementaux et équivaut à une augmentation de 1,7 % par rapport au budget de l'année précédente, qui se situait à 1 996 585 700 $. Les traitements de même que les autres rémunérations afférentes totalisent 323 756 600 $.

Tableau 8

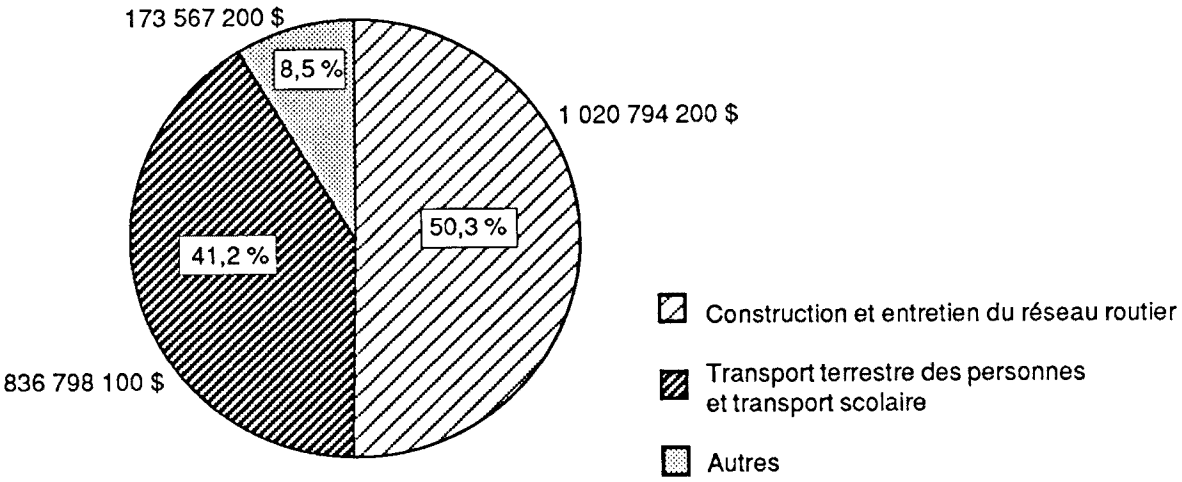
Affectation des budgets de 1989-1990 et de 1990-1991 par programme et élément de programme

		1989-1990	1990-1991
1.	Système de transport terrestre	470 985 100	486 437 200
I.	Recherche et développement	9 657 200	9 992 500
II.	Transport des personnes	456 620 500	471 552 000
III.	Transport des marchandises	4 707 400	4 892 700
2.	Commission des transports du Québec	10 681 400	10 874 700
3.	Construction du réseau routier	440 893 600	444 415 700
I.	Autoroutes	129 200 500	202 670 200
II.	Routes principales	139 371 900	136 453 600
III.	Routes régionales	65 981 300	44 135 700
IV.	Autres routes	106 339 900	61 156 200
4.	Conservation du réseau routier	578 964 200	576 378 500
I.	Conservation des infrastructures routières de transport	439 836 700	424 749 900
II.	Activités de soutien	83 148 100	94 089 900
III.	Soutien en matériel	55 979 400	57 538 700
5.	Gestion interne et soutien	67 173 000	69 724 500
I.	Direction	3 625 200	4 060 000
II.	Soutien administratif	22 326 300	29 100 600
III.	Soutien technique	9 887 600	10 265 300
IV.	Aide à l'amélioration	31 333 900	26 298 600
6.	Transport scolaire	348 807 200	365 246 100
I.	Aide au transport scolaire	348 116 200	364 575 200
II.	Soutien administratif	691 000	670 900
7.	Transport maritime et aérien	66 944 400	65 949 600
I.	Transport maritime	37 270 000	38 815 900
II.	Transport aérien	29 674 400	27 133 700
8.	Transport aérien gouvernemental	12 136 800	12 133 200
I.	Transport des personnes et des marchandises	8 910 400	8 723 300
II.	Protection de la forêt	3 226 400	3 409 900
	Total:	**1 996 585 700**	**2 031 159 500**

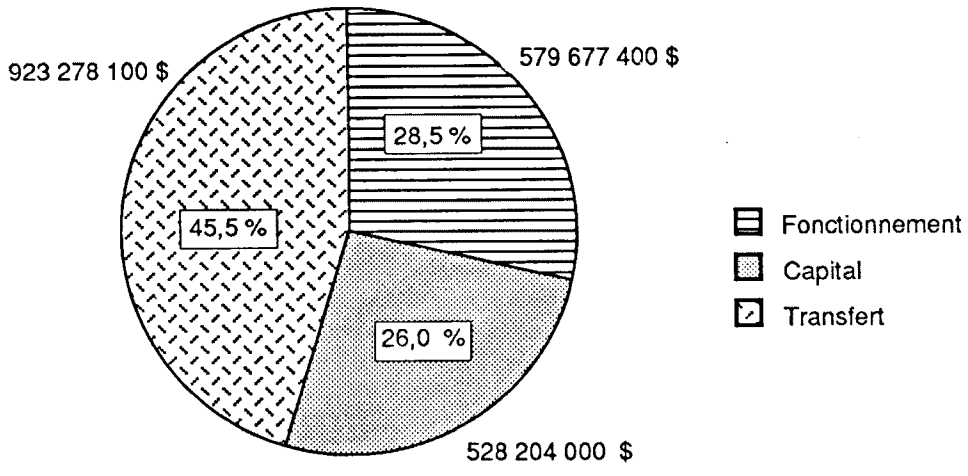
Graphique 2

Missions et programmes - Exercice 1990-1991
Budget: 2 031 159 500 $

Budget par regroupement d'activités



Budget par super-catégorie



Partie II
Activités par programme

Chapitre IV
Programme 1
Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaire et recherche

Direction de la recherche

L'année 1990-1991 marque un tournant pour la recherche au ministère des Transports du Québec. En effet, le rapport du Groupe ministériel de travail sur la recherche, intitulé *Mobiliser l'intelligence en gérant l'innovation*, sera présenté aux autorités du Ministère en avril 1991. Formé en février 1990, ce groupe de travail a réuni des représentants de tous les paliers décisionnels dans le but d'analyser le fonctionnement des activités de recherche réalisées au Ministère. Son rapport proposera plusieurs mesures afin d'améliorer la coordination et le développement de la recherche ainsi que pour accentuer la contribution de la recherche-développement en transport (R-DT) comme outil de productivité.

Ces mesures se rapportent à l'identification des besoins, à la détermination des priorités, à l'élaboration et à la gestion des projets de recherche. Sont également comprises l'affectation des ressources et la coordination des activités avec les organismes externes, la diffusion des résultats, leur application et leur évaluation. Le plan d'action qui en découle sera intégré à une stratégie de transfert technologique visant à concrétiser les résultats de la recherche.

De plus, pour assurer de meilleures retombées aux activités de recherche, le groupe a recommandé la mise en place d'une structure formelle de concertation et de coordination pour l'ensemble du Ministère. Des comités sectoriels doivent être mis sur pied au niveau des directions générales. La Direction de la recherche jouera un rôle central de coordination de ces activités au Ministère. La première démarche en ce sens vise à élaborer un plan directeur pluriannuel des activités de recherche. Par la suite, ce plan directeur se matérialisera par une programmation annuelle spécifique et une gestion rigoureuse des projets de recherche.

Programmes et projets de recherche

Au cours de l'exercice financier 1990-1991, le Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT), qui est géré par le Service des programmes et du développement de la recherche, a fait l'objet d'un seul appel de propositions, en octobre 1990. Lors de cet appel, 16 projets de recherche ont été déposés auprès du Ministère et 8 ont été acceptés. La moitié de ces projets s'inscrivent dans le domaine des systèmes de transport et l'autre moitié dans le domaine des infrastructures.

En décembre 1990, le ministère des Transports a lancé le nouveau Programme de subvention à la recherche universitaire sur l'entretien et la réfection du réseau routier. Pour soutenir la réalisation des projets de recherche, ce programme offre des subventions à des chercheurs individuels ou en groupe, résidant au Québec, qui proviennent des établissements universitaires ou des instituts de recherche publics. Le programme, d'une durée de 3 ans, bénéficie de crédits annuels de 415 000 dollars pour les exercices financiers 1991-1992, 1992-1993 et 1993-1994.

Ce programme prend la relève de l'Action concertée sur l'entretien et la réhabilitation du réseau routier du Québec, qui associait le Ministère et le Fonds pour la formation des chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR). Afin de soutenir l'élan amorcé par l'Action concertée et de protéger les efforts déjà consentis, le ministère des Transports a conçu le nouveau programme en s'inspirant largement du modèle des actions concertées. Un appel de propositions a été effectué en février 1991. Lors de cet appel, 16 projets de recherche ont été déposés, et 7 furent acceptés.

En 1985-1986, le ministère des Transports et le Fonds FCAR signaient un premier protocole de 3 ans pour un programme d'Action concertée sur le transport des marchandises. Une deuxième Action concertée, également d'une durée de 3 ans, a été mise sur

pied avec le Fonds FCAR selon une orientation visant à intensifier les liens entreprises-universités. Six nouveaux projets ont été acceptés, pour lesquels le Ministère a versé au Fonds FCAR une somme de 166 000 dollars.

Le Programme de recherche à contrat, qui permet de financer des projets élaborés au Ministère et réalisés par l'octroi de contrats à des firmes privées ou à des universités, soutenait la réalisation de 17 projets en 1990-1991. Treize d'entre eux ont donné lieu à des dépenses durant cette année budgétaire, tandis que les 4 autres en étaient au stade de démarrage.

L'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports 1985-1990 ayant été prolongée jusqu'au 31 octobre 1991, le Service de l'innovation et de la recherche en technologie a recommandé 5 nouveaux projets. Un de ces projets sur l'évaluation d'un nouveau système rail-route a été approuvé en décembre 1990. Les 4 autres projets répondent à des besoins ministériels relatifs à des équipements d'essais et de recherche pour les infrastructures routières, la conception de nouveaux types d'entreposage des déglaçants, la démonstration de systèmes météoroutiers et l'allègement des chasse-neige.

Ce dernier projet poursuit les efforts visant à réduire le poids et à optimiser la performance de ce type d'équipement. Ainsi, l'entente Canada-Québec avait financé la conception et le développement d'un épandeur de sels et d'abrasifs en composite et le prototype de cet épandeur a été mis en service au cours de l'hiver 1990-1991 aux fins d'évaluation.

Par ailleurs, le Service de l'innovation et de la recherche en technologie a élaboré, en concertation avec la Direction de l'entretien, un projet-pilote visant à recenser et à diffuser l'information relative aux expérimentations réalisées sur le réseau routier. Dans le domaine des technologies de pointe, il participe à l'organisation d'un atelier sur les routes et véhicules intelligents et d'un colloque sur les systèmes-experts, qui aura lieu à Montréal en 1992 et auquel est associée l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE).

Quant au nouveau programme d'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière, lancé l'année dernière conjointement par le Ministère, la RAAQ et le Fonds FCAR, il importe de mentionner que les équipes retenues bénéficieront de subventions triennales allant de l'exercice 1990-1991 à l'exercice 1992-1993. Pour le présent exercice, l'équipe de l'Université de Montréal, sous la responsabilité de Mme Claire Laberge-Nadeau, a disposé de 250 000 dollars. L'équipe de l'Université Laval, sous la responsabilité de M. Martin Lee-Gosselin, a disposé du même montant. Pour sa part, l'équipe de l'Université de Sherbrooke, sous la responsabilité de M. Marcel Pouliot, a bénéficié d'une subvention de 150 000 dollars.

Le Ministère a également versé des subventions, en vertu de son Programme de subventions discrétionnaires, entre autres à l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), à l'Association des transports du Canada (ATC), au Conseil de la recherche et du développement en transport (CRDT) et à l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

Quant au Programme de bourses d'études et de recherches dans le domaine des transports, 29 étudiants se sont partagé des bourses de deuxième ou de troisième cycles pour un montant total de 170 000 dollars.

Valeur des programmes

Le tableau et le graphique qui suivent présentent les dépenses de R-DT au Québec, engendrées par les différents programmes administrés par la Direction de la recherche en 1990-1991, à l'exclusion du Programme de bourses d'études et de recherches dans le domaine des transports et du Programme de subvention à la recherche universitaire sur l'entretien et la réfection du réseau routier.

La valeur totale des programmes inclut, en plus des dépenses directes du ministère des Transports, les contributions des autres organismes publics du Québec, du gouvernement fédéral ainsi que du secteur privé. L'effet de levier représente le rapport de la valeur totale sur les dépenses en R-DT du Ministère. Pour l'année financière 1990-1991, cet effet de levier des programmes de la Direction de la recherche a été de 2,5.

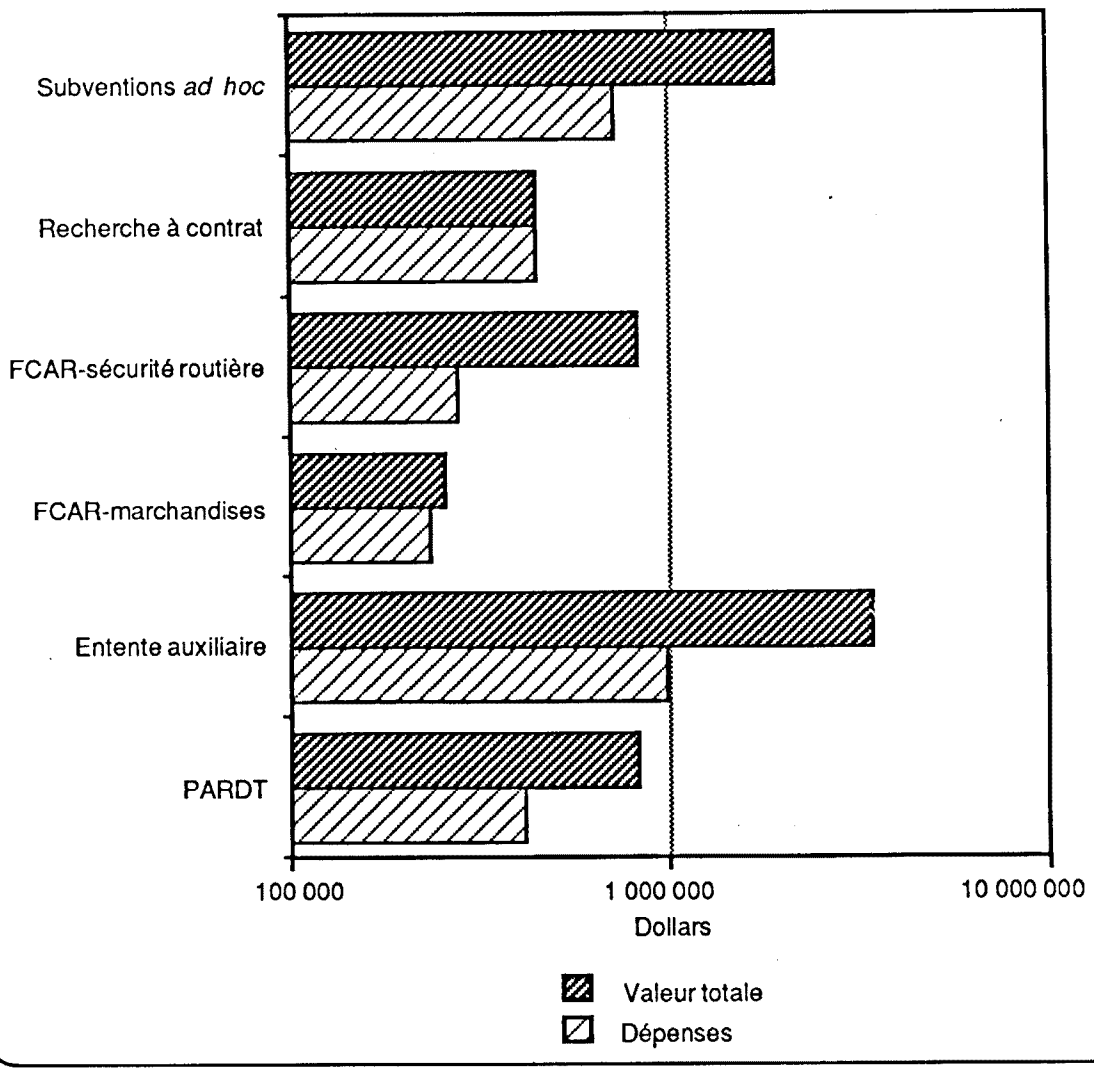
Tableau 9

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche et effet de levier pour l'année 1990-1991

Programme	Dépenses la Direction de la recherche	Valeur totale du programme	Effet de levier
PARDT	415 170 $	830 340 $	2,00
Auxiliaire	982 943 $	3 406 000 $	3,47
FCAR-marchandises	232 500 $	257 500 $	1,11
FCAR-sécurité routière	276 000 $	828 000 $	3,00
Recherche à contrat	449 368 $	449 368 $	1,00
Subvention *ad hoc*	721 992 $	1 935 000 $	2,68
Total	**3 077 973 $**	**7 706 208 $**	**2,50**

Graphique 3

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1990-1991



Information statistique et scientifique

Dans le domaine de l'information statistique, le Service de la statistique et de l'économie des transports a produit le *Mémento statistique du transport au Québec — Données 1988*, et a préparé la publication des dépenses du Ministère par circonscription électorale provinciale. Par ailleurs, une représentation a été assurée auprès de Statistique Canada, en particulier au Comité fédéral-provincial où l'accent a été mis sur l'organisation des données du camionnage. Le Service de la statistique et de l'économie des transports a aussi procédé à une collecte de données provenant de Statistique Canada, en particulier sur le recensement de la population canadienne ainsi que sur les entreprises de transport routier. Il a également entrepris la compilation de données statistiques en vue de mettre sur pied une banque de données à l'usage des unités administratives du ministère des Transports.

Sur le plan de l'économie des transports, il importe de mentionner la réalisation d'une analyse de la politique fédérale de recouvrement des coûts dans les domaines du transport aérien et du transport maritime, d'une analyse de la situation du transport des marchandises au Québec selon une approche multimodale, de même que des recherches sur les coûts et les revenus du réseau routier.

En ce qui concerne l'expertise statistique, divers travaux ont porté sur les domaines suivants : transport des personnes (planification méthodologique d'un sondage sur la calibration des taximètres et réalisation d'un sondage sur la mesure du temps d'attente dans différentes agglomérations de taxi), transport des marchandises (traitement d'un sondage permettant d'obtenir un portrait global de l'industrie sous les aspects économique, technique et réglementaire), état et utilisation du réseau routier, etc.

Par ailleurs, le Service des programmes et du développement de la recherche a poursuivi ses activités de diffusion d'information scientifique, de sensibilisation et de transfert technologique auprès de ses différents clients et enfin, d'analyse des besoins en recherche au sein du ministère des Transports.

Il a publié un second *Sommaire des activités de la Direction de la recherche* et coordonné la préparation d'un numéro spécial de la revue *Routes-Roads* de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR). Ce numéro présente le ministère des Transports aux divers pays membres de l'AIPCR. Notons qu'en 1995, le Québec sera l'hôte du XX^{e} Congrès mondial de la route.

En octobre 1988, le Conseil du trésor autorisait le ministère des Communications à agir en tant que pilote du projet d'automatisation des bibliothèques gouvernementales afin que soit implanté le système de gestion intégré Best-Seller. Au cours de la première année, toutes les fonctions relatives à l'acquisition de la documentation furent automatisées au ministère des Transports. En 1990-1991, le module des périodiques fut implanté à son tour. La saisie en rétrospective des abonnements débuta en janvier 1991. Parallèlement, la rationalisation des collections de périodiques possédées par les bibliothèques gouvernementales membres du réseau a été complétée.

Documentation

L'inventaire du Service de la documentation s'établissait à plus de 40 000 documents et à environ 800 abonnements à divers périodiques en 1990-1991. Pour la même année, 25 654 documents ont été prêtés aux fins de consultation aux diverses clientèles utilisant les ressources documentaires disponibles. Le Service a en outre répondu à 22 638 demandes d'information. En matière de services spécialisés, il faut noter la gestion de 44 demandes de dissémination sélective de l'information (DSI) au profit de 23 chercheurs, ainsi qu'une réponse positive à 640 demandes de recherches bibliographiques informatisées pour satisfaire les besoins documentaires du personnel du Ministère.

Collaborations du Ministère

La Direction de la recherche a poursuivi activement la préparation de la 6^{e} Conférence internationale de l'International Association for Travel Behavior (IATB) des 22, 23 et 24 mai 1991 à Québec. Les conférences de l'IATB s'intéressent principalement aux méthodes d'analyse des comportements de déplacements des individus et à leurs applications dans le secteur des transports.

Le ministère des Transports a aussi accepté, dès 1988, de s'engager dans l'organisation de la Conférence annuelle du Groupe de recherches sur les transports au Canada (Canadian Transportation Research Forum) devant se tenir à Québec du 28 au 31 mai 1991. Le Groupe de recherches sur les transports au Canada est un organisme établi à Montréal depuis 1965 et il a comme objectif de promouvoir le développement et la diffusion de la recherche en transport au Canada.

Une autre participation du Ministère, qui est membre fondateur de l'Intelligent Vehicle and Highways Society of America, a pour but de recueillir et disséminer toute l'information possible sur ces technologies aux initiés et aux personnes concernées du ministère des Transports. Les connaissances ainsi acquises sont utilisées pour la mise en oeuvre d'un programme canadien dans les Intelligent Vehicle and Highways Systems (IVHS) par l'intermédiaire de l'ATC et du Groupe de travail de son Conseil en recherche.

La Conférence annuelle du Transportation Research Board (TRB) a eu lieu à Washington, D.C., du 14 au 17 janvier 1991. Compte tenu de l'importance de ce forum international, le Ministère a décidé d'accorder une priorité à cet événement et s'est doté d'une politique de participation active au TRB pour répondre à ses besoins. Le suivi de l'événement prévoit l'analyse et la diffusion de l'information recueillie au cours de la conférence.

Enfin, le Ministère est très engagé au sein de la structure de direction et de coordination des activités du programme Canada-Strategic Highway Research Program (C-SHRP) à l'ATC. En effet, plusieurs spécialistes québécois participent activement au comité exécutif, au comité directeur technique et aux comités aviseurs, en plus d'agir au niveau de la coordination nationale et de faire le relais avec le programme américain SHRP.

Direction de la programmation

Le ministère des Transports a entrepris, en 1990-1991, la mise en place d'un processus permanent de planification stratégique afin d'adapter sa mission, ses objectifs et ses stratégies à l'évolution future de ses champs d'action. Il pourra ainsi relever plus adéquatement les enjeux et défis des années à venir. La coordination de cette démarche a été assurée par le Service de l'orientation et de la coordination qui en avait d'abord élaboré les principales modalités de réalisation. Dans un premier temps, l'identification des tendances et des enjeux à venir a été réalisée au cours de cette année financière.

Partage des responsabilités routières

Le Service de l'orientation et de la coordination a assuré, en collaboration avec diverses unités administratives du Ministère et les ministères des Finances et des Affaires municipales, l'élaboration de la proposition d'un nouveau partage des responsabilités routières, dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale annoncée en décembre 1990.

Ce nouveau partage, qui entrera en vigueur le 1er avril 1993, prévoit une responsabilité du Ministère en ce qui concerne le réseau routier supérieur et le transfert aux municipalités locales de l'ensemble du réseau local. Ce transfert sera accompagné de diverses mesures de soutien financier et technique afin d'aider les municipalités à assumer adéquatement ces responsabilités.

À la suite du dépôt de la proposition gouvernementale, le Service de l'orientation et de la coordination a coordonné la préparation de données et de cartes spécifiques à chacune des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC).

Conférences socio-économiques régionales

Le ministère des Transports a continué de contribuer et de participer aux conférences socio-économiques régionales, comme à celles de Lanaudière et du Saguenay–Lac-Saint-Jean, de même qu'à la rencontre biennale du Bas-Saint-Laurent.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Le Ministère a continué de jouer un rôle actif dans l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il a participé à l'appréciation et à l'approbation gouvernementale de nombreux règlements de modification de schémas d'aménagement et de règlements de contrôle intérimaire.

De plus, le ministère des Transports, à l'instar de nombreux autres ministères et organismes gouvernementaux, a participé à une démarche du ministère des Affaires municipales visant à établir un bilan des schémas d'aménagement de première génération, et à orienter la démarche gouvernementale en prévision de la révision des schémas d'aménagement au cours des prochaines années.

Libéralisation des échanges commerciaux

Le Service de l'orientation et de la coordination a participé aux travaux, sous l'égide du ministère des Affaires internationales, relativement aux négociations commerciales multilatérales du General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) sur les services et à un accord de libre-échange Canada–États-Unis–Mexique.

Malgré l'échec de Bruxelles, en décembre 1990, et la volonté de certains États d'exclure quelques domaines du champ d'application d'un éventuel accord multilatéral sur les services, les négociations ont repris. Les discussions ont été entravées par le différend américano-européen sur les subventions à l'agriculture et par la position protectionniste de certains États en matière de transport, particulièrement en ce qui a trait au mode de transport maritime et au cabotage.

De plus, les pourparlers entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, afin de conclure un accord trilatéral de libre-échange, peuvent être considérés comme un moyen de remettre à l'ordre du jour, dans ce même cadre de négociations, tout le secteur des transports qui avait été exclu de l'accord bilatéral canado-américain.

La position du Ministère sera précisée en fonction du cadre des négociations qui devrait inclure, *a priori*, les transports terrestres et les services connexes correspondants. En effet, le mode de transport aérien est actuellement exclu des pourparlers, dans l'attente des résultats des discussions devant mener à la conclusion d'un nouvel accord bilatéral entre les

États-Unis et le Canada. En matière de transport maritime, l'influence des groupes de pression protectionnistes aux États-Unis pourrait limiter les discussions à quelques domaines connexes tels que la réparation navale et la composition des équipages.

Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada

Le Service de l'orientation et de la coordination a effectué un suivi des audiences publiques tenues au Québec et une analyse des principaux mémoires soumis à la Commission, qui a déposé son rapport intérimaire en avril 1991.

Plan d'action 1990-1995

Pour mieux répondre aux besoins de réfection du réseau routier et pour en améliorer le niveau de sécurité, le gouvernement a octroyé des crédits additionnels de 1,7 milliard de dollars au ministère des Transports, sur une base quinquennale, afin de poursuivre les orientations stratégiques suivantes :

- accorder la priorité à la conservation et à la rénovation des infrastructures existantes, de même qu'aux interventions requises aux fins de la sécurité routière;
- privilégier l'amélioration des axes interrégionaux et régionaux les plus importants sur le plan du développement économique;
- retenir les projets de développement du réseau routier nécessaires au soutien de l'activité économique.

Trois programmes ont ainsi été mis en oeuvre pour atteindre, au cours de la période prévue, des objectifs définis dans les 3 domaines suivants : rénovation et conservation des chaussées, rénovation et conservation des structures et sécurité routière. Plus de 200 millions de dollars ont été consacrés, en 1990-1991, pour démarrer ces programmes.

D'autre part, le ministère des Transports a poursuivi son action en vue d'améliorer et de rénover les infrastructures autoroutières de la grande région de Montréal. L'année 1990-1991 fut particulièrement importante à ce chapitre. Le Ministère a principalement axé son effort sur la réfection de l'autoroute Métropolitaine (A-40), l'une des voies les plus achalandées du réseau autoroutier de Montréal. Près de 70 millions de dollars ont été affectés à ce projet. Il s'agit de travaux d'envergure qui ont aussi nécessité un plan de gestion de la circulation et un programme d'information soutenu afin de réduire au minimum les inconvénients pour les usagers.

Entente sur le développement des transports

La Direction de la programmation a continué d'assurer la gestion de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports. Cette entente, issue de l'Entente de développement économique régional (EDER), a permis la mise en oeuvre de nombreux projets à frais partagés (50 % – 50 %) dans les domaines de la recherche en transport, de la construction d'infrastructures routières, des transports maritime et aérien, ainsi que pour la réalisation de divers travaux en milieu urbain. L'ensemble de ces interventions totalisera plus de 170 millions de dollars à la fin de la période couverte par l'entente.

Évaluation des programmes et des activités du Ministère

Les activités du Service de l'évaluation des programmes ont été regroupées sous les 3 volets prévus dans la politique ministérielle d'évaluation de programmes. Ces activités sont les suivantes : la réalisation et le suivi du plan ministériel d'évaluation, la réalisation d'un nouveau recueil d'indicateurs de programmes et la réalisation d'études évaluatives spécifiques.

Le plan ministériel d'évaluation 1991-1992 est le quatrième depuis l'adoption de la politique ministérielle d'évaluation d'avril 1987. Il comporte 44 projets, dont 21 nouveaux, alors que le précédent en contenait 46. Les projets inscrits antérieurement au plan 1991-1992 sont traités dans le bilan d'ensemble des travaux d'évaluation. Sur un total de 50 projets, au 31 mars 1991, 20 projets étaient terminés, 23 étaient reconduits et 7 autres avaient été abandonnés.

En juillet 1991 paraissait le troisième recueil d'indicateurs de programmes couvrant 7 programmes du ministère des Transports. Le programme de transport aérien gouvernemental s'est ajouté aux programmes de construction et de conservation du réseau routier, de transport urbain, de transport scolaire, de transport adapté et de transport maritime. Les principaux indicateurs retenus décrivent surtout l'évolution significative de certains grands paramètres comme l'offre, la demande, les coûts et le financement de chacun de ces programmes.

Les études évaluatives spécifiques, qui ont été réalisées ou qui sont en cours dans le Service de l'évaluation des programmes, portent sur la programmation des projets régionaux, l'évaluation du recueil d'indicateurs, l'analyse des mémos de chantiers et le programme d'assurance de la qualité des bitumes. Les 2 premiers projets sont terminés et les autres sont toujours en cours de réalisation.

4.2 Transport des personnes

Subventions à l'exploitation des organismes publics de transport en commun

Dans le discours sur le budget 1990-1991, le ministre des Finances annonçait l'intention du gouvernement de soumettre aux municipalités un projet visant à modifier le financement du transport en commun. Au cours de l'année 1990-1991, le ministère des Transports a collaboré étroitement aux travaux qui ont mené au dépôt, le 14 décembre 1990, de la proposition gouvernementale sur un nouveau partage Québec-municipalités.

En vertu de cette proposition, à compter du 1er janvier 1992, le gouvernement mettra de nouvelles sources de financement à la disposition des municipalités situées sur le territoire d'un organisme public de transport en commun. En contrepartie, les municipalités assumeront la responsabilité des dépenses de fonctionnement de ces organismes et le gouvernement continuera à soutenir le financement de leurs immobilisations.

Notons finalement qu'en 1990-1991, le Ministère a versé pour l'exploitation des organismes publics de transport en commun des subventions totalisant 200 700 755 $.

Création d'un organisme régional de transport à Montréal

Le 24 octobre 1990, l'Assemblée nationale adoptait la Loi instituant le Conseil métropolitain de transport en commun et modifiant diverses dispositions législatives.

Le Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) couvre le territoire des 3 sociétés de transport en commun de la région de Montréal.

Le Conseil est formé d'un président, de 6 représentants de la Ville de Montréal, de 2 représentants des villes de banlieue de la Communauté urbaine de Montréal, de 2 représentants de la Ville de Laval et de 2 représentants des municipalités du territoire de la Société de transport de la rive sud de Montréal (STRSM).

Le Conseil a pour fonction de faciliter les déplacements régionaux. À cet effet, il établit les tarifs des services de transport en commun régionaux quel qu'en soit le mode. De plus, le Conseil décide de la planification et de la réalisation d'infrastructures communes.

Un laissez-passer régional est en vente depuis le début de l'année 1990 à la suite d'une entente entre les sociétés.

Le ministère des Transports a versé au CMTC une subvention de 26 492 760 $ pour l'année 1990, qui sert en pratique à compenser les effets de débordement engendrés par la clientèle régionale sur le réseau de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) et le manque à gagner provenant de l'intégration tarifaire (laissez-passer donnant accès aux 3 réseaux).

La subvention a été fixée à un montant n'excédant pas 27 372 320 $ pour l'année 1991.

Les fonctionnaires du Ministère ont travaillé avec le CMTC et les sociétés de transport afin de mettre au point la formule de partage financier.

Le ministre des Transports a présidé la première assemblée du Conseil tenue le 17 décembre 1990.

Plan d'action dans la région de Montréal

Le 10 août 1988, le Ministère rendait public un plan d'action décennal pour résoudre les nombreux problèmes de circulation et enrayer la dégradation de la qualité du réseau autoroutier et de certains équipements de transport collectif. L'ensemble des interventions prévues par le plan, tant sur le réseau routier que sur le réseau du transport collectif, totalisait des dépenses évaluées à 1,6 milliard de dollars réparties sur dix ans, dont près de 780 millions dédiés au transport collectif.

Jusqu'à ce jour, les interventions sur les infrastructures et les équipements de transport ont porté principalement sur les volets prioritaires de conservation des acquis et de leur amélioration. Depuis la mise en oeuvre du plan, près de 332 millions de dollars ont été investis dont 115 millions dans les infrastructures et systèmes de transport collectif.

Les budgets alloués sont principalement affectés à la réfection et aux améliorations, notamment des autoroutes 15, 20 et 40, à la rénovation des trains de Rigaud et de Deux-Montagnes, des voitures de métro de Montréal, à la voie réservée sur l'estacade ainsi qu'à la poursuite des travaux aux terminus du centre-ville et de Brossard.

Estacade et terminus

À compter du 25 juin 1991, la voie réservée du pont Champlain sera utilisée aux heures de pointe par la STRSM et les conseils intermunicipaux de transport (CIT) Le Richelain, de la Vallée-du-Richelieu, Chambly-Richelieu-Carignan et l'Organisme municipal et intermunicipal de transport (OMIT) de Saint-Bruno. Cette entente est intervenue après un an d'études et de négociations entre les parties.

Un contrat d'opération de la voie réservée, d'une durée de 3 ans, est confié à la STRSM et sa gestion sera assumée par la Direction régionale de la Montérégie (6-2). Les coûts d'utilisation et de gestion de la voie réservée seront à la charge entière des organismes transporteurs bénéficiaires de cette installation.

Avant le 25 juin 1991, est prévue une période d'entraînement et de rodage des chauffeurs d'autobus des OMIT autorisés à circuler sur la voie réservée. D'autres OMIT pourront éventuellement utiliser la voie réservée s'ils obtiennent l'autorisation du Ministère, soumettent leurs chauffeurs à l'entraînement exigé et obtiennent l'autorisation d'aller sur l'île de Montréal. La voie réservée actuelle du pont Champlain, utilisée par plus de 200 autobus transportant 12 000 personnes à chaque période de pointe, sera remplacée par un lien permanent sur l'estacade. Cette voie réservée de plus de 10 km est en site propre sur près de la moitié de son parcours, entre les terminus de Brossard et du centre-ville.

La préparation des plans et devis a été amorcée à la fin de l'automne 1990 pour cette importante infrastructure dont le coût d'aménagement est estimé à près de 85 millions de dollars.

Des travaux de 27,6 millions de dollars ont été exécutés au terminus de la STRSM, au centre-ville de Montréal. La livraison de l'ouvrage est prévue pour l'automne 1991. Ce terminus, intégré à un complexe immobilier de 45 étages, sera un véritable carrefour des transports en liaison avec le métro et les trains de banlieue. Par ailleurs, au terminus de la STRSM à Brossard, des travaux de plus de 2 millions de dollars, liés au réaménagement du terminus, ont été achevés.

Voitures de métro

Le plan d'action 1988-1998 prévoyait la rénovation des 336 voitures de métro de la première génération (série MR-63). Le Ministère donnait son aval afin que la STCUM procède à l'octroi du contrat, accordé au CNRail, qui procédera aux réparations estimées à 65,4 millions de dollars. Ces réparations sont exécutées aux ateliers du CNRail à Montréal sur une période de 2 ans. Elles permettront de prolonger la durée de vie des voitures de 20 ans.

Prolongement de métro

En septembre 1989, 2 ententes étaient conclues entre le Ministère, la STCUM, la CUM, la STL et la Ville de Laval afin de prolonger le réseau de métro à Laval et dans l'est de la CUM.

Près de 1,3 million de dollars a été consenti à la préparation des études préliminaires et d'une partie des avant-projets. L'ensemble de ces études, au coût de 4,5 millions de dollars, pourrait être terminé au début de 1992.

Trains de banlieue

Au cours de 1990-1991, le ministère des Transports est intervenu au sujet de l'exploitation de la ligne de Rigaud dans le but de régler certains problèmes spécifiques. D'abord, en collaboration avec la STCUM, le gouvernement essaie de trouver une solution de rechange au problème du remplacement de l'atelier d'entretien Glen qui doit fermer ses portes en 1992 à la fin du contrat d'exploitation. Il s'est de plus engagé à réparer les dommages causés par l'incendie de la gare de Beaconsfield.

Concernant la ligne de Deux-Montagnes, le gouvernement est intervenu dans le but de maintenir le service actuel affligé par de nombreuses mises au rancart de matériel roulant, en louant 15 voitures de Via Rail et en assumant les frais de conversion et de remise en service.

Pour ce qui est de la modernisation de cette ligne, 1990-1991 a marqué la fin des avant-projets et des premières études d'impact, le début des plans et devis et celui de la négociation du matériel roulant, le tout dans une perspective de mise en oeuvre au cours de 1991-1992.

Par ailleurs, les trains de banlieue ont été mis à profit dans la solution aux problèmes de circulation occasionnés par la reconstruction de l'autoroute Métropolitaine, avec la mise en service du MÉTROPOLITRAIN et dans celle de la crise amérindienne avec l'exploitation du train de Saint-Isidore.

Autres immobilisations

En plus des projets prévus au plan d'action de la région de Montréal, le ministère des Transports s'est associé aux organismes de transport en commun (OPT), par son programme d'aide gouvernementale au transport en commun, à la réalisation en 1990-1991 d'investissements de l'ordre de 46 millions de dollars.

Ces investissements ont permis l'achat de 169 autobus urbains par les OPT pour remplacer leurs véhicules mis au rancart, la construction par la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (CITS) d'une gare intermodale à Jonquière et le parachèvement de la construction par la STRSM de son centre d'opération à Longueuil. Le projet de mise aux normes du garage de Saint-Hubert de la STRSM a aussi été amorcé en 1990 ainsi que la rénovation des premiers wagons de métro de la STCUM.

Révision du programme d'aide aux immobilisations

Depuis l'adoption du programme d'aide gouvernementale au transport en commun en 1973, l'accent a porté sur l'expansion de l'offre de service en vue d'accroître la fréquentation des réseaux. Cet effort

a permis le prolongement du réseau de métro, l'augmentation des parcs d'autobus, la construction de nouveaux garages et de terminus ainsi que l'installation d'abribus. Ainsi, les services ont été améliorés en quantité et en qualité.

Le défi auquel sont aujourd'hui confrontés les organismes publics de transport consiste à maintenir en bon état le patrimoine acquis au cours des 2 dernières décennies. De plus, les organismes doivent améliorer la qualité des services offerts de manière à demeurer concurrentiels par rapport à l'automobile; ils doivent aussi améliorer leur performance afin d'accroître leur rentabilité. L'importance des ressources financières qui devront être consacrées à ces fins fera passer au second plan les projets d'expansion.

Le Ministère mène des réflexions visant à ajuster son aide financière en fonction de ces nouvelles réalités. Ces travaux ont porté principalement sur l'identification des besoins et l'élaboration des nouvelles orientations à apporter au programme d'aide actuel. Des propositions, qui seront soumises au Conseil des ministres durant le prochain exercice, feront état des nouveaux besoins, de leur coût, ainsi que de leurs effets sur le budget du Ministère. L'orientation serait la conservation et l'amélioration des actifs au cours de la prochaine décennie.

Transport adapté aux personnes handicapées

Au cours de l'année, 6 nouveaux organismes de transport adapté ont été créés afin de desservir de nouvelles municipalités, ce qui porte à 660 le nombre de municipalités qui offrent un service de transport adapté aux personnes handicapées. À l'heure actuelle, 85 organismes de transport adapté desservent 81 % de la population du Québec.

En 1990-1991, le Ministère a alloué 25,6 millions de dollars en subventions aux organismes publics de transport en commun et aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport adapté, ce qui a permis de réaliser 2,5 millions de déplacements dont 41 % par véhicules-taxis. Les quelque 200 minibus adaptés utilisés à cette fin ont parcouru 9,2 millions de km.

Un logiciel d'aide à la gestion et à la planification, conçu par le Ministère et destiné à satisfaire les besoins des services de transport adapté, a été mis à la disposition des organismes au cours de l'année. Depuis mai 1991, des cours de formation sont dispensés aux organismes afin d'optimiser l'utilisation du logiciel.

Le Ministère a effectué une évaluation de la politique d'admissibilité des personnes handicapées au transport adapté. La nouvelle politique qui en découle entrera en vigueur en 1992.

Cette politique plus précise facilitera le travail des comités d'admission tout en favorisant une plus grande équité dans le traitement des demandes des requérants.

Enfin, la révision du programme d'aide au transport adapté suit son cours et fera l'objet de consultations et de décisions de la part des autorités ministérielles au cours de 1992.

Transport par taxi

Au cours de la présente année, l'Assemblée nationale a adopté la Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi afin d'accentuer le contrôle de l'industrie du taxi, notamment pour les personnes faisant du transport sans détenir les permis requis. L'amende minimale dans un tel cas a été portée à 1 000 $. De plus, la plaque et le certificat du véhicule utilisé à de telles fins sont désormais suspendus pour au moins trois mois; le véhicule peut même être saisi par un agent de la paix.

Le ministre des Transports a le pouvoir d'autoriser toute personne à agir comme inspecteur afin de veiller à l'application de la loi et de ses règlements; les pouvoirs de ces inspecteurs ont également été précisés. Enfin, les municipalités dont les agents de la paix exercent les contrôles requis peuvent conserver le produit des amendes imposées.

En vertu de la loi, le gouvernement sera habilité à fixer par règlement, pour chaque territoire, le nombre maximum de permis de taxi. Il convient, à cet égard, de mentionner le Plan de rachat de permis de taxis dans l'agglomération de Montréal instauré le 14 juin 1985 dans le but de rentabiliser l'industrie du taxi dans la métropole en y réduisant le nombre de voitures-taxis en circulation. Le plan, qui a pris fin le 13 mars 1991, s'est traduit par le retrait du marché de 1 287 permis, soit près de 25 % du nombre total des permis.

Dans la foulée de la loi, le ministère de la Main-d'oeuvre, de la Formation professionnelle et de la Sécurité du revenu a développé le devis initial d'un cours de formation des futurs chauffeurs de taxi. Dans le cadre d'une réglementation à venir, les personnes aspirant à exercer la profession dans certains territoires pourront être tenues de suivre ce cours. Une formation de ce type a déjà été développée à l'intention des chauffeurs de taxi appelés à effectuer du transport adapté.

Le programme Taxi-Secours, qui vise à favoriser la participation des chauffeurs de taxi aux efforts de sécurité publique, a été introduit dans la ville de Beauport et dans l'est de Montréal par les responsables locaux de l'industrie du taxi conjointement avec les corps policiers concernés.

Une publication sur le transport par limousine a été produite et largement diffusée auprès des intervenants du milieu (hôteliers, transporteurs, etc.) afin de prévenir le transport illégal par limousine.

Enfin, une table de concertation régionale sur l'industrie du taxi a été créée sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec (CUQ). Cette table regroupe des représentants des principaux partenaires de l'industrie du taxi, des hôteliers et du ministère des Transports; elle est présidée par l'Office du tourisme et des congrès de la CUQ.

4.3 Transport des marchandises

Transport par camion

Modifications réglementaires et recherche

La sécurité et la conservation du réseau routier sont demeurées des préoccupations primordiales du ministère des Transports en 1990-1991. Pour répondre aux attentes du gouvernement et de l'industrie du transport, les principales activités ont porté sur la réglementation, la consultation, l'information ainsi que sur les études et la recherche.

Charges et dimensions

Sur le plan de la réglementation, soulignons l'entrée en vigueur, le 8 novembre 1990, d'un nouveau règlement sur le permis spécial de circulation. Pour tout transport de véhicule ou de marchandise indivisible hors normes, il est obligatoire de se procurer un permis spécial. Les charges et dimensions exceptionnelles sont autorisées ou refusées, après examen par un comité d'expertise du Ministère, qui détermine les conditions de transport les plus appropriées pour assurer la sécurité des usagers de la route et la protection des infrastructures. Ces nouvelles normes amélioreront de beaucoup la sécurité dans ce genre de transport.

De nouvelles dispositions concernant la période de restriction des charges pour les véhicules lourds ont été prises. Il y a maintenant 3 zones de dégel et, pour chacune d'elles, des dates fixes sont prédéterminées.

Le Ministère a aussi révisé en profondeur le règlement sur les normes de charges et dimensions qui régit le transport traditionnel. Il vise notamment à réduire la délivrance de permis spéciaux sous la signature du Ministre, à améliorer l'équité entre les transporteurs, à harmoniser les normes avec les autres juridictions, à mieux protéger les infrastructures et à améliorer la sécurité routière.

Plusieurs projets de recherche ont été lancés, notamment des essais d'indicateurs de charge aux essieux, entrepris avec les fabricants et les associations de camionnage, des démonstrations d'essieux autovireurs devant divers transporteurs, et des essais de stabilité des véhicules avec le Conseil national de la recherche du Canada.

Des études ont également été entreprises sur la machinerie lourde, les grues automotrices et le transport des maisons en sections afin d'alléger la réglementation et de servir encore mieux la clientèle. L'utilisation des gyrophares et des feux de position a aussi fait l'objet d'une étude. Enfin, le Ministère a été en consultation avec l'industrie du camionnage pour amorcer les travaux de révision du règlement sur l'arrimage.

Transport des matières dangereuses

Quatre ans après l'adoption du règlement sur le transport des matières dangereuses, ce dossier a encore été l'objet d'une attention toute particulière de la part du Ministère. Ce dernier a contribué financièrement à la réalisation de la phase I de l'étude relative au transport des marchandises dangereuses dans la grande région montréalaise.

De plus, 2 autres études visaient à assurer une prise de décision éclairée et rationnelle face aux projets d'amendements à la réglementation. La première touchait la circulation des matières dangereuses dans le tunnel de Beauharnois. L'autre visait à réévaluer la pertinence d'obliger les camions transportant des matières dangereuses à s'immobiliser aux passages à niveau. Dans ce même domaine, le Ministère a participé très activement aux travaux du Comité interministériel sur les matières dangereuses et ce, afin d'assurer la cohérence et l'harmonie de l'intervention gouvernementale.

De la même façon, le Ministère a étudié la proposition de Transports Canada consistant à établir une nouvelle stratégie pour lutter contre l'usage de l'alcool et des drogues dans les transports.

Une politique sur la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses fut élaborée afin de répondre, entre autres, aux attentes grandissantes des municipalités dans ce domaine, et de favoriser un juste équilibre entre les besoins de conservation du réseau routier et de tranquillité des citoyens et les besoins d'ordre économique.

Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises

Par sa Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, sanctionnée le 20 décembre 1990, le gouvernement du Québec confiait à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) le contrôle du transport routier des

personnes et des marchandises, sur route et en entreprise. Comme corollaire à cette mesure qui favorise un contrôle routier accru sur tout le territoire du Québec, le ministre des Transports a formé un comité, sous sa présidence, composé des ministres responsables des ministères concernés et chargé d'établir les orientations et politiques en matière de contrôle routier.

Ce comité est assisté par le comité d'orientation qui est sous la présidence du sous-ministre des Transports.

Pour donner suite à la décision du 4 juillet 1990 du Conseil des ministres, le Ministère a mis sur pied une unité administrative, le Service de l'orientation et de l'évaluation du contrôle routier, chargée d'appuyer les travaux du comité des sous-ministres, notamment en compilant les informations permettant de dresser le bilan des réalisations en matière de contrôle routier. Diverses ententes ont été conclues avec la SAAQ et la Sûreté du Québec, ce qui a permis d'intégrer aux effectifs de la Société le personnel affecté au contrôle du transport routier, soit les inspecteurs en entreprise et les contrôleurs sur route. Pour répondre aux besoins en personnel, 24 inspecteurs ont été recrutés; ils ont été affectés par la Société au contrôle économique dans les entreprises. Les services des peseurs du Ministère ont également été prêtés à la Société jusqu'au 31 décembre 1991.

Camionnage général

La Direction du transport routier des marchandises a aussi comme mandat d'élaborer les politiques en matière de camionnage général et de camionnage en vrac, ainsi que de réaliser des analyses et études économiques de cette industrie.

Le secteur du camionnage général a fait l'objet au cours de la dernière année de plusieurs demandes et revendications. Au mois de mai 1990, le ministre des Transports créait un comité de travail *ad hoc*, le Comité Charbonneau, dans le but de consulter les membres de l'industrie du camionnage sur la situation dans ce secteur, et notamment sur la problématique de la sous-traitance.

Le comité a déposé son rapport en juillet 1990, et diverses mesures ont été amorcées par le gouvernement du Québec à la suite de ses recommandations. Le travail actuel de plusieurs ministères et organismes porte notamment sur :

— l'organisation du contrôle routier;

— l'adoption d'un système de vignettes pour la taxe sur le carburant par le ministère du Revenu du Québec;

— des modifications réglementaires pour mieux encadrer les ententes entre les sous-traitants et les transporteurs;

— des modifications réglementaires pour incorporer au test d'aptitude des exigences supplémentaires pour obtenir et maintenir les permis de camionnage.

Camionnage en vrac

L'industrie québécoise du camionnage en vrac pour compte d'autrui a constitué un secteur d'activité important en 1990.

Tableau 10

Le marché du transport en vrac
(en millions de dollars)

	$	%
Marché total	464	100
Marché passant par les organismes de courtage	130	28
Marché à l'extérieur des organismes de courtage	334	72
Marché provenant du secteur privé	353	76
Marché provenant des ministères et municipalités	111	24
Marché du transport forestier	140	30
Marché du transport par benne basculante	324	70

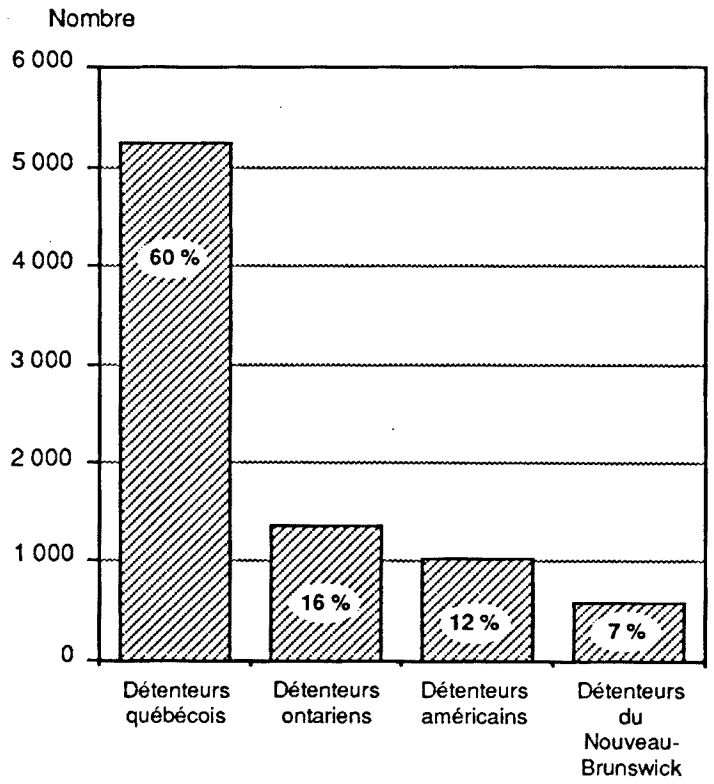
Tableau 11

Les transporteurs et les permis

		%
Nombre de détenteurs de permis	7 480	100
Nombre de détenteurs membres des organismes de courtage	4 413	59
Nombre de détenteurs non membres des organismes de courtage	3 067	41
Nombre de détenteurs faisant le transport de bois	1 322	18
Nombre de détenteurs faisant le transport par benne basculante	6 158	82
Nombre de permis de vrac (camions)	10 141	100
Nombre de camions inscrits aux organismes de courtage	4 885	48
Nombre de camions non inscrits aux organismes de courtage	5 256	52
Nombre de camions faisant le transport du bois	2 195	22
Nombre de camions faisant le transport par benne basculante	7 946	78

Graphique 4

Total de licences de caractère extraprovincial accordées de janvier 1988 à mai 1991

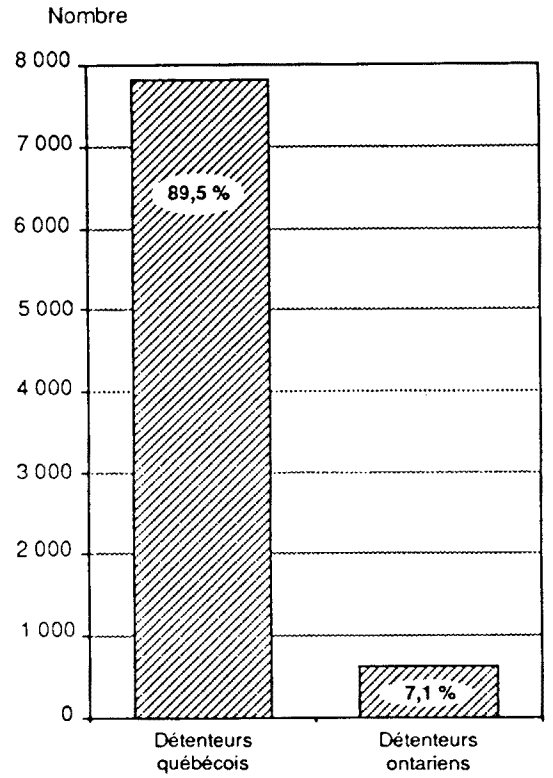


Le ministre des Transports a tenu une commission parlementaire sur l'industrie du camionnage en vrac. Cette commission a procédé à une consultation générale auprès des intervenants du milieu et a tenu des auditions publiques concernant les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec. Elle a examiné la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux, le contrôle de l'application de la réglementation, la rentabilité des transporteurs et les perspectives d'avenir dans ce secteur d'activité.

À la suite des recommandations de la commission, le ministre a conclu que les acquis, tels la clause 75/25, la portion du 25 % en volume d'asphalte à titre expérimental pour 1991 et le transport du sel du Ministère demeurent des clauses de protection réservées aux camionneurs artisans. Il a annoncé une table de concertation avec les principaux organismes engagés dans le camionnage en vrac afin de leur permettre de trouver ensemble des solutions aux irritants de la réglementation. Enfin, sous le titre *L'organisation du camionnage en vrac au Québec*, le Ministère a publié les résultats d'une enquête importante faite auprès de 2 000 détenteurs de permis de transport en vrac.

Graphique 5

Total de licences et permis de caractère intraprovincial accordés de janvier 1988 à mai 1991



Adaptation de la main-d'oeuvre du transport routier

Le ministère des Transports a collaboré, au printemps 1989, à la formation d'un comité d'adaptation de la main-d'oeuvre du transport routier (CAMO-Route) qui a mis en commun l'expertise de quelque 70 professionnels de divers métiers liés à l'industrie du camionnage.

Les contributions au budget de fonctionnement de cette première année sont venues du ministère fédéral de l'Emploi et de l'Immigration, du ministère québécois de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, de l'Association du camionnage du Québec, de la Fédération des teamsters (local 931) et de l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec (APCRIQ). Le but est évidemment de produire un ensemble de recommandations pour orienter et stimuler la qualification professionnelle en fonction des besoins modernes du transport routier des marchandises.

Transport ferroviaire

Le Ministère est intervenu encore cette année auprès de l'Office national des transports afin de s'opposer à l'abandon de lignes ou de services ferroviaires au Québec. Ainsi, il a fait part à l'Office de son opposition et de ses recommandations au sujet du projet de CP Rail d'abandonner l'exploitation de sa subdivision Saint-Gabriel au nord de Joliette.

Il est également intervenu dans le même sens lors du réexamen par l'Office des demandes d'abandon visant les subdivisions Granby et Saint-Raymond (tronçon Hedley-Jackson's) du Canadien National (CN), ainsi que les services de trains de voyageurs de la compagnie de chemin de fer Québec North Shore & Labrador (QNSL) entre Sept-Îles et Schefferville et entre Ross Bay Jonction et Wabush Labrador City.

De plus, se prévalant des dispositions de l'article 64 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, le Ministère en appela auprès du gouverneur général en conseil des décisions de l'Office autorisant l'abandon des subdivisions Taschereau et Montmagny (tronçon Harlaka-Saint-Romuald) du CN.

Le Ministère a confirmé à la Cour fédérale du Canada son appui à la requête de Transport 2000 Québec en appel de la décision de l'Office concernant la subdivision Montmagny du CN, informant la Cour qu'il interviendra et fera des représentations dans ce dossier.

D'autre part, le Ministère a participé aux travaux de la Table de concertation sur l'industrie ferroviaire dans la région de Montréal et du Conseil régional de développement Abitibi-Témiscamingue (CRDAT). La Table a pour mission d'évaluer les conséquences de l'évolution de l'industrie ferroviaire dans la région métropolitaine et de proposer des mesures de redressement, le cas échéant. Le Comité du suivi du CRDAT doit évaluer les besoins de la région en matière de transport ferroviaire des marchandises en regard de l'évolution prévisible de l'offre des services dans cette région et des éléments susceptibles de l'influencer. En plus, le Ministère a contribué à la réalisation d'une étude de faisabilité sur l'acquisition, par une éventuelle compagnie de chemin de fer formée par un groupe d'entrepreneurs locaux, de la ligne du CN entre Matapédia et Chandler.

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, le Ministère a procédé à l'inspection des chemins de fer à charte provinciale, ainsi qu'à celle de plusieurs entreprises possédant du matériel ferroviaire.

Le Ministère a procédé à une analyse de l'évolution du trafic ferroviaire de marchandises, par catégorie de produits, pour définir les changements intervenus ces dernières années et pour mesurer l'impact du transfert de ces produits vers la route.

En 1990-1991, le Ministère a amorcé la révision de la partie corporative et commerciale de la Loi sur les chemins de fer dans le but d'adapter celle-ci au contexte de la formation de nouvelles sociétés ferroviaires.

En dernier lieu, le Ministère a publié une édition renouvelée de la carte du réseau ferroviaire du Québec, laquelle se veut autant un outil de travail qu'un ouvrage de référence.

Chapitre V
Programme 3
Construction du réseau routier

5.1 Travaux de génie

Direction de la sécurité routière

Une nouvelle unité administrative, la Direction de la sécurité routière, créée en 1991, a mis sur pied un programme d'amélioration de la sécurité sur les routes auquel fut accordé un budget de 10 millions de dollars.

Elle a également effectué l'analyse de plus de 300 sites dangereux qui, dans une proportion de 70 %, consistait en l'étude de signaux lumineux.

Direction des sols et matériaux

En 1990, le Service de l'assurance de la qualité a réalisé une étude pour évaluer la qualité des bitumes utilisés par les fabricants d'enrobés. Il a ainsi mis au jour un écart appréciable entre son évaluation et celle faite aux raffineries, des défectuosités des bitumes fournis par le Ministère et assujettis à un programme d'assurance de la qualité. Le Service tente actuellement de définir un mode de gestion des produits défectueux à partir d'essais qui permettraient une meilleure évaluation du produit.

Le Service des sols et chaussées a fait l'acquisition d'un déflectomètre à impacts FWD (Falling Weight Deflector) d'une valeur de 200 000 $ qui fournira aux experts en réfection de chaussées des informations plus précises sur la qualité de portance des routes à l'étude. Le Service a commencé ou poursuivi plusieurs recherches et posé les bases de sa collaboration avec l'Université Laval dans le domaine des chaussées. Ainsi, un projet de recherche, visant à mieux connaître les effets du gel et du dégel sur les chaussées, a été mis sur pied dans le cadre des études de deuxième cycle. Une troisième thèse de maîtrise ainsi qu'une cinquième publication conjointe avec l'université seront produites dans ce secteur de recherche.

Outre sa participation à un grand nombre de conférences et de congrès, le Service a joué un rôle important dans l'organisation de la 43e Conférence canadienne de géotechnique, tenue à Québec en 1990. Il a également participé à une réunion de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) tenue à Espo, en Finlande, sur les systèmes-experts, car il développe actuellement un système-expert pour l'analyse des symptômes des problèmes de chaussées.

Service du laboratoire central

Durant l'exercice 1990-1991, le Service du laboratoire central a développé de nouveaux domaines d'expertise. Tout d'abord, il y a eu la mise en service d'un « orniéreur » de laboratoire qui simule la formation d'ornières produites par le passage répété de lourdes charges sur des spécimens de revêtement bitumineux. Grâce à cet appareil, on est en mesure d'améliorer la résistance à l'orniérage des mélanges bitumineux appliqués sur les routes et, ainsi, à en diminuer le coût d'entretien tout en augmentant la sécurité routière. Dès sa première année de service, l'orniéreur a effectué plus de quarante essais visant à contrôler les mélanges bitumineux destinés à des routes très passantes, comme l'autoroute Métropolitaine à Montréal. Ceci a permis au Ministère de refuser des mélanges bitumineux qui, sans ces essais, auraient été appliqués sur la route. Les économies ainsi réalisées font que l'investissement nécessaire à l'achat de cet équipement se trouve rentabilisé dès cette année. De plus, on a commencé des travaux de recherche afin de définir et de développer des mélanges plus performants comme des enrobés riches en fines et liants, des enrobés additionnés d'amiante, etc.

Il y a eu aussi l'acquisition d'un laboratoire mobile afin d'appuyer le programme ministériel d'évaluation des structures des ponts les plus faibles. Ce laboratoire est capable de mesurer les déformations produites dans les divers éléments d'un pont soumis à l'action de charges lourdes au repos et en mouvement, et d'en déduire la capacité et les besoins de renforcement. Cette nouvelle technique a été appliquée avec succès sur le pont de la rivière Massawippi, près de Lennoxville, qui faisait l'objet d'une limite de charges et pour lequel des travaux majeurs de renforcement étaient prévus. L'analyse détaillée des contraintes, effectuée avec le nouveau laboratoire, a démontré que ce pont était beaucoup plus solide qu'on ne le croyait. En ajustant son intervention aux faiblesses réelles du pont enregistrées par le nouveau laboratoire, le Ministère a réalisé des économies de quelques centaines de milliers de dollars, ce qui a permis, dès le premier usage, de payer ce nouvel équipement dont le coût s'élevait à environ 300 000 $. Le laboratoire central compte évaluer entre 10 et 15 ponts par année avec cet équipement.

Le Service a également complété l'évaluation du potentiel réactif des granulats à béton avec les alcalins du ciment fournis par les carrières du Québec.

Cette meilleure connaissance des propriétés chimiques des granulats permettra d'appliquer des mesures correctrices pour minimiser les phénomènes de réactivité alcaline qui constituent une cause majeure de la dégradation des structures de béton de ciment.

Direction des structures

La Direction des structures a poursuivi sa démarche d'implantation de la gestion intégrale de la qualité dans les ouvrages d'art. Ce travail, concrétisé par l'action de 10 comités, contribue à faire évoluer la vocation de la Direction de son rôle traditionnel de concepteur à celui de conseiller participant davantage aux prises de décision. La qualité du travail de la Direction a été reconnue par le prix d'excellence du Ministère dans la catégorie « Comportements exemplaires ».

Dans la continuité du programme de conservation des acquis, la Direction des structures a mis l'accent sur le perfectionnement en 1990-1991. Pendant qu'elle doublait son budget de perfectionnement interne, elle élaborait des cours de formation à l'intention des inspecteurs et des surveillants des structures en région. Ces cours ont été suivis par 188 participants.

Le Service des ouvrages d'art a préparé les plans et devis de 40 projets de construction pour un investissement de 54,2 millions alors qu'il en confiait 5 autres, qui totalisaient 22,3 millions, à l'entreprise privée. En plus de la révision des devis d'entretien effectuée par les districts, 126 ponts ont été évalués, dont 76 par les employés du Ministère et 50 par l'entreprise privée. Ces évaluations ont servi à l'élaboration d'une partie du programme d'intervention sur les structures du réseau routier provincial.

La baisse du budget de construction du Ministère a eu pour conséquence de réduire le nombre d'études hydrauliques qui est passé de 191 l'an dernier à 127 cette année. Les réclamations équivalent à 27 % du travail effectué par le Service de l'hydraulique et les études urgentes à 20 %. Il s'agit là d'une situation analogue à celle de l'an dernier.

Direction de la circulation et des aménagements

Dans le but de mieux adapter les projets aux besoins sociaux et aux contraintes environnementales, la Direction a développé une approche multidisciplinaire consultative pour associer les intéressés à sa démarche. Durant l'année 1990-1991, la Direction a terminé 40 projets routiers qu'elle a acheminés aux directions régionales pour réalisation.

Le Service de l'environnement a effectué 40 cadrages environnementaux et 130 études d'impact. Il a autorisé 402 évaluations environnementales, 87 évaluations archéologiques et transmis 109 demandes de certificat d'autorisation au ministère de l'Environnement. Il a aussi effectué 25 suivis environnementaux.

Le Service des projets a réalisé 2 592 relevés de circulation, 44 enquêtes origine-destination, 32 études d'opportunité, 51 études de circulation, 333 études de feux de circulation, 61 études de justification d'éclairage. Il a effectué des plans et devis de 234 km de chaussée, 28 plans et devis d'éclairage routier, 37 plans et devis de feux de circulation et 23 aménagements paysagers.

Le Service des utilités publiques a procédé à 436 déplacements d'utilités publiques et à l'aménagement de 104 passages à niveau.

Direction des acquisitions

Le Service de l'arpentage foncier a produit des relevés d'arpentage sur une distance équivalente à 233 km pour la préparation de plans d'acquisition, 210 km pour les plans d'immeubles excédentaires et 879 km pour des plans de levée servant à la préparation d'aménagement routier.

Il a aussi effectué des travaux d'arpentage reliés à des études de déformation des infrastructures routières telles que viaducs, ponts et tuyaux de drainage. Il a également vérifié à intervalles réguliers l'érosion de certaines falaises le long des routes; 18 % de ces travaux ont été exécutés par l'entreprise privée.

Le Service a mis au point un processus de collecte d'information topographique à l'aide de la photographie à basse altitude permettant de produire plusieurs modèles de terrain à des coûts réduits. Il a ainsi produit plusieurs fichiers numériques transférés directement dans les systèmes de conception assistée par ordinateur et utilisés pour la préparation des projets au Ministère.

Il assure la représentation du Ministère au Comité directeur du plan géomatique gouvernemental et participe activement aux travaux du Comité ministériel de géomatique.

Enfin, il a produit un ouvrage de référence sur l'historique, la législation et la jurisprudence québécoise en matière d'emprise de routes intitulé : *La largeur des chemins au Québec.*

En 1990-1991, le Service de l'expropriation a versé quelque 24,5 millions pour l'acquisition de droits immobiliers touchant plus de 1 130 dossiers. De ce montant, plus de 265 000 $ ont été attribués en contrats à des firmes d'évaluateurs et 1,1 million en honoraires professionnels pour d'autres services. En contrepartie, la vente et la location de biens immobiliers excédentaires ont amené des revenus de 11,4 millions au gouvernement québécois.

La diminution des règlements devant les tribunaux témoigne de la satisfaction des expropriés et de l'amélioration de la qualité des expertises. Ceci est confirmé par le nombre croissant de demandes d'assistance technique acheminées au Service de l'expropriation par les autres ministères.

Programmes SHRP et C-SHRP

Le « Strategic Highway Research Program » (SHRP) est un programme américain de recherche d'une durée de 6 ans et doté d'un budget de 150 millions de dollars. Il a été créé pour répondre aux besoins longtemps négligés d'innover en matière de génie routier, d'améliorer les techniques et les matériaux qui constituent la base des infrastructures routières actuelles et d'augmenter la capacité et la sécurité des routes. Le programme est essentiellement orienté vers la solution de problèmes concrets et il se veut un exemple aussi bien qu'une assise pour la recherche future. Il aborde 4 secteurs de recherche bien définis : les bétons bitumineux, les chaussées « Long-Term Pavement Performance » (LTPP), les activités d'entretien ainsi que les bétons et structures. Une cinquième composante du programme, SHRP-IDEA, vise la promotion des projets de recherche qui proposent l'exploration de solutions innovatrices à des problèmes précis.

De portée plus modeste, le programme C-SHRP est un satellite du programme SHRP avec un budget de 5 millions. Il a été mis sur pied afin de profiter des recherches américaines et de les étendre aux conditions climatiques et aux problèmes propres au Canada.

En plus de subventionner le programme canadien, le gouvernement du Québec participe activement aux deux programmes. Il fait partie des différents comités qui orientent les projets de recherche, prête une personne et a mis en place plusieurs sections d'essai.

Plusieurs comités ont fait appel à des experts du Ministère qui ont participé, notamment, à la réunion pour faire la mise au point du programme à mi-chemin de son déroulement à Denver (Colorado) en août 1990.

On a construit en 1990-1991 un site d'essai SPS-3 qui comprend 4 sections adjacentes et vise à évaluer les types de traitement d'entretien des chaussées suivants : la couche d'usure mince, le traitement de surface, le coulis de scellement et le scellement de fissures. Après un premier hiver, on notait déjà une mauvaise performance du traitement de surface. Par ailleurs, les 9 sections SHRP LTPP et le site C-SHRP ont été soumis à un suivi de routine. Le site C-SHRP a été également l'objet d'un suivi assidu durant la période de dégel.

Pour 1991-1992, le Ministère se propose d'installer des balances dynamiques aux sites d'essai SHRP et C-SHRP, d'installer de nouveaux sites d'essai et de participer à quelques projets spéciaux.

5.2 Travaux routiers

Des dépenses de 262 367 300 $ ont été effectuées par le Ministère au chapitre de la construction routière en 1990-1991, soit :

— 148 088 000 $ pour les autoroutes;
— 73 489 100 $ pour les routes principales;
— 13 060 200 $ pour les routes régionales;
— 27 730 000 $ pour les autres routes.

Graphique 6

Montants affectés à la construction du réseau routier

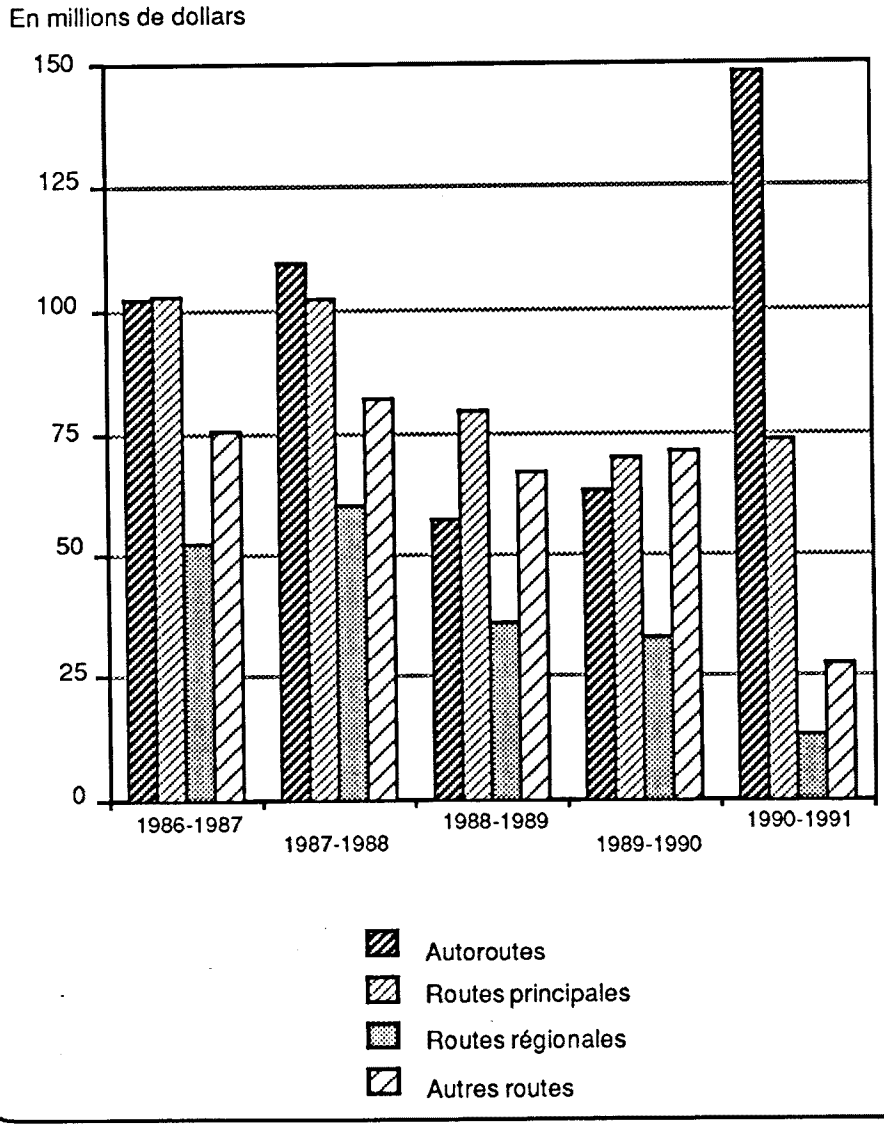


Tableau 12
Travaux de construction — Régions et directions (*)
(en dollars)

Travaux par région	Autoroutes	Routes principales	Routes régionales	Réseau local	Total
1-1 Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine	—	18 721 700	—	579 500	19 301 200
1-2 Bas-Saint-Laurent	9 051 900	2 428 200	205 000	1 589 200	13 274 300
02 Saguenay - Lac-Saint-Jean	4 069 200	2 538 700	200 500	972 800	7 781 200
3-1 Québec	2 057 200	2 961 100	2 874 900	5 833 100	13 726 300
3-2 Chaudière-Appalaches	9 457 000	829 100	5 290 800	1 948 700	17 525 600
04 Mauricie - Bois-Francs	3 676 600	926 200	500	4 736 000	9 339 300
05 Estrie	207 100	1 468 500	1 257 900	2 368 600	5 302 100
6-1 Drummond-Yamaska	301 400	2 071 000	292 900	1 058 600	3 723 900
6-2 Montérégie	12 271 100	5 325 100	110 100	1 024 500	18 730 800
6-3 Montréal	99 741 700	5 823 500	500 000	1 279 500	107 344 700
6-4 Laurentides	209 000	868 600	599 100	1 568 100	3 244 800
6-5 Lanaudière	316 100	5 300	1 614 700	416 700	2 352 800
07 Outaouais	4 050 100	771 400	3 500	2 275 600	7 100 600
08 Abitibi-Témiscamingue	—	7 881 300	60 500	1 124 600	9 066 400
09 Côte-Nord	—	19 595 900	45 300	554 200	20 195 400
— Directions (**)	2 679 600	1 273 500	4 500	400 300	4 357 900
Total	**148 088 000**	**73 489 100**	**13 060 200**	**27 730 000**	**262 367 300**

(*) Les frais d'administration, les traitements, l'expropriation, les travaux de génie et autres dépenses connexes ne sont pas comptabilisés dans ce tableau.
(**) Travaux supervisés par des directions autres que régionales.

Travaux par région

Voici une liste des principaux travaux effectués au cours de l'année dans chaque région administrative.

Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (1-1)

Les travaux de construction dans la région de la Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine ont nécessité des déboursés de 19 301 200 $, dont 18 721 700 $ ont été alloués aux routes principales et 579 500 $ au réseau local.

Le Ministère a effectué la reconstruction de la route 132 à Grande-Rivière, de la route 132 dans le secteur de Cap-au-Renard à Sainte-Marthe de Rivière-à-Martre et des routes 132 et 197 dans l'agglomération de Saint-Majorique à Gaspé.

Il a complété presque en totalité la reconstruction de la route 132 à New Carlisle, en collaboration avec la Municipalité, la Société québécoise d'assainissement des eaux et le ministère de l'Environnement.

Le Ministère a réalisé l'aménagement de 3 haltes routières sur la route 132 dans le comté de Bonaventure, dans le cadre de protocoles avec les municipalités de Bonaventure, Port-Daniel et Saint-Omer.

Enfin, des travaux de protection contre l'érosion de la mer ont été exécutés sur la route 199 à Étang-du-Nord aux îles de la Madeleine et sur la route 132 à Hope Town.

Bas-Saint-Laurent (1-2)

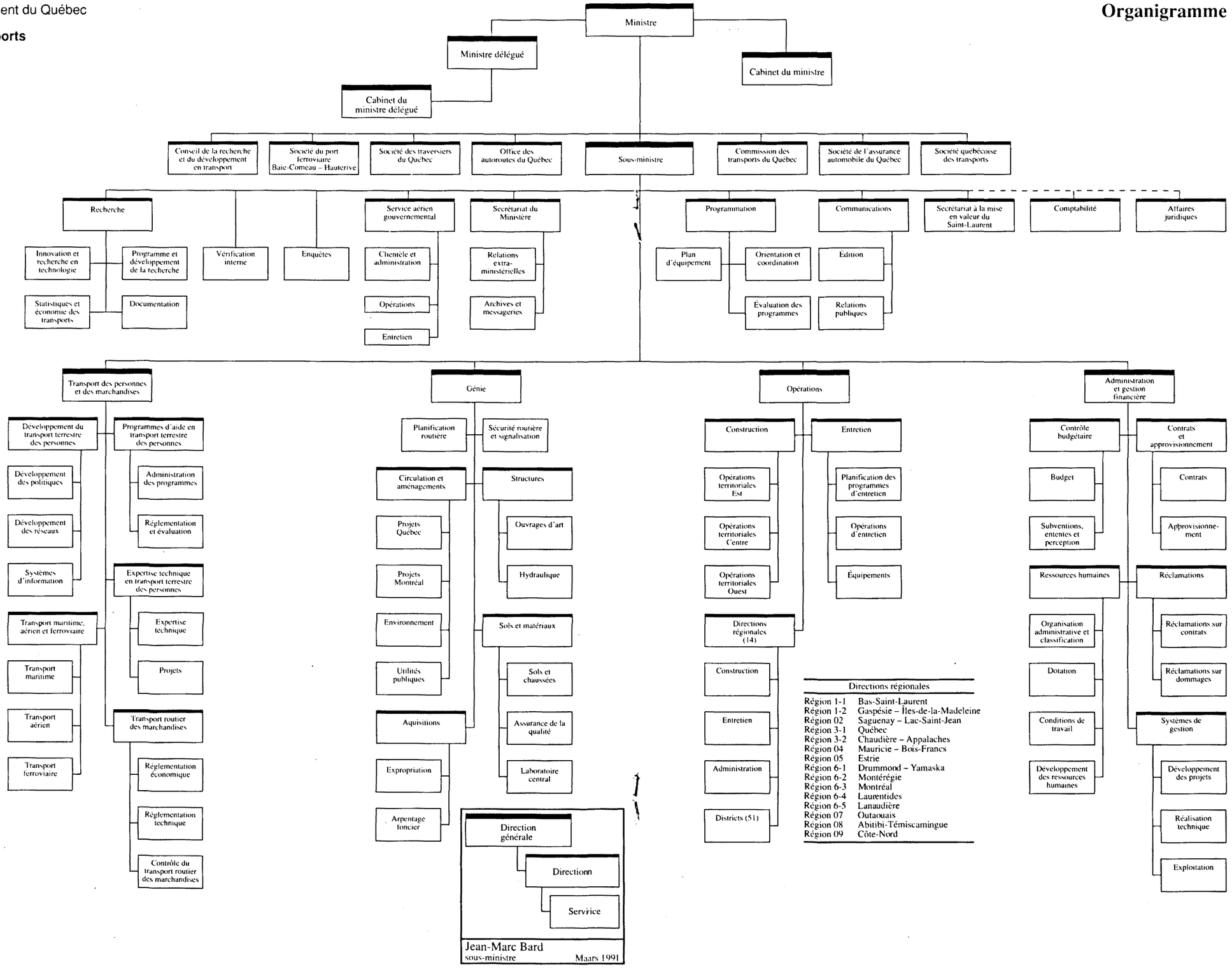
Les déboursés du Ministère pour les travaux de construction routière dans la région du Bas-Saint-Laurent s'élevaient à quelque 13 274 300 $. De cette somme, 9 051 900 $ ont été consacrés aux autoroutes, 2 428 200 $ aux routes principales, 205 000 $ aux routes régionales et 1 589 200 $ au réseau local.

Le Ministère a réalisé la presque totalité des travaux de terrassement et de structure des chaussées de même que les structures des étagements du premier tronçon de la voie de contournement Le Bic–Mont-Joli (autoroute 20), sur une longueur de 10,4 km, entre Le Bic et la rue Lausanne à Rimouski. Il a aussi terminé les travaux de terrassement et de structure de chaussée et a amorcé le pavage de la route 132 entre Sainte-Florence et Causapscal.

Parmi les autres réalisations, soulignons la reconstruction du chemin du 1er Rang à Saint-Antonin, dans la circonscription électorale de Rivière-du-Loup, pour

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Organigramme



Directions régionales	
Région 1-1	Bas-Saint-Laurent
Région 1-2	Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
Région 02	Saguenay – Lac-Saint-Jean
Région 3-1	Québec
Région 3-2	Chaudière – Appalaches
Région 04	Mauricie – Bois-Francs
Région 05	Estrie
Région 6-1	Drummond – Yamaska
Région 6-2	Montérégie
Région 6-3	Montréal
Région 6-4	Laurentides
Région 6-5	Lanaudière
Région 07	Outaouais
Région 08	Abitibi-Témiscamingue
Région 09	Côte-Nord

un montant de 538 000 $, dans le cadre d'un protocole d'entente avec la Municipalité, et l'asphaltage de la route des 7e, 8e et 9e Rang à Saint-Adelme, dans le comté de Matane, pour un montant de 300 000 $.

Le Ministère a aussi mis en oeuvre la reconstruction de la route 195 dans le secteur du Grand-Détour à Saint-Jérôme-de-Matane.

Saguenay–Lac-Saint-Jean (02)

Un montant de 7 781 200 $ a été alloué aux travaux de construction routière effectués dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, soit 4 069 200 $ pour les autoroutes, 2 538 700 $ pour les routes principales, 200 500 $ pour les routes régionales et 972 800 $ pour les autres routes.

Les travaux de construction de l'autoroute 70, soit le tronçon reliant la route 175 à la route 170 vers La Baie, ont été terminés pour un montant de 4 069 200 $.

Le Ministère a effectué des travaux de reconstruction et de correction de courbes sur la route 167, entre les municipalités de Saint-Félicien et de La Doré, pour une somme de 1 050 000 $.

Également, la réfection des intersections du chemin Saint-Louis et de la Ligne Bagot avec la route 170 a été réalisée pour un montant de 620 000 $.

De plus, un montant de 905 000 $ a été alloué, dans le cadre de protocoles d'entente avec 5 municipalités de la région, en vue de réaliser divers projets conjoints.

Québec (3-1)

Au cours de l'exercice 1990-1991, le Ministère a investi dans les divers programmes de construction de la région de Québec une somme de 13 726 300 $, dont 2 057 200 $ pour les autoroutes, 2 961 100 $ pour les routes principales, 2 874 900 $ pour les routes régionales et 5 833 100 $ pour les autres routes.

La route entre Québec et le Saguenay a fait l'objet d'une attention spéciale. En effet, des travaux d'amélioration ont été exécutés sur la route 175, dans le comté de Chauveau, et le Ministère a amorcé la construction de l'autoroute 73 dans la municipalité de cantons unis de Stoneham et Tewkesbury.

Dans Charlevoix, l'amélioration de la route 138 s'est poursuivie avec l'élargissement et l'urbanisation d'un tronçon de 2 km dans la municipalité de Rivière-Malbaie.

Dans le comté de Portneuf, soulignons, parmi plusieurs réalisations, la construction d'un nouvel échangeur de l'autoroute 40 à la hauteur de Deschambault, dans le contexte de l'implantation de l'aluminerie Lauralco.

Enfin, la signature de plusieurs protocoles d'entente avec des municipalités a permis la réalisation de nombreux projets dont les plus importants sont : l'axe nord-sud à Beauport et la construction d'un viaduc sous la voie ferrée du boulevard Pierre-Bertrand, dans la ville de Vanier.

Chaudière-Appalaches (3-2)

Les travaux de construction dans la région de la Chaudière-Appalaches ont nécessité des dépenses de 17 525 600 $ dont 9 457 000 $ ont été affectés aux autoroutes, 829 100 $ aux routes principales, 5 290 800 $ aux routes régionales et 1 948 700 $ aux chemins municipaux.

Le Ministère a exécuté des travaux pour 8 000 000 $ sur le tronçon de l'autoroute 73 entre Vallée-Jonction et Saint-Joseph, sur une longueur de 8,8 km.

La signature de plusieurs protocoles d'entente avec des municipalités a permis la réalisation de nombreux projets pour un montant total de 2 485 000 $.

Mauricie–Bois-Francs (04)

Les dépenses reliées à l'exécution des travaux de construction dans la région de la Mauricie–Bois-Francs se sont élevées à 9 339 300 $ dont 3 676 600 $ pour les autoroutes, 926 200 $ pour les routes principales, 500 $ pour les routes régionales et 4 736 000 $ pour les autres routes.

Parmi les principales réalisations, citons la construction d'un viaduc et l'aménagement d'un échangeur sur l'autoroute 30 à Bécancour (2 200 000 $) et la reconstruction du pont Baril à Arthabaska (920 000 $).

Neuf protocoles d'entente signés avec les municipalités ont permis au Ministère de verser 2 800 000 $ dans la réalisation de projets conjoints pour l'amélioration du réseau routier.

Estrie (05)

Le montant des travaux de construction pour l'année 1990-1991 dans la région de l'Estrie s'élevait à 5 302 100 $, soit 207 100 $ pour les autoroutes, 1 468 500 $ pour les routes principales, 1 257 900 $ pour les routes régionales et 2 368 600 $ pour les autres routes. Les principales réalisations se résument à :

— la continuation des travaux sur le tronçon de l'autoroute 10 dans la municipalité de Fleurimont (41 100 $);

— divers travaux sur les routes principales dont :

  • la reconstruction de la route 116 dans la municipalité de canton de Shipton (690 900 $);

- la reconstruction de la route 112 sur 2,8 km selon un protocole d'entente avec la Municipalité de Fleurimont (503 300 $);
- la reconstruction des routes 108 et 263 sur 2,8 km selon un protocole d'entente avec la Municipalité de Lambton;

— divers travaux sur les routes régionales dont :

- la reconstruction de la route 206 sur 5,4 km dans la municipalité de Sainte-Edwidge-de-Clifton (714 200 $);
- la reconstruction d'un pont sur la route 255 dans la municipalité de canton de Wolton (440 500 $);

— divers travaux sur d'autres routes dont :

- la reconstruction du chemin Fontaine selon un protocole d'entente avec la Municipalité de Rock Forest (600 000 $);
- la reconstruction du chemin Rang V1 Sud dans la municipalité de Saint-Élie-d'Orford (313 900 $);
- la reconstruction d'un pont sur le chemin Rang X dans la municipalité de Sainte-Cécile-de-Whitton (269 100 $).

Drummond-Yamaska (6-1)

Un montant de 3 723 900 $ a été alloué aux travaux de construction routière effectués dans la région de Drummond-Yamaska, soit 301 400 $ pour les autoroutes, 2 071 000 $ pour les routes principales, 292 900 $ pour les routes régionales et 1 058 600 $ pour les autres routes.

Parmi les nombreuses réalisations, soulignons la poursuite de la reconstruction de la route 241 dans le comté de Brome-Missisquoi (225 000 $) à la hauteur des municipalités de Bromont, Brigham et Cowansville.

L'alimentation en eau des haltes routières sises dans la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot a fait l'objet de divers travaux (250 000 $) incluant un protocole d'entente avec la Municipalité.

Enfin, des travaux d'élargissement et d'urbanisation de la route 143 (boulevard Saint-Joseph) dans la municipalité de Drummondville se sont poursuivis dans le cadre d'un protocole d'entente (1 450 000 $).

Montérégie (6-2)

Les dépenses liées à l'exécution de travaux de construction en Montérégie durant l'année financière 1990-1991 s'élèvent à 18 730 800 $ dont 12 271 100 $ ont été affectés au réseau autoroutier, 5 325 100 $ pour les routes principales, 110 100 $ pour les routes régionales et 1 024 500 $ pour le réseau de routes locales.

Parmi les principaux travaux, citons l'aménagement de 4 tronçons de l'autoroute 30 pour contourner la réserve amérindienne de Kanawake (8 950 000 $) ainsi que la construction de la route 112 dans la municipalité de Saint-Hubert (4 530 000 $).

D'autres interventions ont été réalisées tels la voie réservée au covoiturage sur la digue de la voie maritime et le parc de stationnement pour le train de banlieue de Saint-Isidore (2 715 000 $).

Montréal (6-3)

Au cours de l'exercice financier 1990-1991, les travaux de construction dans la région de Montréal ont nécessité des déboursés de 107 344 700 $ dont 99 741 700 $ ont été alloués aux autoroutes, 5 823 500 $ aux routes principales, 500 000 $ aux routes régionales et 1 279 500 $ au réseau local.

Parmi les principales réalisations, soulignons la poursuite du plan d'action pour l'amélioration du réseau routier de la région de Montréal comportant la réfection de la route 138 et des autoroutes 20 et 40.

La réfection de l'autoroute Métropolitaine (A-40) sur une distance de 15,5 km, soit de l'échangeur Anjou à Côte-de-Liesse, a été réalisée au coût global de 72 269 000 $. À cet effet, 11 contrats ont été octroyés, dont 2 se rapportant à la signalisation à messages variables et au maintien de la circulation et de la signalisation sur les voies. Les 9 autres contrats concernent les travaux de réfection de l'autoroute incluant l'élargissement de l'autoroute Décarie (autoroute 15) de la rue Jean-Talon à l'autoroute Métropolitaine.

L'exécution des travaux à l'échangeur de la ville de Saint-Pierre sur l'autoroute 20 a été amorcée en 1990-1991 au coût de 4 500 000 $ et sera complétée en 1991-1992. Le parachèvement du tronçon de l'autoroute 20 entre les boulevards Saint-Jean et Saint-Charles dans les villes de Pointe-Claire et Beaconsfield a été effectué au coût de 8 000 000 $. La réparation de structures de l'échangeur Turcot a été réalisée au coût de 2 000 000 $.

Le réaménagement de la route 138 et des approches du pont Mercier à LaSalle a été exécuté au coût de 5 500 000 $.

Enfin, il convient de noter que le total des déboursés pour la construction du réseau routier inclut également l'aide financière totalisant 7 200 000 $ que le Ministère a apporté, par protocole d'entente aux municipalités de Montréal-Nord, Montréal-Est, Anjou, Mont-Royal, Laval, Pincourt, Rigaud et Notre-Dame-de-l'Île-Perrot.

Laurentides (6-4)

Durant l'exercice financier 1990-1991, dans la région des Laurentides, un montant de 3 244 800 $

a été consacré à la construction du réseau routier, soit 209 000 $ pour les autoroutes, 868 600 $ pour les routes principales, 599 100 $ pour les routes régionales et 1 568 100 $ pour les autres routes.

Ces travaux représentent le parachèvement de projets amorcés en 1989. Parmi ceux-ci, le Ministère a complété le réaménagement de la route 117 à Prévost (339 000 $), et à Saint-Jovite (472 000 $), l'éclairage de la sortie de l'autoroute 15 à Boisbriand (201 000 $) et le pavage de la nouvelle route 329 à Mille-Isles (220 000 $).

De plus, le Ministère a apporté une aide financière de 1 500 000 $ en vertu de protocoles d'entente avec les municipalités de Saint-Adolphe-d'Howard, Mirabel, Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Mont-Rolland, Prévost et Mont-Tremblant.

Des travaux de pose de couches d'usure ont également été réalisés sur le réseau routier pour un montant de 2 280 000 $.

Lanaudière (6-5)

Les travaux de construction effectués dans la région de Lanaudière en 1990-1991 ont totalisé 2 352 800 $, soit 316 100 $ pour les autoroutes, 5 300 $ pour les routes principales, 1 614 700 $ pour les routes régionales et 416 700 $ pour le réseau de routes locales.

Les réalisations majeures sur les routes régionales consistent en la réfection de la route 335-337 dans La Plaine et la reconstruction d'un pont sur la route 349 dans Saint-Didace (1 250 000 $).

Des travaux de renforcement et de pose d'enrobé bitumineux ont été exécutés dans le rang Visitation dans Saint-Charles-Borromée, ainsi qu'un remblai de préchargement dans le Rang VI à Chertsey (269 000 $).

De plus, le Ministère a apporté, par protocoles d'entente, une aide financière aux municipalités de Notre-Dame-des-Prairies, Saint-Michel-des-Saints, Saint-Félix-de-Valois et Saint-Charles-Borromée (413 500 $).

D'autres travaux de reconstruction et d'amélioration ont été réalisés sur le réseau routier pour un montant de 404 000 $.

Outaouais (07)

Dans l'Outaouais les investissements pour l'amélioration du réseau routier, au cours de l'exercice financier 1990-1991, ont totalisé 7 100 600 $, dont 4 050 100 $ pour le réseau autoroutier, 771 400 $ pour les routes principales, 3 500 $ pour les routes régionales et 2 275 600 $ pour les boulevards urbains et les routes locales.

Parmi les réalisations effectuées sur le réseau, voici les plus significatives :

— l'ouverture de l'autoroute 5, du chemin Scott au chemin de la Rivière, dans la municipalité de Chelsea;

— la construction de l'échangeur Labrosse sur l'autoroute 50 dans la ville de Gatineau;

— l'ouverture du boulevard de La Vérendrye, entre les rues Main et Guindon, dans la ville de Gatineau.

Abitibi-Témiscamingue (08)

Au cours de l'exercice financier 1990-1991, les investissements du Ministère pour les travaux de construction dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue se sont élevés à 9 066 400 $. De ce montant, 7 881 300 $ ont été consacrés à des travaux sur des routes principales, 60 500 $ sur le réseau régional et, enfin, 1 124 600 $ sur les autres routes.

L'amélioration des routes provinciales s'est surtout poursuivie sur la route 117 où 2 projets de pavage ont été réalisés dans la réserve faunique La Vérendrye (809 000 $). À cela s'ajoute un projet d'amélioration du boulevard Rideau (route 117) à Rouyn-Noranda en vertu d'un protocole d'entente avec cette Ville (1 260 000 $).

Deux autres projets ont été réalisés sur la route 111 à Sullivan (protocole d'entente) et Macamic-Authier pour des montants respectifs de 605 000 $ et 2 716 000 $.

Enfin, des travaux ont été parachevés sur une partie de la route 113-386 dans la municipalité de Senneterre avec laquelle un protocole d'entente de 800 000 $ a été signé. De plus, la Municipalité de Lac-Dufault a procédé aussi avec un protocole d'entente à la réfection de la route 101, pour un montant de 1 100 000 $.

Parmi les autres projets d'envergure, citons le pavage de la route Joutel-Selbaie pour 592 000 $, un protocole d'entente avec la Municipalité d'Évain pour 100 000 $ pour des travaux dans la montée Lafontaine ainsi que la restauration de diverses carrières et sablières pour 90 000 $.

Côte-Nord (09)

Les dépenses relatives aux travaux de construction du réseau routier dans la région de la Côte-Nord se sont élevées à 20 195 400 $ au cours de l'année financière 1990-1991. Cette somme a presque entièrement été consacrée aux routes principales avec 19 595 900 $ d'investissement. Un montant de 45 300 $ a été dépensé sur les routes régionales. Le réseau local, pour sa part, bénéficiait d'un investissement de 554 200 $.

La plus grande partie du budget a été allouée au prolongement de la route 138 de Havre-Saint-Pierre vers Natashquan, dans le cadre d'une entente fédérale-provinciale, pour un montant de 17 148 000 $. Sur le réseau existant, une dépense majeure de 1 669 000 $ a été requise pour terminer les travaux de changement de tracé à l'est de Baie-Comeau (Rivière-aux-Anglais) sur une longueur de 2,2 km.

Chapitre VI
Programme 4
Conservation du réseau routier

6.1 Conservation des chaussées

Le réseau routier entretenu par le Ministère compte 61 111 km d'autoroutes, de routes principales et régionales, ainsi qu'une partie importante du réseau des routes municipales. Plus des deux tiers de ces routes sont pavés.

Tableau 13

Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère

Kilomètres (longueur équivalente pondérée à 2 voies)*			
Type de routes	**Pavées**	**Non pavées**	**Total**
Autoroutes	4 577	—	4 577
Principales	10 200	327	10 527
Régionales	8 210	691	8 901
Municipales	19 308	17 798	37 106
Total	**42 295**	**18 816**	**61 111**

* Réf. : Système d'inventaire des infrastructures (0012), sortie t-25 du 91-06-20.

Au cours de l'exercice 1990-1991, une couche d'usure a été appliquée sur 798 km de routes, pour un montant de 40,7 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 144 km par rapport à 1988-1989 et de 307 km par rapport à 1989-1990.

Le Ministère s'oriente de plus en plus vers de nouvelles techniques de rénovation de chaussées. L'utilisation de granulats à haute performance et de bitumes polymères s'est accrue considérablement au cours de la dernière année. Aussi, de nouveaux types de revêtements bitumineux contenant des fibres courtes d'amiante ont été expérimentés sur l'autoroute Jean-Lesage, dans le cadre d'échanges technologiques avec la France. L'évaluation de ces produits se poursuit parallèlement à celle concernant l'utilisation de fibres d'amiante dans les mélanges traditionnels québécois. De plus, divers types de toiles ou de grilles synthétiques ont été testés comme moyen de retarder l'apparition de fissures dans les enrobés. Enfin, les méthodes de scellement de fissures ont été revues et évaluées, afin d'accroître l'efficacité dans ce domaine et de préparer une politique d'intervention accrue.

Tableau 14

Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec

(en dollars par unité de travail)

Opérations de conservation des chaussées	Unité	1988-1989	1989-1990	1990-1991
Rapiéçage manuel à l'enrobé bitumineux	Tonne	136,94	140,14	151,56
Rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumineux	Tonne	45,12	44,70	44,94
Rapiéçage en matériaux granulaires	Tonne	8,47	9,33	9,03
Rechargement	Tonne	6,05	6,45	6,69
Grattage	Kilomètre	32,81	33,80	33,25
Nettoyage des fossés et décharges	Mètre	5,24	5,41	6,01
Rapiéçage d'accotements en matériaux granulaires	Tonne	14,89	16,70	18,33
Rechargement d'accotements	Tonne	8,54	9,63	10,60
Réparation des conduites et ponceaux	Mètre	108,49	119,28	142,05
Glissières de sécurité	Mètre	18,00	22,25	30,19
Tonte de gazon*	Hectare	56,40	73,48	67,81
Fauchage*	Hectare	24,64	25,62	75,83

Réf. : Système de coûts de revient (0023), sortie S-41, final pour la saison, à chaque année.

* En km avant 1990-1991.

Tableau 15

Répartition des dépenses de conservation des chaussées

(en millions de dollars)

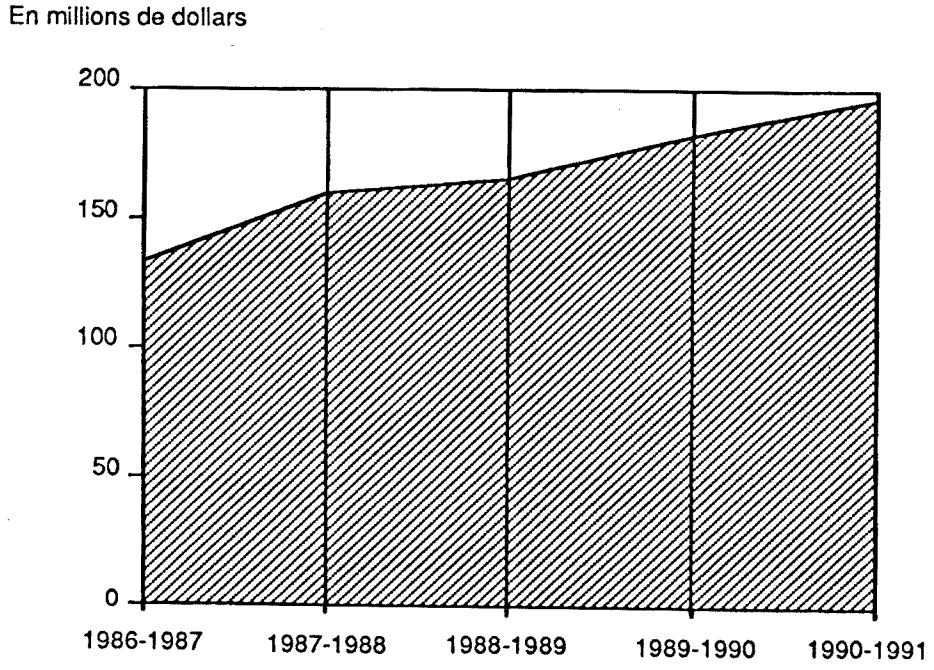
	1988-1989*	1989-1990	1990-1991**
Chaussées à l'enrobé bitumineux (Opération 11** sauf 1104)	78,5	76,4	80,9
Chaussées en béton de ciment (Opération 1104)	2,9	0,4	1,3
Chaussées et accotements en matériaux granulaires (Opérations 12** et 13**)	22,1	31,5	31,3
Drainage (Opération 14**)	17,5	22,1	23,9
Éléments de sécurité et abords de route (Opérations 15** et 16**)	9,6	14,1	16,5
Autres opérations et administration	35,0	37,6	42,5
Total	**165,6**	**182,1**	**196,4**

* Système 0023, 1989-1990, final pour la saison.

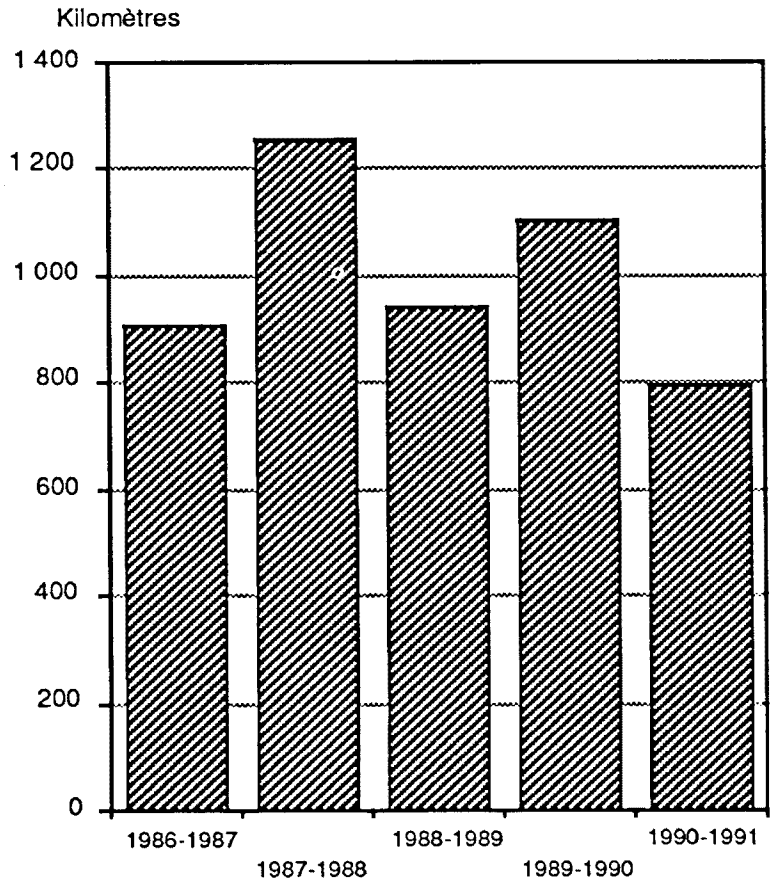
** Système 0023, 1990-1991, final pour la saison.

Graphique 7

Budget de conservation des chaussées



Graphique 8
Kilomètres de couches d'usure



6.2 Structures

Des travaux d'entretien et de réfection totalisant 38,4 millions de dollars ont été effectués sur 785 des quelque 8 500 structures du réseau entretenu par le Ministère. De ce montant, 10,3 millions ont servi à la reconstruction et au renforcement des ouvrages.

De plus, des subventions de 5,3 millions de dollars ont permis la réfection ou la reconstruction de 127 structures de compétence municipale.

6.3 Équipement de contrôle

Les activités d'entretien de l'équipement de contrôle ont augmenté comparativement à l'année précédente. Ainsi, on a procédé à l'entretien de 68 821 luminaires de rues et 923 feux lumineux, à la fabrication de 78 054 panneaux de signalisation au sol, de 143 115 plaquettes réfléchissantes pour le balisage des autoroutes et des glissières de sécurité, et de 750 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

Le marquage des routes a nécessité 1 515 200 litres de peinture blanche et 1 847 200 litres de peinture jaune. Afin d'assurer la réflectivité de nuit des lignes de marquage, le Ministère a saupoudré 2 036 300 kg de microbilles de verre sur la peinture.

Au cours de l'année 1990-1991, la poursuite de l'application de la politique de signalisation touristique a nécessité la signature de 155 contrats pour un montant total de 328 000 $.

6.4 Entretien d'hiver

Pour l'entretien d'hiver (du 8 novembre au 29 mars), le réseau routier se partage en trois catégories :

a) les routes dont l'entretien est fait en régie par les employés du Ministère (6 618 km);

b) les routes dont l'entretien est confié à contrat à l'entreprise privée ou à des municipalités (21 431 km);

c) les chemins dont l'entretien est assuré par des municipalités ou des MRC, mais partiellement subventionné par le Ministère (39 392 km).

En 1990-1991, le Ministère a dépensé 32 millions de dollars pour l'entretien en régie de 6 618 km de routes, ainsi que pour l'administration et le contrôle des travaux exécutés sous contrat ou par subventions versées aux municipalités. Ce montant comprend également les salaires de l'effectif du Ministère mais exclut l'achat des matériaux, des équipements et les frais d'entretien de ces derniers.

Le Ministère a administré 663 contrats (230 à des municipalités et 433 à des entrepreneurs) pour le déneigement et le déglaçage de 21 431 km de routes, au coût de 46 500 000 $ excluant les matériaux de déglaçage. Il a consacré une enveloppe budgétaire de 38 900 000 $ à 1 334 municipalités ou MRC pour l'entretien d'hiver de 39 392 km de routes ou chemins municipaux, selon le régime de subventions précédemment cité.

Les besoins en matériaux de déglaçage, pour les travaux en régie et à contrat, ont été les suivants : 2 500 tonnes de chlorure de calcium, 677 000 tonnes de chlorure de sodium (sel) et 722 000 tonnes d'abrasifs. Ces matériaux ont coûté 37 millions de dollars.

L'hiver 1990-1991 aura été marqué par la préparation des suites à donner aux recommandations du Groupe de travail sur les processus d'octroi de contrats du gouvernement, en ce qui a trait à l'entretien d'hiver. Les orientations générales ont été données, afin que tous les contrats d'entretien d'hiver avec des firmes privées soient octroyés par appels d'offres publics, à compter de l'hiver 1991-1992. Une nouvelle collaboration a vu le jour entre la Ville de Montréal et le Ministère, afin de favoriser la mise en commun d'expertises techniques en matière de travaux publics et d'entretien d'hiver. Enfin, le Ministère est à mettre sur pied une banque de données météorologiques qui permettra une gestion plus performante des activités de déneigement et de déglaçage.

Tableau 16

Données sur le déneigement du réseau provincial

Kilomètres* (longueur équivalente pondérée selon difficultés d'entretien d'hiver)

Type de routes	Régie	Contrats	Subventions	Total
Autoroutes	3 793	2 292	—	6 085
Provinciales	2 053	8 697	—	10 750
Régionales	530	7 114	—	7 644
Municipales	242	3 328	39 392	42 962
Total	**6 618**	**21 431**	**39 392**	**67 441**

* Tiré du Système 0090 du 91-03-31.

Il convient de noter les faits suivants en consultant ce tableau :

a) le partage de la responsabilité de l'entretien du réseau global entre le Ministère et les municipalités n'est pas le même en hiver qu'en été;

b) la façon de calculer les longueurs pondérées en hiver diffère de la méthode utilisée en été;

c) enfin, le réseau subventionné pour l'entretien d'hiver n'est pas nécessairement constitué de routes dont l'entretien est assuré par le Ministère en période estivale.

6.5 Activités de soutien

Les activités de soutien, tels le stockage des matériaux, l'entretien des cours et immeubles ainsi que le fonctionnement des ateliers de menuiserie, ont nécessité des déboursés de 1 480 720 $.

La Direction de l'entretien a versé 5 742 269 $ pour couvrir les frais de déplacement, de formation et de perfectionnement de son personnel, des radiocommunications, les honoraires professionnels ainsi que les indemnités versées en réclamations sur dommages.

Des loyers, totalisant 44 003 792 $, ont été versés à la Société immobilière du Québec (SIQ).

6.6 Soutien en matériel

La valeur comptable du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 31 111 367 $ en 1990-1991. Cet ensemble, formé de 8 271 pièces de matériel, avait coûté 116 157 863 $ à l'achat. Son renouvellement a été assuré par l'achat de quelque 720 unités en 1990-1991.

Pour assurer l'entretien de son équipement, le Ministère dispose de 53 ateliers de réparation dans les districts et de 2 ateliers généraux situés l'un à Québec et l'autre à Montréal. Plus de 640 personnes sont affectées annuellement à l'entretien et à la réparation de l'équipement.

Dans ce secteur, le Ministère a alloué un budget de fonctionnement de 46 346 100 $ et un budget d'immobilisations de 11 192 600 $ pour l'achat d'équipement et d'outils.

Dans le but de se doter d'outils de gestion plus efficaces pour le parc des véhicules, le Ministère a poursuivi la refonte des systèmes de gestion du parc et du système d'inventaire du matériel. Le système global porte le nom de Information sur le parc de matériel (IPM).

Afin de diminuer la charge morte des véhicules servant à l'entretien routier, le Ministère a poursuivi en 1990-1991 une recherche sur l'utilisation possible des matériaux composites.

Chapitre VII
Programme 5
Gestion interne et soutien

7.1 Gestion financière

Contrats et approvisionnement

Au cours de l'année 1990-1991, le Ministère a accordé 1 334 contrats pour une valeur globale de 270,2 millions de dollars, soit :

— pour la construction, 119 contrats d'une valeur de 110,3 millions;

— pour l'entretien d'été, 769 contrats d'une valeur de 120,2 millions;

— pour l'entretien d'hiver, 265 contrats d'une valeur de 17 millions;

— pour les services professionnels, 181 contrats d'une valeur de 22,7 millions.

Le tableau suivant indique la répartition des contrats accordés au cours des 5 dernières années.

Tableau 17

RÉPARTITION DES CONTRATS OCTROYÉS AU COURS DES ANNÉES 1986-1987 À 1990-1991

EN MILLIONS DE DOLLARS (M$) ET NOMBRE DE CONTRATS (n)

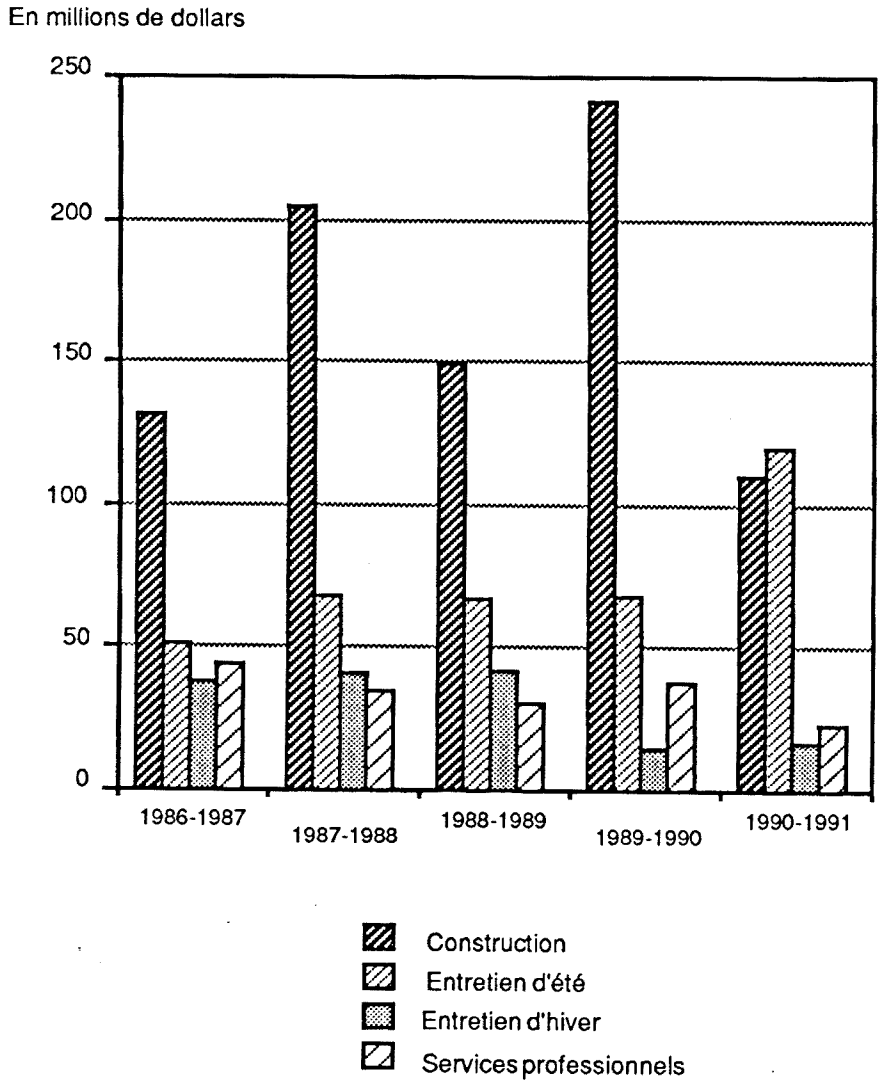
Année	Construction	Entretien d'été	Entretien d'hiver	Services professionnels	Total
1986-1987 (M$)	131,3	51,9	38,1**	44,1*	265,4**
Contrats (n)	336	492	641	249	1 718
1987-1988 (M$)	204,7	68,6	40,5**	34,6	348,4**
Contrats (n)	389	564	649	468	2 070
1988-1989 (M$)	149,4	67,1	42*	30,9	289,4**
Contrats (n)	416	529	662	572	2 179
1989-1990 (M$)	241,4	68,1	14,3	37,7	361,5
Contrats (n)	220	541	194	361	1 316
1990-1991 (M$)	110,3	120,2	17	22,7	270,2
Contrats (n)	119	769	265	181	1 334

* Ce montant comprend le coût du contrat de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord pour une période de cinq ans (20,3 millions de dollars).

** Les statistiques sur les contrats d'entretien d'hiver pour les années 1986-1987, 1987-1988 et 1988-1989 portent sur tous les contrats en cours alors que celles pour les 2 années subséquentes portent uniquement sur ceux octroyés dans l'année. Pour les 3 premières années, les contrats d'entretien d'hiver octroyés s'établissent comme suit :

Année	Entretien d'hiver
1986-1987 (M$)	13,2
Contrats (n)	197
1987-1988 (M$)	17,9
Contrats (n)	331
1988-1989 (M$)	18,2
Contrats (n)	288

Graphique 9
Répartition des contrats accordés



En plus des démarches effectuées pour l'octroi des contrats, l'année 1990-1991 a vu s'accomplir plusieurs études et projets d'envergure qui ont nécessité des efforts importants de la part du personnel du Service des contrats ainsi que des autres intervenants du Ministère. Nous pouvons ainsi mentionner :

— la nouvelle structure des numéros de contrats, mise en application le 1er avril 1991, qui a nécessité la renumérotation de tous les contrats actifs à cette date et la signature d'avenants pour officialiser les nouveaux numéros;

— l'octroi des contrats de déneigement pour la prochaine saison hivernale a demandé une concertation entre le ministère des Transports, le ministère des Approvisionnements et Services et les associations concernées, de même que l'élaboration de méthodes tenant compte de la décision gouvernementale de procéder par appels d'offres publics;

— l'article 117 du Règlement sur les contrats de services étant devenu caduc le 1er avril 1990, il a fallu obtenir l'autorisation du Conseil du trésor pour tous les suppléments au delà des limites

fixées, même pour les contrats compris dans les programmations budgétaires approuvées;

— la gestion des honoraires professionnels est décentralisée depuis le 1er avril 1991. Toutefois, les honoraires et les comptes à payer antérieurs à cette date, parfois même après le 1er avril, ont été traités au Service des contrats. Des façons de procéder ont également été élaborées et transmises aux gestionnaires concernés.

Acquisitions

Le Service de l'approvisionnement a pour mandat de fournir au Ministère l'ensemble des biens et des espaces nécessaires à son fonctionnement. De plus, il assure un système de contrôle sur la gestion des inventaires et gère le fonds des télécommunications.

Le coût relié à la fourniture et à l'aménagement des espaces est passé de 39 546 000 $ en 1989-1990 à 45 293 000 $ en 1990-1991, alors que celui relié au fonds des télécommunications a augmenté de 8 384 000 $ en 1989-1990 à 8 504 000 $ en 1990-1991.

Réclamations sur contrats

Le Service des réclamations sur contrats a étudié 85 réclamations durant l'année civile 1990, c'est-à-dire du 1er janvier au 31 décembre 1990, ce qui a nécessité 97 rapports d'étude. Les montants réclamés s'élevaient à 16 533 303 $, soit 24 % de la valeur des contrats accordés par soumission qui ont fait l'objet d'une réclamation. Ces contrats s'élevaient à 69 026 783 $.

Après étude, 14 réclamations jugées non fondées ont été rejetées; 10 propositions de règlement d'une valeur de 722 310 $ ont été refusées par les entrepreneurs; 4 propositions totalisant 23 454 $ ont été ignorées par les réclamants; 57 offres de règlement, totalisant des déboursés de 3 343 026 $, ont été acceptées par les entrepreneurs.

À la suite du rejet de certaines réclamations par le Ministère et l'entente n'ayant pu se faire avec les réclamants, 34 demandes sont actuellement devant les tribunaux, dont 17 pour l'année 1990. Parmi ces causes, 5 sont en appel parce que les entrepreneurs n'ont pas accepté les jugements de la Cour supérieure.

En plus des réclamations sur contrats de construction et d'entretien, le Service des réclamations sur contrats en a accepté 15 provenant d'ailleurs que de la Direction générale des opérations. Ces réclamations se répartissent de la façon suivante : 9 du Service de la perception, 1 pour un contrat de services professionnels, 5 de diverses unités administratives.

Tableau 18
Acquisitions

Année	Acquisitions de biens		Acquisition de matériaux routiers		Acquisition locale		Total	
	Nombre	$	Nombre	$	Nombre	$	Nombre	$
1986-1987	983	90 907 000	838	17 118 000	1 382	2 617 000	3 203	110 642 000
1987-1988	1 200	95 055 000	867	21 147 000	1 607	2 526 000	3 674	118 728 000
1988-1989	1 190	101 927 000	827	15 454 828	3 058	4 701 000	5 075	122 082 828
1989-1990	912	89 080 000	834	16 250 000	2 074	3 275 000	3 820	108 605 000
1990-1991	1 277	108 269 235	524	17 512 374	2 116	4 085 070	3 917	129 866 679

Tableau 19

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	1989	1990
Nombre d'études	103	85
Propositions acceptées	59	57
Propositions sans réponse	11	4
Propositions refusées	16	10
Réclamations refusées (offre nulle)	18	14
Valeur des travaux où il y a eu réclamation	120 188 973 $	69 026 783 $
Montants réclamés	24 507 465 $	16 533 303 $
Montants proposés et acceptés	5 151 245 $	3 343 026 $
Montants proposés et refusés	910 454 $	722 310 $
Montants proposés et demeurés sans réponse	317 239 $	23 454 $
% réclamations/contrats	20 %	23,95 %
% montants proposés/montants réclamés	26,03 %	24,73 %
% montants proposés et acceptés/montants réclamés s'y rapportant	36,10 %	27,94 %
% montant payable/montant réclamé	26,03 %	24,73 %

Réclamations de citoyens

Durant l'année civile 1990, le Ministère a reçu 2 383 plaintes de citoyens alléguant avoir subi des dommages, soit à la suite de travaux d'entretien du réseau routier ou de l'état inadéquat de la chaussée. De ce nombre, 1 430 ont été refusées puisqu'aucune faute n'était imputable au Ministère.

Par contre, la responsabilité du Ministère a été reconnue dans 438 cas et les offres de règlement, au montant de 351 893 $, ont été acceptées par les réclamants. Un montant supplémentaire de 447 252 $ a également été payé à ce chapitre pour 203 dossiers antérieurs à l'année 1990, ce qui porte le total des indemnités versées à 799 145 $.

Les 515 dossiers en suspens comprennent ceux dont les négociations n'ont pu être achevées durant l'année, ceux dont les rapports techniques n'ont pu être produits, ainsi que ceux pour lesquels les plaignants n'ont pas fourni les renseignements demandés.

Durant cette même période, le ministère des Transports a dû effectuer des déboursés de l'ordre de 10 870 $ à la suite de jugements de la Cour provinciale, Division des petites créances. Il a également payé, à la suite de jugements de cour ou de règlements hors cour, des indemnités de 404 490 $ auxquelles s'ajoutent des intérêts de 49 799 $ totalisant 454 289 $.

Tableau 20

Sommaire de frais

Total des indemnités versées	1 214 505 $
Frais d'expertise	23 631 $
Intérêts	49 799 $
Frais judiciaires et honoraires	29 534 $
Total	**1 317 469 $**

7.2 Vérification interne

Au cours de l'exercice 1990-1991, le Service de la vérification interne a complété ou entrepris divers mandats de vérification qui peuvent se résumer comme suit :

— vérification du respect de la procédure et qu'il y a suffisamment de mécanismes de contrôle relatifs à la tare et aux balances;

— examen de la procédure relative à la surveillance des travaux et au contrôle des matériaux et ouvrages concernant les travaux de construction des infrastructures de transport confiés à contrat;

— vérification de l'existence des pièces justificatives et de la fiabilité des données concernant les contrats d'entretien d'hiver et ce, pour 5 districts;

- vérification de l'actualité des descriptions et des niveaux d'emploi au sein de différentes unités administratives;
- vérification des activités relatives à l'identification des besoins, à l'acquisition, à l'entretien et au remplacement des véhicules motorisés, et au respect des directives concernant la location de matériel;
- examen des mécanismes de contrôle en rapport avec l'approvisionnement, la réception et l'utilisation des fondants et abrasifs;
- vérification des critères d'octroi des contrats de pose de béton bitumineux inférieurs à 500 000 $ et qu'il y a suffisamment de contrôle pour assurer un produit répondant aux normes de qualité;
- vérification des mécanismes relatifs à l'octroi des contrats d'entretien d'hiver par appels d'offres de service, et évaluation des incidences quant au choix de stratégies nouvelles dont, entre autres, un système d'octroi des contrats par soumissions publiques;
- élaboration d'une méthodologie de vérification des systèmes informatiques en développement en vue de préciser principalement notre rôle et notre engagement;
- vérification du degré de réalisation de la programmation des projets de ponts et structures d'une direction régionale en vue de déterminer le temps consacré à chaque étape du processus, les causes des délais et la ou les raisons de la non-réalisation de chaque projet;
- vérification sur place de l'ensemble des documents administratifs, comptables et financiers soumis à notre examen par les dirigeants d'une entreprise ayant produit une réclamation contre notre Ministère.

7.3 Enquêtes

Le Service des enquêtes a ouvert 191 dossiers relevant de sa compétence au cours de l'exercice 1990-1991.

Il a mis un accent particulier sur le respect des normes d'éthique qui découlent de la Loi de la fonction publique.

En outre, il a étroitement collaboré au suivi et à la recherche d'une documentation adéquate relative aux plaintes de citoyens affirmant avoir été victimes de certaines actions du Ministère.

7.4 Communications

La Direction des communications a procédé à une réorganisation majeure de sa structure et de ses orientations à la fin de l'année 1990-1991, pour s'ajuster aux nouveaux besoins de l'organisation et pour répondre aux attentes exprimées par un groupe ministériel de travail sur les communications.

C'est ainsi que les fonctions essentielles de la Direction ont été établies comme étant les communications internes, les relations publiques, l'information et le renseignement.

Parmi les priorités qui ont guidé les activités de la Direction des communications au cours des derniers mois, mentionnons la formation du personnel du Ministère en matière de service à la clientèle, l'amélioration de la circulation de l'information à l'interne et l'établissement d'un climat de confiance entre le Ministère et ses partenaires.

La mise en place d'un Service de normalisation et de communications internes, pour motiver les employés et susciter leur sentiment d'appartenance, a également constitué une priorité.

Relations publiques

La Direction des communications a mené deux campagnes majeures de publicité au cours de l'année.

La première, sous le thème de **Gardez le sourire** s'inscrivait dans le cadre des travaux routiers en cours dans la région métropolitaine. Elle avait pour but d'informer les usagers de l'évolution des chantiers sur l'autoroute Métropolitaine, sur le pont Galipeault, sur l'échangeur Turcot et en d'autres sites. Une salle de presse avait été aménagée pour une deuxième année consécutive dans le cadre de ces travaux; quelque 700 communiqués y ont été émis. Il y a eu, également, visite des centres commerciaux situés à proximité de l'autoroute Métropolitaine en vue de fournir une information personnalisée aux résidents.

La deuxième campagne, menée sous le thème **On déneige le Québec**, visait à sensibiliser tous les intervenants concernés par le déneigement, comme les municipalités, les corps policiers ainsi que les usagers de la route, aux problèmes engendrés par les opérations de déneigement.

Diverses conférences de presse ont aussi été organisées au cours de l'année, notamment sur la gestion de la circulation sur le pont Laviolette à Trois-Rivières, sur l'inauguration de nouveaux bureaux et ateliers à Lac-Etchemin et Cap-Santé, sur la mise à la retraite de l'avion gouvernemental HS-125, sur le prolongement de l'autoroute 20 Cacouna-Le Bic-Rimouski, ainsi que sur l'entretien d'hiver.

Une tournée régionale a été organisée dans le but de mieux faire connaître la signalisation au grand public. Le concept retenu lors de cette tournée intégrait des éléments interactifs.

Le Ministère a également été présent dans le milieu du transport routier en participant à diverses

expositions et congrès. Au chapitre de la promotion, soulignons encore la création de la signature ministérielle **Transport Québec On va de l'avant**.

De nombreux documents audiovisuels ont aussi été produits en 1990-1991 par le Ministère. Mentionnons, entre autres, les titres : *Réalisations et productions : Transport Québec* et *Le transport routier des marchandises, on en jase chez Maggie* où l'on présente divers problèmes inhérents au métier de voiturier-remorqueur.

Le service sur l'état des routes, qui s'est enrichi de nouveaux équipements, a traité près de 180 000 demandes de renseignements sur les conditions routières et 140 000 autres sur divers sujets dont 90 000 concernant les travaux routiers.

Édition

Le Ministère a aussi produit, au cours de l'année, un grand nombre de documents imprimés sur des sujets touchant toutes les activités de transport. Ainsi, 16 titres ont paru dans la collection Études et recherches en transports. Plusieurs guides ont aussi été réalisés, dont les suivants :

Guide du chauffeur de taxi québecois, destiné aux chauffeurs et aspirants chauffeurs de taxi;

Guide d'organisation d'un service de transport adapté. Bilan de la situation actuelle, pour les groupes et les personnes travaillant dans le domaine du transport adapté;

Guide d'utilisation du logiciel de répartition des charges pour un camion-porteur, un tracteur semi-remorque et un train de type B, qui tient compte notamment des besoins de l'industrie.

Les publications du Ministère mettent l'accent sur divers thèmes comme la protection de l'environnement, le développement de la qualité, la recherche, le transport des personnes handicapées, le transport par taxi, ou la construction et l'entretien du réseau et des infrastructures de transport.

Neuf numéros du journal interne *L'Équipe* ont paru; 241 revues de presse quotidiennes et 29 revues des périodiques ont été publiées.

Au Service de l'édition, quelque 85 000 documents, dont près de 8 900 communiqués, ont été expédiés, plus de 800 visiteurs ont été reçus et on a répondu à quelque 3 200 appels téléphoniques visant à obtenir de la documentation.

7.5 Systèmes de gestion

La Direction des systèmes de gestion a poursuivi son dossier concernant les orientations de l'architecture générale des systèmes au plan des données, des traitements et de la technologie (réseaux locaux et interconnexion). Dans cette optique, les responsables de la Direction ont participé à plusieurs rencontres du Comité ministériel des technologies de l'information afin d'analyser le contexte de développement des systèmes tant ministériels que sectoriels, des données qui s'y rattachent et des moyens à privilégier pour leur réalisation en ce qui a trait aux ressources humaines, matérielles et financières. Ces éléments, qui ont une incidence très étroite sur la structure organisationnelle du Ministère, seront mis en place au cours de la prochaine année.

Développement de systèmes

En plus du dépannage et de l'entretien des systèmes opérationnels au central, plusieurs ressources ont participé à l'analyse, au développement et à l'implantation de divers systèmes tels que :

- poursuite du projet d'inventaire des équipements électrotechniques;
- mise au point de l'architecture du système d'information pour la Direction des programmes d'aide au transport terrestre des personnes et début de réalisation de ce système;
- micrographie des plans;
- réalisation d'un système d'aide à la planification des interventions sur le réseau routier et expérimentation du logiciel Highway Pavement Management System (HPMS);
- réalisation d'un système d'enregistrement des numéros de projets et des numéros de contrats (partie ordinateur central);
- suivi environnemental des chantiers de construction;
- système de relevé de données géographiques et administratives;
- diverses applications pour le calcul et le dessin des structures par ordinateur telles que la vérification des ponts acier-bois;
- conception, réalisation et implantation du système de gestion des activités de la Direction des systèmes de gestion;
- préparation du projet-pilote concernant le système intégré d'information et d'aide à la conception et à la réalisation des ouvrages (CAO-DAO).

De plus, des efforts importants ont été fournis pour la refonte du système de traitement des rapports journaliers (5 223) et pour l'implantation du système de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires (250), exploité par toutes les directions régionales depuis avril 1990, ainsi que pour la préparation du plan annuel de réalisation 1991-1992.

En géomatique, les activités principales ont consisté à acquérir des connaissances techniques plus approfondies de cette technologie et à participer au projet-pilote sur les données d'accidents.

Sur le plan technique, une étude a été réalisée en vue de remplacer les mini-ordinateurs IBM-8150 utilisés par la Direction générale des opérations. Différentes avenues ont été explorées en regard du réseau de télécommunication, des possibilités de développement et des coûts de chacune. Concernant les services offerts et le raccordement des différents équipements, un système détaillé de câblage et d'interconnexion a été réalisé par le Service de l'exploitation : définition à la fois physique et logique de l'ensemble des composantes, et de leur raccordement au réseau de télécommunication d'un complexe administratif ainsi qu'au réseau étendu de communication.

Autres activités techniques

D'autres activités techniques et de soutien ont été complétées au cours de cette même période :

— évaluation technique de plusieurs types de micro-ordinateur en commande ouverte;

— ajout et supervision de réseaux locaux additionnels;

— soutien du réseau de télécommunication et assistance aux usagers;

— entretien de différents systèmes d'exploitation et moniteurs de télétraitement;

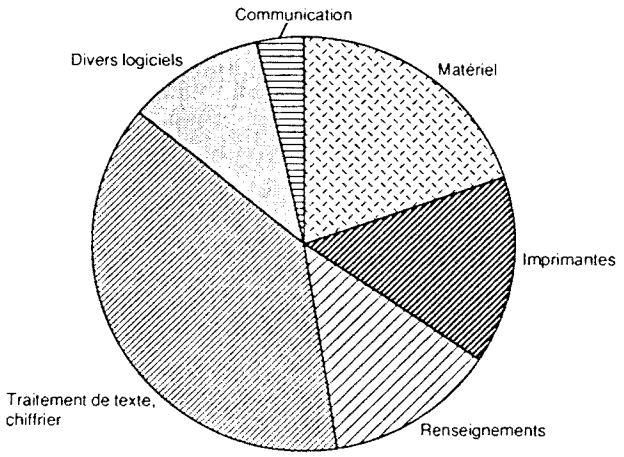
— supervision technique du réseau de mini-ordinateurs de la Direction générale des opérations;

— ordonnancement des travaux de production à l'ordinateur central et aide-conseil aux utilisateurs;

— gestion de diverses bases de données.

L'Info-Centre a pour sa part effectué de nombreuses activités de dépannage. Outre la gestion d'un service de prêt de logiciels et d'équipements de toutes sortes offert à l'ensemble du Ministère, quelque 5 000 demandes d'assistance ont été reçues en 1990-1991. Le graphique ci-après décrit la répartition des appels par catégorie de dépannage.

Graphique 10
Dépannages par catégorie, 1990-1991



— Matériel :	problèmes techniques	982
— Imprimantes :	selon les divers types utilisés	741
— Renseignements :	divers sujets tels que services offerts, nouveaux produits, dossiers en cours, etc.	652
— Traitement de texte, dBase,	DOS, chiffriers, menus, etc.	1 912
— Divers logiciels :	sécurité, graphique, utilitaires	534
— Communication :	liens physiques et logiques, logiciels utilisés	179

De l'ensemble de ces dépannages, un relevé statistique démontre que 75 % des problèmes ont été résolus en moins d'une heure, le temps moyen global étant de 45 minutes.

On a constaté que le nombre d'heures consacrées au dépannage augmente d'année en année depuis 1988, surtout pour les imprimantes et les traitements de texte, et diminue pour les chiffriers, dBase et les menus Fix Disk Organiser (FDO).

Concernant les activités de traitement de texte, les versions 5.0 ou 5.1 du logiciel WordPerfect ont été implantées tant sur les postes autonomes que sur les réseaux locaux. Le soutien aux utilisateurs (micro-ordinateurs et appareils dédiés) s'est poursuivi tout au long de la période. L'implantation du transfert de fichiers (micro-ordinateur à micro-ordinateur par l'intermédiaire de l'ordinateur central) a été réalisée et offerte à l'ensemble du Ministère. Parallèlement à ces activités, la gestion et le soutien du courrier électronique eMail se sont poursuivis.

Par ailleurs, diverses études ont été faites sur le logiciel Windows, les imprimantes Postscript et les chiffriers électroniques en réseau local.

En gestion documentaire, les principales activités ont consisté à mettre à jour le calendrier des délais de conservation, à préparer l'implantation du logiciel de gestion documentaire retenu, à réviser la structure de classement et à compléter le dossier de gestion des plans. Une étude particulière a été réalisée pour évaluer les possibilités d'utiliser le traitement de l'image pour le dossier des greffes des arpenteurs.

En ce qui a trait aux procédés administratifs, les usagers ont reçu un soutien technique pour la conception, l'élaboration, la mise à jour et la diffusion des directives, des manuels de l'utilisateur et des imprimés administratifs.

La Direction des systèmes de gestion a aussi entrepris, dans le cadre des orientations ministérielles et en étroite collaboration avec les utilisateurs, une étude d'évaluation du programme de gestion du manuel administratif qui permettra de doter les unités du Ministère d'un manuel administratif actualisé et plus accessible.

Chapitre VIII
Programme 6
Transport scolaire

En vertu de son programme d'aide au transport scolaire, le Ministère alloue une aide financière aux commissions scolaires et aux institutions privées, préalablement autorisées, qui assurent le transport des élèves de niveau préscolaire, primaire et secondaire.

Le Ministère a versé environ 370 millions de dollars pour ce programme en 1990-1991, ce qui représente une augmentation de 5,2 % par rapport à l'année précédente. Les activités financées par ce programmme sont : l'aller-retour quotidien à l'école, le transport entre les écoles, le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, le programme de maternelle-maison et animation.

La révision du règlement sur le transport des élèves s'est poursuivie en 1990-1991. Cette révision a pour but d'adapter le Règlement sur le transport scolaire à la nouvelle Loi sur l'instruction publique, ce qui entraîne plusieurs modifications de concordance. Il s'agit également de réviser certaines dispositions, ayant trait plus particulièrement au financement du transport des élèves, afin de les faire concorder avec le nouveau cadre triennal sur le financement du transport scolaire qui entrera en vigueur le 1er juillet 1992. De plus on veut, par cette révision, légaliser l'utilisation d'autobus scolaires à nez plat (*flat nose*) par les commissions scolaires.

Dans le cadre de la révision du règlement sur les véhicules automobiles destinés au transport des écoliers, une étude sur les divers équipements de sécurité en transport scolaire a été entreprise.

Le cadre financier 1991-1994 sera adopté en 1991 à la suite de la révision effectuée durant l'exercice. L'année scolaire 1991-1992 constituera la première année de ce quatrième cadre financier triennal qui nécessitera des déboursés d'environ 1,2 milliard de dollars pour le transport quotidien de 675 000 élèves. Les règles ont été ajustées afin d'assurer une meilleure adéquation entre les besoins des commissions scolaires et les disponibilités budgétaires. Aucun changement important n'est intervenu par rapport au cadre précédent.

Le ministère des Transports préside le Comité ministériel permanent sur le transport des écoliers qui est formé des représentants des commissions scolaires catholiques et protestantes, de l'Association du transport écolier du Québec et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Dans ce comité, les principaux sujets traités au cours de l'année ont été la taxe sur les produits et services et la taxe de vente du Québec, les paramètres du cadre financier 1991-1994 et les règles concernant les bagages à bord des véhicules affectés au transport des écoliers.

Chapitre IX
Programme 7
Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

Le Québec définit et défend ses positions et propose des solutions optimales pour ses objectifs en matière de politique économique, de développement régional, d'environnement dans tous les domaines d'importance vitale et dont la compétence est principalement fédérale : législation et réglementation des secteurs portuaires, législation économique vis-à-vis des transporteurs maritimes, législation et réglementation d'ordre technique. Citons à titre d'exemples : la dévolution aux provinces des responsabilités d'infrastructures, le recouvrement des coûts dans les secteurs maritime et aérien, le contrôle étranger de la propriété de compagnies de navigation canadienne, l'impact de la modification de la Loi fédérale de l'impôt sur le revenu pour les transporteurs maritimes internationaux, le cadre juridique de la responsabilité civile du transport des passagers par eau.

Le suivi et l'analyse des pratiques économiques et juridiques du secteur maritime à l'étranger permettent de mieux établir les perspectives et les enjeux pour le Québec dont la définition d'une stratégie maritime dans le cadre d'économies de plus en plus ouvertes.

En matière environnementale, la santé écologique du Saint-Laurent dépend en partie de la manière dont va être encadré le transport maritime des produits pétroliers ou dangereux sur le fleuve. Le gouvernement du Québec définit et défend sa position dans ce grand débat canadien et international.

En matière d'efficacité, le Québec cherche à intégrer au maximum ses analyses ou interventions suivant une logique de réseaux. Cette approche multimodale concerne aussi bien les réseaux d'acheminement du trafic maritime international que le réseau de transport extraprovincial.

Liaisons maritimes

Quant à l'engagement direct du Ministère dans les services de transport, il se traduit par un soutien non négligeable de certaines dessertes et traverses. Ainsi en 1990-1991, les sommes versées, dans le but d'assurer le maintien des liens entre les régions économiques et de désenclaver les populations des territoires isolés, représentent 34,5 millions de dollars. De plus, le Ministère investit 1,1 million de dollars dans les activités de construction d'infrastructures.

La Société des traversiers du Québec reçoit une aide de 24,7 millions de dollars pour effectuer un service aux traverses suivantes : Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola, Québec — Lévis, l'île aux Grues — Montmagny, l'île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive, Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac, Matane — Baie-Comeau — Godbout.

Les autres services de traversiers privés se partagent 1,6 million de dollars : Rivière-du-Loup - Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac - Saint-Juste-du-Lac, l'île d'Entrée - Cap-aux-Meules, l'île Verte — Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound et enfin les deux services de bateau-taxi : le service entre l'aéroport et le village de Saint-Augustin et celui de Harrington Harbour.

Le Ministère subventionne 2 services de cabotage auxquels il a alloué 8,2 millions de dollars : la desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord et celle des îles de la Madeleine incluant le service d'hiver. Il organise de plus la desserte du Nouveau-Québec.

Travaux de développement

Le Ministère a investi 1,1 million de dollars pour des travaux de développement. Il poursuit des travaux majeurs au terminal routier de Saint-Ignace-de-Loyola et aux terminaux routiers et ferroviaires de Baie-Comeau. Il a commencé les travaux d'amélioration au terminal de Baie-Sainte-Catherine.

En vertu de l'entente Canada-Québec, il a terminé les travaux de construction du bac Mécatina II pour la traverse Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound.

Le Ministère entend poursuivre son soutien technique et financier à l'amélioration et au développement des services maritimes, notamment par :

— des études visant le développement de la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon;

— le maintien d'un service hivernal à destination des îles de la Madeleine;

— le soutien d'organismes dont l'objectif est le développement du transport maritime;

et

— sa contribution, avec celle d'autres partenaires gouvernementaux et privés, à l'évaluation de la mise en place d'un système d'échange électronique de données (EED) adapté aux besoins des entreprises de transport maritime et intermodal dont les activités sont reliées au port de Montréal.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Placé sous l'autorité du sous-ministre des Transports, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a pour mandat de favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

À ce titre, il assure l'échange d'informations relatives au fleuve au sein des ministères et organismes, suscite et encourage des initiatives, fait valoir les intérêts du Québec au sein d'organismes canadiens, américains et européens dont l'action peut influencer la mise en valeur du Saint-Laurent. Il collabore avec les organismes des gouvernements fédéral, ontarien et des huit États américains riverains des Grands Lacs et avec l'entreprise privée.

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent participe à l'organisation du colloque « Saint-Laurent : HORIZON 2000 » avec la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Il s'associe à l'étude de la création d'une zone franche. Il continue son travail sur le transit international du charbon, l'exportation des produits agricoles, de l'import-export d'automobiles par le Saint-Laurent, la promotion de la navigation hivernale, les relations villes et ports, la compétitivité de la voie fluviale, les croisières et la navigation de plaisance.

De concert avec ses partenaires ontariens et américains, le Secrétariat diffuse une carte du système Saint-Laurent — Grands Lacs ainsi qu'un document vidéo de promotion commerciale. Avec la Direction des communications, il parachève la production d'un document vidéo sur la navigation d'hiver. Il assume un rôle-clé dans l'organisation de la Conférence internationale des maires du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Des étudiants et des professeurs du Québec, de l'Ontario, de l'Alberta et de la France effectuent régulièrement des stages de formation et de recherche au Secrétariat. Celui-ci a collaboré de plus aux travaux du Plan de la mise en valeur du Saint-Laurent et assure une participation active du Québec au sein de plusieurs organisations internationales intéressées à l'axe maritime Saint-Laurent — Grands Lacs.

9.2 Transport aérien

Dans le domaine du transport aérien, le Ministère s'est vu attribuer la vocation suivante :

— développer, exploiter et entretenir ses propres infrastructures aéroportuaires;

— organiser les traverses aériennes pour les insulaires non déjà reliés par un mode de transport pendant l'hiver;

— garantir des services aériens sécuritaires et efficients aux résidents des régions éloignées et isolées, comme la Moyenne et Basse — Côte-Nord et le Nord-du-Québec;

— fournir une contribution visant à réduire les coûts du transport aérien des passagers et des denrées périssables des villages éloignés et isolés pendant l'hiver;

— prendre la défense des intérêts du Québec dans tous les aspects du transport aérien.

En 1990-1991, le Ministère a affecté un budget total de 20,8 millions de dollars à l'ensemble du secteur du transport aérien réparti de la façon suivante :

• fonctionnement	5,2 millions de dollars
• capital	14,4 millions de dollars
• transfert	1,2 million de dollars

Entretien des infrastructures

Le Ministère a consacré 5 238 500 $ à l'entretien, l'exploitation et l'amélioration de 21 aéroports et 3 héliports du Ministère, y compris les frais de fonctionnement du bureau de Kuujjuarapik. De ce montant, 738 800 $ ont été dépensés pour l'acquisition d'équipement mécanique (chargeurs, souffleurs, charrues, extincteurs, etc.) pour les besoins du nouvel aéroport nordique d'Akulivik, pour remplacer ou ajouter de nouveaux équipements principalement aux aéroports de Saint-Augustin et de Kuujjuarapik, ainsi que pour l'achat de petites pièces d'équipement pour les ateliers mécaniques de quelques aéroports.

Par ailleurs, le Ministère a entretenu les équipements électrotechniques des aéroports dont ceux situés en milieu nordique. L'entretien du balisage aéroportuaire comprenait les feux de bord de piste, les feux d'approche, les feux de voies de circulation, les phares rotatifs, les manches à vent, les VASIS (indicateurs de pente d'approche), les RILS (feux stroboscopiques aux extrémités de la piste) et le système de télécommande ARCAL.

Développement des infrastructures

En 1990-1991, le Ministère a dépensé une somme de 644 000 $ en travaux de réfection ou d'amélioration d'infrastructures aéroportuaires existantes. Le Ministère a mis en branle le programme d'amélioration et de construction d'héliports gouvernementaux pour la desserte de points isolés. Une somme de 63 000 $ a été dépensée pour commencer la construction des héliports de Saint-Augustin et de Harrington Harbour. Le programme se poursuivra en 1991-1992.

La construction des aéroports nordiques (au nord du 55^{e} parallèle) a été poursuivie. Des travaux de l'ordre de 12,5 millions de dollars ont été effectués à Povungnituk, Akulivik et Aupaluk, auxquels il faut ajouter un montant approximatif de 1,3 million pour les services de génie et de surveillance des travaux.

La construction des aéroports nordiques fait partie d'une entente Canada-Québec selon laquelle le Québec paie 40 % du coût des travaux et le Canada 60 %. Les frais de génie sont à la charge du Québec, à l'exception d'un montant forfaitaire de 50 000 $ par site payé par le Canada.

Les travaux en vue de doter la région du Témiscamingue d'un aéroport régional se sont terminés en 1990 par la construction des bâtiments aéroportuaires, aérogare et garage, au coût de 1,7 million de dollars.

Dessertes

Dans le cadre du plan de redressement de la compagnie INTAIR, le Ministère a renouvelé pour une période de 4 ans le contrat de desserte aérienne de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Ce contrat assure le maintien du service régulier dans 11 villages situés entre Sept-Îles et Blanc-Sablon.

En renouvelant ce contrat, le ministère des Transports a obtenu des modifications aux conditions de la desserte aérienne, pour le bénéfice des usagers.

Afin de réduire le coût de transport pour les résidents des régions isolées, le Ministère a continué à subventionner les déplacements de la population de l'île d'Anticosti, des îles de la Madeleine et de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord par le biais de programmes de tarifs aériens réduits. Il a également continué à subventionner le transport par avion des denrées périssables à l'île d'Anticosti et dans les villages situés à l'est de Havre-Saint-Pierre pendant l'interruption de la saison de navigation.

Comme au cours des années précédentes, le Ministère a, par ailleurs, maintenu son aide financière aux traverses aériennes Montmagny — l'île aux Grues, Havre-aux-Maisons — l'île d'Entrée et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs — l'île Verte.

Le Ministère a accordé en 1990 une subvention de 140 000 $ au Comité de transport des Îles-de-la-Madeleine pour aider à payer le coût du transport des homards vivants vers les marchés. La subvention visait à permettre aux pêcheurs de homard des îles de la Madeleine de concurrencer le prix du homard des provinces Maritimes.

Prise en charge d'aéroports

La prise en charge d'aéroports fédéraux situés sur le territoire du Québec pose de nombreux problèmes d'ordre juridique, constitutionnel, politique, économique et financier. Plusieurs groupes ont déjà manifesté le désir de prendre en charge leur aéroport dont, entre autres, Aéroports de Montréal pour les aéroports de Dorval et de Mirabel et la Société aéroportuaire de Québec pour l'aéroport de Québec.

Dans le cas des aéroports de Dorval et de Mirabel, le ministère des Transports du Québec a mis sur pied un comité interministériel pour suivre l'évolution de ce dossier et faire des recommandations aux autorités.

Cette proposition fait suite à la nouvelle politique de Transports Canada relativement au futur cadre de gestion des aéroports canadiens selon laquelle le gouvernement fédéral autorise la cession de la gestion et de l'exploitation, voire de la propriété, des aéroports fédéraux à des administrations aéroportuaires locales.

Défense et promotion des intérêts du Québec

En 1990-1991, le ministère des Transports s'est engagé davantage dans la défense et la promotion des intérêts du Québec et particulièrement de la grande région de Montréal. Un comité interministériel a été mis sur pied par le Ministère et un mémoire a été préparé et déposé au Conseil des ministres pour désigner les ministères chargés de suivre les discussions et faire les représentations nécessaires dans les dossiers relatifs à l'ouverture du ciel (*open skies*) entre le Canada et les États-Unis, à la politique canadienne de transport aérien international et au projet de politique sur les systèmes de réservation informatique (SIR).

Le Ministère a aussi poursuivi sa contribution en vue de mettre sur pied un comité de promotion du transport de fret en faveur de l'aéroport de Montréal. Un document présentant les avantages des installations du transport aérien de fret à Montréal a été distribué à l'étranger auprès des transporteurs aériens, des exportateurs de produits et des transitaires.

Chapitre X
Programme 8
Service aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

Au cours de l'exercice 1990-1991, les aéronefs du ministère des Transports ont enregistré 10 915 heures de vol, ce qui représentait une diminution de 5,3 % par rapport à l'année précédente.

Transport aéromédical

L'avion-ambulance de type Challenger, qui sert d'unité volante de soins intensifs, a transporté 723 patients des régions périphériques vers les grands centres hospitaliers de Québec et de Montréal. Le transport de ces patients a nécessité 1 426 heures de vol. En outre, suppléant occasionnellement à l'avion-ambulance, les avions de transport exécutif ont accumulé 290 heures de vol pour transporter 97 patients.

Transport exécutif

Quant aux F-27, qui sont principalement affectés au transport exécutif, ils ont effectué 1 274 heures de vol. Par ailleurs, les autorités étaient à compléter l'analyse du remplacement de certains appareils de la flotte gouvernementale antérieurement utilisés pour cette mission.

On a noté une légère augmentation dans l'utilisation des hélicoptères destinés à la protection du public et de l'environnement, de même qu'à la conservation de la faune. Dans ce domaine on a enregistré 3 850 heures de vol comparativement à 3 720 en 1989-1990.

Nolisement d'aéronefs

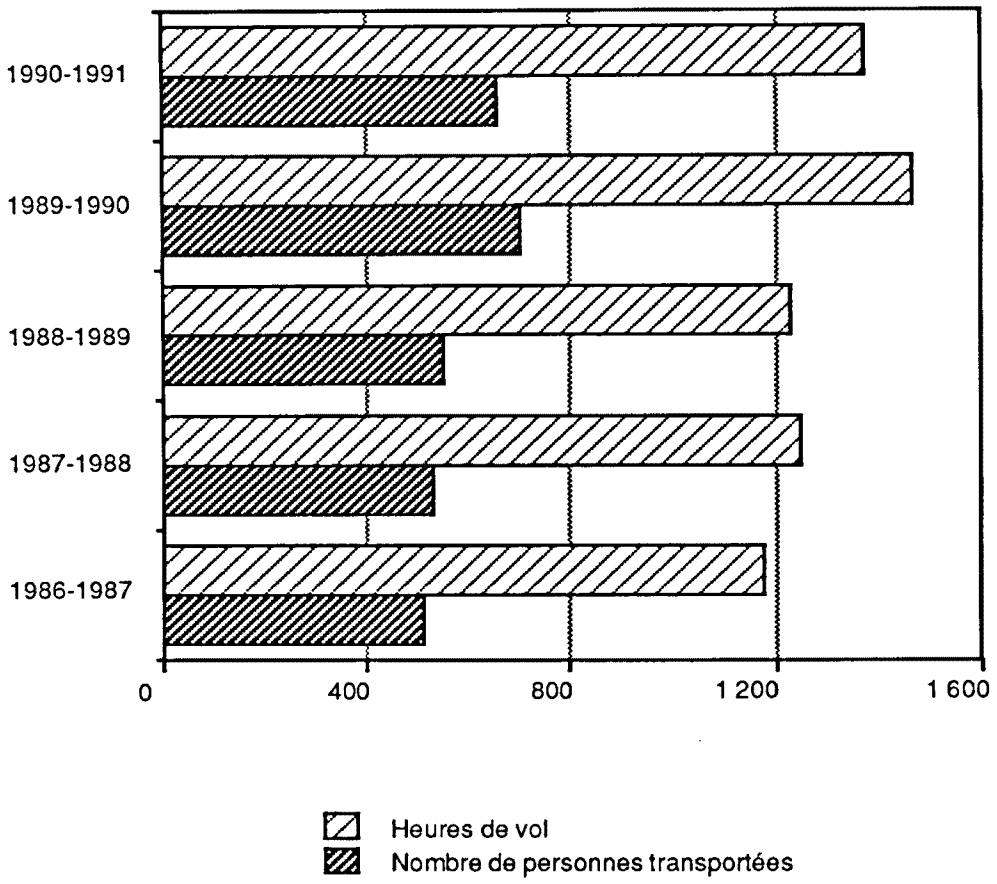
Les divers ministères du gouvernement du Québec et les organismes gouvernementaux ont fait appel à la compétence du Service aérien gouvernemental pour effectuer 1 922 nolisements d'aéronefs des entreprises privées au cours de l'année. La valeur de ces contrats s'est élevée à près de 4,3 millions de dollars répartis entre 88 transporteurs aériens différents. Près de 60 % de ce montant a été consacré au nolisement d'avions et 40 % au nolisement d'hélicoptères. On a observé à ce chapitre, une diminution de 24 % du nombre de nolisements et de 36 % des coûts par rapport à l'année 1990-1991.

10.2 Protection de la forêt

Les avions-citernes de la Direction du service aérien gouvernemental ont contribué à circonscrire 320 feux de forêt durant la saison estivale 1990. Au cours de ces opérations, qui ont nécessité 3 306 heures de vol, les pilotes des avions-citernes ont procédé à 11 437 largages pour déverser environ 60 millions de litres d'eau sur les foyers d'incendie.

Au cours des années, le Québec s'est acquis une réputation internationale de savoir-faire et de compétence dans l'utilisation des avions-citernes pour lutter contre les feux de forêt. C'est ainsi qu'en 1990-1991, trois provinces canadiennes, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et l'Alberta, ainsi que deux États américains, la Caroline du Nord et la Caroline du Sud, aux prises avec des incendies forestiers, ont loué du Québec des avions-citernes et leurs équipages pour combattre ces sinistres.

Graphique 11
Transport aéro-médical



Chapitre XI
Secrétariat du Ministère

11.1 Relations extraministérielles

Le Service des relations extraministérielles coordonne les relations du Ministère avec les associations ou ministères reliés au domaine des transports, tant sur le plan interprovincial que fédéral et international.

Les représentants du Ministère ont participé à des échanges techniques bilatéraux avec le gouvernement fédéral, l'ensemble des provinces canadiennes et de façon plus suivie avec l'Ontario. On a principalement traité de questions relatives au transport en commun et au transport routier des marchandises, aux techniques d'entretien et de réfection des chaussées, à la gestion de la circulation sur les ponts et dans les tunnels ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses.

L'intérêt du Ministère a continué de se manifester à l'égard de diverses associations de transport regroupant aussi bien des transporteurs que des fabricants, des consultants et des consommateurs. C'est ainsi que le Ministère a participé aux activités de l'Association du camionnage du Québec (ACQ), de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et de l'Association des routes et transports du Canada (ARTC).

Missions à l'étranger

Plusieurs missions ont été effectuées à l'étranger au cours de l'année, les États-Unis demeurant le pays avec lequel le Ministère entretient la coopération la plus régulière. Les rencontres ont porté particulièrement sur les voies réservées pour les véhicules à haut taux d'occupation, sur les techniques d'entretien et de construction des chaussées et des ouvrages d'art, l'informatique, le transport routier, la lutte contre les incendies de forêts (CL-215), etc.

Aux missions sont venus s'ajouter plusieurs participations à des comités comme le Strategic Highway Research Program (SHRP) dont le Programme stratégique canadien de recherche routière est le pendant, à des colloques et des congrès telle la prestigieuse rencontre annuelle, à Washington, du Transportation Research Board (TRB).

Des représentants du Ministère ont effectué deux missions en France dans le cadre du programme de coopération franco-québécois. Ces missions ont eu pour objet la caractérisation du comportement à long terme des enrobés bitumineux et les appareils de diagnostic routier dont l'analyseur de profil en long.

D'autres activités ont été organisées avec la France pour étudier la gestion intégrale de la qualité, la réfection des routes, le transport en commun et le traitement du bruit des transports.

Par ailleurs, plusieurs missions françaises ont été accueillies par le Ministère. Elles ont porté sur la gestion de la route, la recherche routière, les problèmes d'environnement et les procédés de réfection des chaussées. Le Ministère mène, sur ce dernier point, avec la Société internationale routière (SIR — France) une campagne d'essais de mélanges bitumineux auxquels sont incorporées des fibres d'amiante.

Mentionnons que le Ministère a été l'hôte de divers groupes des États-Unis, de France, d'Union Soviétique et de Belgique.

Enfin l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, le Danemark, la Finlande, l'Indonésie, le Japon, le Portugal et la Suède sont autant d'autres pays ayant reçu la visite de fonctionnaires du Ministère à l'occasion de comités de travail, de missions, de congrès, etc.

11.2 Archives et messageries

Le Service des archives et messageries a un double mandat : celui d'assurer la conservation et la circulation des documents officiels du Ministère, et celui d'assurer des services en matière de courrier et de messageries.

Deux divisions se partagent ainsi les tâches soit :

— la Division des archives et plans;
— la Division du courrier et des messageries.

Archives et plans

Au cours de l'exercice 1990-1991, quelque 1 500 feuillets ont été ajoutés à la collection de plans du Ministère, ce qui en porte le nombre à 371 100 dont plus de 10 000 sont présentement sur support micrographique.

Par ailleurs, la Division des archives et plans a reprographié au cours de l'année, pour les différentes unités administratives, plus de 45 000 feuillets de plans, pour un total d'environ 180 000 exemplaires.

Courrier et messageries

Cette division coordonne à l'échelle ministérielle l'application des politiques, normes et procédures en matière de gestion du courrier.

Elle gère aussi, au centre administratif de Québec, un poste de traitement du courrier destiné aux différents édifices de la région de Québec ainsi qu'aux directions régionales.

Au cours de l'année, plus de 940 000 lettres et colis ont été traités par cette division qui effectuait aussi plus de 570 expéditions massives de documents, totalisant environ 469 000 enveloppes.

11.3 Accès à l'information

Au cours de l'exercice 1990-1991, le Ministère a traité 33 demandes d'accès à des documents et une demande de communication de renseignements nominatifs, en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

Au chapitre des demandes d'accès à des documents, 24 demandes ont reçu une réponse favorable d'accès complet ou partiel aux documents demandés. Deux demandes ont fait l'objet d'un refus de la part du responsable ministériel, alors que 2 faisaient référence à des documents inexistants, et 2 autres étaient transférées à un autre organisme pour traitement. Enfin, 3 cas n'ont pu être traités faute de réponse aux clarifications demandées.

Quant à la demande relative aux renseignements nominatifs, elle a été satisfaite par la correction demandée.

Près du tiers des demandes, soit 11, ont été formulées par des journalistes ou des avocats, alors que 23 l'ont été par des citoyens ou leurs représentants.

Concernant le délai de traitement, on a répondu à 21 demandes en moins de 20 jours, il a fallu de 20 à 30 jours pour répondre à 4 autres et un délai de plus de 30 jours a été nécessaire dans 9 autres cas.

Partie III
Annexes

ANNEXE I
Lois et règlements administrés par le Ministère

Les lois

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application :

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur le camionnage
L.R.Q., c. C-5.1

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.2

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur la publicité le long des routes
L.R.Q., c. P-44

Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé
1988, c. S-3.3

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-13.3 et I-14
(Transport des écoliers)

Loi de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau — Hauterive
1975, c. 48

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval
1984, c. 42
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la Société de transport de la rive-sud de Montréal
1985, c. 32
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur le Conseil métropolitain de transport en commun
1990, c. 41

Les règlements

Le ministre des Transports doit aussi veiller à l'application de nombreux règlements dont les dispositions viennent compléter les lois mentionnées précédemment :

Règlement sur le camionnage
D. 47-88 du 13 janvier 1988

Règlement sur la motoneige
R.R.Q., 1981, c. C-24, r. 21

Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers
D. 2116-84 du 19 septembre 1984

Règlement sur les normes d'arrimage
D. 284-86 du 12 mars 1986

Règlement sur les véhicules tout terrain
D. 58-88 du 13 janvier 1988

Normes de signalisation touristique commerciale
A.M. du 29 janvier 1988

Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale
D. 581-88 du 20 avril 1988

Règlement sur le transport des matières dangereuses
D. 674-88 du 4 mai 1988

Règlement sur la signalisation routière
A.M. du 24 novembre 1989

Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires acquis par le ministre des Transports
D. 832-85 du 1er mai 1985

Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports
D. 1077-85 du 5 juin 1985

Règlement sur certains immeubles administrés par le ministre des Transports
D. 1050-86 du 9 juillet 1986

Règlement sur la publicité le long des routes
D. 1347-89 du 16 août 1989

Règlement sur le transport par taxi
D. 1763-85 du 28 août 1985

Règlement sur le camionnage en vrac
R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 3

Règlement sur la location de camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques
R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 9

Décret sur la politique d'aide gouvernementale au transport en commun
R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 13

Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau
R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 17

Règlement sur les transporteurs étrangers
R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 24

Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec
D. 147-82 du 20 janvier 1982

Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts
D. 148-82 du 20 janvier 1982

Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier
D. 1679-82 du 7 juillet 1982

Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers
D. 957-83 du 11 mai 1983

Règlement sur la location des autobus
D. 159-86 du 19 février 1986

Règlement sur le transport par autobus
D. 1991-86 du 19 décembre 1986

Règlement sur l'emplacement de cimetières d'automobiles et sur l'installation d'affiches, de panneaux-réclame et d'enseignes lumineuses le long des routes
D. 651-83 du 30 mars 1983

Règlement sur le transport scolaire
D. 1018-83 du 18 mai 1983

Règlement sur les services de transport en commun municipalisés
D. 2515-85 du 27 novembre 1985

Annexe II
Description et mandats des unités administratives du Ministère

Au 31 mars 1991, le ministère des Transports se compose du Bureau du sous-ministre, de 4 directions générales, de 22 directions centrales, de 14 directions régionales, de 51 districts et de 61 services.

Bureau du sous-ministre

On notera d'abord que 6 directions et 2 services sont rattachés directement au Bureau du sous-ministre. Ce sont les directions de la recherche, du service aérien gouvernemental, du secrétariat du Ministère, de la programmation, des communications, et enfin, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, ainsi que les services de la vérification interne et des enquêtes. À ce niveau, on trouve aussi la Direction de la comptabilité, qui relève du Contrôleur des finances, et la Direction des affaires juridiques, qui relève du ministère de la Justice.

Voici une brève description du rôle de ces unités administratives :

Direction de la recherche : concevoir et implanter la politique de recherche du ministère des Transports et gérer les programmes relatifs à la recherche-développement en transport (R-DT), en concertation avec le Comité ministériel de la recherche et le Conseil de la recherche-développement en transport. Réaliser et coordonner des recherches socio-économiques et des études globales reliées au système de transport. Gérer des projets de recherche-développement de nature technologique. Assurer la cohérence du contenu statistique de l'information ministérielle. Mettre à la disposition du personnel du Ministère toute la documentation dont il a besoin.

Service de la vérification interne : s'assurer de l'efficacité du Ministère en vertu des lois qui le régissent et de la protection appropriée des actifs contre les pertes de toute nature.

Service des enquêtes : veiller aux intérêts du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé par des fonctionnaires ou des mandataires.

Direction du service aérien gouvernemental : offrir un service de transport aérien contribuant à la protection de la santé et de la sécurité publique et répondant aux besoins des ministères et organismes gouvernementaux. Fournir un soutien technique aux ministères et organismes qui font appel à l'entreprise privée pour le transport aérien.

Direction du secrétariat du Ministère : assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et ce, dans le respect des mandats et compétences dévolus à chaque unité administrative. Assumer la responsabilité de l'accès à l'information et de l'amélioration des niveaux de services aux citoyens. Assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère.

Direction de la programmation : concevoir et élaborer des politiques globales, des stratégies et des programmes d'ensemble concernant les services et infrastructures de transport. Préparer le plan quinquennal d'immobilisation relatif aux équipements et infrastructures à la charge du Ministère. Dans le cadre de la politique ministérielle d'évaluation de programmes, réaliser le plan ministériel d'évaluation de programmes, le recueil d'indicateurs de programmes ainsi que des évaluations sur des programmes ou des activités spécifiques.

Direction des communications : informer les clientèles du Ministère et le public en général sur les lois, les règlements, les politiques, les programmes et les activités du Ministère.

Concevoir et réaliser des campagnes de communication et de promotion liées aux activités et aux réalisations du Ministère.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent : favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

Direction de la comptabilité : s'assurer que la comptabilité du ministère des Transports respecte les conventions comptables et gouvernementales.

Direction des affaires juridiques : relevant du ministère de la Justice, elle a pour mission d'assurer la légalité de l'action du ministère des Transports.

Les avocats et les notaires qui y oeuvrent sont engagés, notamment, dans l'élaboration et la rédaction des lois et règlements sous la responsabilité du ministre des Transports et dans la poursuite des infractions; ils préparent des avis juridiques, rédigent et négocient des contrats et des ententes de toute nature et assurent le suivi des acquisitions, de gré à gré ou par expropriation, des immeubles requis par le ministre des Transports.

Directions générales

L'organigramme du ministère des Transports comprend 4 directions générales : le transport des personnes et des marchandises, le génie, les opérations, l'administration et la gestion financière.

Voici une brève description du rôle de chacune des directions générales et des directions qui en dépendent :

Direction générale du transport des personnes et des marchandises : établir les orientations, concevoir et élaborer des politiques d'aide, des programmes et le cadre réglementaire concernant le développement, la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transport terrestre des personnes et des marchandises.

Concevoir, développer et évaluer les services et les systèmes de transport maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. Réglementer et normaliser les divers services de transport, de même que leur utilisation.

Direction du développement du transport terrestre des personnes : amorcer, orienter et coordonner les études concernant l'élaboration des politiques, la réglementation, les programmes d'aide, la situation économique de l'industrie du transport et le développement cohérent des réseaux de transport à l'échelle du Québec.

Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes : assurer une administration efficace des programmes d'aide au transport terrestre des personnes tout en maintenant un cadre réglementaire adéquat. Assurer des interventions judicieuses et continues auprès des clientèles visées afin de mesurer l'efficacité des ressources consacrées à ces programmes et d'en rationaliser l'utilisation.

Direction de l'expertise technique en transport terrestre des personnes : assurer, à la suite des études d'opportunité, la conduite d'expertises de faisabilité technique et la préparation d'avant-projets et de plans et devis concernant les infrastructures et les équipements de transport terrestre des personnes.

Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire : réaliser des études et des analyses nécessaires à l'identification et à la connaissance des besoins spécifiques au Québec des services de transport maritime, aérien et ferroviaire. Procéder à l'élaboration de règlements, de normes d'utilisation de services et de programmes d'aide pour assurer un développement et un fonctionnement harmonieux de ces services de transport.

Direction du transport routier des marchandises : assurer la définition et l'application des politiques et des programmes d'intervention du Ministère dans le domaine du transport routier des marchandises, en évaluer le cadre réglementaire et en assurer le fonctionnement ordonné au Québec. Amorcer et coordonner la mise en oeuvre des mécanismes nécessaires au contrôle de l'application des lois et règlements en matière du transport routier.

Direction générale du génie : conduire toutes les activités reliées à la planification du réseau routier et au design des infrastructures de transport. Fournir l'assistance technique nécessaire à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport.

Service de la planification routière : proposer aux autorités du Ministère des orientations et des objectifs relatifs à la gestion du réseau routier ainsi que les stratégies permettant d'atteindre les objectifs.

Service de la sécurité routière et de la signalisation : fournir l'expertise technique en sécurité routière et assurer la conception des diverses normes de signalisation.

Direction de la circulation et des aménagements : effectuer les études de circulation et environnementales préalables à la préparation des projets du Ministère. Concevoir les plans et devis nécessaires à la construction des routes, aérodromes et chemins de fer. Établir, auprès des entreprises d'utilités publiques, les ententes nécessaires en vue de coordonner les travaux de construction ou de modification.

Direction des structures : concevoir des plans et devis servant à la construction des ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages d'art d'importance. Fournir une assistance technique spécialisée dans la réalisation des travaux de construction et d'entretien des ouvrages d'art majeurs.

Direction des sols et matériaux : fournir une assistance technique spécialisée aux unités administratives engagées dans la conception, la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport.

Direction des acquisitions : acquérir les droits immobiliers nécessaires à la réalisation des projets de construction et d'entretien du Ministère. Gérer les immeubles déclarés excédentaires par les ministères québécois et procéder à leur aliénation sur demande.

Réaliser, pour les directions visées, les cartes et les plans nécessaires aux fins d'étude, de conception et de préparation des projets du Ministère.

Direction générale des opérations : assurer la gestion des programmes de conservation, d'entretien, de construction et d'exploitation des infrastructures de transport. Promouvoir le développement des méthodes d'exécution et de surveillance des travaux de construction et d'entretien.

Direction de la construction : assurer la coordination et le suivi des programmes de construction des infrastructures de transport. Uniformiser les méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures à l'échelle provinciale.

Direction de l'entretien : assurer la coordination et le suivi des programmes d'entretien et de conservation des infrastructures de transport. Promouvoir le développement et l'amélioration des méthodes de travail et voir à l'uniformisation des normes techniques d'entretien.

Directions régionales : identifier les besoins régionaux en matière de services et d'infrastructures de transport et assurer une gestion efficace des projets de construction et d'entretien. Assurer l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère. Représenter le Ministère auprès des organismes publics et de la population des régions.

Districts : identifier les besoins et déterminer les priorités de construction et d'entretien des infrastructures de transport sur leur territoire. Assurer la surveillance des travaux de construction et réaliser la majorité des activités d'entretien des infrastructures.

Direction générale de l'administration et de la gestion financière : effectuer le suivi et le contrôle du budget du Ministère. Conseiller les autorités sur toute question relative à la gestion des systèmes, des ressources humaines, matérielles et financières. Fournir aux unités administratives du Ministère l'expertise et le soutien requis pour la gestion de ces ressources. Assurer les services normalisés en matière de réglementation, de contrat et d'approvisionnement.

Direction du contrôle budgétaire : coordonner, pour l'ensemble du Ministère, la préparation du budget annuel ainsi que l'allocation des ressources financières et assurer les contrôles budgétaires requis. Exercer un contrôle budgétaire en fonction du développement des programmes et des projets du Ministère.

Direction des ressources humaines : fournir aux autorités et aux gestionnaires du Ministère les conseils et l'assistance qui leur permettront d'évoluer dans un cadre organisationnel efficient, et de leur assurer le potentiel en ressources humaines nécessaires à la réalisation des objectifs et programmes établis. Assurer l'expertise et l'exercice d'un rôle-conseil dans les domaines suivants : organisation administrative, évaluation d'emploi, dotation des emplois, gestion du cheminement de carrière, évaluation du rendement, relations de travail, santé et sécurité au travail, aide aux employés, administration de la rémunération et des conditions de travail, avantages sociaux et développement des ressources humaines. Veiller à ce que tous les employés du Ministère détiennent les informations pertinentes à l'égard de leurs conditions de travail, aux droits et bénéfices rattachés à leur statut et classement.

Direction des contrats et de l'approvisionnement : assurer l'approvisionnement du Ministère et fournir aux gestionnaires une assistance et un soutien sur toute question relative à l'approvisionnement, à l'adjudication des contrats, aux appels d'offres ainsi qu'à la gestion des ressources matérielles.

Direction des réclamations : effectuer les analyses nécessaires à la détermination des modes de règlements appropriés quant aux réclamations sur contrats ou sur dommages présentées par ou contre le Ministère et rechercher les mesures susceptibles d'en réduire le nombre.

Direction des systèmes de gestion : fournir le soutien nécessaire au développement, à la réalisation, à l'implantation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes administratifs et scientifiques, à la bureautique, ainsi qu'aux normes et procédés requis pour le fonctionnement efficace des unités administratives en matière de systèmes de gestion. Élaborer les plans directeurs de l'informatique et de la bureautique.

Annexe III
Titulaires des fonctions de direction au 31 mars 1991

Voici la liste des titulaires des fonctions de direction du ministère des Transports, au 31 mars 1991.

Sam L. Elkas
Ministre des Transports

Robert Middlemiss
Ministre délégué aux Transports

Jean-Marc Bard, F.C.A.
Sous-ministre

Liguori Hinse
Sous-ministre adjoint
Directeur général
Transport des personnes et des marchandises

Alain Vallières
Sous-ministre adjoint
Directeur général
Génie

Germain Halley
Sous-ministre adjoint
Directeur général
Opérations

Théodore Jiona
Sous-ministre adjoint

Paul Maranda
Sous-ministre adjoint
Directeur général
Services à la gestion

Yvan Demers
Sous-ministre adjoint
Directeur général
Planification et recherche

Pierre La Fontaine
Directeur
Recherche

Jacques Ménard
Directeur
Programmation

Jean-Guy Paquin
Directeur
Service aérien gouvernemental

Pierre-Émile Tremblay
Directeur
Secrétariat du Ministère

Jacques Pelletier
Directeur
Communications

Hugues Morrissette
Directeur
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Yvon Parenteau
Directeur
Développement du transport terrestre des personnes

Gordon Smith
Directeur
Programmes d'aide en transport terrestre des personnes

Gilles Lussier
Directeur
Expertise technique en transport terrestre des personnes

Jacques Girard
Directeur
Transport maritime, aérien et ferroviaire

Jean Boulet
Directeur
Transport routier des marchandises

Jean-Luc Simard
Directeur
Circulation et aménagements

Paul-André Brochu
Directeur
Sols et matériaux

Jean Normand
Directeur
Structures

Euclide Harel
Directeur
Acquisitions

Bernard Baribeau
Directeur
Construction

J.-Roger Fortin
Directeur
Entretien

Jean-Louis Loranger
Directeur régional
Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (01)

Ghislain Lafrenière
Directeur régional adjoint
Construction
Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (01)

Richard Hébert
Directeur régional adjoint
Entretien
Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (01)

(Poste vacant)
Directeur régional
Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)

Gilles Labarre
Directeur régional adjoint
Construction
Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)

Aristide Gobeil
Directeur régional adjoint
Entretien
Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)

Jean-Guy Tremblay
Directeur régional
Québec (3-1)

Yves Panneton
Directeur régional adjoint
Construction
Québec (3-1)

Léopold Blouin
Directeur régional adjoint
Entretien
Québec (3-1)

Jacques Charland
Directeur régional
Chaudière-Appalaches (3-2)

Gérald Dubé
Directeur régional adjoint
Construction
Chaudière-Appalaches (3-2)

Maurice Nadeau
Directeur régional adjoint
Entretien
Chaudière-Appalaches (3-2)

Guy Bourelle
Directeur régional
Mauricie — Bois-Francs (04)

Maurice Milot
Directeur régional adjoint
Construction
Mauricie — Bois-Francs (04)

Pierre Langlais
Directeur régional adjoint
Entretien
Mauricie — Bois-Francs (04)

Paul Brodeur
Directeur régional
Estrie (05)

Ghislain-Rémi Dufour
Directeur régional adjoint
Construction
Estrie (05)

Réjean St-Laurent
Directeur régional adjoint
Entretien
Estrie (05)

André Brien
Directeur régional
Drummond-Yamaska (6-1)

(Poste vacant)
Directeur régional adjoint
Construction
Drummond-Yamaska (6-1)

Paul Lussier
Directeur régional adjoint
Entretien
Drummond-Yamaska (6-1)

Yvon Tourigny
Directeur régional
Montérégie (6-2)

Pierre-André Dugas
Directeur régional adjoint
Construction
Montérégie (6-2)

Paul Béland
Directeur régional adjoint
Entretien
Montérégie (6-2)

Robert Schiettekatte
Directeur régional
Montréal (6-3)

Bernard Valois
Directeur régional adjoint
Construction
Montréal (6-3)

Nicolas Nadaï
Directeur régional adjoint
Entretien
Montréal (6-3)

Gilles Plouffe
Directeur régional
Laurentides (6-4)

Réjean Bélisle
Directeur régional adjoint
Construction
Laurentides (6-4)

Jacques Many
Directeur régional adjoint
Entretien
Laurentides (6-4)

François Bérard
Directeur régional
Lanaudière (6-5)

Julien Cordeau
Directeur régional adjoint
Construction, entretien
Lanaudière (6-5)

Jean-Pierre Tremblay
Directeur régional
Outaouais (07)

Richard Royer
Directeur régional adjoint
Construction, entretien
Outaouais (07)

Luc Crépeault
Directeur régional
Abitibi-Témiscamingue (08)

Pierre Fortin
Directeur régional adjoint
Construction
Abitibi-Témiscamingue (08)

Juan Escobar Lobos
Directeur régional adjoint
Entretien
Abitibi-Témiscamingue (08)

Michel Labrie
Directeur régional
Côte-Nord (09)

Yvan Tremblay
Directeur régional adjoint
Construction, entretien
Côte-Nord (09)

André Descôteaux
Directeur
Contrôle budgétaire

André Caron
Directeur
Ressources humaines

Paul-René Roy
Directeur
Contrats et approvisionnement

Noël-E. Ouellet
Directeur
Réclamations

Daniel Deschênes
Directeur
Systèmes de gestion

Annexe IV
Liste des organismes relevant du ministre des Transports

Voici la liste des organismes qui relèvent du ministre des Transports :

Conseil de la recherche et du développement en transport (CRDT)
M. Jean Robitaille, président
6455, avenue Christophe-Colomb
Bureau 300
Montréal (Québec) H2S 2G5
Téléphone : (514) 274-3573
Télécopieur : (514) 274-9608

Commission des transports du Québec (CTQ)
M. Maurice Ferland, président
5500, boul. des Galeries
Québec (Québec) G2K 2E1
Téléphone : (418) 643-2359
Télécopieur : (418) 643-8368

Montréal :
505, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1K2
Téléphone : (514) 873-2012
Télécopieur : (514) 873-3342

Société québécoise des transports (SQT)
M. René Vincent, président-directeur général
35, rue de Port-Royal Est
2e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1
Téléphone : (514) 864-1665
Télécopieur : (514) 873-7389

Société des traversiers du Québec (STQ)
M. Jean-Yves Gagnon, président
109, rue Dalhousie
C.P. 36, succursale B
Québec (Québec) G1K 7A1
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308

Office des autoroutes du Québec (OAQ)
M. Jean-Marc Bard, F.C.A., sous-ministre
700, boul. Saint-Cyrille Est, 28e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : (418) 643-6740
Télécopieur : (418) 643-9836

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
M. Jean-P. Vézina, président
333, boul. Jean-Lesage
Tour nord, 6e étage
Secteur O.M.5
C.P. 19600
Québec (Québec) G1K 8J6
Téléphone : (418) 528-3100
Télécopieur : (418) 643-2009

Montréal :
870, boul. de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec) H2L 4W3
Téléphone : (514) 873-7311
Télécopieur : (514) 873-6603

Société du port ferroviaire Baie-Comeau — Hauterive (SOPOR)
M. Jacques Asselin, président
28, place Lasalle
Baie-Comeau (Québec) G4Z 1K3
Téléphone : (418) 296-6785
Télécopieur : (418) 296-8134

Composition typographique : Mono-Lino inc.

Achevé d'imprimer en mars 1992
sur les presses de l'imprimerie
Laurentide Inc. à Loretteville

Gouvernement du Québec
Ministère des Transport

Imprimé sur papier contenant 50% de fibres recyclées dont 10% désencrées.

ISBN 2-551-15064-7

Bibliothèque du Ministère des Transports

QTR A 029 801

4,00 $