

Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport
annuel
1991-1992

CANQ
TR
100
1991-92
Ex. 1

Québec 

39588

Les
**PUBLICATIONS
DU QUÉBEC**

Ministère des Transports

**Rapport
annuel
1991-1992**

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

Don-Cur-Mon

CANQ
TR
100
1991-92

E.A. 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

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

Dépôt légal — 2^e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-15622-X
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 1992.

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

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Québec, avril 1993

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

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel 1991-1992 du ministère des Transports.

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

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre des Transports,
Georges Lalande
Québec, avril 1993

Table des matières

Le Ministère en bref 11

— Quelques faits saillants 11

— Quelques chiffres 11

Partie 1

Présentation du Ministère 13

Chapitre I

Sa mission et ses fonctions 13

Chapitre II

Son organisation et ses ressources 15

2.1 Son organisation administrative 15

2.2 Ses ressources humaines 15

2.3 Ses ressources financières 15

Chapitre III

Ses orientations 19

Partie 2

Secteurs d'activité 21

Chapitre IV

Planification et recherche 21

4.1 Planification 21

— Les plans de transport 21

— Le symposium sur les transports 21

— Le développement régional 21

— Les statistiques et la prospective en transport 21

— La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* 22

— Le plan stratégique du Grand Montréal 22

— L'économie des transports 22

4.2 Politiques et programmes routiers 22

— L'élaboration d'un plan de gestion du réseau routier 22

— Les grands produits de la cartographie 22

4.3 Programmation 23

— Le plan d'action 1990-1995 23

— Le plan d'action dans la région de Montréal 1988-1998 23

— L'Entente sur le développement des transports 23

— La décentralisation de la voirie locale 23

— Les activités par région 24

4.4 Recherche et innovation 25

— Les programmes de recherche et d'innovation au ministère des Transports 25

— La mise en place des comités sectoriels de coordination de la recherche 26

— Le plan directeur triennal de la recherche et de l'innovation 26

— L'information documentaire et scientifique 26

Chapitre V

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport 27

5.1 Amélioration et réfection du réseau routier 27

— Les travaux de génie 27

• Coordination de projets 27

• Sécurité routière 27

— Développements techniques 27

— Analyses de sécurité 28

— Normes 28

• Sols et matériaux 29

— Laboratoire central 29

— Assurance de la qualité 30

— Sols et chaussées 30

• Structures 31

— Ouvrages d'art 31

— Hydraulique 31

• Circulation et aménagements 31

• Opérations foncières 32

— Arpentage et géomatique 32

— Activités immobilières 32

— Les travaux de construction du réseau routier 32

— Les travaux par région 33

• Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (1-1) 33

• Bas-Saint-Laurent (1-2) 33

• Saguenay — Lac-Saint-Jean (02) 34

• Québec (3-1) 34

• Chaudière — Appalaches (3-2) 34

• Mauricie — Bois-Francs (04) 34

• Estrie (05) 35

• Drummond - Yamaska (6-1) 35

• Montérégie (6-2) 35

• Montréal (6-3) 35

- Laurentides (6-4) 36
- Lanaudière (6-5) 36
- Outaouais (07) 36
- Abitibi-Témiscamingue (08) 37
- Côte-Nord (09) 37

5.2 Entretien des infrastructures 37

- La conservation des chaussées 37
- Les structures 41
- La signalisation 41
- La viabilité hivernale 41
- Le matériel 44
- Les activités de soutien 45

Chapitre VI Transport des personnes et des marchandises 47

6.1 Transport des personnes 47

- Le transport en commun urbain 47
 - Subventions à l'exploitation 47
 - Subventions aux immobilisations 47
 - Plan d'action dans la région de Montréal 47
 - Systèmes de transport 47
 - Trains de banlieue 47
 - Voie réservée du pont Champlain et projet Estacade 48
 - Terminus Centre-ville 48
 - Voitures de métro 48
 - Prolongement du métro 48
 - Enquêtes origine-destination 48
- Le transport adapté aux personnes handicapées 49
- Le transport par taxi 49
- Le transport scolaire 49
- Les véhicules hors route 49

6.2 Transport des marchandises 50

- Le contrôle du transport routier 50
- Le transport des matières dangereuses 50
- Les charges et dimensions 50
 - Transport normalisé 50
 - Transport hors normes 51
- Le camionnage général 51
- Le camionnage en vrac 51
- La déréglementation 52

6.3 Transport maritime, aérien et ferroviaire 52

- Le transport maritime 52
 - Liaisons maritimes 52
 - Développement des infrastructures 52

- Réglementation 52
- Défense des intérêts maritimes du Québec 53
- Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent 53

- Le transport aérien 54
 - Entretien et développement des infrastructures 54
 - Dessertes 54
 - Cession des aéroports fédéraux 54
 - Défense et promotion des intérêts du Québec 55
- Le transport ferroviaire 55
 - Réseau de base 55
 - Train rapide Québec-Ontario (TRQO) 55
 - Réglementation 55

Chapitre VII Soutien administratif 57

7.1 Services à la gestion 57

- Les ressources humaines 57
 - Développement de l'organisation 57
 - Développement des ressources humaines 59
 - Relations de travail 59
 - Santé et sécurité du travail 59
 - Retraite 60
 - Rémunération 60
- La gestion financière 60
 - Gestion budgétaire et normalisation 60
 - Analyse financière 60
 - Service du recouvrement 61
- Les contrats et l'approvisionnement 61
 - Contrats 61
 - Approvisionnements et inventaires 62
 - Ressources matérielles 65
 - Gestion des espaces et télécommunications 65
 - Archives et messageries 66
- Les réclamations 66
 - Réclamations sur contrats 66
 - Réclamations de citoyens 66
- Les technologies de l'information 67
 - Développement des systèmes d'information 67
 - Service à la clientèle 67
 - Traitement et soutien technique 68

7.2 Vérification interne 69

7.3 Enquêtes 70

- 7.4 Service aérien gouvernemental 70
 - Le transport des personnes et des marchandises 70
 - La protection de la forêt 70
- 7.5 Coordination ministérielle 70
 - L'orientation, l'évaluation et la coordination 70
 - Les communications 71
 - L'accès à l'information 72

Partie 3

Annexes 73

Annexe 1

Liste des organismes relevant du ministre des Transports 73

Annexe 2

Lois et règlements administrés par le ministre des Transports 75

Annexe 3

Description et mandats des unités administratives du Ministère 77

Annexe 4

Titulaires des fonctions de direction au 31 mars 1992 81

Liste des tableaux

1. Répartition de l'effectif régulier 15
2. Répartition de l'effectif par région administrative du Ministère 15
3. Affectation des budgets de 1991-1992 et de 1990-1991 par programme et élément de programme 16
4. Activités par région, dépenses 1991-1992 24
5. Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche et effet de levier pour l'année 1991-1992 26
6. Activités exécutées en matière d'analyse de sécurité 28
7. Construction du réseau routier 33
8. Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère 38
9. Évolution des coûts unitaires moyens - Opérations de conservation des chaussées. 40
10. Répartition des dépenses de conservation des chaussées 40
11. Montant des contrats octroyés pour l'entretien d'hiver 41
12. Subventions à l'entretien du réseau d'hiver 41
13. Réseau entretenu l'hiver (régie et contrats) et consommation en matériaux de déglacage 44
14. Répartition en pourcentage du budget de développement par catégorie d'emploi et par thème de formation 59
15. Cotisation annuelle à la CSST 59

16. Nombre d'accidents de travail et jours perdus 60
17. Retraités 1991-1992 par rapport à 1990-1991 60
18. Répartition des contrats octroyés au cours des exercices 1987-1988 à 1991-1992 62
19. Acquisition de biens et matériaux routiers 63
20. Projets amorcés par le Service des ressources matérielles, 1991-1992 66
21. Tableau comparatif des réclamations sur contrats, 1990 et 1991 66
22. Indemnités versées à la suite de réclamations de citoyens 67

Liste des graphiques

1. Missions et programmes - Exercice 1991-1992 17
 - Budget par regroupement d'activités 17
 - Budget par super-catégorie 17
2. Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1991-1992 25
3. Budget de conservation des chaussées 38
4. Kilomètres de couches d'usure 39
5. Répartition de l'inventaire des véhicules par région, 1991-1992 45
6. Mouvements de personnel 57
7. Concours à la promotion et au recrutement 58
8. Acquisition de biens 63
9. Acquisition de matériaux routiers 64
10. Acquisition locale 65
11. Dépannages et assistance par catégorie, 1991-1992 68

Organigramme 42-43

Le Ministère en bref

Quelques faits saillants

- Par sa Direction de la planification, le Ministère a amorcé un processus d'élaboration de plans de transport régionaux, lesquels doivent tenir compte des orientations stratégiques ministérielles et intégrer l'ensemble des modes, systèmes et infrastructures de transport.
- En vue du transfert éventuel de la voirie locale aux municipalités, lequel doit se concrétiser le 1^{er} avril 1993, d'importants travaux ont été effectués dans le but, notamment :
 - d'évaluer l'état du réseau transféré aux municipalités;
 - de mesurer l'impact de ce transfert sur l'organisation administrative du Ministère et de suggérer des mesures d'ajustement;
 - de cadrer les programmes de soutien financier aux municipalités afin de les voir servir à l'amélioration du réseau local;
 - d'estimer les besoins en expertise technique des municipalités et d'organiser les services pour y répondre.
- La Direction de la recherche et de l'innovation a publié son premier inventaire complet de la recherche, lequel est intitulé « Projets d'études et de recherches au ministère des Transports du Québec - 1992 ».
- Le laboratoire central a procédé, à l'aide de son orniéreur de laboratoire, au contrôle de la résistance à l'orniérage de tous les mélanges bitumineux posés sur des routes fortement sollicitées.
- En 1992, est entrée en vigueur la décision gouvernementale de laisser aux municipalités responsables des organismes publics de transport en commun et la responsabilité financière des dépenses de fonctionnement; à cette fin, le gouvernement a mis de nouvelles sources de financement à leur disposition.
- Le Ministère a publié, durant l'année, une proposition de politique d'admissibilité au transport adapté, mode de transport qui est maintenant offert dans plus de 700 municipalités.
- Un groupe de travail sur l'évaluation des dispositifs de sécurité en transport d'écoliers a continué d'être très actif: il a effectué un inventaire des équipements de sécurité actuellement disponibles pour en recommander éventuellement l'utilisation.
- Un énoncé de politique sur les véhicules hors route, identifiant les problèmes reliés à l'utilisation de ces véhicules et proposant des éléments de solution, a reçu l'approbation du gouvernement du Québec en mai 1991.
- En décembre 1991, le Ministère a défini une politique s'appliquant, entre autres, au transport de matières dangereuses au moyen de véhicules routiers. Cette politique détermine les circonstances dans lesquelles la circulation des matières dangereuses peut être restreinte ou prohibée sur l'ensemble ou sur une partie du réseau routier de compétence provinciale ou municipale.
- Le nouveau *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*, limitant les masses et les dimensions des véhicules circulant sur les chemins publics, est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1991.
- Le 12 décembre 1991 fut adopté le projet de loi 179 intitulé *Loi modifiant la Loi sur les transports*, lequel visait à répondre aux principales préoccupations identifiées par les différents partenaires de l'industrie du camionnage en vrac lors d'une consultation effectuée au printemps 1991.
- La Direction du Service aérien gouvernemental, qui relevait du Ministère depuis 31 ans, est passée sous l'autorité du ministère des Approvisionnement et Services en décembre 1991.
- En matière de relations publiques, le Ministère s'est mérité le Coq de bronze du Publicité Club de Montréal pour la qualité de sa campagne publicitaire menée sous le thème « C'est l'hiver ».
- Plus de 2000 employés ont participé à un sondage visant à connaître leur opinion sur l'image du Ministère, sur les divers services qui y sont offerts et sur sa gestion interne. Ce sondage venait compléter celui réalisé auprès du grand public, à l'automne 1991, afin de connaître l'image projetée par le Ministère chez sa clientèle.

Quelques chiffres

- Pour l'année financière 1991-1992, le budget du Ministère s'établissait à 2 171 595 400 \$ en hausse de 6,9 % par rapport à celui de l'année précédente.

- De ce montant global, 1 056 684 000 \$ ont été consacrés à la construction et à l'entretien du réseau routier, 916 338 200 \$ au transport terrestre des personnes (incluant le transport scolaire) et 198 573 200 \$ aux autres systèmes de transport.
 - Au 31 mars 1992, l'effectif régulier se situait à 7563, lequel était réparti de la façon suivante: cadres supérieurs, 233; cadres intermédiaires, 500; professionnels, 1035; personnel de bureau, techniciens et assimilés, 3194 et ouvriers, 2601.
 - Dans le cadre du plan d'action 1990-1995, par lequel le gouvernement a octroyé des crédits additionnels de 1,7 milliard de dollars au Ministère dans le but de mieux répondre aux besoins de réfection du réseau routier et pour en améliorer le niveau de sécurité, 160 millions de dollars ont été dépensés pour des projets qui peuvent être répartis de la façon suivante: amélioration de sites dangereux (6 millions de dollars), équipements de sécurité (24 millions de dollars), travaux de réfection des surfaces et de réfection et de renforcement des ponts ayant des incidences sur la sécurité routière (96 millions de dollars) ainsi que divers projets d'amélioration et de réfection du réseau routier (34 millions de dollars).
 - Un montant de 80 millions de dollars a été affecté au plan décennal d'amélioration du réseau routier de la région de Montréal.
 - Plus de 700 projets majeurs d'infrastructures de transport ont fait l'objet d'un suivi de leur avancement technique au cours de l'année.
 - Environ 1100 nouveaux dossiers d'expropriation ont été ouverts et 25,4 millions de dollars ont été versés pour l'acquisition de droits immobiliers.
 - Le Ministère a consacré 596 615 500 \$ aux travaux de construction du réseau routier et d'entretien des infrastructures de transport, soit 223 266 600 \$ pour l'amélioration du réseau, 134 412 500 \$ pour la réfection du réseau et 238 936 400 \$ pour l'entretien des infrastructures.
 - Une somme de 35,9 millions de dollars a été consacrée durant l'année au maintien de liens maritimes entre les régions économiques et les populations des territoires isolés.
 - Des travaux de 17,1 millions de dollars ont été effectués dans le cadre du programme de construction des aéroports nordiques (au nord du 55^e parallèle), lequel fait l'objet d'une entente Canada-Québec prévoyant le partage des frais (60 %-40 %).
- Le Ministère a conclu une entente avec le gouvernement de l'Ontario et Transports Canada afin d'entreprendre, pour 6 millions de dollars, la phase II de l'étude sur le train rapide Québec-Ontario.

Partie 1

Présentation du Ministère

Chapitre I

Sa mission et ses fonctions

C'est en 1972 que fut adoptée la *Loi du ministère des Transports*, actuellement connue sous le nom de *Loi sur le ministère des Transports* (L.R.Q. c. M-28). En fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports, elle accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transport. Celui-ci a pour principales fonctions d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et, à la voirie, de mettre en oeuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution.

Plus particulièrement, il doit faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, améliorer les services, mettre en oeuvre des programmes de sécurité et de prévention des accidents, établir des services de transport pour l'ensemble des ministères, surveiller tout chemin de fer construit ou subventionné par le gouvernement, veiller à l'application de la *Loi sur l'assurance automobile* (chapitre A-25), du *Code de la sécurité routière* (chapitre C-24.2) et de la *Loi sur la voirie* (chapitre V-8), consulter les groupes et les individus, exécuter des travaux de voirie, et favoriser l'étude et les recherches scientifiques en transport.

C'est aussi en 1972 que fut adoptée la *Loi des Transports*, maintenant *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12). Celle-ci rend le Ministre responsable de dresser un plan des systèmes de transport au Québec, de faire la nomenclature des coûts, taux et tarifs de transport et, sujet à l'approbation du gouvernement, de prendre les mesures destinées à les améliorer en les coordonnant et en les intégrant. Par ailleurs, elle l'autorise à accorder des subventions pour fins de transport, à en contrôler l'utilisation et à vérifier la nature des dépenses qui y sont reliées.

Le ministre des Transports s'est également vu confier la responsabilité de différents organismes gouvernementaux dont on trouvera la liste à l'annexe 1. Le présent rapport ne tient pas compte des activités de ces organismes, celles-ci faisant l'objet de rapports distincts.

Le ministre des Transports est aussi responsable de l'application de nombreuses lois et de multiples règlements dont on trouvera la liste à l'annexe 2.

À ce sujet voici les principales mesures législatives adoptées par le Ministère au cours de l'exercice 1991-1992.

- *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales* (1991, chapitre 32); cette loi contient des dispositions modifiant le *Code de la sécurité routière*, la *Loi sur le ministère des Transports*, la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* et la *Loi sur les transports* pour instaurer une contribution des automobilistes au transport en commun, en permettre la perception par la Société de l'assurance automobile, en assurer la gestion par le ministre des Transports par la création d'un fonds spécial et en prévoir la répartition aux organismes publics de transport en commun.
- *Loi modifiant la Loi sur le camionnage et le Code de la sécurité routière* (1991, chapitre 55); cette loi soumet à la *Loi sur le camionnage* la location de camions avec chauffeur, permet la prescription de droits annuels d'exploitation de permis de camionnage, modifie le quorum de la Commission des transports du Québec dans les affaires de révocation ou de suspension de permis et la procédure d'appel et harmonise les dispositions applicables en matière de camionnage avec le nouveau système d'immatriculation des véhicules routiers.
- *Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur la voirie* (1991, chapitre 57); cette loi vient compléter les pouvoirs du ministre des Transports en matière de disposition d'immobiliers excédentaires et permet au gouvernement de régir le remorquage par dépanneuse des véhicules routiers sur certaines routes entretenues par le ministère.
- *Loi modifiant la Loi sur les transports* (1991, chapitre 59); cette loi soumet à la *Loi sur les transports* le transport des déchets exclu du champ d'application de la *Loi sur le camionnage*, prévoit le dépôt de contrats de camionnage en vrac à la Commission des transports du Québec et le règlement de différends dans l'exécution de tels contrats, l'organisation et le fonctionnement de corporations régionales de courtage en camionnage en vrac et l'harmonisation de la procédure de renouvellement des permis avec le nouveau système d'immatriculation des véhicules routiers.

Par ailleurs, quatre nouveaux règlements ont été adoptés tandis que d'autres ont été modifiés en application de la *Loi sur le camionnage*, du *Code de la sécurité routière*, de la *Loi sur l'instruction publique* (transport des élèves), de la *Loi sur la publicité le long des routes*, de la *Loi sur le transport par taxi* et de la *Loi sur les transports*.

- *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers* (D.1299-91 du 18 septembre 1991); ce règlement est une révision complète des normes de charge par essieu, de masse totale en charge et de dimensions des véhicules routiers et des ensembles de véhicules routiers;
- *Règlement sur le transport des élèves* (D.647-91 du 8 mai 1991); ce règlement permet notamment l'utilisation d'une nouvelle catégorie d'autobus scolaire et prévoit la composition des comités consultatifs de transport des élèves, la procédure d'indexation des contrats et l'application des cautionnements d'exécution;
- *Décret sur les sites et territoires où la publicité le long des routes est interdite* (D.1135-91 du 14 août 1991); ce décret désigne certains sites ou territoires où la publicité le long des routes est interdite pour des motifs de protection du paysage;
- *Règlement sur la contribution des automobilistes au transport en commun* (D.1504-91 du 30 octobre 1991); ce règlement fixe à 30 \$ la contribution des automobilistes au transport en commun et prévoit le critère de répartition, entre les organismes de transport en commun de la région de Montréal et ceux de la région de Québec, de la part des contributions des automobilistes attribuable à leur région;
- *Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage* (D-237-92 du 19 février 1991); ce règlement hausse de quelque 10 % les frais et droits payables pour les affaires soumises à la Commission en matière de camionnage;
- *Règlement modifiant le Règlement sur la signalisation routière* (Arrêté ministériel (A.M.) du 31 octobre 1991); ce règlement révisé les normes de signalisation touristique commerciale et prévoit leur insertion parmi les autres normes de signalisation dont certaines sont complétées de manière à assurer la signalisation de certains ponts en regard des limitations de poids aux charges légales;
- *Règlement modifiant le Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale* (D.1557-91 du 13 novembre 1991); ce règlement prévoit une nouvelle tarification des

droits exigibles pour l'installation de cette signalisation, en assure l'indexation annuelle et harmonise le texte du règlement aux nouvelles normes de signalisation touristique;

- *Règlement modifiant le Règlement sur la publicité le long des routes* (D.188-92 du 12 février 1992); ce règlement porte de 1 mètre sur 1 mètre à 1,20 mètre sur 1,20 mètre la dimension maximale des publicités les plus rapprochées de la route;
- *Règlement modifiant le Règlement sur le transport par taxi* (D.648-91 du 8 mai 1991); ce règlement modifie le territoire de certaines agglomérations, en crée de nouvelles, contient des normes applicables à certains services de transport collectif et de transport par limousine et abroge l'exigence faite aux titulaires de permis de n'utiliser que des taximètres conformes à une norme du Bureau de normalisation;
- *Décret modifiant le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun* (D.1841-91 du 18 décembre 1991); ce décret met fin aux subventions à l'exploitation accordées aux organismes publics de transport en commun et prolonge la subvention au déficit résiduel de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes.

Chapitre II Son organisation et ses ressources

2.1 Son organisation administrative

Au 31 mars 1992, 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 3 directions dont dépendent 6 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 de la planification et de la recherche à laquelle sont rattachés 4 directions et 10 services;
- la Direction générale du transport des personnes et des marchandises, comprenant 4 directions et 12 services;
- la Direction générale du génie où l'on compte 5 directions et 14 services;
- la Direction générale des opérations comprenant 1 direction centrale, 3 services, 14 directions régionales et 51 districts;
- la Direction générale des services à la gestion à laquelle sont greffés 5 directions et 15 services.

On trouvera à l'annexe 3, à la fin de ce rapport, une description du mandat de chacune de ces unités administratives.

2.2 Ses ressources humaines

L'effectif régulier ministériel, qui s'établit à 7355 au 31 mars 1992, représente une augmentation de 4,8 % par rapport à l'année précédente; cette différence est attribuable à la conversion de 348 emplois occasionnels en emplois réguliers.

Tableau 1

Répartition de l'effectif régulier*

| | |
|---|--------------|
| Cadres supérieurs | 233 |
| Cadres intermédiaires | 500 |
| Professionnels | 1 035 |
| Personnel de bureau, techniciens et assimilés | 3 194 |
| Ouvriers | 2 601 |
| Total** | 7 563 |

** Effectif autorisé par le Conseil du trésor.

Tableau 2

Répartition de l'effectif par région administrative du Ministère*

| Région | Effectif régulier autorisé par région (équivalent temps complet) |
|--|--|
| 01 Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine — Bas-Saint-Laurent | 578 |
| 02 Saguenay — Lac-Saint-Jean | 314 |
| 3-1 Québec | 2 578 |
| 3-2 Chaudière — Appalaches | 445 |
| 04 Mauricie — Bois-Francs | 330 |
| 05 Estrie | 376 |
| 6-1 Drummond — Yamaska | 340 |
| 6-2 Montérégie | 429 |
| 6-3 Montréal | 869 |
| 6-4 Laurentides | 334 |
| 6-5 Lanaudière | 197 |
| 07 Outouais | 254 |
| 08 Abitibi-Témiscamingue | 370 |
| 09 Côte-Nord | 149 |
| Total | 7 563 |

* Ces chiffres comprennent les 208 employés du Service aérien gouvernemental qui sont restés attachés au ministère des Transports jusqu'au 18 décembre 1991, date où le Service est passé sous l'autorité du ministère des Approvisionnements et Services.

2.3 Ses ressources financières

Un budget de 2 171 595 400 \$ a été alloué au ministère des Transports en 1991-1992. Ce budget représente 5,6 % de l'ensemble des crédits gouvernementaux et équivaut à une augmentation de 6,9 % par rapport au budget de l'année précédente qui se situait à 2 031 159 500 \$. Les traitements de même que les autres rémunérations afférentes totalisent 321 252 400 \$.

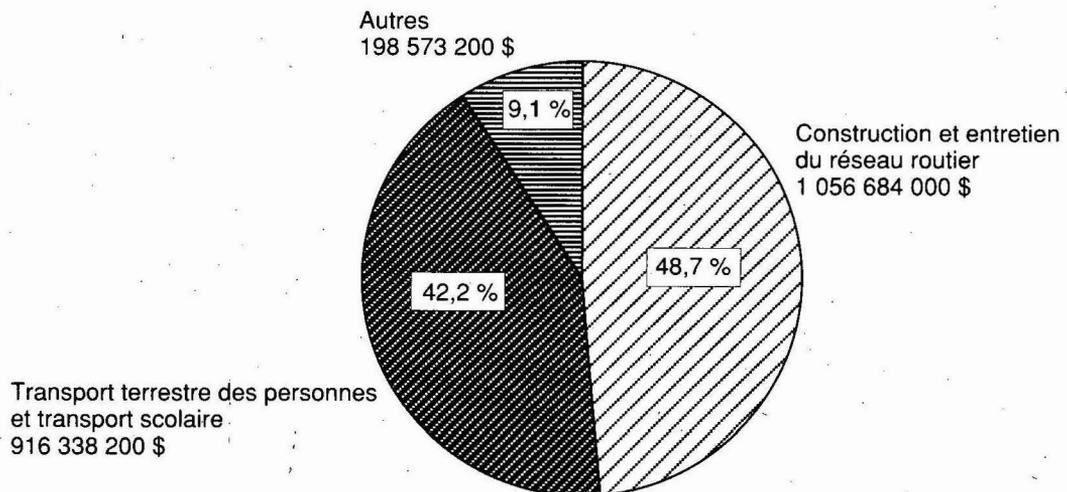
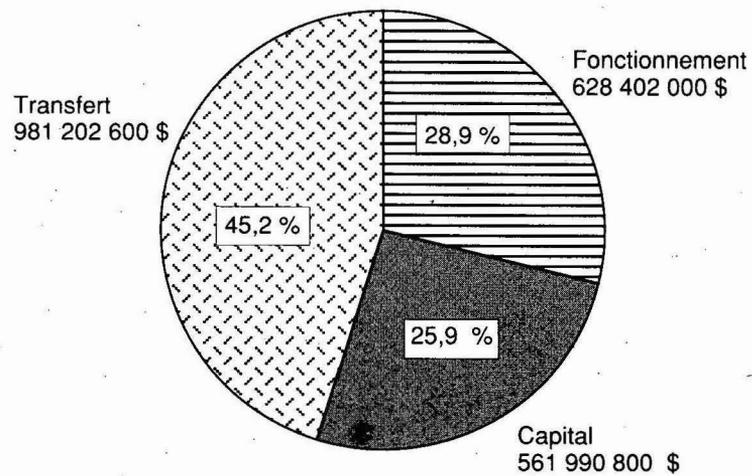
Il est à noter que la structure budgétaire du Ministère a été modifiée pour tenir compte, d'une part, de la fusion de deux programmes et, d'autre part, de la création du fonds du Service aérien gouvernemental.

Tableau 3

Affectation des budgets de 1991-1992 et de 1990-1991 par programme et élément de programme

| | 1991-1992 | 1990-1991 |
|---|----------------------|----------------------|
| | \$ | |
| 1 Systèmes de transport terrestre | 545 483 700 | 485 733 800 |
| I. Recherche et développement | 10 830 300 | 9 992 500 |
| II. Transport des personnes | 530 212 800 | 470 848 600 |
| III. Transport des marchandises | 4 440 600 | 4 892 700 |
| 2 Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport | 1 056 684 000 | 1 004 865 000 |
| I. Amélioration du réseau routier | 322 774 900 | 341 069 600 |
| II. Réfection du réseau routier | 219 544 000 | 153 994 200 |
| III. Entretien des infrastructures de transport | 339 038 900 | 335 904 000 |
| IV. Ateliers | 59 073 200 | 58 729 300 |
| V. Soutien | 116 253 000 | 115 167 900 |
| 3 Gestion interne et soutien | 96 161 800 | 92 425 800 |
| I. Direction | 4 358 600 | 4 060 000 |
| II. Soutien administratif | 83 391 500 | 78 100 500 |
| III. Soutien technique | 8 411 700 | 10 265 300 |
| 4 Commission des transports du Québec | 11 156 500 | 10 874 700 |
| 5 Transport maritime et aérien | 75 984 000 | 72 014 100 |
| I. Transport maritime | 39 448 900 | 38 035 600 |
| II. Transport aérien | 26 735 100 | 21 845 300 |
| III. Transport aérien gouvernemental | 9 800 000 | 12 133 200 |
| 6 Transport scolaire | 386 125 400 | 365 246 100 |
| I. Aide au transport | 385 435 300 | 364 575 200 |
| II. Soutien administratif | 690 100 | 670 900 |
| Total | 2 171 595 400 | 2 031 159 500 |

Graphique 1

Missions et programmes - Exercice 1991-1992**Budget: 2 171 595 400 \$****Budget par regroupement d'activités****Budget par super-catégorie**

Chapitre III

Ses orientations

Le Ministère a d'abord poursuivi, en 1991-1992, les efforts consacrés à l'amélioration de sa gestion en vue de remplir sa mission et d'assurer son développement.

Son action a notamment continué de tendre vers la gestion intégrale de la qualité, alors que des sessions de travail ont permis de sensibiliser le personnel à cet objectif. L'accent a ensuite été mis sur l'identification, dans les différentes directions générales, de cibles d'amélioration en vue d'assurer de meilleurs services aux citoyens.

Le Ministère a continué d'appliquer durant l'année un processus de planification stratégique amorcé en 1990 en vue de définir et d'adapter la mission, les objectifs et les stratégies de son organisation en fonction des changements externes, des capacités de l'organisation et des valeurs de ses dirigeants. C'est ainsi que différents groupes de travail, portant sur des fonctions importantes de l'organisation (recherche, communications, technologies de l'information, processus budgétaire, construction et entretien) ont permis de compléter le premier volet du projet, soit l'identification des tendances, enjeux et défis. Les travaux relatifs au second volet du projet ont ensuite été amorcés : ceux-ci visent à traduire ces enjeux et défis en objectifs et stratégies plus opérationnels.

Les réflexions effectuées dans le cadre de cette opération de planification stratégique ont permis au Ministère d'identifier ses valeurs en gestion, lesquelles se regroupent sous cinq thèmes, à savoir : le service à la clientèle dans une optique de qualité totale, une action ministérielle dans un cadre gouvernemental, la reconnaissance de la ressource humaine comme principale richesse, l'esprit d'entreprise et d'équipe et la gestion rigoureuse, responsable et participative. Des travaux ont par ailleurs été amorcés en vue d'implanter ces valeurs en gestion auprès du personnel d'encadrement, afin qu'elles se traduisent concrètement dans la gestion courante.

De plus, le Ministère a commencé à préparer un plan de gestion qui doit répondre aux besoins des cadres supérieurs et leur offrir un support et des services appropriés. Le plan doit se concrétiser par des orientations et des attentes de gestion plus précises à l'endroit du personnel d'encadrement supérieur.

La démarche de planification stratégique a été, en outre, à l'origine de certains changements organisationnels dont les principaux sont la création d'une Direction générale de la planification et de la

recherche et d'une Direction de la coordination ministérielle.

En plus d'orientations au niveau de sa gestion, le Ministère s'est donné certaines orientations visant l'atteinte des objectifs gouvernementaux établis par le Conseil des ministres. La finalité à atteindre est de favoriser la mobilité des biens et des personnes en toute sécurité et au meilleur coût.

Les grands dossiers du Ministère durant l'année comprenaient la libéralisation du camionnage, la protection des infrastructures routières, la décentralisation de la voirie locale, le contrôle des dépenses dans le transport en commun, l'identification d'un réseau ferroviaire de base, une politique de transport aérien, une politique environnementale et un plan quinquennal d'entretien du réseau.

Une grande attention a été accordée au projet de transfert de la voirie locale aux municipalités, lequel doit se concrétiser le 1^{er} avril 1993. Un travail important a débuté en vue de gérer les changements amenés par cette réforme, c'est-à-dire :

- évaluer l'état du réseau transféré aux municipalités;
- mesurer le plus précisément possible l'impact de ce transfert sur l'organisation administrative du Ministère et suggérer des mesures d'ajustement;
- cadrer les programmes de soutien financier aux municipalités afin de les voir servir à l'amélioration du réseau local;
- estimer les besoins en expertise technique des municipalités et organiser les services pour y répondre.

Diverses actions ont contribué à l'amélioration de la qualité du service à la clientèle en vue, notamment, de réduire les délais de traitement des requêtes des citoyens, d'établir des relations soutenues avec le Protecteur du citoyen et le Coroner en chef, etc.

Une stratégie de communication, à l'interne et à l'externe, a visé à l'épanouissement de l'image du Ministère et à fournir de meilleurs services à la population des régions. Parmi les thèmes développés dans ce domaine, mentionnons la sécurité dans le voisinage des chantiers de construction ainsi que la vulgarisation des lois et règlements de transport.

Dans le cadre du développement des ressources humaines et des mesures visant à renforcer le contrôle de ces ressources, l'élaboration d'un plan de développement du personnel d'encadrement supérieur a été

amorcé durant l'année. Il tient compte des habiletés de gestion, des objectifs gouvernementaux, des orientations ministérielles et des besoins individuels des cadres supérieurs.

En outre, le Ministère s'est doté d'un cadre de gestion des technologies de l'information et a formé des comités sectoriels pour en assurer l'application. À ce sujet, un plan triennal a été préparé.

En 1992-1993, il y a lieu de souligner que les différentes démarches de gestion poursuivies par le Ministère doivent être intégrées dans un projet ministériel, lequel doit comprendre des orientations, des cibles et des objectifs clairs; un projet qui sera connu et partagé par l'ensemble de son personnel.

Partie 2

Secteurs d'activité

Chapitre IV

Planification et recherche

4.1 Planification

Une Direction de la planification a été créée en 1991-1992 dans le but, notamment, d'assumer une planification plus concertée au sein du Ministère et avec les autres intervenants en matière de transport.

Les plans de transport

Des efforts importants ont été consacrés durant l'année à définir le processus et le mode d'élaboration des plans de transport. Ceux-ci constituent un outil ministériel pour prévoir et hiérarchiser dans tous les modes, les interventions pouvant le plus adéquatement répondre aux besoins de déplacement dans un territoire donné sur une période de dix ans.

Le Ministère entend développer trois niveaux de plans interdépendants et superposés pour l'ensemble du Québec :

- le plan global ou plan de transport pour l'ensemble du Québec qui comprendra les orientations générales pour chacun des modes de transport;
- les plans d'agglomération pour les régions métropolitaines de recensement de Montréal, Québec et Gatineau-Hull;
- les plans régionaux pour le reste du territoire correspondant dans la majorité des cas aux régions administratives.

Dans cet esprit, le Service du plan de transport a entrepris en collaboration avec diverses unités administratives, les actions préalables à l'élaboration des plans de transport de la Basse-Côte-Nord et de l'Outaouais.

Le symposium sur les transports

En novembre 1991, le Ministère a réuni une soixantaine d'intervenants non élus du domaine des transports dans le cadre d'un symposium consultatif sur l'avenir du transport dans l'agglomération de Québec. Cet événement a permis de constater la nécessité d'entreprendre une action commune de nature à intégrer les actions interreliées en matière d'aménagement et de transport.

Lors d'une rencontre subséquente entre les élus de l'agglomération de Québec et les représentants du

Ministère, il fut convenu d'amorcer l'élaboration d'un plan de transport pour l'agglomération de Québec, en y associant les intervenants du milieu municipal et des organismes de transport.

Le développement régional

Parmi les diverses activités de planification, mentionnons celles qui ont porté sur les conférences socio-économiques régionales, sur l'élaboration d'une nouvelle politique de développement régional et l'application de la *Loi sur l'aménagement*, ainsi que sur l'urbanisme et sur les conférences biennales, notamment celles des régions de la Côte-Nord et de la Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine. Soulignons aussi une participation aux travaux d'un groupe interministériel sur l'élaboration de la nouvelle politique gouvernementale en matière de développement régional.

Les statistiques et la prospective en transport

Sur le plan des statistiques et de la prospective, le Ministère a produit le « Mémento statistique du transport au Québec — données 1989 », le « Bilan des transports — 1990 », ainsi que la liste des dépenses du Ministère par circonscription électorale provinciale. Une banque de sources de données ministérielles a également été mise sur pied dans le but d'en faciliter l'accessibilité aux utilisateurs.

Un inventaire statistique a été réalisé dans le cadre de la décentralisation de la voirie tertiaire afin d'évaluer l'état du réseau local. Parmi d'autres réalisations mentionnons la collecte de données nécessaires à l'évaluation de la conformité de la signalisation routière et un sondage sur l'image corporative du Ministère.

En matière de prospective, la définition des tendances lourdes a été amorcée dans les domaines reliés au transport, soit : la démographie, l'aménagement du territoire, l'environnement et l'énergie, l'économie, la technologie, les valeurs socio-culturelles et le contexte politico-juridique.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Le Ministère n'a cessé de jouer un rôle actif dans l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, en participant à l'approbation de nombreux règlements de modification de schémas d'aménagement ainsi qu'à celles de règlements de contrôle intérimaire.

Il a également participé aux consultations menées par le ministère des Affaires municipales sur le bilan de la première génération des schémas d'aménagement ainsi que sur le processus de révision de ces schémas.

Le plan stratégique du Grand Montréal

Le Ministère a participé aux travaux du Comité ministériel permanent de développement du Grand Montréal. Plus particulièrement il a transmis ses orientations en matière de transport ferroviaire, de camionnage, de transport maritime et aérien.

L'économie des transports

Dans le cadre des dossiers des négociations commerciales internationales, coordonnés par le ministère des Affaires internationales, le Ministère a participé, par l'entremise du Service de l'économie, de la statistique et de la prospective, à l'élaboration de la position du Québec par l'identification des enjeux en matière de transport.

Au plan bilatéral, le Ministère a étudié les effets de la mise en oeuvre de l'accord de libre-échange entre les États-Unis et le Canada, entre autres sur les droits compensateurs et les perspectives en transport et services connexes.

Au plan trilatéral, le Ministère a participé à l'élaboration de la contribution du Québec aux pourparlers visant à conclure un accord de libre-échange entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Enfin, au plan multilatéral, le Ministère a contribué à la préparation de la position du Québec dans le cadre de l'*Uruguay Round* du « General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) ».

4.2 Politiques et programmes routiers

La Direction des politiques et des programmes routiers a été créée en 1991-1992. Elle répond, notamment, à la volonté de proposer des orientations et d'élaborer des politiques relatives à la gestion des infrastructures. Cette direction comprend trois services : le Service des politiques routières, le Service des stratégies et des programmes routiers et le Service de la cartographie.

L'élaboration d'un plan de gestion du réseau routier

Le Service des stratégies et des programmes routiers a entrepris une révision du cadre de planification routière de même que l'élaboration d'un plan de gestion du réseau routier afin de mieux répondre, dans un contexte de restrictions budgétaires, aux besoins toujours plus pressants pour l'amélioration et la réfection du réseau routier.

Ces nouveaux processus de gestion et de planification routière contribueront à partir des besoins, des ressources disponibles et des orientations ministérielles à mieux évaluer à moyen terme les priorités d'action.

Un cadre financier qui sous-tend les interventions planifiées sur le réseau routier a également été présenté pour la période 1992-1997. Pour chacun des grands secteurs d'activités routières (le développement du réseau, son amélioration, sa réfection, son entretien régulier), de même que pour les programmes spéciaux d'amélioration de la sécurité routière et de la réfection des structures, le Ministère a présenté, en termes d'affectation budgétaire, ses intentions de réalisation pour cette période quinquennale. Cet exercice répond aux exigences des organismes centraux et constitue un document de référence des plus importants pour les unités sectorielles lors du choix des projets, de la planification de leurs activités et de l'élaboration des programmations annuelles et pluriannuelles.

Les grands produits de la cartographie

Le Service de la cartographie a réalisé la carte routière du Québec, tirée à presque 500 000 exemplaires, ainsi que des cartes thématiques aux échelles de 1 : 50 000 et 1 : 125 000 identifiant le réseau routier selon sa classification fonctionnelle et sa structure de surface, de même que les limites administratives des municipalités. Il a mis à jour des plans correspondant à chacune des municipalités du Québec. Le Service a conçu et élaboré des documents touchant plus spécifiquement certains modes de transport, tels le diagramme d'écoulement de la circulation routière, les cartes régionales de la classification fonctionnelle des routes, la carte des infrastructures ferroviaires, la carte « aérotouristique », la carte des sentiers de motoneige et autres.

Dans le domaine de l'information à référence spatiale, le Ministère a constitué pour tout le Québec méridional une base de données graphiques numériques à l'échelle de 1 : 250 000 représentant l'hydrographie du corridor fluvial, le découpage administratif régional des MRC et du Ministère et l'ensemble du réseau routier numéroté.

4.3 Programmation

Le 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 en 1990 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 réfection 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.

Dans le cadre de ce plan d'action, le Ministère a dépensé 160 millions de dollars en 1991-1992 pour des projets comprenant : l'amélioration des sites dangereux (6 millions de dollars) tels que les points noirs; des équipements de sécurité routière (24 millions de dollars) comme les glissières, la signalisation, le marquage de la chaussée; des travaux interrégionaux et régionaux de réfection des surfaces et de réfection et de renforcement de ponts, avec incidence significative sur la sécurité routière (96 millions de dollars) ainsi que divers projets d'amélioration et de réfection du réseau routier (34 millions de dollars).

Le plan d'action dans la région de Montréal 1988-1998

Ce plan décennal, rendu public le 10 août 1988, a été élaboré pour résoudre de nombreux problèmes de circulation et enrayer la dégradation de la qualité du réseau autoroutier et de certains équipements de transport collectif dans la région métropolitaine.

Au domaine du secteur routier, un montant total de 80 millions de dollars a été dépensé par le Ministère en 1991-1992 réparti comme suit : 52 millions \$ pour la conservation des acquis, 14 millions \$ pour l'amélioration du réseau et 14 millions \$ pour le développement de nouveaux axes. Ce sont surtout les autoroutes 15, 20, 30 et 40 qui ont profité de ces investissements.

L'Entente sur le développement des transports

Cette entente qui devait se terminer le 31 octobre 1991 a été prolongée jusqu'au 31 octobre 1993. Issue de l'Entente de développement économique régional (EDER), elle a favorisé la mise en oeuvre de nom-

breux 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. En 1991-1992, le début des travaux de construction de la Route du Nord a principalement retenu l'attention. Ce projet évalué à quelque 73 millions de dollars sera financé en grande partie (50 millions de dollars) par le budget prévu à l'entente.

Ce sera plus de 190 millions de dollars qui auront été investis dans différentes réalisations une fois l'entente terminée.

La décentralisation de la voirie locale

Au cours de l'année le Ministère a travaillé en collaboration avec le ministère des Affaires municipales au dossier de la décentralisation de la voirie locale. En outre, il a participé à la mise en place d'une structure administrative visant trois objectifs principaux, à savoir :

- fournir l'évaluation de l'état du réseau routier;
- déterminer les impacts de la décentralisation;
- identifier les mesures de soutien technique.

Une équipe de travail permanente a été entièrement vouée à la coordination des différentes activités requises par ce dossier.

Le Ministère a participé activement aux activités du Comité de soutien technique aux municipalités ainsi qu'à celui de l'élaboration des modalités d'assistance financière aux municipalités.

Il a poursuivi ou terminé les travaux de comités mis sur pied l'année précédente pour traiter notamment de l'assistance financière et du soutien technique aux municipalités ainsi que des impacts sur l'organisation et le fonctionnement du Ministère lui-même.

Diverses unités administratives du Ministère ont amorcé ou réalisé des études portant sur des problématiques particulières de la décentralisation comme le transport lourd de ressources minières et forestières sur le réseau local qui sera à la charge des municipalités.

C'est dans ce contexte que les régions et districts ont procédé à l'évaluation de l'état des quelque 32 500 km de routes locales qui seront transférées aux municipalités le 1^{er} avril 1993, qu'ils ont inventorié les quelque 4500 ponts touchés par ce transfert et qu'ils ont participé au raffinement de la classification du réseau et au partage du réseau supérieur dans les agglomérations urbaines importantes.

Par ailleurs, la table Québec-municipalités du 8 novembre 1991 a décidé de créer un comité technique conjoint regroupant des représentants de l'Union des

municipalités du Québec, de l'Union des municipalités régionales de comté du Québec, du ministère des Affaires municipales et du ministère des Transports.

Ce comité s'est donné pour mandat de faire des recommandations à la table Québec-municipalités sur diverses modalités du transfert du réseau et de consultation des municipalités locales. Ses travaux ont permis de faire avancer le dossier au plan des relations entre le gouvernement et le monde municipal.

Un groupe de travail interministériel a également été créé pour assurer la cohérence des interventions gouvernementales au sujet du transfert de la voirie

locale. Il regroupe des représentants de trois ministères : Affaires municipales, Finances et Transports.

Les activités par région

Cette section présente les interventions par région en matière de recherche et de développement, de transport des personnes et des marchandises, de transport scolaire, de transport maritime et de transport aérien, de construction du réseau routier et d'entretien des infrastructures de transport.

Le détail de ces dépenses paraît au tableau Activités par région, dépenses 1991-1992.

Tableau 4

Activités par région, dépenses 1991-1992

| Région | R & D (Recherche et développement) | Des personnes et des marchandises | Transport | | | Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport | Total |
|-----------------------------------|--|---|------------------|-----------------|-----------------|---|--------------------|
| | | | Scolaire | Aérien | Maritime | | |
| (000 \$) | | | | | | | |
| 1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine | 11,1 | 169,0 | 10 499,2 | 77,6 | 222,8 | 33 882,7 | 44 628,5 |
| 1-2 Bas-Saint-Laurent | | 742,1 | 21 951,6 | | | 50 782,2 | 73 709,8 |
| 02 Saguenay—Lac-Saint-Jean | 1 169,4 | 5 209,9 | 21 239,8 | | 81,0 | 36 060,2 | 62 509,9 |
| 3-1 Québec | | 34 532,8 | 31 189,8 | 169,2 | 7,6 | 50 734,5 | 117 876,7 |
| 3-2 Chaudière-Appalaches | | 3 666,2 | 28 333,9 | | | 67 388,2 | 99 395,9 |
| 04 Mauricie—Bois-Francs | 83,2 | 4 192,6 | 27 268,4 | | | 55 018,3 | 86 479,3 |
| 05 Estrie | 20,0 | 7 915,9 | 19 610,5 | | | 49 791,9 | 77 401,5 |
| 6-1 Drummond-Yamaska | 94,7 | 1 561,5 | 27 150,0 | | | 38 006,1 | 66 737,6 |
| 6-2 Montérégie | 910,3 | 36 171,7 | 45 683,5 | | 10,0 | 62 480,2 | 144 430,1 |
| 6-3 Montréal | | 359 431,9 | 54 543,9 | | | 117 493,0 | 532 389,1 |
| 6-4 Laurentides | | 2 064,5 | 25 941,9 | | 81,0 | 40 428,7 | 68 435,1 |
| 6-5 Lanaudière | | 1 170,7 | 23 588,3 | | | 29 680,3 | 54 520,3 |
| 07 Outaouais | | 11 355,5 | 22 645,8 | | | 37 008,4 | 71 009,7 |
| 08 Abitibi-Témiscamingue | | 40,7 | 15 438,6 | 295,0 | 103,0 | 49 032,4 | 64 806,7 |
| 09 Côte-Nord | | 215,6 | 7 345,6 | 84,0 | | 41 471,9 | 49 220,1 |
| Directions centrales | 405,7 | 2 041,5 | 2 628,7 | 22 186,8 | 29 772,3 | 246 107,0 | 303 142,0 |
| Total* | 2 694,4 | 470 482,1 | 385 059,5 | 22 812,6 | 30 277,7 | 1 005 366,0 | 1 916 692,3 |

* Les activités des directions suivantes ne sont pas comptabilisées : directions de la Direction générale des services à la gestion, Direction de la coordination ministérielle, unités administratives relevant du Bureau du sous-ministre.

Notes explicatives :

Recherche et développement :

comprend les dépenses en contrats de services (honoraires professionnels) et les dépenses de transfert (subventions).

Transport des personnes et des marchandises :

comprend les dépenses de transfert (subventions) pour les secteurs de transport terrestre des personnes, du transport collectif et du transport routier des marchandises.

Transport scolaire :

comprend exclusivement les dépenses de transfert (subventions).

Transport aérien :

comprend les dépenses en immobilisation (capital) et de transfert (subventions). Un montant de 18 069 700 \$ (directions centrales) correspond aux investissements (travaux, honoraires professionnels) dans le dossier des aéroports nordiques.

Transport maritime :

comprend les dépenses en immobilisation (capital) et de transfert (subventions).

Réseau routier :

comprend les dépenses pour les travaux d'amélioration et de réfection du réseau routier, les opérations d'entretien des infrastructures de transport et en y ajoutant : les dépenses de traitement, les frais d'administration, les dépenses connexes (honoraires professionnels, utilités publiques et expropriations), les subventions pour l'amélioration des ponts et chemins municipaux et les activités de soutien (matériel).

Entretien des infrastructures de transport :

comprend les dépenses d'entretien (fonctionnement) et les dépenses de transfert (subventions).

4.4 Recherche et innovation

Les programmes de recherche et d'innovation au ministère des Transports

Voici les programmes de recherche gérés par le Ministère : le programme d'aide à la recherche-développement en transport (PAR-DT), le programme de recherche à contrat, le programme de subvention à la recherche universitaire sur l'entretien et la réfection du réseau routier, les actions concertées (transport de marchandises, sécurité routière), les programmes de bourses d'étude et de perfectionnement et l'Entente

auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports (volet R-D). Le Ministère a participé également, en 1991-1992, à la préparation de projets dans le cadre des programmes du Fonds de développement technologique.

Ces programmes sont des leviers importants en matière de recherche. Il est cependant nécessaire que le Ministère les évalue et les réoriente; la formulation de nouveaux programmes peut également s'imposer pour répondre aux besoins actuels du Ministère, développer l'expertise ou encore favoriser l'innovation.

Graphique 2

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1991-1992

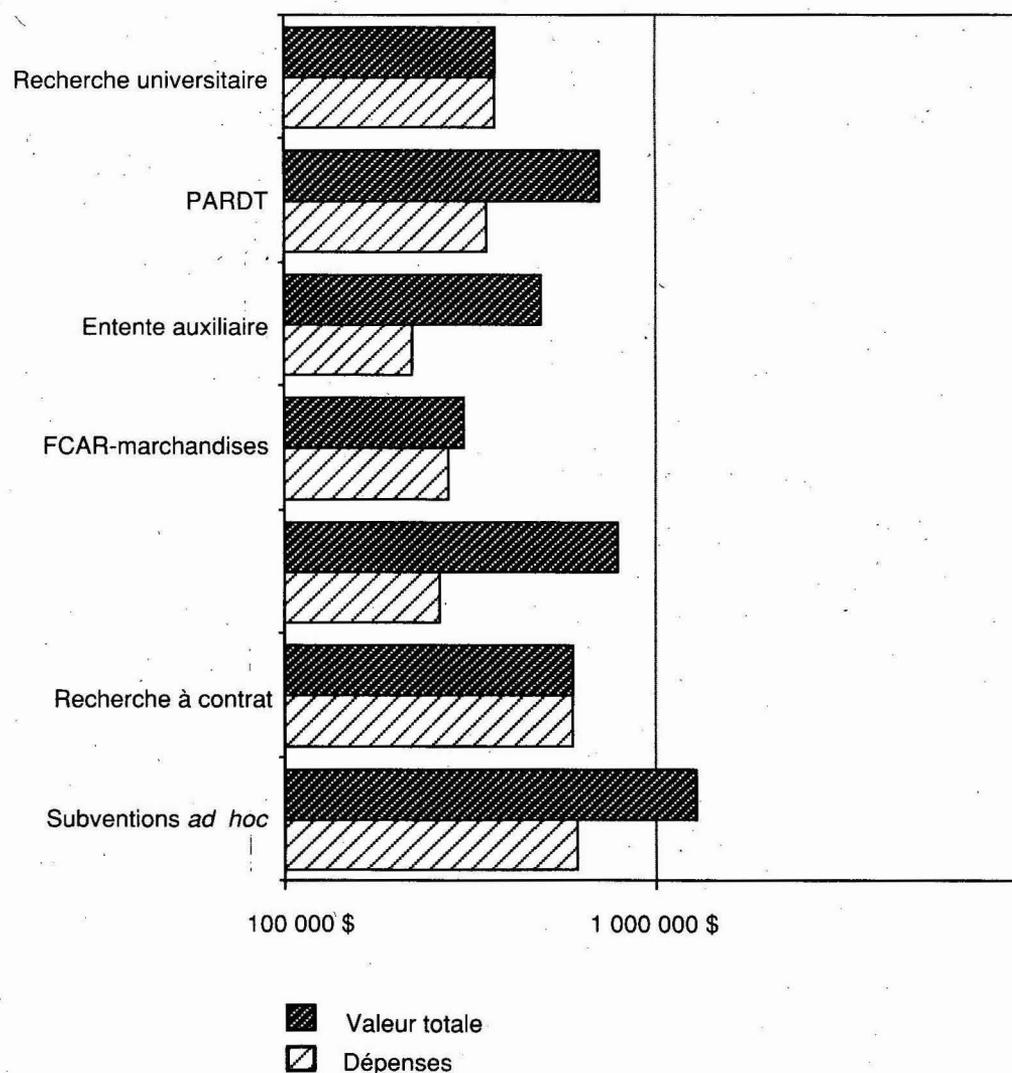


Tableau 5

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche et effet de levier pour l'année 1991-1992

| Programme | Dépenses de la Direction de la recherche | Valeur totale du programme | Effet de levier |
|--------------------------|--|----------------------------|-----------------|
| | \$ | | |
| Recherche universitaire | 370 000 | 370 000 | 1,00 |
| PARDT | 350 475 | 700 950 | 2,00 |
| Entente auxiliaire | 221 658 | 489 864 | 2,21 |
| FCAR-marchandises | 278 198 | 306 017 | 1,10 |
| FCAR-sécurité routière | 261 880 | 785 640 | 3,00 |
| Recherche à contrat | 600 756 | 600 756 | 1,00 |
| Subvention <i>ad hoc</i> | 611 452 | 1 284 049 | 2,10 |
| Total | 2 694 416 | 4 537 276 | 2,50 |

La mise en place des comités sectoriels de coordination de la recherche

Les comités sectoriels de coordination de la recherche ont été mis en place en 1991-1992 dans le secteur des infrastructures et dans celui des systèmes de transport. Ils ont un rôle essentiel à jouer tant en support à la Direction de la recherche et de l'innovation pour l'élaboration du cadre de gestion et des outils requis que de la gestion des projets. Ils collaborent à la préparation des orientations ministérielles en matière de recherche. Ils doivent également préparer un plan triennal sectoriel des projets et des activités de recherche, plan qui est ensuite intégré dans un plan directeur triennal ministériel. Ils doivent en outre veiller, en collaboration avec les gestionnaires concernés et en concertation avec la Direction de la recherche et de l'innovation, au suivi des projets, à la réalisation des étapes du processus d'innovation et à la diffusion des résultats obtenus.

Le plan directeur triennal de la recherche et de l'innovation

L'élaboration du plan directeur triennal de la recherche et de l'innovation a commencé en 1991-1992. Ce plan doit permettre de réduire l'éparpillement des efforts de recherche, de satisfaire les besoins ministériels en matière de recherche, d'accroître la transparence des activités de recherche et d'éliminer ainsi le cloisonnement ou la duplication de même que la recherche au noir.

Le plan directeur triennal des projets et des activités de recherche présente pour la première année d'application les projets de recherche approuvés qui sont en cours ou doivent débiter durant l'année. Pour les deux années subséquentes, il présentera les activités de recherche prévues et approuvées.

L'information documentaire et scientifique

Les activités d'information documentaire et scientifique visent en particulier deux buts : valoriser la recherche et assurer des retombées optimales des activités de recherche par une vision intégrative de la recherche en transport. Elles sont réalisées de concert avec les unités administratives et les comités sectoriels de coordination et elles s'arriment au cadre prévu pour le cheminement des projets de recherche.

L'inventaire du Ministère s'établissait à plus de 40 000 documents et à environ 800 abonnements à divers périodiques en 1991-1992. Pour la même année, 23 970 documents ont été prêtés aux diverses clientèles utilisant les ressources documentaires disponibles et le Ministère a répondu à 22 842 demandes d'information. En matière de services spécialisés, il faut noter la gestion de 58 demandes de dissémination sélective de l'information (DSI) au profit de 27 chercheurs ainsi qu'une réponse positive à 696 demandes de recherches bibliographiques informatisées pour satisfaire les besoins documentaires de son personnel.

Enfin, le Ministère a publié son premier inventaire complet intitulé « Projets d'études et de recherches au ministère des Transports du Québec-1992 ».

Chapitre V Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport

5.1 Amélioration et réfection du réseau routier

Les travaux de génie

Coordination de projets

Au cours de l'exercice 1991-1992, le Service de la coordination de la préparation des projets a effectué le suivi de l'avancement technique de plus de 700 projets majeurs d'amélioration ou de réfection du réseau routier. Dans le cadre des activités de coordination de la préparation des projets, le Service a réalisé deux mises à jour complètes des fiches de suivi des activités de préparation des projets interrégionaux (SAPPI) et produit au-delà de 400 états d'avancement de projets en réponse à des demandes *ad hoc* des autorités. Le Service a également organisé la tenue de plus d'une centaine de réunions de concertation pour le déroulement harmonieux des projets.

Suite à la production du « Manuel de cheminement d'un projet routier type » à l'automne 1990, le Service a procédé à la diffusion de ce guide auprès de quelque 750 employés de la Direction générale du génie.

Dans le domaine de la gestion des honoraires professionnels, le Service a supporté la mise en place des outils et procédures élaborés en 1990 pour permettre la prise en charge, en 1991-1992, de la gestion décentralisée des budgets d'honoraires professionnels à la Direction générale du génie. Tout au long de l'année pilote, le Service a assuré la formation et le dépannage des effectifs affectés à cette tâche.

Sécurité routière

Les efforts de la Direction de la sécurité routière ont porté prioritairement sur l'organisation du Service des développements techniques, en termes de ressources humaines et sur la mise en oeuvre de dossiers structurants et orienteurs tels :

- une politique ministérielle de sécurité routière;
- la révision de la méthode d'établissement des vitesses;
- le développement d'outils pour les régions (programmation de recherche et de développement technique du Ministère).

Des efforts majeurs ont aussi été consentis afin de faciliter le traitement des analyses de sécurité.

Également, il y a eu modification du processus de programmation des améliorations de sécurité en vue d'engager davantage les directions régionales dans la démarche et dans l'établissement des projets prioritaires.

De plus, la révision des normes se poursuit normalement et l'on prévoit peu ou pas de retard par rapport aux calendriers établis.

Un système de gestion administrative des dossiers majeurs de la Direction de la sécurité routière, implanté durant l'année, a permis un meilleur suivi des échéanciers. Enfin, on note une augmentation des demandes acheminées pour traitement, en provenance des régions, des districts ou des municipalités durant l'année.

Développements techniques

Durant l'exercice 1991-1992, le Service des développements techniques a été créé au sein de la Direction de la sécurité routière. Le regroupement de l'effectif a permis de poursuivre et d'intensifier les actions entreprises au niveau de la conception et de la normalisation de la signalisation.

En vue de la fabrication des panneaux de signalisation, 527 symboles et 309 devis techniques ont été reproduits. De plus, 40 panneaux spéciaux et 20 symboles touristiques ont été créés afin d'améliorer la signalisation routière et de guider efficacement les usagers de la route.

C'est pour répondre à une continuelle évolution dans le domaine de la signalisation routière que 25 concepts différents ont été développés dont plusieurs se retrouveront ultérieurement sur les routes.

Le Service des développements techniques a pris part à plusieurs comités ou groupes de travail pour élaborer soit des règles de signalisation ou de circulation pour la circulation des véhicules hors normes ou de la machinerie agricole, soit des nouveaux concepts de signalisation pour les services ou les sentiers de motoneige, ou encore pour le développement et l'amélioration des règles existantes en matière de signalisation routière. Le Service a également collaboré à plusieurs comités de signalisation créés à l'extérieur du Ministère dont ceux de l'AQTR et de l'ATC.

Le Service a assumé aussi des tâches de formation et d'information auprès des différents intervenants internes et externes s'occupant de signalisation.

Il a assuré la coordination du programme d'amélioration de la sécurité sur les routes auquel fut accordé un budget de 10 millions de dollars (amélioration et réfection du réseau routier). Il a été actif dans le traitement de 149 dossiers de demandes de modification de vitesses légales. De plus, 56 rapports de coroners ont été analysés en concertation avec les directions régionales.

Le Service a mis sur pied et coordonné un groupe de travail sur le processus d'établissement des limites de vitesse. Il a amorcé les travaux visant à l'élaboration d'un projet de politique en sécurité des transports.

Il a assuré la coordination du projet pilote sur l'expérimentation d'un système de localisation des

accidents routiers par GPS (Global Positioning System) et l'utilisation d'un SIG (système d'information géographique) pour la gestion des données d'accidents et des données existantes relatives aux infrastructures routières.

Le Service a amorcé la création d'un fichier d'accidents et préparé un plan de travail définissant les projets de sécurité routière visant, d'une part, le développement d'outils pour les régions et, d'autre part, la validation et l'établissement de normes et de procédures plus sécuritaires.

Analyses de sécurité

Le Service des analyses de sécurité comprend deux divisions territoriales, chacune étant responsable de répondre aux besoins d'un certain nombre de régions du Ministère.

Tableau 6

Activités exécutées en matière d'analyse de sécurité

Voici une liste des principales activités exécutées par les divisions Est et Ouest

| Activité | Division | |
|--|---------------|---------------|
| | Est | Ouest |
| Analyse de points accidentogènes | 100 sites | 70 sites |
| Analyse de justification de feux de circulation | 70 carrefours | 48 Carrefours |
| Analyse de justification de feux clignotants | 30 carrefours | 35 carrefours |
| Analyse de justification d'arrêts toutes directions | 3 carrefours | 6 carrefours |
| Analyse de justification de feux pour écoliers et piétons | 8 carefours | 2 carrefours |
| Analyse des recommandations de coroners et des accidents majeurs | 10 sites | n/a |
| Analyse des études d'opportunité de projets routiers | 5 études | 6 études |
| Analyse des plans de réaménagement | 10 carrefours | 3 études |
| Inventaire des données d'accidents sur le réseau | 15 sites | n/a |
| Signalisation des travaux majeurs | 4 plans | 5 sites |
| Analyse des demandes de modification à la signalisation d'indication | 10 échangeurs | 2 échangeurs |
| Établissement des plans de marques sur la chaussée | 3 plans | 3 sites |
| Préparation des plans et devis de supersignalisation | 5 contrats | 10 projets |
| Approbation des plans de réfection de la supersignalisation | 30 échangeurs | 42 carrefours |

Au total, c'est plus de 700 dossiers que le Service des analyses de sécurité doit traiter annuellement.

Normes

Les tables de travail ont progressé dans leurs tâches de normalisation à un rythme accéléré par suite du soutien réitéré par les autorités ministérielles, de la libération des spécialistes et d'un encadrement plus soutenu.

La nomination du chef du Service des normes à titre de président du Comité ministériel des normes de construction et d'entretien routiers aura permis

d'assurer une coordination plus soutenue des activités de normalisation.

Sur le plan du perfectionnement, le Service a offert neuf sessions de formation sur les glissières de sécurité au personnel de la Direction générale du génie et de la Direction générale des opérations (amélioration et réfection du réseau routier).

L'année budgétaire 1991-1992 a été marquée par l'édition des premières normes techniques de la nouvelle collection de huit tomes ainsi que par la révision des normes techniques et des normes du manuel « **Signalisation routière au Québec** », et par la parution de quatre bulletins *Info-Normes*.

Sols et matériaux

Laboratoire central

En 1991-1992, le laboratoire central a procédé, à l'aide de son orniéreur de laboratoire, au contrôle de la résistance à l'orniérage de tous les mélanges bitumineux posés sur les routes fortement sollicitées. Plus de 110 essais ont été réalisés, contribuant ainsi à assurer une qualité nettement accrue de nos revêtements bitumineux.

Le laboratoire central a, de plus, acquis une presse à cisaillement giratoire (PCG) qui permet de fixer expérimentalement le niveau de compactage qui doit être donné à un revêtement bitumineux. Jusqu'à maintenant, il n'y avait aucun moyen d'indiquer le compactage requis à un mélange donné, un compactage insuffisant étant alors la cause d'un orniérage prématuré.

L'utilisation de la technologie française suscite beaucoup d'intérêt chez nos confrères canadiens et américains et permet au Québec d'assurer un leadership dans le domaine des mélanges bitumineux en Amérique du Nord.

Les analyses de 3525 échantillons de sol nécessaires aux études de tracés et de fondations et de 1235 échantillons de granulats provenant des diverses sources d'approvisionnement du Québec ont été effectuées.

Plusieurs autres produits et matériaux ont fait l'objet d'un contrôle de qualité au laboratoire central : les bitumes, les bétons de ciment, les « géotextiles » et « géomembranes », les produits d'acier, les systèmes de protection contre la corrosion, les peintures pour la signalisation et le marquage routier, les produits pétroliers, le bois traité, etc.

Le domaine d'expertises spécialisées relié aux ouvrages d'art a été en forte progression en 1991-1992 :

- soixante tabliers de ponts répartis dans toutes les régions du Québec ont été évalués et ont fait l'objet de recommandations spécifiques d'entretien ou de restauration;
- la capacité portante de huit ponts a été évaluée expérimentalement à l'aide du nouveau laboratoire mobile. Les mesures prises permettent de détecter les éléments plus faibles, ce qui permet aux spécialistes des structures de fixer avec précision les réparations ou renforcements requis et cela, avec des économies substantielles par rapport aux procédures traditionnelles.

En accord avec l'une de ses missions fondamentales, soit la recherche et le développement, le laboratoire central s'est intéressé aux domaines suivants :

- les méthodes de formulation des mélanges bitumineux;
- le développement de nouveaux mélanges (planches d'essais expérimentales de mélanges bitumineux à l'amiante);
- l'étude de nouveaux bitumes dits améliorés (planches d'essais sur l'autoroute 20 à Saint-Romuald, en vue d'une évaluation comparative des produits développés par diverses compagnies pétrolières);
- l'étude en laboratoire de la capacité portante, en fonction des caractéristiques des matériaux, compte tenu des phénomènes de gel-dégel, des conditions de drainage, etc.;
- l'évaluation et le développement d'essais de caractérisation de granulats;
- la mise au point de la technique du béton projeté pour la réparation des ouvrages d'art;
- la protection des structures métalliques contre la corrosion. L'établissement de trois stations d'évaluation des systèmes de peintures anticorrosives, l'une au pont Mercier, une autre au pont de Pierreville et l'autre au pont de Matane, représentant respectivement des environnements industriels, agricoles et maritimes.

En rapport avec la gestion intégrale de la qualité, le laboratoire central a renouvelé son accréditation auprès du Conseil canadien des normes. En outre, le « Manuel de la qualité » du laboratoire central a été réécrit de façon à le rendre conforme à la norme internationale de qualité ISO 9002.

Une Division de prestations d'essais a été créée pour intégrer et mettre en évidence les préoccupations du Ministère en cette matière. Sa mission est de :

- promouvoir le développement harmonieux d'un réseau de laboratoires publics et privés capable de répondre aux besoins d'essais du Ministère et
- concevoir et contrôler l'application d'une politique d'assurance de la qualité des laboratoires travaillant pour le Ministère et de ses fournisseurs de produits et de services.

De plus, un programme d'échange interlaboratoire pancanadien dans le domaine des mélanges bitumineux a été organisé. Il comprend la préparation des échantillons et leur envoi aux divers laboratoires participants, la réception et l'analyse des résultats et la rédaction d'un rapport. De telles activités sont essentielles à l'assurance de la qualité des laboratoires puisqu'elles permettent à chacun de comparer sa performance par rapport à l'ensemble et, s'il y a lieu, de prendre les mesures correctives requises.

Enfin, le laboratoire central a soutenu de façon très active le Comité des normes dans des domaines

variés comme les bétons de ciment, les aciers d'armatures, etc.

Assurance de la qualité

La valeur totale des travaux en terrassement et gravelage, en béton de ciment et béton bitumineux, a augmenté de 14,3 % passant, au cours de l'exercice, de 309 à 353 millions de dollars. La partie surveillée par le Ministère a subi une hausse de 8,4 %, passant de 32,6 % à 41 %.

Le Service a procédé à l'évaluation et à l'expertise de divers produits utilisés dans la construction et l'entretien du réseau routier, tels que poutres en béton précontraint, peinture de signalisation routière, abrasifs, microbilles de verre, chlorure de sodium et de calcium, bois traité. Le Ministère a acquis pour 51,5 millions de dollars de ces produits.

Dans le domaine de la métallurgie, le Service a effectué en usine l'assurance qualitative et, en chantier, le contrôle technique de pièces et travaux réalisés au coût de 14,4 millions de dollars.

Dans le cadre du programme d'assurance de la qualité, le Service a procédé à des vérifications d'équipement de laboratoire dans le cas de centrales d'enrobage de béton bitumineux. Il a également poursuivi l'application de programmes d'assurance de la qualité chez les fournisseurs du Ministère dans les domaines des bitumes, des émulsions et des bois traités.

Un groupe de gestion technique a été formé en 1991 dans la Division Est. Il a pour mandat de pourvoir à l'uniformisation des activités de contrôle au Service de l'assurance de la qualité et de viser l'amélioration de la qualité du personnel technique et des outils nécessaires à ses activités.

Les principales réalisations de ce groupe ont été :

- l'inventaire de l'équipement de chantier pour toute la Division;
- l'informatisation de l'inventaire des normes et documents;
- la réalisation de documents audio-visuels en collaboration avec la Direction des communications soit : « Contrôle du béton de ciment en chantier » et « Contrôle de la qualité du chlorure de sodium »;
- la révision du « Guide de contrôle technique en béton de ciment »;
- la préparation des techniciens à l'accréditation ACI (American Concrete Institute).

Un comité bipartite comprenant des représentants du ministère des Transports et de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), avait pour mandat d'élaborer un système

de surveillance de la qualité en axant les efforts sur le contrôle *a priori*.

Dans le cadre de ce projet, cinq centrales d'enrobage de béton bitumineux ont été choisies aux fins d'expérimentation. Les critères retenus pour ce choix ont été : le tonnage prévu en 1991, la localisation géographique, l'engagement de l'entreprise au niveau de la qualité, les résultats de la centrale en 1990, l'équipement de laboratoire disponible et l'équipement de la centrale.

La réalisation du projet pilote a contribué à :

- la promotion de la collaboration et du maillage entre les entrepreneurs et le Ministère;
- l'étude du transfert à l'entrepreneur d'une partie du contrôle effectué actuellement par le Ministère;
- la création d'une banque d'informations provenant de plusieurs entreprises sur les éléments importants de contrôle en centrale, le nombre minimum de contrôles, les éléments à intégrer aux audits du Ministère;
- l'effet d'entraînement vers la qualité totale auprès des autres entrepreneurs.

La production des enrobés bitumineux additionnés de fibres d'amiante a été expérimentée dans le but d'améliorer la performance de ces enrobés.

Ce projet avait pour but, notamment :

- d'évaluer l'apport de fibres minérales de type amiante sur le comportement des enrobés, en matière de durabilité et de résistance à la fissuration, sans influencer la stabilité;
- d'acquérir la technologie française dans ce domaine;
- de mettre en valeur les possibilités des fibres d'amiante québécoise avec évaluation environnementale à l'appui.

Le Ministère a aussi procédé à des expériences de thermorégénération consistant à réchauffer, décohesionner, reprofiler et compacter, sur une épaisseur donnée, le granulat bitumineux mis en place au cours des deux années précédentes.

Sols et chaussées

Au cours de l'exercice 1991-1992, le Service des sols et chaussées a traité plus de 700 dossiers d'études techniques dans les domaines de la réfection des chaussées, de la géotechnique et de la géologie.

Dans le domaine de la réfection des chaussées un total de 297 demandes d'études techniques ont été reçues; les recommandations de ses experts ont permis d'assurer la poursuite de divers projets de réfection de chaussées. L'inventaire structural du réseau

routier étant une préoccupation de première importance, cette activité a continué de faire des progrès à la suite de l'implantation d'un système expert pour identifier les causes et les traitements de dégradation des chaussées.

Sur le plan géotechnique 150 études spécialisées ont été traitées. Les études de fondation (20), de glissement de terrain (34) et de puits (41) totalisent 65 % des activités de la division. Il faut signaler en particulier les études géotechniques reliées à la protection des berges de la Côte-Nord et du pont Galipeau à Montréal pour la somme considérable de travail qu'elles représentaient.

Dans le domaine de la géologie 263 dossiers d'études techniques ont été traités. La prospection pour la recherche de matériaux a constitué la principale activité de la division (75 % des études). Parmi les faits saillants, soulignons la mise au point d'un système informatisé de production de plans de sondages, de même que la réalisation d'un inventaire complet des sources de matériaux sur l'ensemble des régions. Dans le cadre de cet inventaire, les géologues ont produit des rapports exhaustifs sur les carrières de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent et de la région de Montréal — Vaudreuil-Soulanges.

Structures

Pour la troisième année, la Direction des structures a poursuivi sa démarche d'implantation de la gestion intégrale de la qualité dans les ouvrages d'art. L'accent a porté principalement sur la mise au point d'un système d'évaluation des dommages pour l'inspection des structures. Des cours intensifs d'inspection des ponts et de surveillance de chantier ont été mis sur pied et largement diffusés aux employés du Ministère dont le travail est en relation directe avec les ouvrages d'art.

Sur un autre plan, la fonction d'expert de la Direction des structures a été largement mise à contribution par de nombreuses expertises hydrauliques, par l'évaluation de nombreux ponts ou le renforcement de certains d'entre eux.

Ouvrages d'art

Le Ministère a complété les plans et devis de travaux de construction, de réparation, d'amélioration et de renforcement pour un montant estimé à 54 536 465 \$ pour 80 projets dont 60 exécutés par le Service des ouvrages d'art et 20 autres exécutés par des bureaux d'ingénieurs conseil.

Selon la nouvelle structure de programme, ces travaux étaient répartis ainsi :

- amélioration du réseau :
33 projets pour 28 080 229 \$;

- réfection du réseau routier :
41 projets pour 25 180 322 \$;
- entretien des infrastructures :
1 projet pour 40 000 \$;
- infrastructures maritimes :
5 projets pour 1 235 914 \$.

En outre, le Service des ouvrages d'art a travaillé à la révision et à la rédaction des normes techniques reliées à ses activités.

Le programme d'évaluation systématique des ponts s'est poursuivi durant l'année par le travail conjugué des ingénieurs du Service, des ingénieurs en région et de firmes de consultants. On a procédé ainsi à l'évaluation de 326 ponts.

Hydraulique

Le Service de l'hydraulique a complété 71 études généralement requises lors de la construction de nouvelles structures.

De plus, il a effectué des études préliminaires et répondu à des demandes urgentes, plus particulièrement au cours de périodes de fonte des neiges et de pluies abondantes.

Par ailleurs, la réalisation de 64 études a permis de développer une expertise pour répondre à des cas complexes causés par des inondations, de l'érosion ou d'autres problèmes hydrauliques.

Soulignons qu'à ces études, se sont ajoutés des relevés périodiques, des programmes de surveillance, ainsi que des contrôles de conformité d'études confiées aux entreprises privées.

Circulation et aménagements

Dans le but de mieux adapter les projets aux besoins sociaux et aux contraintes environnementales, la Direction de la circulation et des aménagements a amorcé la préparation d'une politique en environnement du ministère des Transports en collaboration avec l'ensemble des unités du Ministère. De plus elle a préparé une proposition pour un programme de gestion des déchets engendrés par les activités du Ministère. Durant l'année, 37 plans et devis de chaussées ont été acheminés aux directions régionales.

Le Service de l'environnement a effectué 13 cadrages environnementaux et 40 études d'impact. Il a autorisé 356 évaluations environnementales, 148 évaluations archéologiques et transmis 55 demandes de certificat d'autorisation au ministère de l'Environnement. Il a aussi effectué 78 suivis environnementaux et plusieurs mandats d'envergure et d'intérêt ministériel non comptabilisés ont été amorcés.

Les Services des projets Est et Ouest ont réalisé 7028 relevés de circulation, 37 enquêtes origine-

destination, 27 études d'opportunité, 39 études de circulation, 139 études de feux de circulation, 1200 km de relevés et d'études de géométrie, 3800 km de relevés de vitesses sécuritaires et 147 études spéciales. Ils ont aussi préparé 21 plans d'avant-projets routiers (localisation), 101 plans d'avant-projets routiers (aménagement géométriques), 121 estimations préliminaires, 263 études de rétrocession de terrains extraroutiers et 71 études de contrôle des accès; de plus, plusieurs avis techniques et rapports d'avant-projets ont été réalisés.

Ils ont effectué des plans et devis de 205 km de chaussée, 90 plans et devis de mécanique et d'électricité, 75 plans et devis de feux de circulation ainsi que des études de justification et d'approbation de dessins d'atelier.

Opérations foncières

Arpentage et géomatique

Le Service de l'arpentage et de la géomatique a procédé, au cours de l'année, à des travaux d'arpentage pour la préparation des plans et des documents qui les accompagnent tels que rapports, descriptions techniques, etc. sur une distance équivalente à 297 km pour la préparation de plans d'acquisition, à 187 km pour les plans d'immeubles excédentaires et 317 km pour des plans de levé dont les données numériques sont utilisées pour la conception des projets d'aménagements routiers; 21 % de ces travaux ont été confiés à l'entreprise privée.

Le Service a aussi supervisé les travaux de photogrammétrie pour la préparation de cartes topographiques et de fichiers numériques pour une superficie de 23 900 hectares servant à la préparation des avant-projets du Ministère.

De plus, le Service a continué à développer l'utilisation de la photographie aérienne à basse altitude pour produire des modèles numériques de terrain sur une longueur de 21 km de route représentant 340 hectares en superficie. Il a ainsi pu réduire les interventions sur le terrain et les coûts qui y sont rattachés dans une proportion de 60 %.

Dans la continuité du désir de réduction des coûts de production, le Service utilise aussi la technologie GPS (Global Positioning System) pour localiser les points géodésiques de référence aux travaux d'arpentage. Cette technique, basée sur l'utilisation de capteurs des ondes émises par les satellites, permet des interventions minimales sur le terrain tout en atteignant des précisions acceptables.

Le Service participe activement aux travaux du comité de géomatique du Ministère dont il assure la représentation au sein du Comité directeur de la géomatique du gouvernement du Québec.

Activités immobilières

Le Service des activités immobilières a ouvert 1100 nouveaux dossiers d'expropriation et a versé 25,4 millions de dollars pour l'acquisition de droits immobiliers dans 1120 dossiers (anciens et nouveaux). De ce montant, plus de 415 000 \$ ont été attribués à des entreprises d'évaluateurs et 1,1 million de dollars en honoraires pour d'autres services professionnels.

Le Service a complété l'acquisition de terrains requis pour les services aérien et ferroviaire pour un montant de 1,7 million de dollars, alors que les acquisitions pour les autres ministères totalisaient 680 000 \$.

En contrepartie, la vente et la location de biens immobiliers excédentaires, dans 632 dossiers, ont procuré des revenus de 4 millions de dollars au gouvernement québécois.

Les travaux de construction du réseau routier

Des dépenses de 357 679 100 \$ ont été effectuées par le Ministère au chapitre de la construction du réseau routier en 1991-1992, soit :

- 223 266 600 \$ pour l'amélioration du réseau routier;
- 134 412 500 \$ pour la réfection du réseau routier.

Les projets d'amélioration apportent une plus-value au patrimoine autoroutier québécois tandis que les projets de réfection (couches d'usure) visent plutôt à consolider ou à rétablir l'état des infrastructures routières.

Tableau 7
Construction du réseau routier

| Région | Réseau routier | | Total |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Amélioration | Réfection | |
| | | \$ | |
| 1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine | 9 623 800 | 4 555 400 | 14 179 200 |
| 1-2 Bas-Saint-Laurent | 12 471 100 | 6 961 700 | 19 432 800 |
| 02 Saguenay—Lac-Saint-Jean | 6 910 700 | 5 589 700 | 12 500 400 |
| 3-1 Québec | 16 341 700 | 7 203 300 | 23 545 000 |
| 3-2 Chaudière-Appalaches | 14 868 600 | 9 635 000 | 24 503 600 |
| 04 Mauricie—Bois-Frans | 8 585 000 | 12 798 700 | 21 383 700 |
| 05 Estrie | 13 679 100 | 5 496 400 | 19 175 500 |
| 6-1 Drummond-Yamaska | 6 182 000 | 5 970 500 | 12 152 500 |
| 6-2 Montérégie | 21 816 000 | 8 515 100 | 30 331 100 |
| 6-3 Montréal | 42 186 000 | 38 917 800 | 81 103 800 |
| 6-4 Laurentides | 5 685 000 | 7 877 800 | 13 562 800 |
| 6-5 Lanaudière | 8 444 800 | 5 061 600 | 13 506 400 |
| 07 Outaouais | 6 074 200 | 4 376 000 | 10 450 200 |
| 08 Abitibi-Témiscamingue | 9 592 000 | 5 146 400 | 14 738 400 |
| 09 Côte-Nord | 16 312 900 | 5 290 200 | 21 603 100 |
| Directions centales | 24 493 700 | 1 016 900 | 25 510 600 |
| Total* | 223 266 600 | 134 412 500 | 357 679 100 |

* Les frais d'administration, les traitements, les dépenses connexes (honoraires professionnels, utilisés publiques, expropriation) ne sont pas comptabilisés dans ce tableau.

Les travaux par région

Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (1-1)

Amélioration : Dans le cadre des travaux d'amélioration du réseau routier, dans la région de la Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine, soulignons que le Ministère vient d'effectuer, en complément à d'importants travaux de terrassement réalisés au cours de l'exercice précédent, le pavage de la route 132 à plusieurs endroits dans les municipalités de Saint-Majorique, Grande-Rivière et dans le secteur de Cap-au-Renard à La Martre. Également, il a entrepris la reconstruction de la route 132 à la hauteur d'Escuminac, de New Carlisle, de Sandy Beach dans la municipalité de Gaspé ainsi que celle du chemin des Caps à Fatima, aux Îles-de-la-Madeleine.

Le Ministère a aussi refait un pont avec ses approches à Saint-Jules dans le comté de Bonaventure, le tout évalué à 4,4 millions de dollars.

Inscrite au programme de sécurité routière, la route 198 du canton Fletcher a été aménagée de façon plus sécuritaire. Mentionnons que 50 % du budget alloué à ce programme, soit 332 950 \$ couvraient les frais de reconstruction des glissières de sécurité de l'ensemble de la Région 1-1.

Sur la route 132, les murs de soutènement et les ponts ont été remis à neuf par le Ministère dans les

municipalités de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, Cap-Chat et Escuminac.

Les structures municipales et les programmes d'aide aux municipalités ont monopolisé une somme de l'ordre de 1,8 million de dollars.

Réfection : Les principaux travaux de réfection dans cette région ont consisté, entre autres, à la pose d'une couche d'usure d'enrobé bitumineux sur la route 199 en plus de la protection de ses berges contre l'érosion de la mer à l'Étang-du-Nord aux Îles-de-la-Madeleine. Notons aussi que d'importants déboursés ont été nécessaires au nettoyage des flancs de côtes en bordure de la route 132 à Percé. Soulignons que 75 % de l'ensemble du budget de réfection a été consacré aux travaux de couches d'usure et ce, principalement sur les routes 132, 199 et 299, dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure.

Ajoutons que deux ponts ont subi des réparations structurales majeures dans les municipalités de Caplan et de Saint-Alexis.

Bas-Saint-Laurent (1-2)

Amélioration : Au chapitre de l'amélioration du réseau routier dans le Bas-Saint-Laurent, le Ministère a poursuivi la construction de la voie de contournement de Bic-Mont-Joli (autoroute 20) en injectant 3,1 millions de dollars sur le premier tronçon qui est celui de

Bic-Lauzanne. De plus, au début de l'automne, le Ministère a entrepris les travaux du second tronçon compris entre la rue Tessier et la route 232, où des déboursés de l'ordre de 1,9 million de dollars ont été enregistrés. Il a également effectué la reconstruction de la route 195 à Saint-Jérôme-de-Matane sur une longueur de 2,7 km et à terminé les travaux de pavage prévus sur la route 132 à Saint-Jacques-le-Majeur de Causapsal et à Sainte-Florence.

D'autres travaux ont été effectués dans le cadre du programme de la sécurité routière, soit la reconstruction de certaines sections de la route 132 dans les municipalités de Matane et Sainte-Luce.

Soulignons aussi les travaux exécutés dans les 4^e et 5^e rangs à Saint-Cléophas, le rang Saint-Charles (4^e Rang) à Saint-Alexandre et le 3^e Rang Ouest à Saint-Fabien.

Une somme de 4,5 millions de dollars a aussi été allouée aux programmes des projets régionaux, des structures de transport, des structures municipales en plus de l'aide à l'amélioration des chemins municipaux.

Réfection : La réfection du réseau routier dans la région du Bas-Saint-Laurent comprenait, notamment, les renforcements d'une section de la chaussée de la route 195 à Saint-Vianney en plus des revêtements à l'aide de couches d'usure dans les municipalités de Cabano, Saint-Patrice-de-Rivière-du-Loup, Saint-Jean-de-Dieu et Les Méchins. La route 132 a subi également d'importants travaux de rajeunissement par la pose de couches d'usure dans les municipalités de Sainte-Flavie, Sainte-Angèle et Amqui; notons aussi la réparation d'une structure à Grand-Métis.

La route 232 à Sainte-Blandine et l'autoroute 20 à Saint-Alexandre ont reçu des couches d'usure totalisant 400 000 \$. La route 185 dans la municipalité de Dégelis a fait l'objet, à elle seule au cours de l'exercice financier 1991-1992, d'une dépense de 863 362 \$ pour la pose de revêtement bitumineux.

Des travaux de terrassement et de revêtement bitumineux ont été complétés dans les municipalités de Saint-Léandre, Saint-Valérien et Mont-Carmel.

Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)

Amélioration : Des travaux d'amélioration totalisant 1,8 million de dollars ont été exécutés sur le tronçon de la route 169 reliant Saint-Félicien à Roberval dont 431 000 \$ pour l'élargissement du pont de la rivière à l'Ours.

Également, un montant de 2,1 millions de dollars a été dépensé sur la route 175.

Des travaux de reconstruction et de correction de courbes sur la route 169 à Saint-Henri-de-Taillon ont été réalisés pour une somme de 825 000 \$.

Réfection : Des montants de 948 000 \$ et de 1,3 million de dollars ont été dépensés respectivement sur les routes 155 et 113 pour des travaux de revêtement bitumineux et de terrassement.

Québec (3-1)

Amélioration : Les principales réalisations sur le plan de l'amélioration du réseau dans la région de Québec ont été :

- la poursuite des travaux de construction de l'autoroute 73 à Stoneham sur une longueur de 5,3 km;
- la reconstruction d'un pont sur la route 365 à Sainte-Jeanne-de-Pont-Rouge;
- la construction de voies lentes sur la route 175 à la hauteur du parc de la Jacques-Cartier (3,4 km);
- la réalisation de 11 protocoles d'ententes avec les municipalités pour un montant total de 5,1 millions de dollars.

Réfection : Au niveau des travaux de réfection mentionnés trois projets au bitume polymère réalisés sur les autoroutes Laurentienne à Charlesbourg (7 km), Duplessis (7,4 km) et Henri-IV (6 km) à Sainte-Foy.

Parmi les autres projets majeurs ou régionaux, on peut mentionner :

- un renforcement de la route 175 entre les kilomètres 90 et 98;
- la réfection de l'autoroute 40 à Cap-Santé (8,5 km) et de la route 138 à Baie-Sainte-Catherine, Baie-Saint-Paul et Saint-Siméon (9,8 km).

Chaudière — Appalaches (3-2)

Amélioration : L'amélioration du réseau routier de la région Chaudière — Appalaches a entraîné la signature de plusieurs protocoles d'entente avec les municipalités pour la réalisation de nombreux projets totalisant 2,3 millions de dollars.

Le Ministère a dépensé un total de 5,5 millions de dollars pour la réalisation de projets majeurs. Une somme de 4,8 millions de dollars a permis d'exécuter des travaux sur un tronçon de 8,8 km de l'autoroute 73 entre les municipalités de Vallée-Jonction et Saint-Joseph.

Réfection : La majeure partie des sommes consacrées par le Ministère à la réfection du réseau dans cette région a servi à la réalisation de couches d'usure et à l'entretien des structures de transport.

Mauricie — Bois-Francs (04)

Amélioration : Parmi les principales réalisations sur le plan de l'amélioration du réseau dans la région Mauricie — Bois-Francs citons : la reconstruction du pont de Sainte-Monique situé sur la route 226 à la

hauteur de la rivière Nicolet (2,5 millions de dollars). Ce pont avait été emporté par les glaces lors de la débâcle du printemps 1990. Le renforcement du pont de l'autoroute 55 à Grand-Mère a nécessité des investissements de plus de 1,2 million de dollars. Les travaux de construction d'un viaduc et l'aménagement d'un échangeur sur l'autoroute 30 à Bécancour ont été complétés au coût de 800 000 \$.

Réfection : La réfection de la surface de béton bitumineux des routes de la région a permis le traitement de 160 km. En outre, un montant de 760 000 \$ a été consacré à la réfection d'un tronçon de la route 265 à Plessisville afin d'améliorer la liaison entre Thetford Mines et l'autoroute 20.

Estrie (05)

Amélioration : Au chapitre de l'amélioration du réseau en Estrie, 7,9 millions de dollars ont été affectés aux projets interrégionaux, 4 millions de dollars aux projets régionaux et locaux, 60 178 \$ aux projets pararoutiers, 1,1 million de dollars à la sécurité routière, 524 606 \$ aux structures du réseau entretenu par le Ministère, 216 335 \$ aux structures municipales et 38 387 \$ au drainage agricole. Parmi les réalisations les plus importantes près de 5 millions de dollars furent investis dans le tronçon de l'autoroute 10 compris entre l'échangeur de la route 216 et la route 112 et près de 3 millions de dollars furent consacrés à la route 116 dans le secteur entre Richmond et Danville.

Réfection : Le partage des montants affectés à la réfection du réseau a été effectué comme suit : 17 411 \$ au pararoutier pour le réaménagement des bancs de gravier, 4,6 millions de dollars pour les couches d'usure, 201 028 \$ pour la réfection des structures du réseau du Ministère et 644 082 \$ consacrés aux projets régionaux et locaux.

Drummond — Yamaska (6-1)

Amélioration : Parmi les nombreuses réalisations liées à l'amélioration du réseau routier, soulignons la mise en oeuvre de la première phase prévue pour le réaménagement du carrefour de l'autoroute 20 et de la route 143 dans les municipalités de Drummondville et Grantham (1 million de dollars) ainsi que la reconstruction d'un pont (465 700 \$) sur la route 224 dans la municipalité de Saint-Simon.

De plus, 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 (1,5 million de dollars).

Réfection : La réfection du réseau autoroutier a porté principalement sur l'exécution de divers travaux de couches d'usure totalisant 46,5 km sur l'autoroute Jean-Lesage (2,4 millions de dollars).

Montérégie (6-2)

Amélioration : Parmi les principaux travaux pour l'amélioration du réseau en Montérégie mentionnons un projet de 9,5 millions de dollars pour la construction de l'autoroute 30 sur une longueur de 12,5 km dans les municipalités de Châteauguay, Mercier, Saint-Isidore, Saint-Constant et Sainte-Catherine. Un montant de 3,7 millions de dollars a également été consacré à la reconstruction de la route 112 à Carignan. À cela, s'ajoutent des investissements respectifs de 2 millions de dollars et de 700 000 \$ pour des projets de réparation et de construction de trois ponts dans les municipalités de Carignan, Godmanchester et de Saint-Malachie d'Ormstown.

Réfection : En ce qui concerne les interventions reliées à la réfection du réseau, notons un projet de rénovation de la surface de roulement de l'autoroute 20 à l'intérieur des limites de Sainte-Julie et de Saint-Mathieu-de-Beloeil pour près de 750 000 \$. Des réparations majeures ont également été effectuées sur deux ponts pour un montant de près de 1,5 million de dollars soit sur le pont jumelé qui enjambe la rivière Richelieu sur l'autoroute 10 dans Carignan, et sur le pont Mgr-Langlois dans la municipalité de Grande-Île.

Montréal (6-3)

Amélioration : Dans la région de Montréal, le Ministère a commencé des travaux d'élargissement du pont Médéric-Martin au-dessus de la rivière des Prairies et de ses approches sur l'autoroute 15, incluant le réaménagement de la sortie no 10 dans les villes de Laval et Montréal, pour un montant de 12,7 millions de dollars.

Il a amorcé la reconstruction du pont Galipeault au-dessus de la rivière des Outaouais et de ses approches, en direction ouest sur l'autoroute 20, dans les municipalités de l'Île-Perrot et Sainte-Anne-de-Bellevue pour un montant de 8,5 millions de dollars.

Les travaux de reconstruction du vieux pont Taschereau au-dessus de la rivière des Outaouais et de ses approches, en direction est sur l'autoroute 20, dans les municipalités de Dorion et Pincourt ont été entrepris pour un coût de 7,1 millions de dollars.

Le Ministère a entrepris la construction de l'échangeur du boulevard Chomedey, à l'intersection de l'autoroute 440, dans la ville de Laval; il a consacré 3,1 millions de dollars à ces travaux.

Une contribution de 2 millions de dollars a été accordée à la Ville de Dorval pour la construction d'une voie de desserte de l'autoroute 520 sise dans les limites de cette municipalité.

Les déboursés relatifs aux travaux routiers comprennent aussi une aide financière de 6,6 millions de

dollars, que le Ministère a versée par protocoles d'entente, aux municipalités de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Anjou, Pincourt, Rigaud, Laval, Dorval et Montréal.

Réfection : Le Ministère a poursuivi les travaux amorcés l'année précédente aux échangeurs de ville Saint-Pierre et de Montréal-Ouest et réalisés selon deux projets distincts pour une dépense totale de 13,4 millions de dollars.

Il a procédé à la réfection des structures des voies élevées de l'autoroute 15, à l'échangeur Turcot, entre la rue Saint-Jacques et le canal Lachine pour un montant de 16,6 millions de dollars; ces travaux ont aussi fait l'objet de deux contrats distincts.

Laurentides (6-4)

Amélioration : Sur le plan des travaux d'amélioration dans la région des Laurentides, le Ministère a consacré 2,5 millions de dollars sur la route 117, dans la municipalité des Ruisseaux au nord de Mont-Laurier, 1,2 million de dollars sur la route 329, dans la municipalité de Morin Heights et 449 100 \$ sur le chemin de Saint-Michel à Parent.

Réfection : Au chapitre de la réfection du réseau, il faut souligner particulièrement une dépense de 1,2 million de dollars pour changer les systèmes d'éclairage de l'autoroute 15, aux échangeurs des sorties 39 et 45, et une dépense de 1,8 million de dollars en couches d'usure sur l'autoroute 15.

De plus, une aide financière de 1,1 million de dollars a été apportée par le Ministère aux municipalités de Mirabel, Val-David, Saint-Jovite, Mont-Tremblant et Saint-Adolphe-d'Howard.

Lanaudière (6-5)

Amélioration : Les travaux d'amélioration effectués dans la région de Lanaudière comprennent :

- la construction de la 2^e chaussée de l'autoroute 25 dans Mascouche, Saint-Roch-Ouest et Saint-Roch-de-l'Achigan (4,8 millions de dollars);
- la reconstruction du pont Reed dans Saint-Gérard-Majella (1,4 million de dollars) ainsi que la reconstruction d'une section de la route 343 dans la même municipalité (352 500 \$);
- la reconstruction d'une partie du rang Versailles dans Saint-Côme (554 800 \$);
- la reconstruction du pont du 8^e Rang dans Saint-Damien (390 300 \$) et du pont Champagne dans Saint-Calixte (108 000 \$);
- l'aménagement des abords de l'autoroute 25 dans Terrebonne (150 300 \$);

- la correction de devers et le remplacement du revêtement bitumineux sur la route 138 dans Lanoraie-d'Autray (207 000 \$);
- en vertu de protocoles d'entente, une aide financière aux municipalités de Saint-Michel-des-Saints, Notre-Dame-des-Prairies et Repentigny (347 800 \$).

Réfection : La réfection du réseau routier s'est effectuée principalement sur les infrastructures suivantes :

- l'autoroute 40 dans Saint-Cuthbert (421 600 \$), Saint-Antoine-de-Lavaltrie (166 900 \$), L'Assomption (166 000 \$), Repentigny (336 800 \$) et Le Gardeur (403 000 \$);
- l'autoroute 640 dans Terrebonne (270 000 \$);
- l'autoroute 31 et la route 131 dans Joliette, Saint-Thomas et Notre-Dame-des-Prairies (269 000 \$);
- la route 158 dans Sainte-Geneviève-de-Berthier (364 300 \$), Saint-Lin (164 000 \$) et Saint-Esprit (133 000 \$);
- la route 329 dans Saint-Donat (454 600 \$);
- la route 341 dans L'Assomption, L'Épiphanie et Saint-Roch-Ouest (730 000 \$).

Outaouais (07)

Amélioration : Parmi les projets d'amélioration du réseau routier en Outaouais durant l'année, les plus significatifs ont été les suivants :

- l'élargissement du chemin Pink et la modification de l'intersection de ce chemin et de celui de la Montagne, dans la ville de Hull (1,3 million de dollars);
- la reconstruction de la route 301 sur 4,1 km dans la municipalité de Thorne (1,6 million de dollars);
- la reconstruction du pont de Katimavik, sur la route 366 à Val-des-Monts (985 000 \$);
- la reconstruction de la rue Principale dans le cadre d'un protocole d'entente avec la municipalité de Moncerf (600 000 \$).

Réfection : Les projets les plus significatifs dans le domaine de la réfection ont été :

- le « décohésionnement » et la pose d'une couche de base de béton bitumineux sur l'autoroute 50, à Gatineau, entre les sorties de la montée Paiement et du boulevard Lorrain sur la voie en direction est (485 000 \$);
- la pose d'un béton bitumineux sur 5,3 km de la route 107 dans la municipalité d'Aumond (491 000 \$).

Abitibi-Témiscamingue (08)

Amélioration : Au cours de l'exercice financier, l'amélioration de la route 101 s'est concrétisée par la construction d'un pont (891 485 \$) au-dessus du ruisseau Lavallée dans la municipalité de Saint-Édouard-de-Fabre et par la participation du Ministère dans le cadre de protocoles d'entente pour la reconstruction de la route dans les municipalités suivantes : Saint-Bruno-de-Guigues (682 452 \$), Saint-Édouard-de-Fabre (461 131 \$), Lac Dufault (745 701 \$).

Sur la route 111, le Ministère a procédé à la construction d'un pont (606 792 \$) au-dessus de la rivière Bellefeuille dans la municipalité de Authier dans le cadre d'un protocole avec la municipalité de Sullivan (500 000 \$).

Sur la route 117, il a fait l'installation d'un système d'éclairage (204 000 \$) à l'intersection de la route 109 dans la municipalité de Rivière-Héva et a participé à un protocole avec la municipalité de Rouyn-Noranda (750 000 \$).

Le Ministère a aussi contribué à l'amélioration de la route 390 par des corrections de courbes (486 000 \$) dans la municipalité de Palmarolle; de la route Joutel-Selbaie par des travaux de drainage, rechargement au gravier et pose d'enrobé bitumineux (1,2 millions de dollars) dans la municipalité de la Baie James; des routes 113 et 386 dans la municipalité de Senneterre (protocole : 301 167 \$) et de divers chemins dans les municipalités de Val-d'Or (430 000 \$), de Amos (314 964 \$), de Val-Senneville (282 469 \$), de Vassan (153 000 \$) et de Fournière (259 672 \$).

Réfection : Au cours de l'exercice financier, le Ministère a procédé à la réfection du réseau routier par la pose d'enrobé bitumineux soit comme couche de base, couche d'usure ou de réfection des surfaces sur les routes et, entre autres, dans les municipalités suivantes :

- la route 101 à Saint-Édouard-de-Fabre (632 262 \$);
- la route 101 à Poularies (633 044 \$);
- la route 109 à Saint-Mathieu (484 134 \$);
- la route 111 à Vassan (538 027 \$);

- la route 388 à Rapide-Danseur (533 058 \$);
- la route 390 à Palmarolle (318 821 \$);
- la route 397 à Val-Senneville (503 359 \$).

Le Ministère a aussi procédé à la réfection de la route 395 en effectuant des travaux de terrassement et de structure de chaussée dans la municipalité de Sainte-Gertrude-Manneville pour un montant de 786 583 \$.

Côte-Nord (09)

Amélioration : Les principales interventions au niveau de l'amélioration du réseau routier dans la région de la Côte-Nord, ont été les suivantes :

- le déplacement de la route 138 et du pont de la rivière des Petits Escoumins entre les Escoumins et Saint-Paul-du-Nord (1,6 million de dollars);
- le réaménagement de l'intersection de la route 138 avec la route Maritime à Baie-Comeau (702 330 \$);
- le déplacement de la route 138 à l'ouest de Havre-Saint-Pierre (924 565 \$);
- la reconstruction de la route existante entre Sandwash Pond et la rivière Saint-Paul (secteur de Blanc-Sablon) (2,4 millions de dollars);
- la poursuite des travaux de prolongement de la route 138 de Havre-Saint-Pierre vers Natashquan (8,1 millions de dollars).

Réfection : Par ailleurs, la principale intervention au niveau de la réfection du réseau routier concernait des travaux sur la route 389 entre Baie-Comeau et Manic V (débroussaillage, drainage, réfections de surface) au coût de 1,3 million de dollars.

5.2 Entretien des infrastructures

La conservation des chaussées

Le réseau routier entretenu par le Ministère se compose de 60 917 km d'autoroutes, de routes principales et régionales, ainsi que d'une importante partie du réseau des routes municipales. Plus des deux tiers de ces routes sont pavés.

Graphique 3

Budget de conservation des chaussées

En millions de dollars

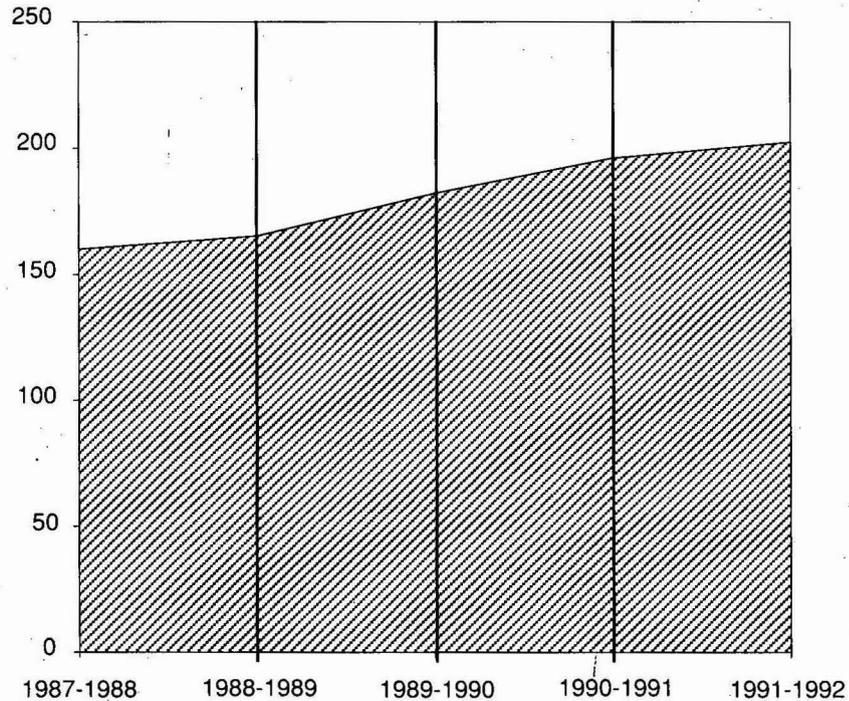


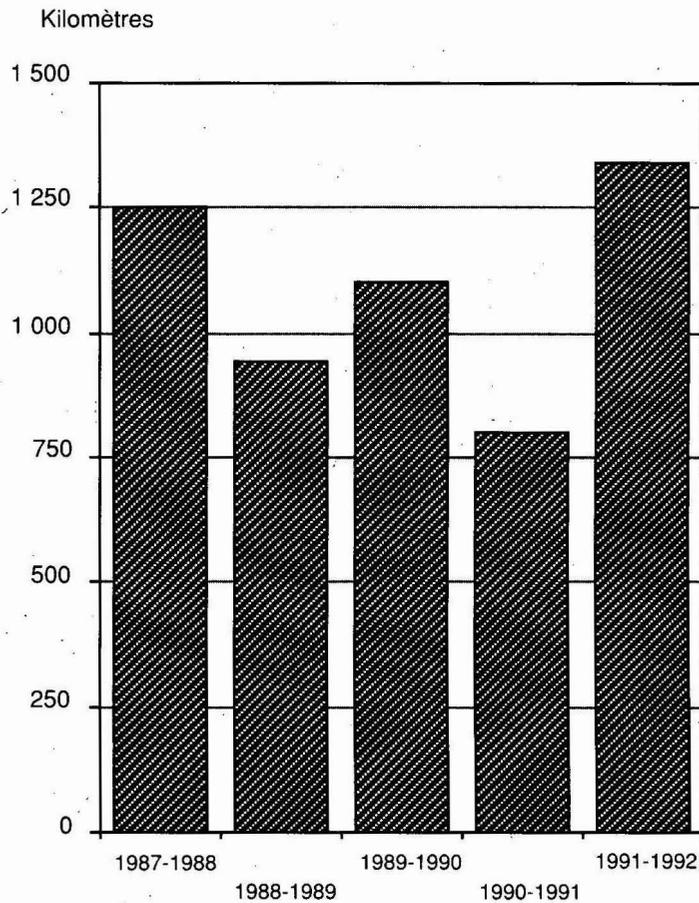
Tableau 8
**Longueur du réseau routier entretenu
 par le Ministère**

| Kilomètres (longueur équivalente pondérée à 2 voies)* | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Type de routes | Pavées | Non pavées | Total |
| Autoroutes | 4 566 | — | 4 566 |
| Principales | 10 151 | 341 | 10 492 |
| Régionales | 8 219 | 675 | 8 894 |
| Municipales | 19 410 | 17 555 | 36 965 |
| Total | 42 346 | 18 571 | 60 917 |

* Réf. : Système d'inventaire des infrastructures (0012), sortie t-25 du 92-01-17

Au cours de l'exercice 1991-1992, une couche d'usure a été appliquée sur 1341 km de routes, pour un montant de 68,8 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 236 km par rapport à 1989-1990 et de 543 km par rapport à 1990-1991.

Graphique 4
Kilomètres de couches d'usure



Le Ministère s'oriente depuis quelques années vers des techniques novatrices en matière d'entretien et de réfection de chaussées.

Ainsi, par exemple, la mise en place de nouveaux revêtements bitumineux à base d'amiante s'est poursuivie sur l'autoroute Jean-Lesage. Bien que valable jusqu'à ce jour, cette technique n'est pas encore suffisamment documentée pour être intégrée systématiquement à nos procédés. La même situation prévaut également pour l'utilisation de nouveaux bitumes dits améliorés, la mise en place de chapes d'étanchéité avant le resurfaçage final ou encore la réalisation de couches minces riches en bitume pour étancher la chaussée et retarder la remontée des fissures.

D'autres procédés ont cependant dépassé le stade expérimental et sont considérés, depuis 1991-1992, comme des techniques reconnues et valables. C'est le cas notamment du « décohesionnement » des chaussées en béton bitumineux et de la réutilisation en place des agrégats, avec ajout ou non de produits stabilisants. C'est également le cas du scellement de fissures dont la méthode a été complètement revue et adaptée. Pour les routes en béton de ciment, le meulage et le rainage à l'aide de scies au diamant ont donné des résultats fort intéressants et devraient être utilisés sur plusieurs routes dans les années futures.

Tableau 9

Évolution des coûts unitaires moyens - Opérations de conservation des chaussées
 (en dollars par unité)

| Opérations de conservation des chaussées | Unité | 1989-1990 | 1990-1991 | 1991-1992 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Rapiéçage manuel à l'enrobé bitumineux | Tonne | 140,14 | 151,56 | 154,58 |
| Rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumineux | Tonne | 44,70 | 44,94 | 44,02 |
| Rapiéçage en matériaux granulaires | Tonne | 9,33 | 9,03 | 8,91 |
| Rechargement | Tonne | 6,45 | 6,69 | 7,50 |
| Grattage | Kilomètre | 33,80 | 33,25 | 36,46 |
| Nettoyage des fossés et décharges | Mètre | 5,41 | 6,01 | 6,23 |
| Rapiéçage d'accotements en matériaux granulaires | Tonne | 16,70 | 18,33 | 14,10 |
| Rechargement d'accotements | Tonne | 9,63 | 10,60 | 9,38 |
| Réparation des conduites et ponceaux | Mètre | 119,28 | 142,05 | 139,41 |
| Glissières de sécurité | Mètre | 22,25 | 30,19 | 39,37 |
| Tonte de gazon* | Hectare | 73,48 | 67,81 | 68,11 |
| Fauchage* | Hectare | 25,62 | 75,83 | 81,88 |

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

* En km avant 1990-1991.

Tableau 10

Répartition des dépenses de conservation des chaussées
 (en millions de dollars)

| | 1989-1990* | 1990-1991** | 1991-1992*** |
|---|---------------|--------------|--------------|
| | ('000 000 \$) | | |
| Chaussées à l'enrobé bitumineux (Opération 11** suf 1104) | 76,4 | 80,9 | 109,8**** |
| Chaussées en béton de ciment (Opération 1104) | 0,4 | 1,3 | 0,7 |
| Chaussées et accotements en matériaux granulaires (Opération 12** et 13**) | 31,5 | 31,3 | 31,3 |
| Drainage (Opération 14**) | 22,1 | 23,9 | 24,0 |
| Éléments de sécurité et abords de route (Opération 15** et 16**) | 14,1 | 16,5 | 17,5 |
| Autres opérations et administration***** | | | |
| Total | 182,1 | 196,4 | 202,6 |

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

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

*** Système 0023, 1991-1992, final pour la saison.

**** Les couches d'usure de 1991-1992 (68,8 M \$) ont été incluses au poste « chaussées à l'enrobé bitumineux », bien qu'elles figurent à un autre poste budgétaire (prog.-élém. 2.1 et 2.2 amélioration et réfection).

***** L'ensemble des dépenses administratives (opérations 1907), soit environ 23,4 M \$ comprenant les salaires du personnel fonctionnaire, professionnel et cadre incluant les frais de voyage et les frais marginaux, ne sont plus comptabilisées en 1991-1992 à l'activité « Autres opérations et administration » mais regroupées dans l'opération 5907 au programme 2,5 (activités de soutien).

Les structures

Des travaux d'entretien et de réparation totalisant 60 millions de dollars ont été effectués sur 1066 des quelque 8500 structures du réseau entretenu par le Ministère. De ce montant, 29 millions ont servi à la reconstruction et au renforcement des ouvrages.

De plus, des subventions de 6,1 millions de dollars ont permis la réparation ou la reconstruction de 153 structures de compétence municipale.

La signalisation

Les activités d'entretien de l'équipement de contrôle ont augmenté comparativement à l'année précédente. Ainsi, on a procédé à l'entretien de 68 853 luminaires de rues et de 970 feux de circulation, à la fabrication de 87 451 panneaux de signalisation au sol, de 151 479 plaquettes réfléchissantes pour le balisage des autoroutes et des glissières de sécurité et 888 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

Le marquage des routes a nécessité 1 714 200 litres de peinture blanche et 1 985 200 litres de peinture jaune. Afin d'assurer la réflectivité de nuit des lignes de marquage, le Ministère a utilisé 2 177 650 kg de microbilles de verre.

Au cours de l'année 1991-1992, la poursuite de l'application de la politique de signalisation touristique a conduit à la signature de 435 contrats qui ont généré des revenus de 1,2 million de dollars.

La viabilité hivernale

Pour l'entretien d'hiver (du 8 novembre au 31 mars), le réseau routier se partage en trois catégories :

- les routes dont l'entretien est fait en régie par les employés du Ministère (6 574 km);
- les routes dont l'entretien est confié à contrat à l'entreprise privée ou à des municipalités (21 362 km);
- les chemins dont l'entretien est assuré par des municipalités ou des MRC, mais partiellement subventionné par le Ministère (39 323 km).

En 1991-1992, le Ministère a dépensé 30 millions de dollars pour l'entretien en régie de 6574 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 géré 625 contrats (236 avec des municipalités et 389 avec des entrepreneurs) pour le déneigement et le déglacage de 21 362 km de routes au coût de 49,5 millions de dollars excluant les matériaux de déglacage. Il a accordé une enveloppe budgétaire

de 38,8 millions de dollars à 1330 municipalités ou MRC pour l'entretien d'hiver de 39 323 km de routes ou chemins municipaux, selon le régime de subventions précédemment cité.

Tableau 11

Montant des contrats octroyés pour l'entretien d'hiver

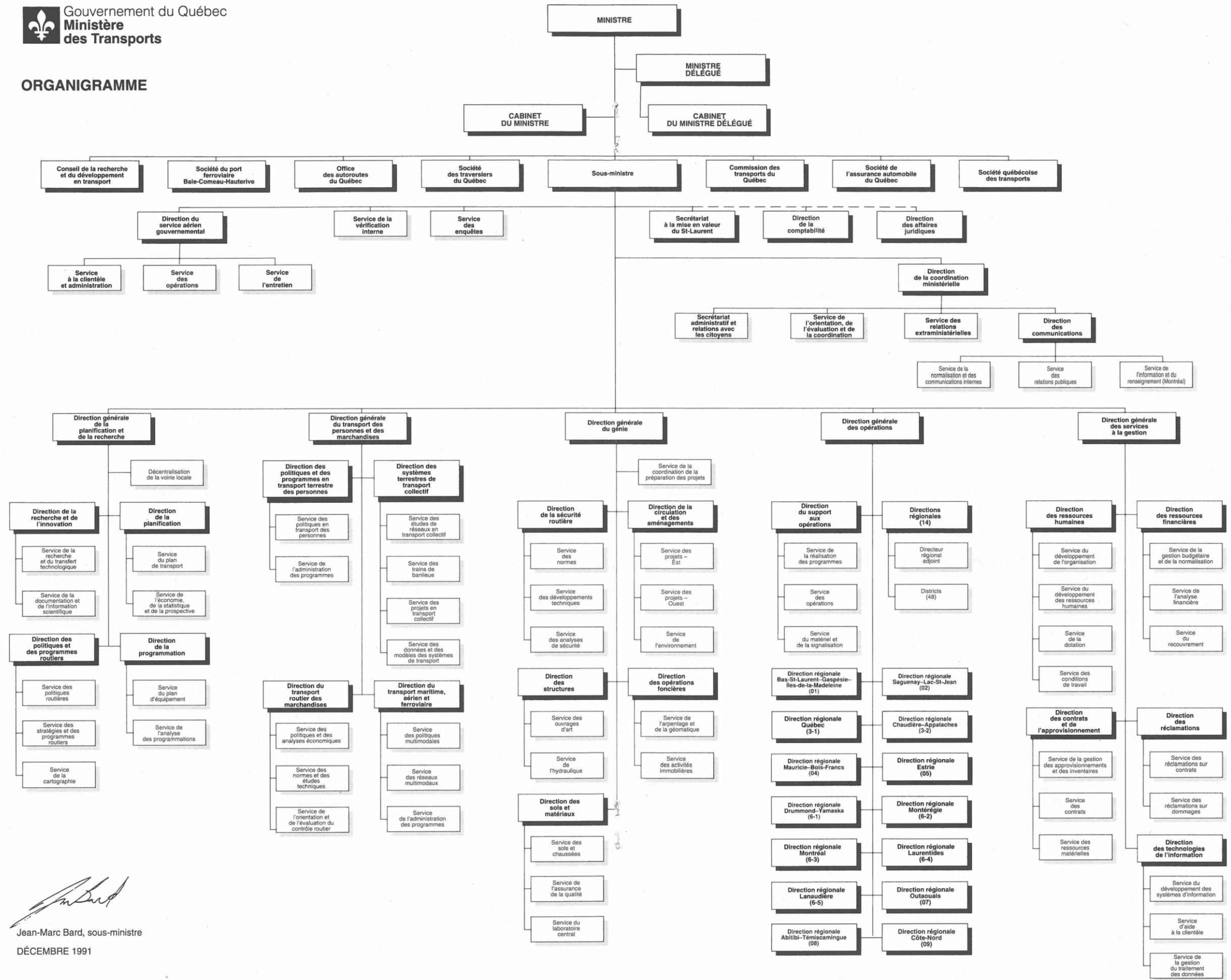
| Région | Montant total (\$) |
|-------------------------------------|--------------------|
| 1-1 Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine | 3 843 653 |
| 1-2 Bas-Saint-Laurent | 4 793 730 |
| 02 Saguenay — Lac-Saint-Jean | 3 034 342 |
| 3-1 Québec | 5 004 893 |
| 3-2 Chaudière-Appalaches | 4 445 552 |
| 04 Mauricie — Bois-Francs | 3 393 309 |
| 05 Estrie | 3 462 828 |
| 6-1 Drummond-Yamaska | 1 993 006 |
| 6-2 Montérégie | 3 261 321 |
| 6-3 Montréal | 2 029 365 |
| 6-4 Laurentides | 2 562 338 |
| 6-5 Lanaudière | 2 178 322 |
| 07 Outaouais | 2 147 814 |
| 08 Abitibi-Témiscamingue | 3 681 145 |
| 09 Côte-Nord | 3 681 145 |
| Total | 49 512 763 |

Tableau 12

Subventions à l'entretien du réseau d'hiver

| Région | Entretien du réseau | |
|--------------|---------------------|-------------------|
| | Entretien km | Subvention \$ |
| 1-1 | 998 | 1 336 175 |
| 1-2 | 3 282 | 4 635 195 |
| 02 | 1 945 | 1 903 481 |
| 3-1 | 1 235 | 1 318 637 |
| 3-2 | 4 851 | 5 343 187 |
| 04 | 4 026 | 3 726 647 |
| 05 | 3 970 | 3 876 226 |
| 6-1 | 3 666 | 3 172 812 |
| 6-2 | 2 478 | 1 885 545 |
| 6-3 | 403 | 338 688 |
| 6-4 | 3 807 | 3 536 152 |
| 6-5 | 1 811 | 1 526 216 |
| 07 | 3 855 | 3 393 994 |
| 08 | 2 813 | 2 588 383 |
| 09 | 183 | 237 040 |
| Total | 39 323 | 38 818 478 |

ORGANIGRAMME



Jean-Marc Bard
 Jean-Marc Bard, sous-ministre

Les besoins en matériaux de déglacage, pour les travaux en régie et à contrat, ont été de 3000 tonnes de chlorure de calcium, 685 000 tonnes de chlorure de sodium et 750 000 tonnes d'abrasifs. Ces matériaux ont coûté 38,8 millions de dollars.

Tableau 13

Réseau entretenu l'hiver (régie et contrats) et consommation en matériaux de déglacage

| Région | Niveau de service | | | Consommation | |
|--------------|-------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|
| | Niveau 1 (km) | Niveau 2 (km) | Niveau 3 (km) | Sel (t) | Abrasif (t) |
| 1-1 | 720 | 515 | 205 | 24 600 | 25 800 |
| 1-2 | 829 | 872 | 337 | 34 100 | 48 800 |
| 02 | 648 | 842 | 231 | 40 700 | 57 900 |
| 3-1 | 1 343 | 274 | 181 | 72 900 | 69 500 |
| 3-2 | 1 153 | 1 144 | 381 | 71 900 | 62 800 |
| 04 | 1 001 | 1 174 | 152 | 60 000 | 53 300 |
| 05 | 749 | 969 | 245 | 47 000 | 76 400 |
| 6-1 | 658 | 872 | 108 | 28 000 | 16 850 |
| 6-2 | 1 554 | 743 | 46 | 60 500 | 21 200 |
| 6-3 | 1 251 | 156 | 0 | 80 500 | 7 400 |
| 6-4 | 1 024 | 423 | 284 | 49 400 | 61 900 |
| 6-5 | 635 | 617 | 69 | 28 300 | 20 250 |
| 07 | 726 | 463 | 234 | 29 800 | 47 800 |
| 08 | 324 | 1 356 | 639 | 32 300 | 76 500 |
| 09 | 459 | 307 | 1 022 | 24 600 | 103 700 |
| Total | 13 074 | 10 727 | 4 135 | 684 600 | 750 100 |

L'hiver 1991-1992 aura été marqué par l'engagement du Ministère dans plusieurs domaines visant l'amélioration de l'entretien du réseau sous sa responsabilité. Cet engagement s'est traduit entre autres par la mise sur pied de cours de formation en entretien d'hiver destinés au personnel du Ministère et par l'essai de nouveaux procédés d'entretien (bouillie de sel et abrasifs traités au calcium liquide). De plus, le Ministère est sur le point de finaliser une entente avec la Ville de Montréal visant la mise en commun d'expertises techniques en matière de travaux publics et d'entretien d'hiver.

Le matériel

La valeur comptable du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 44 millions de dollars en 1991-1992. Cet ensemble, formé de 8739 pièces de matériel, avait coûté 118,7 millions de dollars à l'achat.

Pour assurer l'entretien de ses équipements, le Ministère dispose de 53 ateliers de réparations dans les districts et de deux ateliers généraux situés l'un à

Québec l'autre à Montréal. Plus de 450 personnes sont affectées annuellement à l'entretien et à la réparation de l'équipement.

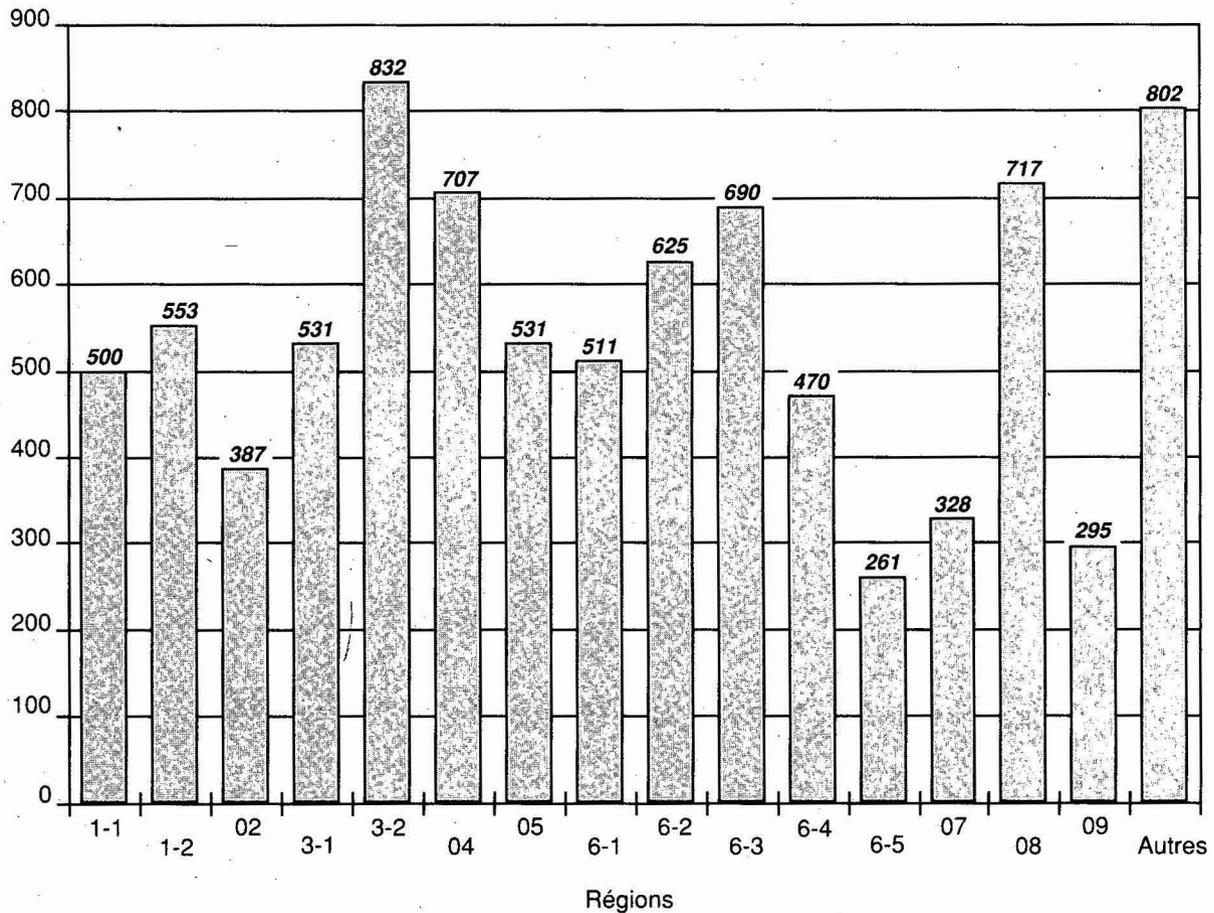
Dans ce secteur, le Ministère a alloué un budget de fonctionnement de 47,4 millions de dollars incluant l'usine de signalisation et un budget d'immobilisations de 11,7 millions de dollars pour l'achat d'équipements et d'outils.

Après avoir obtenu des résultats concluant dans sa recherche de réduction du poids des épandeurs à sel par l'utilisation des matériaux composites, le Ministère a poursuivi en 1991-1992 ses efforts dans le domaine en s'attaquant à la réduction du poids des équipements de déneigement.

Afin d'assurer une bonne gestion de son parc de matériels, le Ministère a multiplié ses efforts pour la formation des opérateurs et des mécaniciens dans le développement technologique des équipements, dans le support technique aux districts et dans l'assurance de la qualité lors de l'achat d'équipements.

Graphique 5

matériels

Répartition de l'inventaire des véhicules par région, 1991-1992Nombre
de véhicules***Les activités de soutien***

Les frais de déplacement, de formation et de perfectionnement du personnel de la Direction de l'entretien, le coût des radiocommunications, les honoraires professionnels, l'entretien des immeubles appartenant au Ministère ainsi que les indemnités versées en réclamations sur dommages ont atteint un peu plus de 5 millions de dollars.

Chapitre VI Transport des personnes et des marchandises

6.1 Transport des personnes

Le transport en commun urbain

Subventions à l'exploitation

Au cours de l'année 1992, les municipalités gérant des organismes publics de transport ont été appelées à assumer la responsabilité financière des dépenses de fonctionnement. En contrepartie, le gouvernement a mis à la disposition des municipalités de nouvelles sources de financement. Ces sources sont des droits supplémentaires sur l'immatriculation des véhicules de promenade dans les territoires des organismes publics de transport ainsi que de nouveaux pouvoirs de taxation dans le champ foncier. En outre, le gouvernement a maintenu son programme d'aide aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT). Les subventions consacrées à ce programme se sont chiffrées à près de 10 millions de dollars en 1991-1992.

Subventions aux immobilisations

Depuis l'adoption du programme d'aide gouvernemental 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. Dans le cadre du programme d'aide actuellement en vigueur, les priorités d'intervention du gouvernement sont d'abord de favoriser le maintien en bon état des actifs existants, puis de soutenir l'amélioration des services par la mise en place, par exemple, de voies réservées, de stationnements d'incitation, d'équipements de perception ou d'améliorations apportées aux équipements de transport pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Ces différentes mesures ont entraîné des déboursés de 58,2 millions de dollars au cours de l'exercice financier. Enfin, une partie du programme a été consacrée à l'expansion des réseaux.

Les modalités d'application du programme visent à inciter l'exploitant à entretenir et à réparer les actifs durant leur vie utile, en concentrant la contribution gouvernementale uniquement au moment de l'acquisition de nouveaux actifs ou au moment du renouvellement des actifs, après leur durée de vie utile.

Plan d'action dans la région de Montréal

L'ensemble des interventions prévues par le plan d'action dans la région de Montréal pour la période

1988-1998, tant sur le réseau routier que sur le réseau du transport collectif, totalise maintenant des coûts évalués à 3,3 milliards de dollars dont près de 1,8 milliard dédié au transport collectif.

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. Les 5 millions de dollars investis au cours de l'année dans les infrastructures et les systèmes de transport ont porté à 120 millions de dollars les sommes consacrées à ce chapitre depuis la mise en oeuvre du plan.

Dans le domaine du transport collectif, le Ministère a fait procéder à la rénovation du matériel roulant et des gares des trains de banlieue sur les lignes Montréal-Rigaud et Montréal — Deux-Montagnes; il a en outre fait rénover des voitures du métro de Montréal (série MR-63). Entre autres réalisations, il y a l'octroi d'un contrat d'opération sur la voie réservée de l'Estacade du pont Champlain ainsi que la poursuite des travaux d'aménagement aux terminus d'autobus Centre-ville et Brossard.

Systèmes de transport

Trains de banlieue

Le Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) et certaines municipalités situées à l'extérieur du territoire couvert par le CMTC ainsi que le ministère des Transports ont convenu d'étudier un projet de développement de nouvelles lignes de trains de banlieue proposé par le Canadien Pacifique. Cette proposition oblige à une réflexion en profondeur sur l'encadrement institutionnel et financier des services en vigueur et de ceux qu'on prévoit développer dans les corridors de Châteauguay, Sainte-Thérèse, Saint-Hilaire et Repentigny.

Au cours de l'exercice 1991-1992, le ministère des Transports est intervenu dans l'exploitation de la ligne de Rigaud pour la préparation des plans et devis de la gare de Beaconsfield en partie incendiée en 1991.

Sur la ligne de Deux-Montagnes, pour maintenir le service actuel affligé par plusieurs mises au rancart de matériel roulant, le gouvernement a autorisé des réparations majeures à la flotte et la location de vingt voitures supplémentaires de Via Rail. De plus, il a

pris part à la négociation du prolongement de l'entente d'exploitation au delà de l'échéance du 30 juin 1992.

Pour ce qui est de la modernisation de cette ligne, la période 1991-1992 a été marquée surtout par la négociation du contrat de matériel roulant, la progression de la préparation des plans et devis de construction et des démarches pour l'acquisition de terrains.

Voie réservée du pont Champlain et projet Estacade

Depuis le 25 juin 1991, la voie réservée du pont Champlain est gérée par le Ministère. Elle est utilisée par la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (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. Les coûts d'utilisation et de gestion de la voie réservée sont à la charge entière des organismes transporteurs bénéficiaires de cette installation.

Cette voie réservée, utilisée par plus de 200 autobus transportant 12 000 personnes à chaque période de pointe, sera remplacée par un lien permanent sur l'Estacade. D'une longueur de plus de 10 km, en site propre sur près de la moitié de son parcours entre les terminus de Brossard et Centre-ville, son coût est maintenant estimé à près de 71 millions de dollars. Le Ministère a complété les plans et devis préliminaires du tronçon principal du projet au coût de 1,6 million de dollars. Le projet a été soumis en consultation publique au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Terminus Centre-ville

Les travaux de construction au nouveau terminus permanent de la STRSM au centre-ville de Montréal ont été complétés durant l'année. La STRSM procède à la formation des chauffeurs et du personnel d'opération de cette nouvelle gare intermodale. Ce nouveau terminus accueillera plus de 25 000 personnes par jour. Tous les coûts d'immobilisation de ce terminus sont entièrement assumés par le gouvernement du Québec et représentent un investissement de 30,4 millions de dollars.

Le nouveau terminus régional intérieur dont le concept est unique en Amérique du Nord constitue un acquis important dans le cadre du projet de développement en transport dans l'axe du corridor Brossard-Montréal. Il comprend 21 quais dont 5 sont conçus pour les autobus articulés. On y trouve également des aires d'attente vitrées et chauffées, donc à l'abri des intempéries, et un système de ventilation efficace qui assure que la qualité de l'air respectera les normes les plus strictes. Dès sa mise en service, plus de 230 autobus pourront y circuler en périodes de pointe. Il

offrira aux piétons un accès direct à la station de métro Bonaventure, à la gare Centrale (CN), à la gare Windsor (CP) et aux trains de Via Rail; les autobus pourront y accéder à partir des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie situées à proximité. Ce nouveau terminus, qui se raccorde également au vaste réseau piétonnier souterrain du centre-ville de Montréal, a été conçu pour accueillir l'ensemble des organismes de transport public de la rive sud de Montréal.

Voitures de métro

Le plan d'action 1988-1998 prévoyait la rénovation des 336 voitures de métro de la première génération (série MR-63). Les réparations, estimées à 65,4 millions de dollars, sont exécutées dans les ateliers de CN Rail à Montréal et sont échelonnées sur une période de quatre ans. Les premières voitures rénovées ont été livrées à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) en décembre 1991.

Prolongement du métro

En septembre 1989, deux ententes étaient conclues entre le Ministère, la STCUM, la Communauté urbaine de Montréal (CUM), la Société de transport de Laval (STL) et la Ville de Laval afin de prolonger le réseau de métro jusqu'à Laval et dans l'est de la CUM. Ces infrastructures nécessitent un déboursé d'environ 1,1 milliard de dollars. Près de 1,3 million de dollars ont été consentis en 1991-1992 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 en 1993.

Enquêtes origine-destination

Ces enquêtes « ménage » ont pour but d'estimer, à partir d'échantillons, certaines caractéristiques relatives à la mobilité de la population. Elles constituent, pour le Ministère, une source de données essentielles pour effectuer l'analyse des systèmes de transport urbain des personnes.

Le Ministère a contribué financièrement au cours de l'année à la réalisation de l'enquête origine-destination (O-D) effectuée par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (CTCUQ) en vue d'élargir le territoire d'enquête à la rive sud de Québec. Il a également élaboré une entente de partenariat en vue de réaliser à l'automne 1992, conjointement avec la Corporation métropolitaine de transport-Sherbrooke (CMTS) et la Ville de Sherbrooke, une enquête ménage couvrant la grande région sherbrookoise. Le Ministère a également préparé, en collaboration avec la STCUM, certains documents préliminaires à la réalisation d'une prochaine enquête origine-destination dans la grande région montréalaise.

Le transport adapté aux personnes handicapées

L'année 1992 aura été marquée par la publication d'une proposition de politique d'admissibilité au transport adapté. Cette politique a été élaborée afin d'assurer plus d'uniformité d'un service de transport adapté à l'autre en ce qui a trait aux critères d'admission, aux modalités d'application de ces critères et aux procédures d'analyse des demandes de service.

Au cours de l'année, quatre nouveaux organismes de transport adapté ont été créés afin de desservir de nouvelles municipalités. Avec ces derniers ajouts, des services de transport adapté sont actuellement offerts dans plus de 700 municipalités.

En 1991-1992, les services de transport adapté ont permis d'offrir 2,6 millions de déplacements qui ont totalisé 10,3 millions de kilomètres parcourus. Cette offre de service représentait une contribution gouvernementale de 26,7 millions de dollars.

En réponse à une demande formulée par les divers organismes assurant le transport adapté, un logiciel d'aide à la gestion et à la planification a été produit par le Ministère. Des cours de formation sur l'utilisation du logiciel TRAJET ont été dispensés à près de 60 organismes qui font usage de cet outil.

Le transport par taxi

L'exercice 1991-1992 a été caractérisé dans le secteur du taxi par un ensemble d'actions qui visaient essentiellement à augmenter la qualité des services offerts aux diverses clientèles.

D'abord, dans le cadre de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, Transports Québec et Transports Canada ont uni leurs efforts pour réaliser un projet de démonstration de véhicules-taxis adaptés au transport des personnes handicapées. Les résultats de cette expérience permettront aux gouvernements de faire des recommandations d'achat aux transporteurs concernés.

Avec l'aide financière de ces deux ministères, un cours de formation a été donné à 650 chauffeurs de taxi pour les préparer aux particularités du transport des personnes handicapées.

Par ailleurs, un pas de plus a été franchi vers la formation professionnelle obligatoire des chauffeurs de taxi avec la rédaction d'un devis de formation par le ministère de la Main-d'œuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle (MMSRFP).

Le transport scolaire

En mai 1991, le gouvernement adoptait un quatrième cadre triennal fixant les grands paramètres qui vont guider les interventions du Ministère sur le plan financier jusqu'en 1994. L'année scolaire 1991-1992

marque donc la première année de ce quatrième cadre. Aucune modification majeure n'a été apportée au programme. Certains ajustements ont été faits afin d'obtenir une meilleure adéquation entre les ressources financières disponibles et les besoins des commissions scolaires. La principale modification concerne la clientèle des élèves handicapés en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDAA) dont l'enveloppe disponible, pour les nouveaux besoins, est limitée à 800 000 \$ annuellement.

Toujours dans le cadre de la révision du programme d'aide, le Ministère a réalisé une étude sur la viabilité des entreprises de transport d'écoliers. La dernière étude du genre remontait à 1984 et portait sur l'année 1982-1983. Puisque les transporteurs sont un rouage important du système, le Ministère a jugé qu'il était approprié de connaître la situation des exploitants. Cette étude a révélé que l'amélioration apportée à la gestion a permis aux différents organismes de préserver leur viabilité.

Le Ministère a versé 391 millions de dollars dans le cadre du programme d'aide au transport scolaire pour l'année scolaire 1991-1992. Cela représente une hausse de 5,7 % par rapport à l'exercice précédent. En plus de l'indexation générale des budgets, ce sont les facteurs d'ajustement qui expliquent que la croissance des budgets a surpassé l'inflation. Parmi les éléments admissibles à un ajustement, notons les nouveaux besoins de la clientèle EHDAA, les variations de clientèle ainsi que les classes d'accueil.

L'aspect sécurité en transport d'écoliers est un élément très important pour le Ministère. C'est pourquoi le ministre des Transports a mis sur pied, au printemps 1990, un groupe de travail sur l'évaluation des dispositifs de sécurité. Ce groupe se veut une table de concertation où tout l'aspect de sécurité des véhicules servant au transport scolaire est abordé. Son mandat principal est de réaliser l'uniformisation des équipements de sécurité que l'on trouve sur les autobus d'écoliers.

En 1991-1992, les membres de ce groupe de travail ont effectué un inventaire des différents équipements de sécurité actuellement disponibles afin d'analyser la possibilité de recommander l'installation de certains d'entre eux. De plus, ils ont procédé à l'expérimentation d'un système de phares blancs clignotant simultanément et opérant de façon synchronisée avec les feux rouges intermittents. La performance de cet équipement s'est avérée peu concluante.

Les véhicules hors route

Un énoncé de politique sur les véhicules hors route, identifiant les problèmes reliés à l'utilisation de ces véhicules et proposant des éléments de solution, a reçu l'approbation du gouvernement du Québec en

mai 1991. Cette décision autorisait également le ministre des Transports à effectuer une consultation publique sur ce même document.

Un comité, formé pour donner suite à cette décision, avait pour mandat de recueillir les commentaires des principaux intervenants et de bien identifier les lignes de force de la future action gouvernementale. La tournée de consultation à travers le Québec a été effectuée en novembre et décembre 1991 et neuf villes ont été visitées. Un rapport de tournée résumant les commentaires reçus et proposant des recommandations sur les points essentiels à retenir lors de l'élaboration du projet de loi a été produit en mars 1992.

Ce projet de loi permettra de mettre en place des mesures tant de prévention que de contrôle afin de favoriser un usage sécuritaire des véhicules, de préserver la paix publique, d'assurer le respect de la propriété, la protection du patrimoine, de la flore et de la faune et de favoriser le développement harmonieux de la pratique récréative.

6.2 Transport des marchandises

Le Ministère s'est donné comme priorité, en 1991, d'évaluer l'effet de la réglementation québécoise sur le transport, ce qui a conduit à des modifications réglementaires sous plusieurs aspects.

Le contrôle du transport routier

Le Comité d'orientation sur le contrôle du transport routier, qui est doté d'un sous-comité de répondants, a permis aux ministères et aux organismes de formuler leurs besoins de contrôle routier et de suivre l'exécution de leurs mandats. Il a soumis à l'approbation du Comité des ministres des orientations et des politiques en la matière et déterminé le contrôle dont l'exécution est confiée à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Il est résulté de cette planification une action gouvernementale cohérente.

Le secrétariat du Comité d'orientation a réalisé la partie prévue de son programme triennal en se donnant les outils de gestion envisagés. Il a oeuvré au développement d'un modèle d'évaluation qui uniformisera la démarche visant à déterminer les priorités de contrôle. Ce modèle devra permettre aux ministères et aux organismes d'utiliser des données plus homogènes pour déterminer leurs priorités et pour rendre leurs objectifs quantifiables. Il servira à mesurer l'effort de contrôle, le respect des lois par les transporteurs et la pertinence des normes.

Les priorités de contrôle pour 1993, qu'il a arrêtées avec le sous-comité des répondants, ont été approuvées. La SAAQ a examiné la faisabilité de ces contrôles et elle les intégrera dans son plan annuel

pour 1993. Ces priorités feront l'objet de stratégies et de suivis particuliers.

La détermination des priorités de contrôle s'inscrit dorénavant dans un cycle annuel d'activités. Des stratégies de contrôle appropriées, des indicateurs adéquats, des outils polyvalents de gestion et des mécanismes de suivi adaptés aux besoins concourent à la mise en oeuvre cyclique du contrôle.

Le transport des matières dangereuses

Désirant redoubler de vigilance à l'égard du transport des matières et des déchets dangereux, le Ministère, en 1991, a constitué un groupe de travail composé de ses représentants et de ceux du ministère de l'Environnement. Le mandat de ces représentants, qui se poursuit encore, est d'étudier les propositions de modifications réglementaires qui ont été soumises au Ministère par le Comité interministériel sur le transport des matières dangereuses.

En décembre 1991, le Ministère a également défini une politique qui s'applique, entre autres, au transport de matières dangereuses au moyen de véhicules routiers. Cette politique détermine les circonstances dans lesquelles la circulation des matières dangereuses peut être restreinte ou prohibée sur l'ensemble ou sur une partie du réseau routier de compétence provinciale ou municipale.

Les charges et dimensions

Transport normalisé

Le nouveau **Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers**, qui limite les masses et les dimensions des véhicules circulant sur les chemins publics, est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1991.

Ce nouveau règlement a modifié sensiblement, pour plusieurs types de véhicules routiers, les limites de charge autorisées. Il permet d'assurer une meilleure protection des infrastructures routières (ponts et chaussées) et d'améliorer la sécurité des usagers de la route en avantageant l'utilisation de bons équipements. Pour certains types de véhicules, il harmonise la réglementation avec celles des autres administrations canadiennes.

Le nouveau règlement a permis d'éliminer de nombreux permis spéciaux, notamment, ceux qui étaient délivrés pour les trains doubles de type B et les tracteurs semi-remorques à quatre essieux. Il assure une meilleure équité entre les transporteurs en restaurant, selon certaines modalités, des limites de charge par essieu pour certains types de véhicules dont ceux à benne basculante.

En 1991, des études sur la stabilité et le freinage de certaines catégories de véhicules ont été effectuées au centre d'essais pour véhicules automobiles à Blainville et d'autres avec le Conseil national de la recherche du Canada. Ces essais ont été réalisés sur des trains doubles de type A, sur de grands trains routiers et sur des véhicules conçus pour le transport de ciment et de pétrole sur le territoire qui mène à la baie James.

Une révision du *Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier* a été amorcée durant l'année afin de tenir compte des modifications que suggèrent les études réalisées à ce jour. Le *Règlement sur l'arrimage* a aussi fait l'objet d'une analyse, laquelle se poursuit en collaboration avec l'industrie du camionnage.

Les projets de recherche et de démonstration sur les essieux autovireurs et les systèmes de pesée embarquée pour véhicules lourds se poursuivent en collaboration avec des transporteurs, des associations de camionnage et certains fabricants. Enfin, une étude sur un système d'égalisation de la charge pour les semi-remorques qui utilisent un essieu relevable va aussi de l'avant.

Transport hors normes

L'année 1991 a permis d'étudier les effets du *Règlement sur le permis spécial de circulation* qui était récemment entré en vigueur. Lors d'une tournée provinciale d'information et de consultation, dans 22 municipalités du Québec, les représentants du Ministère se sont assurés de la bonne compréhension du règlement et ils ont recueilli les commentaires de l'industrie. Celle-ci a fait ressortir les difficultés qu'elle éprouvait à se conformer à la réglementation, notamment en ce qui concerne le transport de la machinerie lourde. Les études amorcées à la suite de la consultation conduiront à une modification du règlement. Entre-temps, les mesures ont été prises pour permettre à l'industrie de poursuivre ses activités lorsque l'application du règlement pose un dilemme.

Le camionnage général

Le secteur du camionnage général a connu au cours de l'année des ajustements législatifs et réglementaires. Le gouvernement a fait adopter en décembre 1991 la *Loi modifiant la Loi sur le camionnage et le Code de la sécurité routière*. Ces modifications prévoient notamment la soumission de la location de camions avec chauffeur à la *Loi sur le camionnage*, le paiement de droits annuels d'exploitation pour les titulaires de permis de camionnage, le pouvoir, par un seul membre de la Commission des transports du Québec, de révoquer et de suspendre un permis de camionnage et, finalement, la concordance avec le

nouveau système d'immatriculation permanente des véhicules.

La prépublication d'un projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage* a eu lieu le 4 mars 1992. Cette modification réglementaire donnera au Québec une nouvelle orientation en matière de permis de sous-traitance.

Le Ministère a participé, en 1991, au comité tripartite (où il siège avec la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec) créé pour améliorer le processus de renouvellement et de suivi des permis de transport. Il a aussi élaboré un document de réflexion qui vise à doter le Québec d'une politique de transport des marchandises.

Le camionnage en vrac

Le secteur du camionnage en vrac a lui aussi connu au cours de cette même période des modifications législatives et réglementaires.

Depuis 1990, la Direction du transport routier des marchandises a fait en sorte que les différents partenaires de l'industrie du camionnage en vrac puissent identifier ensemble leurs problèmes et faire valoir leurs points de vue. Cette consultation a pris la forme, au printemps 1991, d'une table de concertation avec les partenaires de l'industrie et a fait l'objet d'un rapport d'étape le 17 juin 1991, lequel a permis de déboucher sur des changements législatifs et réglementaires importants.

Ainsi, le 12 décembre 1991 fut adopté le projet de loi 179, intitulé : *Loi modifiant la Loi sur les transports*, lequel répondait aux principales préoccupations des camionneurs, notamment celles :

- d'assurer aux camionneurs en vrac l'exclusivité du transport de matériaux d'excavation lorsque ceux-ci ont été contaminés autrement que par des déchets dangereux;
- d'accorder aux camionneurs-entrepreneurs la possibilité de faire affaire directement avec les camionneurs de leur choix en ce qui concerne la sous-traitance pour l'approvisionnement d'une usine, selon certaines conditions;
- de maintenir une forme d'association régionale comme le souhaitent les camionneurs qui sont abonnés au service de courtage.

Quant au transport forestier, la nouvelle loi susmentionnée permet au gouvernement de rendre obligatoire l'utilisation d'un contrat type entre un requérant et un transporteur, lequel contrat doit être déposé avant son exécution à la Commission des transports du Québec par le requérant. Elle permet aussi un nouveau mode d'intervention de la Commission, soit

la médiation, pour tenter de régler des différends. En cas d'échec de la médiation, chacune des parties a la possibilité de mettre fin au contrat sans indemnité si, de l'avis de la Commission, l'une d'elle est lésée par les conditions du contrat.

Finalement, pour tenir compte de ces modifications législatives, des ajustements ont été apportés en mars 1992 au *Règlement sur le camionnage en vrac*, particulièrement en ce qui concerne le transport pour compte propre, ainsi qu'au *Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts* et aux Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec.

La déréglementation

C'est en janvier 1988 que la *Loi sur le camionnage* est entrée en vigueur. Les principaux objectifs de cette loi étaient notamment de favoriser le développement d'une industrie de camionnage concurrentielle et efficace, d'établir des règles qui correspondent aux besoins des expéditeurs et de permettre aux transporteurs dynamiques du Québec d'accroître leur marché.

En vertu de l'article 126, le ministère des Transports du Québec devait effectuer l'examen de l'application et des effets de cette loi pour les trois ou quatre premières années de sa mise en vigueur. La Direction du transport routier des marchandises s'est acquittée de ce mandat et le dépôt d'un rapport à l'Assemblée nationale a été fixé à juin 1992.

6.3 Transport maritime, aérien et ferroviaire

Le transport maritime

En fonction de l'importance du secteur maritime, le Québec fait face à deux grands défis correspondant à deux champs d'activités spécifiques :

- le transport maritime à l'intérieur du Québec, qui concerne l'environnement économique et institutionnel des services de traversiers et de dessertes maritimes des régions éloignées, dans le cadre des compétences du Québec dans ce champ d'activité;
- le transport maritime international qui constitue une grande activité de l'économie québécoise, reliée au fleuve Saint-Laurent et à son rôle dans le commerce extérieur québécois et canadien; il s'agit d'un domaine de compétence fédérale et internationale où, toutefois, de nombreux intérêts québécois sont en jeu.

Le maintien au Québec de liaisons et services maritimes efficaces, la défense des intérêts maritimes du Québec dans les dossiers canadiens et internationaux et la promotion du fleuve Saint-Laurent, constituent donc les grands volets de l'action du Ministère en matière de transport maritime.

Liaisons maritimes

L'engagement direct du Ministère dans les services de transport se traduit par un soutien non négligeable de certains services de dessertes et de traversiers. Ainsi en 1991-1992, les sommes versées dans le but d'assurer les liens entre les régions économiques et de désenclaver les populations des territoires isolés représentent 35,9 millions de dollars.

La Société des traversiers du Québec reçoit une aide de 25,8 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 qui se partagent 1,5 million de dollars sont : Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac — Saint-Juste-du-Lac, l'île Verte — Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, Harrington Harbour-Chevery, l'île d'Entrée — Cap-aux-Meules et enfin les deux services de bateaux-taxi : le service entre l'aéroport et le village de Saint-Augustin et celui de Harrington Harbour.

Le Ministère subventionne deux services de cabotage auxquels il a alloué un montant de 8,6 millions de dollars, soit la desserte de la Moyenne- et Basse-Côte-Nord et celle des îles de la Madeleine incluant le service d'hiver. Il organise également la desserte maritime des postes et villages du Nouveau-Québec.

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

- une étude visant le développement de la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon;
- une entente de services ayant pour but d'assurer l'approvisionnement des îles de la Madeleine au cours des six prochaines périodes hivernales.

Développement des infrastructures

Le Ministère a investi 908 500 \$ pour des travaux de développement d'infrastructures. En 1991-1992, il a poursuivi des travaux majeurs aux terminaux routiers de Baie-Comeau et de Matane et des travaux de moindre envergure aux terminaux de Montmagny, Baie-Sainte-Catherine et Saint-Ignace-de-Loyola.

Réglementation

Pour mieux refléter la réalité actuelle du transport par eau et dans le but de mieux définir la compétence du Québec à cet égard, le Ministère a entrepris en 1991-1992 de réviser l'**Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau (Ordonnance 3-N)**. Ce projet sera définitivement complété au cours de l'exercice 1992-1993.

Défense des intérêts maritimes du Québec

Les intervenants publics et privés du milieu maritime sollicitent le ministère des Transports afin qu'il fournisse et précise ses options dans un grand nombre de dossiers. Ainsi, 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 maritimes, le contrôle étranger de la propriété de compagnies canadiennes de navigation, 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. Dans ce sens, les conclusions du Comité d'examen public Brander-Smith sur les déversements pétroliers constituent une base de travail importante pour les prochaines années. À ce sujet, le Ministère a fait connaître son avis à la Garde côtière canadienne lors de la consultation publique qui faisait suite au rapport Brander-Smith.

En matière d'efficacité, le Québec cherche à conduire au maximum ses interventions suivant une logique de réseaux. En ce qui concerne le transport maritime international, le Ministère intègre désormais systématiquement dans ses analyses, les composantes ferroviaires, routières et portuaires qui sont déterminantes pour le maintien de la position du Québec et du Saint-Laurent comme porte d'entrée des grands trafics maritimes.

Pour le réseau de transport intraprovincial, le Ministère vise à un meilleur équilibre entre les modes de transport et explore les conséquences d'une utilisation accrue du transport maritime pour réduire l'usure des réseaux routiers.

Pour mener à bien ces nouvelles façons de travailler, le Ministère établit les bases d'une réorga-

nisation de ses services où l'approche unimodale fera place à une approche en termes de systèmes multimodaux (combinaison des modes).

Le maintien et l'essor du transport maritime international à Montréal ont retenu toute l'attention et le ministère des Transports s'est engagé financièrement et techniquement dans la mise sur pied de la Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal (TCIMM). Cet organisme, dont le budget est de 500 000 \$ (Québec 200 000 \$) est composé de représentants de tous les niveaux de gouvernement et de l'industrie. Sa mission consiste à définir les enjeux et proposer rapidement des solutions et recommandations visant à renforcer la compétitivité des industries maritimes de Montréal.

Le Ministère continue également de collaborer techniquement et financièrement auprès d'organismes dont l'objectif est le développement du transport maritime. Il contribue, avec d'autres partenaires gouvernementaux et privés, à l'évaluation d'un système d'échange électronique de données (EDI) adapté aux besoins des entreprises de transport maritime et intermodal dont les activités sont reliées au port de Montréal.

Par ailleurs, le Ministère prépare activement la position du Québec concernant la révision de la *Loi sur les transports nationaux* de 1987, loi fédérale qui touche les quatre modes de transport et qui, en matière maritime, concerne les règles de concurrence de l'activité de transport international en ligne régulière sur le Canada. Pour le Québec, l'un des enjeux est que Montréal reste le premier port canadien pour les lignes régulières.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent 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 continue son travail sur le transit international du charbon, l'exportation des produits agricoles, la promotion de la navigation hivernale, les relations villes et ports, 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 a produit un document vidéo sur la navigation d'hiver. Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent continue également de recevoir des étudiants et des professeurs du Québec, du Canada et de l'étranger pour des stages de formation et de recherche. De concert avec la Délégation du Québec à Chicago et le ministère des Affaires internationales, il a organisé une journée du Saint-Laurent à Chicago dans le but de mettre en contact les gens d'affaires du secteur maritime et de promouvoir l'utilisation du Saint-Laurent auprès des expéditeurs potentiels américains.

Le transport aérien

Dans le domaine du transport aérien, les interventions du Ministère visent particulièrement : le développement, l'exploitation et l'entretien de ses propres infrastructures aéroportuaires; l'organisation des traverses aériennes pour les insulaires non déjà reliés par un mode de transport pendant l'hiver; la garantie de services aériens sécuritaires et efficaces aux résidents des régions éloignées et isolées, comme la Moyenne-et Basse-Côte-Nord et le Nord-du-Québec; la réduction des coûts du transport aérien des passagers et des denrées périssables dans les villages éloignés et isolés pendant l'hiver; ainsi que la défense des intérêts du Québec dans tous les aspects du transport aérien.

En 1991-1992, le Ministère a dépensé un total de 26,6 millions de dollars pour l'ensemble du secteur du transport aérien.

Entretien et développement des infrastructures

Le Ministère a consacré 4,8 millions de dollars à l'entretien, à l'exploitation et à l'amélioration des 23 aéroports et de deux héliports du Ministère, y compris les frais de fonctionnement du bureau de Kuujjuarapik. De ce montant, 1,1 million de dollars ont été dépensés pour l'acquisition d'équipement mécanique et 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 bords de pistes, 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.

En 1991-1992, le Ministère a dépensé une somme de 632 100 \$ en travaux de réfection ou d'amélioration d'infrastructures aéroportuaires existantes. Il a poursuivi le programme d'amélioration et de construction d'héliports gouvernementaux pour la desserte de points

isolés. La construction de l'héliport de Harrington Harbour a été complétée au coût de 63 600 \$.

La construction des aéroports nordiques (au nord du 55^e parallèle) a été poursuivie. Des travaux de l'ordre de 17,1 millions de dollars, incluant les services de génie et de surveillance des travaux, ont été effectués principalement à Povungnituk, Umiujaq et Aupaluk. La construction de l'aéroport de Aupaluk a été complétée en 1991-1992.

La construction des aéroports nordiques fait l'objet 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.

Dessertes

Au cours de l'année, le Ministère a continué de subventionner le service aérien sur la Moyenne- et la Basse-Côte-Nord. Le contrat de desserte aérienne, qui se termine au mois d'août 1995, assure le maintien du service régulier dans onze villages situés entre Sept-Îles et Blanc-Sablon.

Afin de réduire le coût de transport pour les résidents des régions isolées, le Ministère a continué de subventionner les déplacements de la population de l'île d'Anticosti et des 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 entre Montmagny-l'île aux Grues, Havre-aux-Maisons — l'île d'Entrée et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs — l'île Verte.

Cession des aéroports fédéraux

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, 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 à l'automne 1988 un comité interministériel pour suivre l'évolution de ce dossier et faire des recommandations aux autorités. Les travaux de ce comité se sont poursuivis au cours de l'année 1991-1992.

Cette démarche faisait 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 1991-1992, le ministère des Transports a continué d'assurer la défense et la promotion des intérêts du Québec, et particulièrement ceux de la grande région de Montréal, en rapport avec les dossiers relatifs au libre-échange de services aériens 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 transport ferroviaire

Réseau de base

Le Ministère est intervenu encore cette année auprès des autorités fédérales afin de s'opposer à l'abandon de lignes ou de services ferroviaires au Québec. Ainsi, il a fait part à l'Office national des transports de ses objections et commentaires lors du réexamen par l'Office de la demande d'abandon par le Canadien National des tronçons de sa subdivision Sorel s'étendant entre Tracy et Sorel et entre Nicolet et Saint-Grégoire.

Il est intervenu une fois de plus auprès du ministre fédéral des Transports afin de réclamer le maintien en exploitation du tronçon ferroviaire Harlaka — Saint-Romuald appartenant à la subdivision Montmagny du CN et emprunté par Via Rail pour la prestation de ses services aux voyageurs à la gare intermodale de Lévis.

Par ailleurs, la Table de concertation sur l'industrie ferroviaire (TCIF) et le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) ont terminé leurs travaux avec la collaboration du Ministère. La Table avait 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 devait 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.

Les rapports de ces deux groupes de travail associés aux résultats d'autres analyses commandées par le Ministère permettent à celui-ci de parfaire sa connaissance du secteur ferroviaire et d'aider des promoteurs à mieux évaluer leurs projets. Le Ministère a notamment soutenu les efforts de Bell-Gaz pour l'acquisition du tronçon Joliette — Saint-Félix-de-Valois.

À la suite d'un mandat du Conseil des ministres, le Ministère participe aux travaux sur la définition d'un réseau ferroviaire national, en fonction des besoins et orientations identifiés dans le document intitulé : « Pour un réseau ferroviaire de base au Québec ».

Train rapide Québec-Ontario (TRQO)

Le Ministère a conclu une entente avec le gouvernement de l'Ontario et Transports Canada afin d'entreprendre, pour 6 millions de dollars, la phase II de l'étude sur le train rapide Québec-Ontario. Cette étude permettra aux trois gouvernements de décider si, oui ou non, le secteur public sera justifié d'investir dans un tel projet. Le rapport final est prévu pour septembre 1993.

Réglementation

Le domaine ferroviaire sera traité avec attention dans la position du Québec concernant la révision de la *Loi sur les transports nationaux* de 1987, dont la composante essentielle porte sur l'environnement économique et institutionnel de ce mode de transport. Dans ce cas, l'enjeu principal sera de faire valoir, dans le mémoire qui sera présenté à la Commission spéciale d'examen du gouvernement fédéral, les positions du Québec en ce qui a trait au maintien d'un réseau ferroviaire efficace pour l'économie québécoise.

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.

En 1991-1992, le Ministère a également poursuivi la révision de la partie corporative et commerciale de la *Loi sur les chemins de fer* dans le but de l'adapter au contexte de la formation de nouvelles sociétés ferroviaires.

Chapitre VII Soutien administratif

7.1 Services à la gestion

Les ressources humaines

La Direction des ressources humaines assure auprès des autorités, des gestionnaires et des employés du Ministère, des services d'expertise, de conseil, de même que des services opérationnels en matière de gestion des ressources humaines. Quatre services la composent : le Service du développement de l'organisation, le Service de la dotation, le Service des conditions de travail et le Service du développement des ressources humaines.

Développement de l'organisation

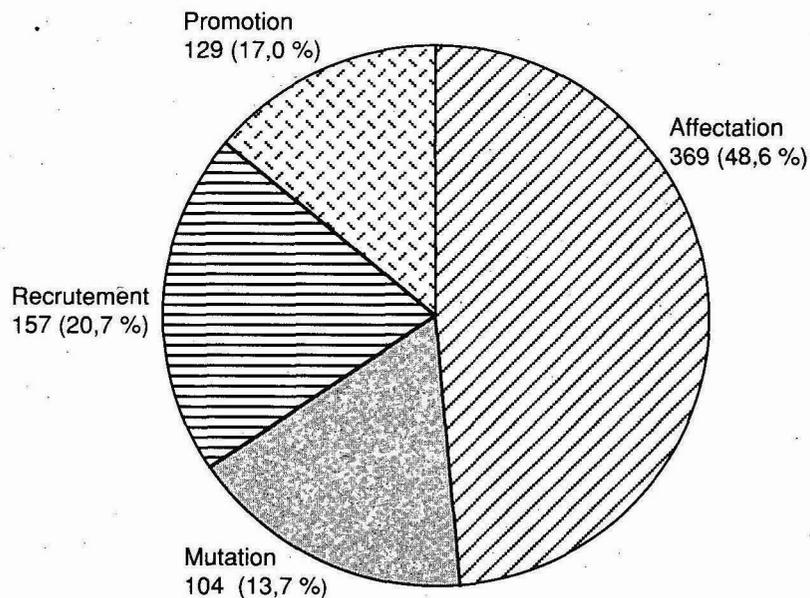
Le Ministère a modifié sa structure administrative par l'adoption d'une approche multimodale plutôt que

modale. Cette nouvelle structure a mis davantage l'accent sur la sécurité routière ainsi que le suivi, la coordination et le contrôle des activités de préparation des projets majeurs.

Un regroupement différent des activités de planification, de recherche et de programmation a conduit à la création d'une nouvelle direction générale soit la Direction générale de la planification et de la recherche qui devra notamment élaborer des plans de transport à l'échelle provinciale et régionale.

Durant l'année 1991-1992, le nombre de mouvements de personnel a été de 831 par rapport à 593 l'année précédente, soit une augmentation de 238 (40,1 %). Le graphique 4 en donne la répartition par mode de dotation.

Graphique 6
Mouvements de personnel

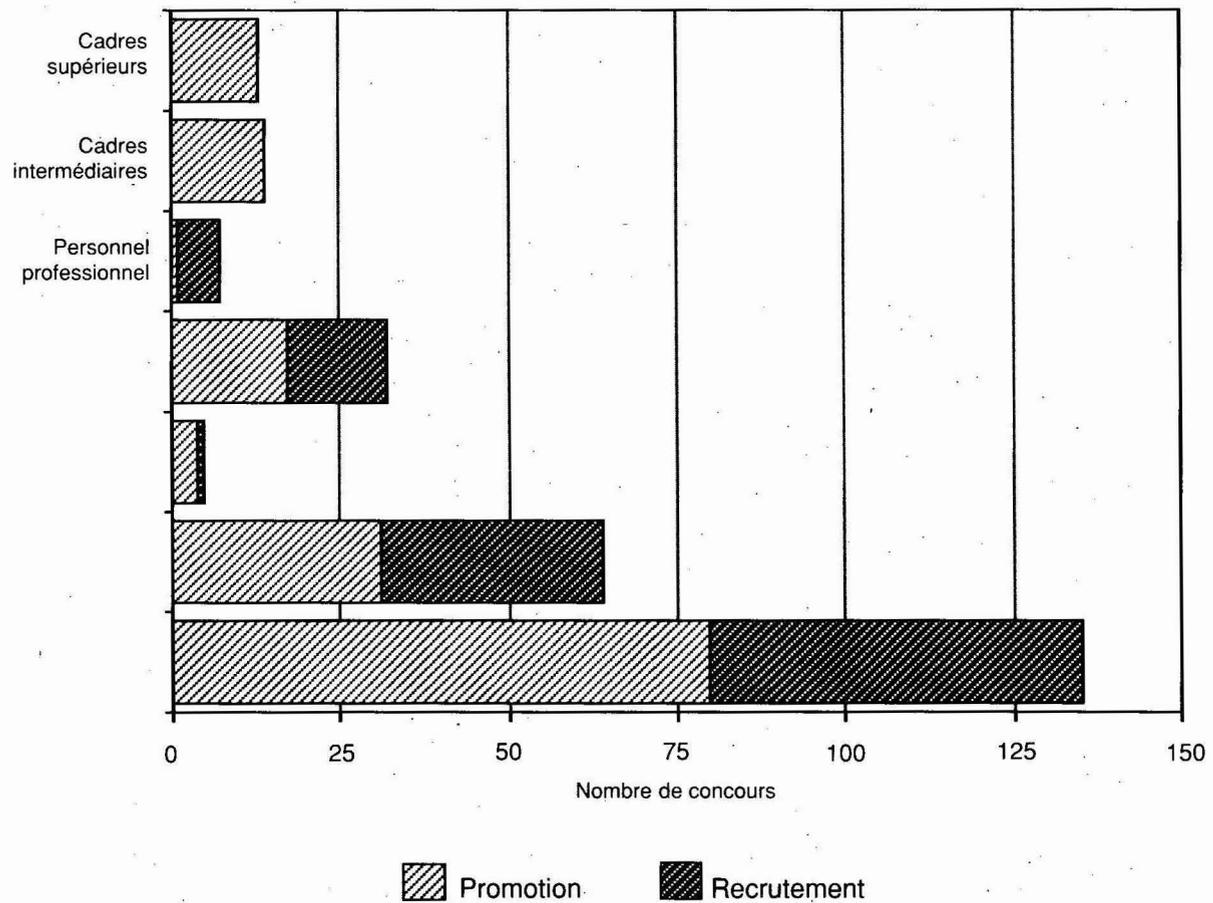


Ce graphique ne tient pas compte des autres modes de dotation qui représentent 72 mouvements.

Le Ministère a tenu, au total, 135 concours dont 80 à la promotion et 55 au recrutement. Le graphique 7 en donne la distribution par catégorie d'emploi et par catégorie de concours.

Graphique 7

Concours à la promotion et au recrutement.



Dans le cadre du dossier des occasionnels, 456 personnes ont été nommées à partir du fichier des emplois occasionnels comparativement à 832 personnes l'année précédente. Cette diminution s'explique notamment par l'abolition du programme spécial d'embauche dans la région du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie et du gel en matière de recrutement décrété le 27 novembre 1991.

Développement des ressources humaines

La distribution de l'enveloppe budgétaire a été répartie selon les thèmes de développement suivants :

Tableau 14

Répartition en pourcentage du budget de développement par catégorie d'emploi et par thème de formation

| | Cadres supérieurs | Cadres intermédiaires | Ingénieurs | Professionnels | Fonctionnaires | Ouvriers |
|-----------------|----------------------|--------------------------|------------|----------------|----------------|------------|
| Transports | 27,4 | 4,5 | 14,7 | 29,8 | 1,3 | 2,3 |
| Technique | 0,3 | 5,5 | 6,8 | 4,9 | 7,8 | 25,4 |
| Informatique | 10,7 | 27,6 | 15 | 22 | 48,7 | 13,5 |
| Études | 0 | 1,8 | 4,8 | 0,8 | 4,5 | 0,2 |
| Génie | 25,3 | 13 | 47,3 | 13,3 | 19,3 | 11,1 |
| Communication | 3 | 10,4 | 4 | 7,3 | 3,7 | 0,4 |
| Administration* | 33,3 | 37,2 | 7,4 | 21,9 | 14,7 | 47,1 |
| Total % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

* Le thème « administration » comprend les sessions de pré-retraite.

Par ailleurs, il faut noter les activités dans le cadre des programmes ministériels suivants : Formacadres, égalité en emploi, attribution de bourse d'études universitaires de 2^e et 3^e cycles, sessions de formation interne, reconnaissance de l'excellence, gestion intégrale de la qualité et projet d'entreprise ministérielle.

Relations de travail

Au 31 mars 1992, 953 griefs étaient encore actifs. Plus de 400 griefs ont été reçus au cours de l'année et environ 600 ont été fermés durant cette période. Quant aux appels d'intégration des cadres intermédiaires, 64 ont été régularisés sur un total de 106 appels. Aussi, 130 mesures disciplinaires et administratives ont été prises au Ministère. De plus, la négociation d'aména-

administration (22 %), informatique (27 %), génie (23 %), technique (7 %), communication (5 %), transports (13 %) et autres (3 %).

Au 31 mars 1992, un montant de 1 547 126 \$ (Source : Sygbec) a été dépensé pour les activités de développement des ressources humaines.

gements ministériels portant sur les horaires de travail et la conclusion d'ententes ont permis de mieux adapter les conditions de travail aux besoins réels du Ministère.

Santé et sécurité du travail

Pour l'année de calendrier 1991, la cotisation du Ministère à la CSST a été de 5,7 millions de dollars.

Jusqu'en 1990, les cotisations d'un employeur étaient basées sur les cinq années précédentes. Depuis 1990, cette cotisation est basée sur les coûts des trois années précédentes.

Le tableau ci-après illustre l'évolution de la cotisation du Ministère de 1987 à 1991.

Tableau 15

Cotisation annuelle à la CSST

| Années | Indice | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
|-------------------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Jours travaillés | (n) | 2 335 991 | 2 369 386 | 2 081 540 | 1 997 442 | 1 982 276 |
| Cotisation | (\$) | 6 977 787 | 7 664 954 | 8 416 307 | 5 301 265 | 5 708 696 |
| Coût par jour travaillé | (\$) | 2,99 | 3,24 | 4,04 | 2,65 | 2,88 |

Le nombre d'accidents avec perte de temps est en décroissance depuis 1987, passant de 980 en 1987 à 660 en 1991. Cependant, il y a eu une légère augmentation en 1991. De plus, le taux de fréquence a également suivi la même tendance; il est passé de 57 à 45 durant la même période.

Tableau 16

Nombre d'accidents de travail et jours perdus

| Année | Nombre d'accidents* | Jours perdus | Taux de fréquence | Indice de gravité |
|-------|---------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| 1987 | 980 | 25 370 | 57 | 24 |
| 1988 | 813 | 20 162 | 47 | 10 |
| 1989 | 730 | 19 160 | 45 | 12 |
| 1990 | 656 | 21 220 | 45 | 11 |
| 1991 | 660 | 20 960 | 45 | 24 |

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

Taux de fréquence : Nombre d'accidents par million d'heures travaillées.
Indice de gravité : Nombre de jours d'absence moyen par accident.

Les jours perdus démontrent une certaine stabilisation depuis cinq ans, seule l'année 1987 se démarque des autres. Par contre, l'indice de gravité a connu une croissance appréciable en 1991 avec une moyenne de 24 jours d'absence par accident.

Il faut cependant noter qu'en statistique d'accidents du travail, 6000 jours perdus sont ajoutés pour chaque accident mortel. Considérant qu'il y a eu cinq accidents mortels en 1991, l'indice est passé à 24 comparativement à 11 en 1990.

Retraite

Durant l'année, 234 employés du Ministère ont pris leur retraite comparativement à 206 l'année précédente. Le programme d'indemnisation des départs volontaires a profité à 43 cadres.

Les employés ayant pris leur retraite se répartissent de la façon suivante :

Tableau 17

Retraités 1991-1992 par rapport à 1990-1991

| Corps d'emploi | Exercice financier | |
|---|--------------------|------------|
| | 1991-1992 | 1990-1991 |
| Cadres | 25 | 2 |
| Cadres intermédiaires | 14 | 6 |
| Professionnels | 8 | 6 |
| Personnel de bureau, techniciens et assimilés | 31 | 25 |
| Ouvriers | 156 | 167 |
| Total | 234 | 206 |

Rémunération

Le ministère des Transports a dépensé 317 millions de dollars en salaires et allocations. Cette dépense a été effectuée de la façon suivante : 251 millions de dollars ont été affectés au traitement de l'effectif régulier et 66 millions de dollars, au traitement de l'effectif occasionnel.

La gestion financière

Conformément à l'évolution de la structure organisationnelle du Ministère, la gestion financière et budgétaire s'est traduite par de nouvelles orientations.

Ainsi, les activités ont davantage été concentrées sur le service, la formation et les conseils à la clientèle. Au domaine de l'utilisation des fonds, la vérification s'est faite *a posteriori* plutôt qu'*a priori*.

Le Ministère s'est doté d'une nouvelle structure budgétaire qui présente maintenant les crédits en fonction de la nature des travaux effectués plutôt que par le type de route où se situent ses interventions et qui permet de rendre plus visibles ses efforts en matière d'amélioration, de réfection et d'entretien du réseau routier.

Gestion budgétaire et normalisation

La gestion budgétaire s'est raffermie au secteur du contrôle dans le but de mieux répondre aux objectifs gouvernementaux en matière d'allocation des ressources.

Par ailleurs, la démarche de décentralisation de la saisie des données comptables s'est poursuivie tout au cours de l'année financière 1991-1992. À cet égard, l'implantation des points de saisie est, à toutes fins pratiques, complétée. La disponibilité d'informations financières à jour permet aux autorités de porter un jugement plus éclairé sur les opérations financières du Ministère et de leur en faciliter la gestion.

Toutefois, pour assurer les autorités d'une gestion adéquate de la saisie décentralisée des documents comptables, la Division de la normalisation et du support aux usagers a accentué les efforts d'information et de formation. Cela s'est traduit par une information pertinente à tous les paliers de gestion, par l'élaboration et l'actualisation de normes et de directives ainsi que par une formation appropriée du personnel.

Analyse financière

Une des principales fonctions de l'analyse financière consiste à fournir aux autorités une expertise en matière de budgétisation, de gestion et de contrôle du budget, en fonction des opérations du Ministère. À cet égard, il y a lieu de souligner son apport au domaine

de la révision du plan de délégation en fonction de la nouvelle structure administrative.

L'implantation de la taxe sur les produits et services (TPS) et de la taxe de vente du Québec (TVQ), dont l'application s'est faite graduellement, a nécessité la diffusion régulière de directives auprès des intervenants concernés. Par ailleurs, le Service a continué à assister les autorités ministérielles lors des séances de la Commission parlementaire des engagements financiers en cumulant l'information et la documentation à être transmises aux membres de la Commission.

Dans le cadre de la décentralisation de la voirie locale, la contribution du Service a consisté à proposer, aux autorités gouvernementales, des mesures d'aide financière aux municipalités visant à assurer un transfert harmonieux d'un réseau routier de plus de 32 000 kilomètres.

Service du recouvrement

Le Service du recouvrement est responsable pour le Ministère de l'application du *Règlement sur l'administration des revenus et des recettes du gouvernement*. Les catégories de revenus et de recettes couvrent principalement les droits et permis, la vente de biens et services et les transferts du gouvernement du Canada.

Au cours de l'exercice 1991-1992, le Ministère a comptabilisé des revenus pour un montant de 696,1 millions de dollars comparativement à 660,8 millions de dollars pour l'exercice précédent. De ces montants, les transferts de revenus en provenance de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) ont été, pour les droits et permis, de 510,4 millions de dollars comparativement à 452,7 millions de dollars en 1990-1991, alors que la contribution de la SAAQ à la sécurité routière a été identique pour chacun des exercices, soit 150 millions de dollars.

Les revenus de transferts du gouvernement du Canada dans le cadre des ententes fédérales-provinciales ont été de l'ordre de 7,7 millions de dollars au cours de l'année comparativement à 22,4 millions de dollars pour l'exercice précédent.

Enfin, les revenus provenant de la vente de biens et de services du Ministère ont totalisé 27,9 millions de dollars pour le présent exercice comparativement à 35,9 millions de dollars pour l'exercice antérieur.

Nous constatons une augmentation de revenus de 35,3 millions de dollars pour l'ensemble du Ministère. Cette variation provient principalement des éléments suivants :

- la majoration des droits attribués à l'immatriculation et aux permis de conduire;
- la diminution des transferts du gouvernement du Canada suite à la terminaison des ententes à frais partagés;
- la diminution de la vente des biens immeubles et du recouvrement des dépenses sous forme d'indemnités.

Avec l'avènement de la mise en application de la taxe fédérale sur les produits et services, le Service du recouvrement, en collaboration avec le Service de l'analyse financière, a produit un fascicule de vulgarisation pour aider les gestionnaires dans la préparation de leur facturation.

De plus, le Service du recouvrement, en collaboration avec les gestionnaires, a révisé la tarification de certains biens et services rendus par le Ministère. À ce titre, les droits et permis se rapportant à la signalisation touristique commerciale ont été mis à jour, de même que la vente de formulaires et de documents de plans et devis.

Les contrats et l'approvisionnement

Contrats

Au cours de l'exercice 1991-1992, le Ministère a accordé 1461 contrats d'une valeur globale de 401,3 millions de dollars, soit :

- pour la construction, 335 contrats d'une valeur de 211,1 millions;
- pour l'entretien d'été, 565 contrats d'une valeur de 114,7 millions;
- pour l'entretien d'hiver, 248 contrats d'une valeur de 29,2 millions; et
- pour les services professionnels, 313 contrats d'une valeur de 46,3 millions.

Tableau 18

**Répartition des contrats octroyés au cours des exercices
1987-1988 à 1991-1992**

| Exercice | En millions de dollars (M\$) et nombre de contrat (n) | | | | | Total |
|-----------------|---|-----------|---------|----------------------------|--|--------|
| | Construction | Entretien | | Services professionnels | | |
| | | D'été | D'hiver | | | |
| 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 | 42,0* | 30,9 | | 289,4* |
| Contrats | 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 | 17,0 | 22,7 | | 279,2 |
| Contrats (n) | 119 | 769 | 265 | 181 | | 1 334 |
| 1991-1992 (M\$) | 211,1 | 114,7 | 29,2 | 46,3 | | 401,3 |
| Contrats (n) | 335 | 565 | 248 | 313 | | 1 461 |

* Les statistiques sur les contrats d'entretien d'hiver pour les années 1987-1988 et 1988-1989 portent sur tous les contrats en cours alors que celles des trois années subséquentes portent uniquement sur ceux octroyés dans l'année.

Pour les deux premières années, les contrats d'entretien d'hiver octroyés s'établissent comme suit :

| Années | Contrats (n) | (M\$) |
|-----------|--------------|-------|
| 1987-1988 | 331 | 17,9 |
| 1988-1989 | 288 | 18,2 |

Le Service des contrats a réalisé plusieurs études et projets importants au cours de l'exercice 1991-1992.

Ainsi le Service a entrepris des démarches auprès du Conseil du trésor et du ministère des Approvisionnement et Services (MAS) pour la préparation de nouveaux règlements ou la modification de règlements existants relatifs à l'octroi de contrats.

De même, le Service a participé activement au Comité permanent sur l'octroi des contrats de déneigement dirigé par le MAS et qui regroupe outre les représentants du ministère des Transports, ceux des associations concernées de même que des députés de l'Assemblée nationale.

Par ailleurs, des discussions ont eu lieu avec le Conseil du trésor pour que les mêmes règles d'octroi des contrats de déneigement pour l'année 1991-1992 soient appliquées en 1992-1993 qui est la dernière année avant l'entrée en vigueur du nouveau règlement.

Finalement, un effort de rationalisation des procédures d'appels d'offres dans les journaux a permis une économie d'environ 35 % par rapport à l'année dernière soit près de 350 000 \$.

Approvisionnements et inventaires

Le Service de la gestion des approvisionnements et des inventaires a pour mandat de fournir aux clients du Ministère l'ensemble des biens requis et ce, en temps opportun et au moindre coût possible. De plus, il supporte les gestionnaires dans leur démarche d'acquisition en leur fournissant des services d'expertise par l'élaboration de programmes, de politiques, de plans et de conseils conformes aux lois et règlements en vigueur.

En plus des démarches accomplies dans le cadre de ses mandats réguliers, le Service a mis l'accent sur les projets suivants :

- mise en place d'un nouveau système interne de gestion des approvisionnements visant à améliorer le processus d'octroi de contrats d'achats;
- analyse d'impact et implantation des mécanismes administratifs visant à se conformer au nouvel accord interprovincial sur la libéralisation des marchés;
- diminution et rationalisation concrètes des inventaires depuis les trois dernières années. Ceux-ci ont passé de 49,3 millions de dollars en 1988 à 42,9 millions en 1991.

Le Ministère vise la productivité et la réduction substantielle de ses dépenses par une action concertée et une amélioration de la gestion de ses approvisionnements. Il souscrit ainsi aux défis majeurs que s'est fixé le gouvernement dans sa rationalisation des dépenses.

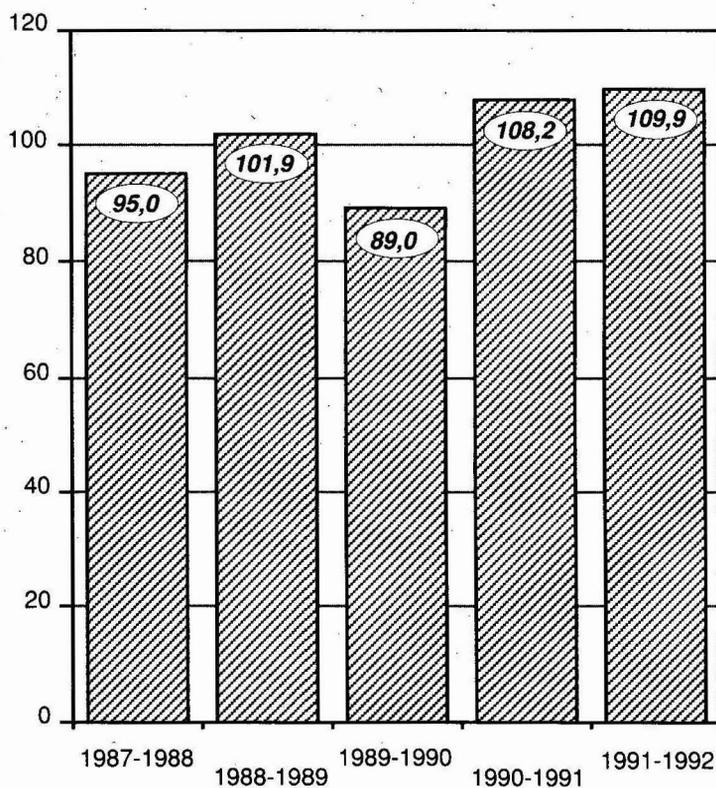
Tableau 19

| Acquisition de biens et matériaux routiers | | | | | | | | |
|--|----------------------|-------------|--------------------------|------------|---------------------|------------|-------|-------------|
| Année | Acquisition de biens | | Acquisition de matériaux | | Acquisition locale* | | Total | |
| | Qté | Montant \$ | Qté | Montant \$ | Qté | Montant \$ | Qté | Montant \$ |
| 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 |
| 1991-1992 | 635 | 109 962 620 | 795 | 19 525 310 | 1 620 | 2 723 653 | 3 050 | 132 211 583 |

* Ce tableau présente les dépenses effectuées par les unités administratives du ministère des Transports par acquisition locale soit tout achat de 0 \$ à 5 000 \$ selon la réglementation en vigueur au cours des exercices financiers de 1987-1988 à 1991-1992.

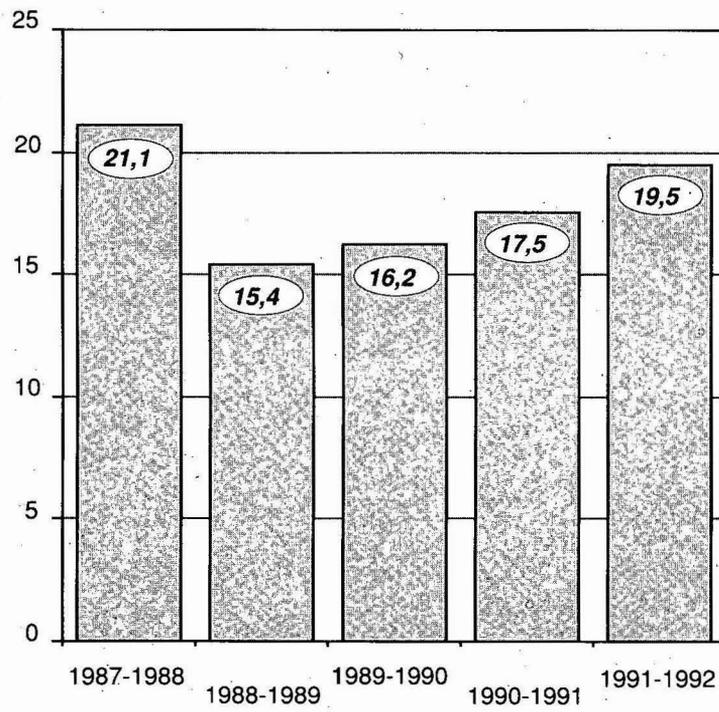
Graphique 8
Acquisition de biens

En millions de dollars



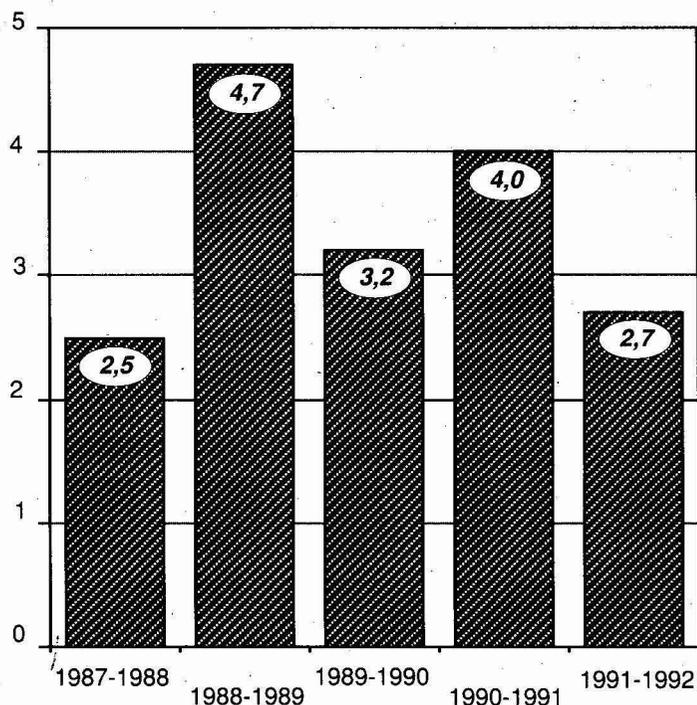
Graphique 9
Acquisition de matériaux routiers

En millions de dollars



Graphique 10
Acquisition locale*

En millions de dollars



* Voir note au tableau 19.

Ressources matérielles

Le Service des ressources matérielles agit comme fournisseur de services auprès des différentes unités administratives du Ministère. De plus, il agit comme interlocuteur entre la Société immobilière du Québec, le ministère des Approvisionnements et Services, le ministère des Communications et le Conseil du trésor.

Gestion des espaces et télécommunications

Le Ministère assure la réalisation des projets et leur suivi budgétaire dans les domaines de la gestion des espaces et des télécommunications.

Il possède un imposant parc immobilier. En effet, il loue de la Société immobilière du Québec 804 bâtisses représentant environ 380 000 m² d'espaces locatifs. Ces 804 bâtisses sont réparties en 229 emplacements distincts à travers la province. Ce parc immobilier a aussi la particularité d'être très diversifié quant à ses composantes (espaces à bureaux, ateliers méca-

niques, entrepôts etc). Pour assurer la gestion de ces espaces, le Service des ressources matérielles établit des standards de construction et d'aménagement, coordonne les projets de construction et d'agrandissement d'immeubles, attribue les espaces entre les unités administratives du Ministère, aménage les locaux, assure la signalisation interne et externe des édifices que le ministère des Transports occupe et, enfin, met en place des plans de mesures d'urgence afin d'assurer la sécurité du personnel en cas de sinistre.

Par ailleurs, le Ministère entretient des relations avec des fournisseurs tels que le ministère des Communications, les compagnies de téléphone et les fournisseurs d'équipements connexes. Il coordonne et contrôle les installations, les modifications et les annulations de services ou d'équipements de télécommunications et des produits techniques qui s'y rattachent. Il assure aussi le suivi de l'évolution de la technologie dans ce domaine.

Tableau 20

Projets amorcés par le Service des ressources matérielles, 1991-1992

| Activité | Nombre | Montant (\$) |
|---------------------|--------|--------------|
| Gestion des espaces | 413 | 1 894 173 |
| Télécommunications | 763 | 502 535 |

Archives et messageries

La Division archives et messageries assure la conservation et la circulation des documents officiels du Ministère en plus des services en matière de courrier et messageries, de reprographie et de micrographie.

Au cours de l'exercice 1991-1992, quelque 2000 feuillets ont été ajoutés à la collection de plans du Ministère, ce qui en porte le nombre à 373 000 dont plus de 26 000 sont présentement sur support micrographique.

En outre, plus de 37 000 feuillets de plans ont été reprographiés au cours de l'année, pour les différentes unités administratives, pour un total de 280 000 reproductions qui ont servi pour les soumissionnaires ainsi qu'à d'autres besoins internes au Ministère.

Au cours de l'année, plus de 921 000 lettres et colis ont été traités et plus de 716 expéditions massives de documents, totalisant environ 580 000 enveloppes, ont été effectuées.

Les réclamations
Réclamations sur contrats

Le Service des réclamations sur contrats a étudié 79 réclamations durant l'année civile 1991, c'est-à-dire du 1^{er} janvier au 31 décembre 1991, ce qui a nécessité 92 rapports d'études. Les montants réclamés s'élevaient à 23,9 millions de dollars soit 21 % de la valeur des contrats accordés par soumission ayant fait l'objet d'une réclamation. Le total de ces contrats s'élevait à 115,5 millions de dollars.

Après étude, 30 réclamations jugées non fondées ont été rejetées. Le montant total de ces réclamations s'élevait à 1,3 million de dollars. Aussi 33 offres de règlement totalisant des déboursés de 2,4 millions de dollars ont été acceptées par les entrepreneurs.

À la suite du rejet de certaines réclamations par le Ministère ou de l'impossibilité d'une entente avec les réclamants, 13 poursuites judiciaires ont été intentées contre le Ministère en 1991. Le montant de ces poursuites était de 483 365 \$. Par contre, quatre causes pendantes devant les tribunaux ont pris fin en 1991 soit à la suite de règlements hors cour ou de jugements non contestés.

Pour l'ensemble de ses activités, le Service des réclamations sur contrats a produit un total de 105

rapports d'étude. Le Service a accepté 13 autres réclamations sur contrats de construction et d'entretien.

Tableau 21

Tableau comparatif des réclamations sur contrats, 1990 et 1991

| | 1990 | 1991 |
|--|---------------|----------------|
| Nombre d'études | 85 | 79 |
| Propositions acceptées | 57 | 33 |
| Réclamations refusées (offre nulle) | 14 | 30 |
| Valeur des travaux où il y a eu réclamation | 69 026 783 \$ | 115 536 531 \$ |
| Montants réclamés | 16 533 303 \$ | 23 904 202 \$ |
| Montants proposés et acceptés | 3 343 026 \$ | 2 393 044 \$ |
| % réclamations/contrats | 23,95 % | 20,69 % |
| % montants proposés/montants réclamés | 24,73 % | 14,86 % |
| % montants proposés et acceptés/montants réclamés s'y rapportant | 27,94 % | 38,96 % |
| % montant payable/montant réclamé | 24,73 % | 14,86 % |

Le nombre total de réclamations étudiées en 1991 est en baisse de 8 % par rapport à 1990 et le nombre total de rapports d'étude est en baisse de 7 %.

Le nombre de réclamations où le Service refuse de donner suite aux demandes a augmenté de 114 %. Le nombre de propositions acceptées est en baisse de 42 %.

Le montant payable versus le montant réclamé a subi une chute de 40 % au cours de l'année.

Quant au délai total requis pour les dossiers réglés, il est en baisse de 17 %. Cela s'explique par le fait que pour les dossiers où les demandes étaient jugées recevables, la majorité des entrepreneurs ont accepté l'offre du Ministère dès la première proposition de règlement.

Réclamations de citoyens

Durant l'année civile 1991, le Ministère a reçu 2232 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, 1309 ont été refusées puisque aucune faute n'était imputable au Ministère.

Par contre, la responsabilité du Ministère a été reconnue dans 527 cas et les offres de règlement, au montant de 143 877 \$ ont été acceptées par les réclamants. Un montant supplémentaire de 361 304 \$ a également été payé à ce chapitre pour 198 dossiers

antérieurs à l'année 1991, ce qui porte le total des indemnités versées à 505 181 \$.

Les 396 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 8771 \$ pour 113 cas 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 273 416 \$ auxquelles s'ajoutent des intérêts de 27 559 \$ totalisant 300 974 \$.

Tableau 22

Indemnités versées à la suite de réclamations de citoyens

| | 1990 | 1991 |
|---------------------------------|---------------------|-------------------|
| Total des indemnités versées | 1 214 505 \$ | 787 368 \$ |
| Frais d'expertise | 23 631 \$ | 37 708 \$ |
| Intérêts | 49 799 \$ | 27 559 \$ |
| Frais judiciaires et honoraires | 29 534 \$ | 18 076 \$ |
| Total | 1 317 469 \$ | 870 711 \$ |

Les technologies de l'information

La Direction des technologies de l'information (DTI) s'est donné une nouvelle équipe de gestion et une nouvelle structure administrative afin de répondre plus efficacement aux besoins prioritaires des unités administratives du Ministère.

Parmi les dossiers importants réalisés, en plus des activités opérationnelles courantes, notons la programmation budgétaire des technologies de l'information (PBTI) pour l'ensemble du Ministère, de même que la planification et le démarrage des activités reliées à la production d'un cadre de gestion ministériel en matière de technologies de l'information. Les principales réalisations sont les suivantes :

Développement des systèmes d'information

En termes de planification, de conseil et de systématisation, la tâche principale a consisté à assurer le support technique et logistique à la préparation de la programmation budgétaire des technologies de l'information. De plus, un projet pilote en géomatique sur la localisation des données d'accident fut réalisé pour la Direction générale du génie.

Par ailleurs, des efforts ont porté sur des activités de développement et d'amélioration de plusieurs systèmes dont les principaux ont été :

- le système d'aide à la planification des interventions sur le réseau routier;
- le système intégré d'information et d'aide à la conception et à la réalisation des ouvrages (CAO-DAO);
- le système de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires et le système de traitement des rapports journaliers;
- le système d'information sur les compteurs routiers.

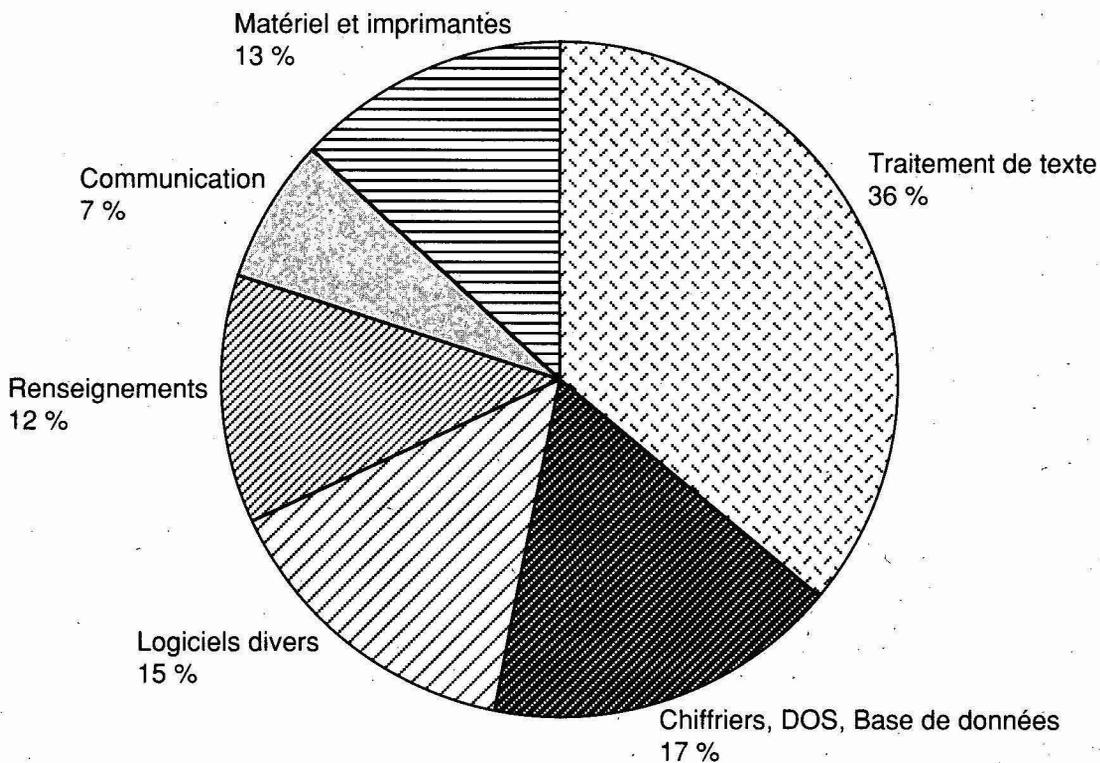
Les principales tâches ont consisté à concevoir des modèles de données conceptuels, logiques et physiques pour différents systèmes d'information et de gestion du Ministère.

Service à la clientèle

Un nouveau service d'aide à la clientèle a été créé durant l'année. Sa principale vocation est de fournir des services de conseil, de formation d'appoint, de soutien et d'assistance aux unités administratives du Ministère en matière de technologies bureautiques, d'exploitation de données corporatives, de gestion documentaire et d'élaboration de directives administratives. Ces divers services sont dispensés principalement à partir de Québec et le seront aussi à partir de Montréal au cours de la prochaine année.

En 1991-1992, plus de 5000 demandes d'assistance et de dépannage ont été reçues concernant l'utilisation des technologies bureautiques.

Graphique 11

Dépannages et assistance par catégorie, 1991-1992

Aussi, la publication régulière du bulletin d'information *Au bout du fil*, le soutien des utilisateurs du courrier électronique et des transferts de fichiers ainsi qu'un service de prêt de logiciels et d'équipements ont été maintenus au cours de l'année.

En gestion documentaire, plusieurs actions ont porté sur le calendrier des délais de conservation des documents et la réalisation du calendrier des plans.

En plus du soutien technique pour la conception, l'élaboration, la mise à jour et la diffusion des directives et des imprimés administratifs, le Service a complété l'évaluation du manuel administratif tout en tenant compte des besoins énoncés par les diverses unités administratives.

Traitement et soutien technique

Tout au cours de l'année, le Service de la gestion du traitement des données (SGTD) a soutenu et conseillé, dans divers dossiers, l'ensemble des utilisateurs

du Ministère sous les aspects techniques, de télécommunications et de systèmes opérationnels.

Parmi les réalisations techniques importantes complétées au cours de l'année, notons :

- le développement d'un système de transfert électronique de fichiers utilisables sur les plates-formes de traitement micro-ordinateur et réseaux locaux, ainsi qu'un système d'indicateurs de gestion sur l'impact de ce système sur les liens de télécommunication;
- la planification et la rédaction de divers devis de « réseautage »¹ pour l'aménagement d'unités administratives ainsi que le « réseautage » entre les édifices du 35, rue de Port-Royal Est, à Montréal et Place Haute-Ville à Québec; ce dernier lien a grandement amélioré le niveau de service de télécommunication entre les utilisateurs.

1. Système de câblage d'équipements informatiques associé à une logistique de communication et d'interconnexion à un réseau de télécommunication.

Le Ministère a réduit les coûts d'exploitation du réseau de télécommunication informatique, tout en améliorant le niveau de service aux utilisateurs. Effectivement, une diminution de 3,54 % de ces coûts a été observée, soit près de 56 000 \$, pour établir les dépenses totales à 1,5 million de dollars pour 1991-1992.

Au sujet du traitement des systèmes opérationnels, plusieurs activités d'importance ont été complétées au cours de la même période, dont principalement :

- le déménagement physique du centre de traitement de la SAAQ ainsi que le changement de l'ordinateur central;
- l'utilisation de nouvelles technologies tant matérielles que logicielles; cela a exigé de nouveaux modes d'opération ainsi que l'adaptation des systèmes (exploitation, espaces magnétiques).

De plus, une nouvelle entente de services de traitement-ordinateur a été négociée avec la SAAQ permettant des services plus complets et améliorés et ce, avec une réduction importante des tarifs de traitement. Les coûts d'exploitation des services de traitement-ordinateur pour 1991-1992 se sont élevés à 3 millions de dollars par comparaison à 3,8 millions de dollars l'année précédente, soit une diminution de 21,3 %.

Pour les accès au réseau ministériel de télécommunications, mentionnons que 810 postes de travail (560 écrans et 250 micro-ordinateurs) sont desservis. Ces divers équipements sont reliés à sept mini-ordinateurs, 14 réseaux locaux et/ou 160 contrôleurs.

Le développement de nouveaux systèmes et le support et l'entretien de plus de 60 systèmes opérationnels ont généré l'impression d'un peu plus de 113 millions de lignes réparties entre 317 points de sortie dans le Ministère.

Les quelque 294 150 tâches exécutées au cours de l'année à l'ordinateur central ont demandé près de 48 600 montages de rubans et cartouches magnétiques. Toutefois, les trois quarts de ces travaux ne requièrent pas de montage.

À l'article « sécurité » environ 1415 usagers détiennent des droits d'accès à l'ordinateur central et utilisent près de 13 000 règles d'accès aux divers fichiers de données et systèmes du Ministère.

Enfin, le SGTD a produit 811 tracés au traceur numérique (grande puissance) et ce, principalement pour les systèmes suivants : calcul des chaussées (SCC-007), plan de construction et plan planimétrique (DPC-0096) et relevé d'études pédologiques (SCP-0121)

7.2 Vérification interne

Au cours de l'exercice 1991-1992, le Service de la vérification interne a complété ou entrepris divers mandats de vérification qui peuvent se résumer comme suit :

- vérification des activités relatives à l'identification des besoins, à l'acquisition, à l'entretien et au respect des directives concernant la location de matériel;
- vérification des critères d'octroi des contrats de pose de béton bitumineux inférieurs à 500 000 \$ et de l'existence suffisante 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 services 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 son rôle et son engagement;
- vérification concernant les processus de détermination des coefficients de pondération des différents facteurs servant à établir le coût des contrats de déneigement et de déglacage des routes octroyés par suite d'appels d'offres de services, de même que sur les mécanismes de contrôle en vigueur afin de s'assurer du respect des modalités d'exécution des contrats d'entretien d'hiver;
- vérification du processus d'acquisition des immobilisations et servitudes nécessaires à la réalisation de la programmation ministérielle en matière d'amélioration et de réfection des infrastructures de transport de même que sur la gestion des immeubles acquis à ce titre et déclarés excédentaires par les régions;
- suivi de la mise en oeuvre des recommandations contenues dans son rapport de mai 1988 adressé à la Direction des communications concernant la procédure relative à la communication de l'information au public, aux autorités et aux employés du Ministère de même que le contrôle de l'équipement audiovisuel;
- suivi de la mise en oeuvre des recommandations contenues dans son rapport de septembre 1988 concernant la procédure relative à l'exécution de travaux d'entretien d'été;
- suivi de la mise en oeuvre des recommandations contenues dans son rapport de septembre 1986 concernant la procédure relative au contrôle de la

qualité de produits, matériaux et ouvrages en rapport avec les travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport.

7.3 Enquêtes

Au cours de l'exercice 1991-1992, le Service des enquêtes a amorcé 183 enquêtes sur des matières relevant de sa compétence, soit celle d'assurer la sauvegarde des intérêts du Ministère et de son intégrité.

Le service a mis aussi l'accent sur la prévention en proposant des mesures de nature à favoriser un meilleur contrôle tant administratif que physique, soit des biens ou des lois et règlements qu'administre le ministère des Transports.

7.4 Service aérien gouvernemental

La Direction du service aérien gouvernemental, qui relevait du ministère des Transports depuis plus de 31 ans, est passée sous l'autorité du ministère des Approvisionnements et Services le 18 décembre 1991, à la suite de l'adoption du projet de loi 180 par l'Assemblée nationale.

Les informations qui suivent ne tiennent pas compte du chevauchement des deux ministères quant aux activités de cette direction en 1991-1992. Les données rapportées couvrent toute l'année.

Le transport des personnes et des marchandises

Au cours de l'exercice 1991-1992, les aéronefs de la Direction du service aérien gouvernemental ont enregistré 11 904 heures de vol, ce qui représentait pour l'ensemble du parc aérien gouvernemental une augmentation de 9,89 % par rapport à l'année précédente.

L'avion-ambulance de type Challenger, mis en service en 1988, a effectué le transport de plus de 833 patients de régions éloignées vers les grands centres hospitaliers du Québec. Le transport de ces patients a nécessité 1609 heures de vol. Suppléant occasionnellement à l'avion-ambulance, les avions de transport général ont accumulé 224 heures de vol pour le transport de 74 patients.

Quant aux avions de transport général, ils ont effectué 2755 heures de vol. On note une diminution dans l'utilisation des hélicoptères destinés à la protection du public et de l'environnement, de même qu'à la conservation de la faune. De ce côté, on a enregistré 3298 heures de vol comparativement à 3850 en 1990-1991.

Les divers ministères du gouvernement du Québec et les organismes gouvernementaux ont eu recours à la compétence du Service aérien gouvernemental pour effectuer 1862 nolisements d'aéronefs des entreprises

privées au cours de l'année. La valeur de ces contrats s'est élevée à 3,6 millions de dollars. Les deux tiers de ce montant ont été consacrés au nolisement d'avions et l'autre tiers au nolisement d'hélicoptères.

On a noté, à ce chapitre, une diminution de 3,1 % du nombre de nolisements et de 16,2 % des coûts par rapport à l'année 1990-1991.

La protection de la forêt

Les avions-citernes du Service aérien gouvernemental ont contribué à circonscire 376 feux de forêt durant la saison estivale 1991. Au cours de ces opérations, qui ont nécessité 3963 heures de vol, dont 46 heures à l'extérieur du Québec, les pilotes des avions-citernes ont procédé à 15 302 largages pour déverser quelque 80,7 millions de litres d'eau (incluant le retardant) 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 1991-1992 une province canadienne, l'Ontario, et 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.

7.5 Coordination ministérielle

L'orientation, l'évaluation et la coordination

Comme son nom l'indique, le Service de l'orientation, de l'évaluation et de la coordination, né du regroupement de certaines fonctions à l'intérieur d'un seul service en octobre 1991, a été appelé à jouer un rôle sur trois plans.

C'est ainsi que le Service a assuré la poursuite de la démarche de planification stratégique ministérielle amorcée l'année précédente. L'ensemble des travaux a permis de dégager les grandes problématiques et de désigner les choix stratégiques ministériels pour les années 1992-1995. Les contenus de cette réflexion stratégique de même que le plan d'action ministériel 1992-1993 qui en découle feront sous peu l'objet d'une publication officielle intitulée : « La gestion stratégique au Ministère des transports du Québec, volet 1992-1995 ».

Soucieux de connaître l'image qu'il laisse auprès du grand public en général et auprès de ses employés, le Ministère a effectué deux sondages à l'automne 1991. Le Service a aussi agi comme maître d'œuvre dans la réalisation de ces activités. Les résultats de ces deux sondages ont été diffusés dans des rapports publiés en mars et septembre 1992.

En réponse à une demande du Conseil du trésor, le Ministère s'est engagé, durant l'été 1991, à identifier des mesures pour améliorer l'efficacité du programme de construction et d'entretien du réseau routier. Le Service a proposé une démarche et des outils au groupe de travail formé à cet effet. De plus, il coordonne le suivi du dossier, en collaboration avec les unités administratives concernées.

Un certain nombre d'études évaluatives spécifiques ont été réalisées durant l'exercice 1991-1992 dont l'évaluation du recueil d'indicateurs, l'évaluation des programmes de libération pour études et de stages et l'analyse des notes de chantier.

Le Service a également contribué au développement de la fonction évaluative au Ministère en supportant, par de l'aide-conseil, les gestionnaires désireux de réaliser eux-mêmes des études d'évaluation, qu'il s'agisse de cerner les objets d'évaluation, d'adapter la démarche d'évaluation aux besoins du client, de suggérer des méthodes de cueillette de données ou d'analyse, de développer des indicateurs de performance ou d'assurer la supervision de l'étude. À titre d'exemples, mentionnons l'étude sur la gestion du temps élaborée par la Direction des ressources humaines et l'étude d'évaluation du programme d'action concertée en transport des marchandises sous la coordination de la Direction de la planification et de la recherche.

Les communications

L'année 1991-1992 a été particulièrement féconde sur le plan des communications au ministère des Transports. Plus de 400 dossiers touchant les communications tant externes qu'internes ont été traités, ce qui représente une augmentation appréciable sur l'année antérieure.

En matière de relations publiques, le Ministère s'est mérité le Coq de bronze du Publicité Club de Montréal pour la qualité de sa campagne publicitaire menée sous le thème « **C'est l'hiver** » dans le but d'accroître la sécurité du réseau routier durant l'hiver.

La campagne « **Gardez le sourire** », visant à informer les usagers de la route des travaux routiers en période estivale, a été reprise pour une deuxième année consécutive dans les régions de Montréal et de Québec.

Le Ministère a aussi profité du XIX^e congrès mondial de la route, à Marrakech, pour promouvoir le prochain congrès mondial qui devrait attirer plus de 5000 personnes à Montréal en 1995.

Une tournée d'exposition dans les régions du Québec a par ailleurs permis de faire connaître aux citoyens la nature et les mandats de Transports Québec et de mettre en évidence la signature ministérielle : « **Transports Québec... on va de l'avant** ».

D'autres tournées en région ont fait connaître les nouvelles réglementations relevant du Ministère ou ont permis une consultation de la population sur divers sujets dont, entre autres, les véhicules hors route.

La Direction a développé une nouvelle expertise visant l'assistance des représentants du Ministère en matière de consultation, d'information et d'audiences publiques en environnement pour les projets routiers d'envergure.

Le Ministère a aussi multiplié les efforts pour améliorer la qualité des informations et des renseignements transmis au public.

Ainsi, les préposés de la Division de l'information et du renseignement, secteur Ouest, ont bénéficié d'une formation spécialisée sur le transport routier afin de pouvoir mieux répondre aux interrogations de leurs interlocuteurs.

Le Ministère a également fait appel à une technologie d'avant-garde, la télévision interactive de Vidéoway, pour étendre son réseau de diffusion aussi bien en ce qui concerne l'état des routes en hiver que les travaux routiers en période estivale.

À ce chapitre, soulignons l'essai de lignes téléphoniques spéciales pour malentendants ainsi que d'un système automatisé de réponse téléphonique (audiotex) sur l'état des routes qui a reçu plus de 136 000 appels.

De son côté, le centre de communication du Ministère sur les travaux routiers de la région de Montréal a enregistré quelque 8500 échanges téléphoniques avec les médias, il a accordé une centaine d'entrevues et traité environ 1500 avis de travaux durant l'année.

En matière de communications internes, une stratégie visant à améliorer la communication interne au Ministère a aussi été élaborée en 1991-1992. La création d'un bulletin d'information télévisé intitulé : **Mouvements**, qui en a constitué un important jalon, a aussi été élaborée en 1991-1992.

Un visuel spécifique, développé pour insuffler un sentiment d'appartenance et illustrer une équipe animée d'une vision commune, a notamment servi à la présentation de l'agenda et de l'annuaire du Ministère et a été utilisé comme toile de fond de l'organigramme.

Un sondage a été fait auprès des employés du Ministère afin de connaître leur opinion sur l'image du Ministère, sur les divers services qui y sont offerts et sur la gestion interne. Plus de 2000 employés ont répondu à cette consultation dont les résultats font actuellement l'objet d'une compilation. Ce sondage venait compléter celui réalisé auprès du grand public, à l'automne 1991, afin de connaître l'image projetée par le Ministère chez sa clientèle.

Par ailleurs, un programme de formation à la communication pour diverses clientèles internes (porte-

parole officiels, préposés à l'accueil, etc.) a été élaboré en collaboration avec la Direction des ressources humaines et est en cours de réalisation. De plus, le Ministère a procédé à l'organisation de la fonction communication en région et au développement d'un processus de diffusion de sa production.

Divers guides, dépliants et brochures ont été réalisés à l'intention des employés ainsi que dix numéros du journal interne, *L'Équipe*. Plusieurs titres de la collection *Études et Recherches en transport*, destinés surtout à une clientèle externe, ont aussi paru durant l'année.

Enfin, une assistance technique a été fournie pour faire connaître et réaliser le Programme d'aide aux employés (PAE), la Soirée quart de siècle, le Programme de reconnaissance de l'excellence et la Semaine de santé et de sécurité au travail.

L'accès à l'information

Au cours de l'exercice 1991-1992, le ministère des Transports a reçu 37 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*.

La plupart de ces demandes ont été satisfaites intégralement. Cependant, le Ministère n'a pu répondre qu'en partie dans le cas de neuf demandes; quatre autres ont fait l'objet d'un refus, dont trois parce que les documents réclamés n'existaient pas. Il faut noter qu'aucune demande de révision des décisions du Ministère n'a été produite à la Commission d'accès à l'information du Québec.

L'accès à l'information est considéré au ministère des Transports comme un service à la clientèle. Toute demande verbale qui lui est adressée est traitée, conformément à la loi, avec autant de sérieux et de célérité que si elle avait été formulée par écrit. La reconnaissance de ce droit fondamental est maintenant inscrite dans les us et coutumes du Ministère.

Partie 3

Annexes

Annexe 1

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, 5^e étage
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, 2^e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1
Téléphone : (514) 864-1665
Télécopieur : (514) 873-7389

Société des traversiers du Québec (STQ)

M. Jean-Yves Gagnon, président-directeur général
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., président
700, boul. Saint-Cyrille Est, 28^e 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, 6^e 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, 5^e 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) 296-8431

Annexe 2

Lois et règlements administrés par le ministre des Transports

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 le Conseil métropolitain de transport en commun
L.R.Q., c. C-59.001
- 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 sécurité du transport terrestre guidé
L.R.Q., c. S-3.3
- Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. S-11.011
- 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
(Transport des écoliers)

Loi sur 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)

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. 1299-91 du 18 septembre 1991

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

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 1^{er} mai 1985

Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministre 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

Décret sur les sites et territoires où la publicité le long des routes est interdite

D. 1135-91 du 14 août 1991

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

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 le 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 la contribution des automobilistes au transport en commun

D. 1504-91 du 30 octobre 1991

Décret sur la politique d'aide gouvernementale au transport en commun

D. 1841-91 du 18 décembre 1991

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 des élèves

D. 647-91 du 8 mai 1991

Règlement sur les services de transport en commun municipalisés

D. 2515-85 du 27 novembre 1985

Annexe 3

Description et mandats des unités administratives du Ministère

Au 31 mars 1992, le ministère des Transports se compose du Bureau du sous-ministre, de 5 directions générales, de 23 directions centrales, de 14 directions régionales, de 51 districts et de 63 services.

• Bureau du sous-ministre

On notera d'abord que 3 directions et 2 services sont rattachés directement au Bureau du sous-ministre. Ce sont les directions de la coordination ministérielle, 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 coordination ministérielle : assurer la coordination et l'harmonisation de l'action ministérielle afin de soutenir la performance du Ministère dans la réalisation de ses mandats. Contribuer à la cohésion des actions des intervenants du Ministère, au développement de ses orientations stratégiques et de ses programmes de même qu'au raffermissement de ses relations extraministérielles et de ses communications externes et internes.

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.

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 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 œuvrent 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 5 directions générales : la planification et la recherche, le transport des personnes et des marchandises, le génie, les opérations, de même que les services à la gestion.

— Direction générale de la planification et de la recherche :

développer une vision d'ensemble et assurer la coordination et l'intégration des plans sectoriels dans l'établissement d'un plan de transport global et cohérent. Préparer et assurer le suivi et l'analyse des programmations visant le développement, l'amélioration et la conservation des infrastructures de transport. Assurer la coordination et supporter l'ensemble des activités de recherche dans une perspective ministérielle et ce, en conformité avec les orientations ministérielles.

Direction de la recherche et de l'innovation : élaborer et gérer la politique et les programmes ministériels de recherche-développement, en consultation et en concertation avec les principaux intervenants de l'intérieur comme de l'extérieur, notamment avec les comités sectoriels de coordination de la recherche. Promouvoir le développement de la recherche dans les domaines prioritaires de la recherche-développement en transport, en fonction de la planification stratégique et assurer la coordination et la liaison du Ministère avec les organismes de recherche œuvrant dans ces domaines.

Direction de la planification : concevoir et coordonner la réalisation d'un plan de transport en tenant compte des orientations stratégiques ministérielles et en intégrant l'ensemble des modes, systèmes et infrastructures de transport. Réaliser et coordonner des études permettant de procéder à la mise à jour de la planification stratégique et d'alimenter les orientations et la planification ministérielle.

Direction des politiques et des programmes routiers : établir les orientations du Ministère en matière d'infrastructures routières en prenant en considération leur impact sur l'aménagement du territoire en collaboration avec les directions sectorielles concernées, élaborer des politiques relatives à la gestion de ces infrastructures. Assurer l'évaluation et l'analyse de l'état des besoins du réseau routier, de même que l'élaboration et la coordination de l'ensemble des programmes relatifs à l'amélioration et à la réfection du réseau routier et veiller à la mise en place d'un cadre de planification de projets. Produire les documents cartographiques thématiques nécessaires à la recherche, à la planification et à la gestion des infrastructures de transport du Ministère.

Direction de la programmation : assurer l'encadrement du processus de programmation de même que l'élaboration des critères de sélection et de hiérarchisation des projets. Élaborer et assurer le suivi de la programmation quinquennale de l'ensemble des projets de développement, d'amélioration et de conservation des infrastructures de transport.

— 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 des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes : évaluer les besoins de transport terrestre des personnes et élaborer, suivre et mettre à jour les politiques et les programmes d'aide applicables à ce domaine du transport. Planifier les besoins financiers, administrer et contrôler les programmes d'aide applicables au transport terrestre des personnes.

Direction des systèmes terrestres de transport collectif : évaluer les besoins et fournir des avis sur l'efficacité des systèmes terrestres de transport collectif des personnes. Participer à l'élaboration d'études techniques et, dans le cadre des programmes d'aide,

assurer le suivi et l'approbation des projets d'infrastructures et d'équipement du transport collectif réalisés par les autres directions générales ou par les organismes 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 de transport routier.

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 générale du génie :

conduire toutes les activités reliées à la planification du réseau routier et à la conception des infrastructures de transport. Fournir l'assistance technique nécessaire à la construction et à l'entretien de ces infrastructures.

Service de la coordination de la préparation des projets : assurer le suivi, la coordination et le contrôle des activités de préparation des projets majeurs d'amélioration et de développement du réseau routier.

Direction de la sécurité routière : élaborer des politiques, des programmes et des normes en matière de sécurité routière et, en collaboration avec les unités administratives concernées, réaliser ou coordonner des études relatives à ce champ d'activité.

Direction de la circulation et des aménagements : effectuer les études de circulation et environnementales préalables à la préparation des projets du Ministère. Réaliser les plans et les devis nécessaires à la construction des routes, aérodromes et chemins de fer.

Direction des structures : produire les plans et les 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 opérations foncières : 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 :**

élaborer et réaliser les programmes d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport et en réaliser les programmes d'amélioration et de conservation. Promouvoir le développement des méthodes d'exécution et de surveillance des travaux de construction et d'entretien.

Direction du support aux opérations : élaborer et coordonner les programmes d'entretien des infrastructures de transport et effectuer, auprès des entreprises d'utilités publiques, les démarches et les ententes nécessaires à la coordination des travaux. Produire, en usine, divers panneaux servant à la signalisation du réseau routier.

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 des services à la gestion :**

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 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 efficace et de disposer des ressources humaines nécessaires à la réalisation des objectifs et des programmes établis. Fournir à tous les employés du Ministère les informations pertinentes à l'égard de leurs conditions de travail, droits et bénéfices rattachés à leur statut et à leur classement.

Direction des ressources financières : 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 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, aux appels d'offres, à l'adjudication des contrats 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 technologies de l'information : 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 4 Titulaires des fonctions de direction au 31 mars 1992

Voici la liste des titulaires des fonctions de direction au ministère des Transports au 31 mars 1992.

Sam L. Elkas

Ministre des Transports

Robert Middlemiss

Ministre délégué aux Transports

Georges Lalande

Sous-ministre

Yvan Demers

Sous-ministre adjoint

Directeur général

Planification et recherche

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

Paul Maranda

Sous-ministre adjoint

Directeur général

Services à la gestion

Hugues Morrissette

Directeur

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Julien Dupont

Directeur

Coordination ministérielle

Jacques Pelletier

Directeur

Communications

Daniel Deschênes

Directeur

Recherche et innovation

Jean-Guy Loranger

Directeur

Planification

Pierre Toupin

Directeur

Politiques et programmes routiers

Luc Crépeault

Directeur

Programmation

Denise Gosselin-Kneppert

Directrice

Systèmes terrestres de transport collectif

Jean Boulet

Directeur

Transport maritime, aérien et ferroviaire

Gordon Smith

Directeur

Politiques et programmes en transport terrestre des personnes

Dominique Dubuc

Directeur

Transport routier des marchandises

Pierre La Fontaine

Directeur

Sécurité routière

Jean-Claude Larrivée

Directeur

Circulation et aménagements

Paul-René Roy

Directeur

Opérations foncières

Guy Richard

Directeur

Structures

André Bossé

Directeur

Sols et matériaux

Jean-Pierre Tremblay

Directeur

Support aux opérations

Jean-Louis Loranger

Directeur régional

Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (01)

Richard Hébert

Directeur régional adjoint

Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (01)

Benoît Bouchard

Directeur régional

Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)

Gilles Labarre

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

Jean-Guy Tremblay

Directeur régional
Québec (3-1)

Yves Panneton

Directeur régional adjoint
Québec (3-1)

J.-Roger Fortin

Directeur régional
Chaudière-Appalaches (3-2)

Gérald Dubé

Directeur régional adjoint
Chaudière-Appalaches (3-2)

(Poste vacant)

Directeur régional
Mauricie — Bois-Francs (04)

Pierre Langlais

Directeur régional adjoint
Mauricie — Bois-Francs (04)

Michel Labrie

Directeur régional
Estrie (05)

Réjean St-Laurent

Directeur régional adjoint
Estrie (05)

Paul Brodeur

Directeur régional
Drummond-Yamaska (6-1)

Paul Lussier

Directeur régional adjoint
Drummond-Yamaska (6-1)

Yvon Tourigny

Directeur régional
Montérégie (6-2)

Pierre-André Dugas

Directeur régional adjoint
Montérégie (6-2)

Gilles Plouffe

Directeur régional
Montréal (6-3)

Bernard Valois

Directeur régional adjoint
Construction
Montréal (6-3)

Jacques Many

Directeur régional adjoint
Entretien
Montréal (6-3)

André Brien

Directeur régional
Laurentides (6-4)

Juan Escobar-Lobos

Directeur régional adjoint
Laurentides (6-4)

(Poste vacant)

Directeur régional
Lanaudière (6-5)

Réjean Bélisle

Directeur régional adjoint
Lanaudière (6-5)

Rosaire Roy

Directeur régional
Outaouais (07)

Richard Royer

Directeur régional adjoint
Outaouais (07)

Mario Turcotte

Directeur régional
Abitibi-Témiscamingue (08)

Pierre Fortin

Directeur régional adjoint
Abitibi-Témiscamingue (08)

Henri Desmeules

Directeur régional
Côte-Nord (09)

Yvan Tremblay

Directeur régional adjoint
Côte-Nord (09)

André Descôteaux

Directeur
Ressources financières

André Caron

Directeur
Ressources humaines

Noël-E. Ouellet

Directeur
Contrats et approvisionnement

Bernard Baribeau

Directeur
Réclamations

Michel Bédard

Directeur
Technologies de l'information

Composition typographique : Mono-Lino inc.
Achévé d'imprimer en avril 1993
sur les presses de l'imprimerie
Laurentide à Loretteville



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**



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

ISBN 2-551-15622-X

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 691

4,00 \$