
Ministère des Transports

Rapport
annuel
1992-1993

CANQ
TR
100
1992-93
Ex. 1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
NOV 11 1993
TRANSPORTS QUÉBEC

39588

Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport
annuel
1992-1993

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5R1

CANQ
TR
100
1992-93

Et. 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 — 4^e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN: 2-551-15893-1
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 1993.

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

Le ministre des Transports,
Sam L. Elkas
Québec, octobre 1993

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

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport des activités du ministère des Transports pour l'exercice financier 1992-1993.

Il s'agit du premier exercice complet auquel j'ai participé dans le cadre de mes fonctions actuelles. C'est donc par ce privilège, et avec le concours et le dévouement de tout le personnel, que j'ai l'honneur de vous présenter ce rapport de l'ensemble des activités et réalisations du Ministère.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

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

Table des matières

Partie 1

La présentation du Ministère 11

Chapitre I

La mission et les fonctions du Ministère 11

1.1 Les lois constitutives 11

1.2 La mission du Ministère 11

1.3 Les programmes du Ministère 11

Chapitre II

L'organisation et les ressources du Ministère 13

2.1 L'organisation administrative 13

2.2 Les ressources humaines 13

2.3 Les ressources financières 13

2.4 Les activités par région 15

Chapitre III

Les orientations du Ministère 17

Partie 2

Les secteurs d'activité 19

Chapitre IV

La planification et la recherche 19

4.1 La planification 19

— Les plans de transport 19

— Les statistiques en transport 19

— L'aménagement du territoire 19

— L'économie des transports et la prospective 19

4.2 La recherche et l'innovation 21

— Les programmes de recherche et d'innovation 21

— Le plan directeur triennal de la recherche 21

— Le renouvellement de l'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière 21

— La recherche en matériaux et produits 21

— L'information documentaire et scientifique 22

Chapitre V

La construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures de transport 23

5.1 Les politiques routières 23

— La décentralisation de la voirie locale 23

— La signalisation des services d'essence et de restauration 23

— La signalisation touristique commerciale 23

— La gestion des parcs routiers 24

— Le plan de gestion du réseau routier 24

— La gestion des corridors routiers 24

— Les services de cartographie 24

5.2 La programmation routière 24

— Le plan d'action 1990-1995 24

— Le plan d'action dans la région de Montréal 1988-1998 25

— L'Entente sur le développement des transports 25

— Les protocoles d'entente avec les municipalités 25

— L'Entente tripartite pour la construction d'un pont entre Grenville et Hawkesbury 26

5.3 L'amélioration et la réfection du réseau routier 26

— Les travaux de génie 26

• La coordination de la préparation de projets 26

• La sécurité routière 26

• Les sols et matériaux 27

— La qualité des matériaux 27

— La gestion des chaussées 27

• Les structures 27

• L'environnement 28

• La circulation et les aménagements 28

• Les opérations foncières 28

— L'arpentage et la géomatique 28

— Les activités immobilières 29

5.4 Les travaux de construction du réseau routier 29

— Les principaux travaux par région 29

• Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (1-1) 29

• Bas-Saint-Laurent (1-2) 30

• Saguenay—Lac-Saint-Jean (02) 30

• Québec (3-1) 30

• Chaudière-Appalaches (3-2) 31

• Mauricie—Bois-Francs (04) 31

• Estrie (05) 31

• Drummond-Yamaska (6-1) 31

• Montérégie (6-2) 34

• Montréal (6-3) 34

• Laurentides (6-4) 34

• Lanaudière (6-5) 35

• Outaouais (07) 35

• Abitibi-Témiscamingue (08) 36

• Côte-Nord (09) 36

- 5.5 L'entretien des infrastructures routières 36
 - La conservation des chaussées et des structures 36
 - La signalisation 39
 - La viabilité hivernale 39
 - Le matériel 41

Chapitre VI Le transport des personnes et des marchandises 43

- 6.1 Le transport des personnes 43
 - Le transport en commun urbain 43
 - Les subventions aux organismes de transport en commun 43
 - Les subventions aux immobilisations 43
 - Les réalisations dans la région de Montréal 43
 - Les réalisations dans les autres régions 44
 - Le transport privé par autobus 44
 - Le transport adapté aux personnes handicapées 44
 - Le transport par taxi 45
 - Le transport scolaire 45
 - Les véhicules hors-route 45
- 6.2 Le transport des marchandises 45
 - Le transport des matières dangereuses 45
 - Les charges et dimensions 46
 - Le transport normalisé 46
 - Le transport hors normes 46
 - Le réseau routier de camionnage 46
 - Le camionnage général 46
 - Le camionnage en vrac 46
 - La déréglementation 46
- 6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire 46
 - Le transport maritime 46
 - La défense et la promotion des intérêts du Québec 47
 - Les liaisons maritimes 47
 - L'entretien et le développement des infrastructures maritimes 48
 - Le transport aérien 48
 - La défense et la promotion des intérêts du Québec 48
 - La cession des aéroports fédéraux 48
 - Les dessertes aériennes 48
 - L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires 48

- Le transport ferroviaire 49
 - La défense et la promotion des intérêts du Québec 49
 - Le réseau ferroviaire de base 49
 - Le train rapide Québec-Ontario (TRQO) 49

Chapitre VII Le soutien administratif 51

- 7.1 Les services à la gestion 51
 - Les ressources humaines 51
 - Le développement de l'organisation 51
 - La dotation des emplois 51
 - Le développement des ressources humaines 51
 - Les relations professionnelles, la santé et la sécurité 51
 - La rémunération 52
 - Les programmes gouvernementaux 52
 - La gestion financière 52
 - Les contrats et l'approvisionnement 52
 - Les contrats 52
 - Les nouveaux règlements relatifs au processus d'octroi de contrats 52
 - Les approvisionnements et les inventaires 52
 - Les réclamations 53
 - Les réclamations sur contrats 53
 - Les réclamations de citoyens 53
 - Les technologies de l'information 53
 - La planification des technologies de l'information 53
 - Les systèmes d'information 54
- 7.2 Les mécanismes de contrôle et de vérification 54
- 7.3 Les relations extraministérielles 54
- 7.4 Les communications 55
- 7.5 L'amélioration de la qualité des services aux citoyens 55

Partie 3 Annexes 57

- Annexe 1
Les lois et règlements administrés par le Ministère 57
- Annexe 2
La description et les mandats des unités administratives du Ministère 59
- Annexe 3
La liste des organismes relevant du ministre des Transports 63

Liste des tableaux

1. Répartition de l'effectif régulier au 31 mars 1993 13
2. Répartition de l'effectif autorisé par région administrative du Ministère au 31 mars 1993 13
3. Affectation des budgets de 1992-1993 et de 1991-1992 par programme et élément de programme 15
4. Activités par région, dépenses 1992-1993 16
5. Protocoles d'entente, 1992-1993 25
6. Activités exécutées en matière d'analyse de sécurité 26
7. Construction du réseau routier 29
8. Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère 37
9. Répartition des dépenses de conservation des chaussées 39
10. Montant des contrats octroyés pour l'entretien d'hiver 40
11. Subventions à l'entretien du réseau d'hiver 40
12. Réseau entretenu l'hiver (régie et contrats) et consommation en matériaux de déglacage 40
13. Réseau entretenu en 1992-1993 — Régie-contrat (municipalités et firmes) 41
14. Tableau comparatif des réclamations sur contrats 53

Liste des graphiques

1. Répartition du budget-Exercice 1992-1993 14
 - Budget par regroupement d'activités 14
 - Budget par super-catégorie 14
2. Valeur totale des programmes d'aide à la recherche pour l'année financière 1992-1993 20
3. Budget de conservation des chaussées 37
4. Kilomètres de couches d'usure 38
5. Inventaire du parc de matériel — Répartition par région, 1992-1993 42

Organigramme 32-33

Partie 1

La présentation du Ministère

Chapitre I

La mission et les fonctions du Ministère

1.1 Les lois constitutives

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 dans ce domaine. Le ministre a pour principales fonctions d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives au transport et à la voirie, de mettre en œuvre 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 œuvre des programmes de sécurité et de prévention des accidents, surveiller tout chemin de fer construit ou subventionné par le gouvernement, veiller à l'application de la *Loi sur l'assurance automobile* (c. A-25), du *Code de la sécurité routière* (c. C-24.2) et de la *Loi sur la voirie* (c. 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 3. Le présent rapport ne tient pas compte des activités de ces organismes, celles-ci faisant l'objet de rapports distincts. De plus, le ministre est responsable de l'application de nombreuses lois et de multiples règlements dont on trouvera la liste à l'annexe 1.

1.2 La mission du Ministère

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

- la mission économique;
- la mission éducative et culturelle.

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

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

1.3 Les programmes du Ministère

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

1. Les systèmes de transport terrestre

Ce programme vise à connaître, améliorer et coordonner les systèmes de transport et apporter une aide financière aux services de transport en commun.

2. La construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures de transport

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

3. La gestion interne et le soutien

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

4. La Commission des transports du Québec

La Commission est un tribunal administratif. Dans le cadre des règlements du gouvernement et de ses propres règles de procédure, elle régit le transport rémunéré. Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

5. Le transport maritime et aérien

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

6. Le transport scolaire

Ce programme assure aux organismes, soit les commissions scolaires autorisées soit les institutions d'enseignement privé subventionnées, les ressources financières nécessaires au transport des élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire.

Chapitre II L'organisation et les ressources du Ministère

2.1 L'organisation administrative

Au 31 mars 1993, 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 trois directions dont dépendent six services, une direction qui reste sous la juridiction d'un autre ministère ainsi que deux services placés sous l'autorité directe du sous-ministre ;
- la Direction générale de la planification et de la recherche à laquelle sont rattachés quatre directions et dix services ;
- la Direction générale du transport des personnes et des marchandises, comprenant quatre directions et douze services ;
- la Direction générale du génie où l'on compte cinq directions et quatorze services ;
- la Direction générale des opérations comprenant une direction centrale, trois services, quatorze directions régionales et 51 districts ;
- la Direction générale des services à la gestion à laquelle sont greffés cinq directions et quinze services.

On trouvera à l'annexe 2 une description du mandat de chacune de ces unités administratives.

2.2 Les ressources humaines

Au 31 mars 1993, l'effectif du ministère des Transports était constitué de 6889 postes réguliers autorisés dont 6596 étaient comblés.

Tableau 1

Répartition de l'effectif régulier au 31 mars 1993

Catégories d'emploi	Effectif autorisé	Employés réguliers en place ¹
Cadres supérieurs	226	193
Cadres intermédiaires	506	418
Professionnels	970	938
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	2 797	2 724
Ouvriers	2 390	2 323
Total	6 889²	6 596

1. Employés réguliers en place excluant les occasionnels.
2. L'effectif autorisé au 31 mars 1993 tient compte d'une réduction prévue de 148 postes à déduire du nombre prévu pour l'exercice 1993-1994, soit 250 au total.

Tableau 2

Répartition de l'effectif autorisé par région administrative du Ministère au 31 mars 1993

Régions	Effectif régulier autorisé par région (équivalent temps complet)
1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	198
1-2 Bas-Saint-Laurent	333
02 Saguenay—Lac-Saint-Jean	296
3-1 Québec	2 394
3-2 Chaudière-Appalaches	423
04 Mauricie—Bois-Francs	306
05 Estrie	333
6-1 Drummond-Yamaska	283
6-2 Montérégie	393
6-3 Montréal	743
6-4 Laurentides	322
6-5 Lanaudière	171
07 Outaouais	223
08 Abitibi-Témiscamingue	337
09 Côte-Nord	134
Total	6 889

2.3 Les ressources financières

Un budget de 2 097 668 400 \$ a été alloué au ministère des Transports en 1992-1993. Ce budget représente 5 % de l'ensemble des crédits budgétaires gouvernementaux et équivaut à une diminution de 3 % par rapport au budget de l'année précédente qui se situait à 2 162 637 900 \$*. Les traitements, de même que les autres rémunérations afférentes, totalisent 336 291 000 \$.

Il est à noter que la baisse nette des crédits est attribuable principalement à l'impact du transfert au palier local de la responsabilité du financement relatif au fonctionnement du transport en commun.

* Excluant le Service aérien gouvernemental relevant du ministère des Approvisionnements et Services, pour un montant de 9,8 millions de dollars.

Graphique 1

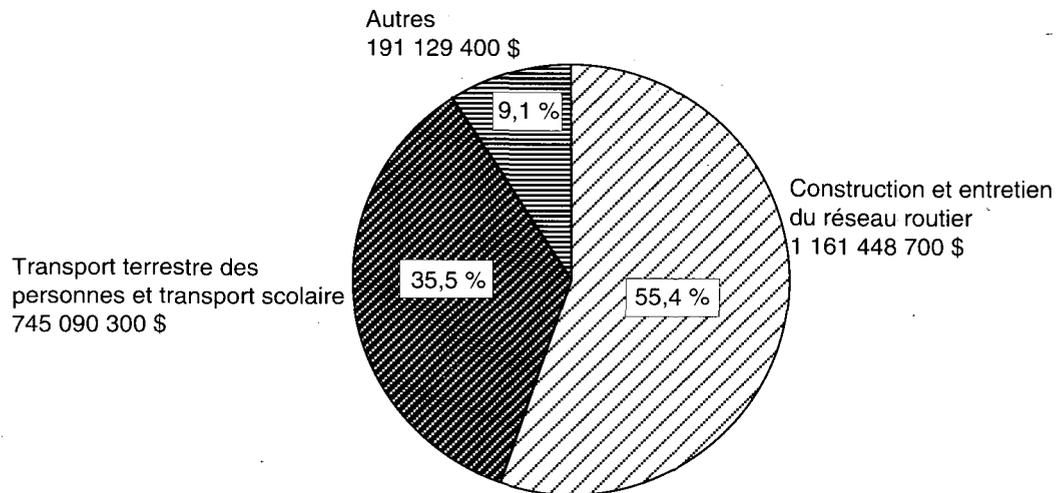
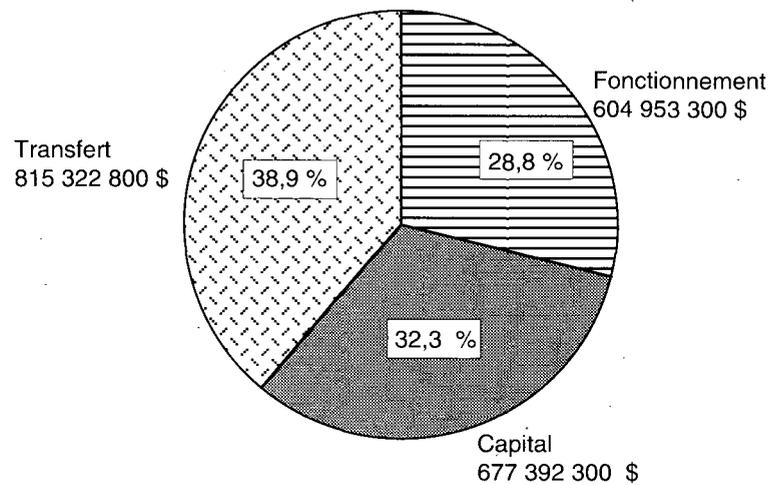
Répartition du budget — Exercice 1992-1993**Budget total: 2 097 668 400 \$****Budget par regroupement d'activités****Budget par super-catégorie**

Tableau 3

Affectation des budgets de 1992-1993 et de 1991-1992 par programme et élément de programme

	1992-1993	1991-1992
	\$	
1 Systèmes de transport terrestre	358 825 400	549 722 300
I. Recherche et développement	15 169 900	15 068 900
II. Transport des personnes	338 462 700	530 212 800
III. Transport des marchandises	5 192 800	4 440 600
2 Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	1 161 448 700	1 049 630 300
I. Amélioration du réseau routier	395 977 800	322 232 800
II. Réfection du réseau routier	274 330 200	218 287 200
III. Entretien des infrastructures de transport	326 710 500	337 480 600
IV. Ateliers	58 631 100	59 073 200
V. Soutien	105 799 100	112 556 500
3 Gestion interne et soutien	103 960 100	99 819 400
I. Direction	5 517 000	4 805 100
II. Soutien administratif	89 639 800	86 602 600
III. Soutien technique	8 803 300	8 411 700
4 Commission des transports du Québec	11 181 700	11 156 500
5 Transport maritime et aérien	55 624 900	66 184 000
I. Transport maritime	38 673 400	39 448 900
II. Transport aérien	16 951 500	26 735 100
6 Transport scolaire	406 627 600	386 125 400
I. Aide au transport	406 017 500	385 435 300
II. Soutien administratif	610 100	690 100
Total	2 097 668 400	2 162 637 900

2.4 Les activités par région

Le tableau «Activités par région, dépenses 1992-1993» présente les interventions par région en matière de recherche et de développement, de transport des personnes et des marchandises, de transport scolaire, de transport aérien et de transport maritime, de construction du réseau routier et d'entretien des infrastructures de transport.

Tableau 4
Activités par région, dépenses 1992-1993

Régions	Systèmes de transport terrestre			
	Gestion interne et soutien	R & D (Recherche et Développement)	Transport des personnes et des marchandises	Transport scolaire
	(000 \$)			
1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine			331,2	11 778,7
1-2 Bas-Saint-Laurent			1 105,1	21 411,5
02 Saguenay—Lac-Saint-Jean		9,8	3 020,0	21 660,2
3-1 Québec		745,1	19 438,8	33 386,0
3-2 Chaudière-Appalaches		64,2	2 537,4	29 425,6
04 Mauricie—Bois-Francs			2 822,6	27 350,7
05 Estrie		149,6	3 476,9	20 193,7
6-1 Drummond-Yamaska			940,2	28 254,9
6-2 Montérégie		166,3	20 232,3	47 507,6
6-3 Montréal		655,0	222 141,2	57 697,5
6-4 Laurentides			4 933,4	27 110,8
6-5 Lanaudière			1 935,1	25 080,5
0-7 Outaouais		26,1	5 667,6	23 438,2
0-8 Abitibi-Témiscamingue			586,2	15 779,7
0-9 Côte-Nord			230,2	7 398,7
Directions centrales	97 316,1	10 030,4	33 505,6	3 478,7
Ensemble des régions	97 316,1	11 846,5	322 903,8	400 953,0

Régions	Transport		Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	Total
	Aérien	Maritime		
	(000 \$)			
1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	180,0		38 010,4	50 300,3
1-2 Bas-Saint-Laurent	97,0	20,0	62 984,6	85 618,2
02 Saguenay—Lac-Saint-Jean	483,0		48 262,6	73 435,6
3-1 Québec		1 427,0	66 669,2	121 666,1
3-2 Chaudière-Appalaches	289,0		81 090,8	113 407,0
04 Mauricie—Bois-Francs			63 763,0	93 936,3
05 Estrie			65 550,4	89 370,6
6-1 Drummond-Yamaska			55 160,3	84 355,4
6-2 Montérégie			98 714,0	166 620,2
6-3 Montréal			94 289,2	374 782,9
6-4 Laurentides		140,0	54 970,0	87 154,2
6-5 Lanaudière			37 155,7	64 171,3
0-7 Outaouais			58 902,1	88 034,0
0-8 Abitibi-Témiscamingue	6 774,0		56 181,3	79 321,2
0-9 Côte-Nord	383,0	15,0	42 505,0	50 531,9
Directions centrales	6 488,4	34 293,7	207 063,0	392 175,9
Ensemble des régions	14 694,4	35 895,7	1 131 271,6	2 014 881,1

Chapitre III

Les orientations du Ministère

Le Ministère a poursuivi la démarche de gestion stratégique amorcée en 1990. Cette démarche comporte une phase de réflexion et un processus de mise en œuvre. La première étape, soit celle de la planification stratégique, est maintenant terminée. Elle a permis au Ministère de se doter d'une vision adaptée au contexte actuel. Cette vision comporte cinq choix stratégiques, véritables buts qu'il lui faudra atteindre au cours des prochaines années.

Ces choix sont de deux ordres :

Sur le plan du transport :

- le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport ;
- le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport ;
- le soutien au développement socio-économique du Québec.

Sur le plan de la gestion :

- la gestion harmonieuse de la décentralisation du réseau local de voirie vers les municipalités ;
- l'amélioration des façons de faire, en accord avec la vision ministérielle.

Ces choix stratégiques sont dictés par la mission du Ministère qui est « d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport » ; ils découlent aussi du contexte socio-économique et du souci de répondre le mieux possible aux besoins de la population.

Le Ministère a donc entrepris la phase de mise en œuvre des orientations stratégiques. Il a choisi d'opérer cette démarche dans le cadre d'une gestion associative basée sur la responsabilisation de chaque employé envers les résultats attendus et la reconnaissance de ces résultats et des employés qui y ont contribué.

Ce processus de mise en œuvre des orientations stratégiques a débuté par la diffusion de la vision ministérielle et de la nouvelle philosophie de gestion auprès de tout le personnel du Ministère. Des attentes ministérielles ont également été signifiées aux directions générales, lesquelles se sont traduites en un premier plan d'action annuel.

Dans le contexte de la nouvelle vision, le Ministère élabore une nouvelle structure organisationnelle. En effet, l'éventuelle décentralisation de la voirie locale vers les municipalités modifiera le rôle du Ministère

et l'obligera à revoir son organisation. Ceci signifie une nouvelle organisation territoriale, une structure allégée et une responsabilisation plus grande des unités en région.

Cette nouvelle organisation administrative devra rapprocher les citoyens des centres de décision. Le Ministère prévoit assurer ses services et ses activités en région par la mise en place de quatre directions générales territoriales. Elles constitueront le centre de l'organisation et desserviront l'ensemble du territoire québécois, soit l'Ouest de la province, les régions de Montréal et de Québec de même que la région de l'Est. Deux autres directions générales, à savoir la Direction générale de la planification et de la technologie et la Direction générale des services à la gestion, agiront en support. En région, le palier de l'organisation et de la gestion des interventions du Ministère se situera dans une nouvelle entité administrative : la direction territoriale. Ces nouvelles « portes d'entrées » de la clientèle et de la population en général remplaceront les directions régionales actuelles.

Le Ministère a également travaillé activement à préparer la décentralisation du réseau routier local vers les municipalités. Ce transfert, qui doit entrer en vigueur le 1^{er} avril 1993, a été rendu possible par l'adoption de la nouvelle *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* qui remplace l'ancienne *Loi sur la voirie*.

Afin d'aider les municipalités à prendre en charge le réseau routier qui leur est transféré, un programme de soutien technique a été mis en place par le Ministère. De plus, une aide financière est mise à leur disposition ; elle se répartit de la façon suivante :

1. Le programme d'aide à la prise en charge du réseau routier local. Il a été conçu pour atténuer autant que possible les différences entre les municipalités puisque certaines devront assumer l'entretien d'un réseau routier plus étendu ou n'auront pas les ressources financières suffisantes. Ce programme permet de déterminer la compensation qui pourra être versée aux municipalités ;
2. le programme d'aide à l'amélioration du réseau routier local. Il s'agit de contributions au financement de projets d'amélioration réalisés par les municipalités sur leur réseau. Il peut s'agir de travaux concernant, entre autres choses, l'amélioration de la qualité de la chaussée, du drainage, de la sécurité ;

3. le programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art. Il permettra de contribuer financièrement à la réalisation de travaux majeurs visant la réfection et l'amélioration d'infrastructures.

Un programme de soutien à l'embauche du personnel saisonnier a aussi été mis en place pour atténuer les effets du transfert du réseau routier local sur cet effectif. Ce programme spécial prévoit le versement d'une subvention à un employeur qui engage un employé saisonnier du ministère des Transports admissible à ce programme. À cette fin, une subvention couvrant une partie du salaire brut versé à l'employé est accordée à l'employeur; elle pourra s'appliquer durant une période de trois ans.

D'autre part, le Ministère a maintenu son objectif d'améliorer ses services aux citoyens. Ainsi, à la suite de sondages menés auprès de clientèles externes visant à évaluer l'image corporative du Ministère et le degré de satisfaction des usagers envers les produits et services qu'il offre, une démarche a été entreprise afin de dégager les principales préoccupations auxquelles il devra donner suite.

La sécurité dans les transports constitue également une préoccupation constante pour le Ministère. Ainsi, la promotion de la sécurité se traduira, entre autres, par l'élaboration, déjà amorcée, d'une politique globale en matière de sécurité dans les transports.

Placé devant la réalité environnementale, le Ministère a également décidé de souscrire aux nouvelles politiques gouvernementales québécoises en cette matière. En ce sens, il a adopté sa propre politique en environnement relative aux transports et l'élaboration d'orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire a été amorcée. Ces orientations constitueront un cadre de référence pour les interventions futures du Ministère.

Renforcer la coordination de ses actions en matière de planification des activités de transport avec ses partenaires et travailler au développement de l'intermodalité et de l'intégration des modes, voilà deux préoccupations qui ont alimenté la réflexion et l'action du Ministère. Dans cette perspective, la réalisation de plans de transport régionaux, démarche actuellement en cours, représente une priorité ministérielle.

Partie 2

Les secteurs d'activité

Chapitre IV

La planification et la recherche

4.1 La planification

Les plans de transport

Le Ministère a poursuivi l'élaboration de plans de transport. Chaque plan constituera 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. Ce sont :

- le plan de transport de l'ensemble du Québec, où des efforts importants ont été consentis pour en définir le processus d'élaboration et le contenu ;
- le plan de transport de l'agglomération de Montréal qui vise l'intégration de préoccupations d'aménagement du territoire, de développement économique et d'environnement à des considérations d'intermodalité et de hiérarchisation de ses interventions. C'est dans la poursuite de cet objectif que le Ministère a déposé un mémoire au Groupe de travail sur Montréal et sa région ;
- le plan de transport de l'agglomération de Québec dont la première étape visant à définir le processus de réalisation ainsi que le programme de travail a été réalisé. Ce plan est caractérisé par une démarche de partenariat qui associe les intervenants du milieu ;
- le plan de transport de l'Outaouais dont la première étape, soit la problématique qui devra être présentée en consultation, est en voie d'être finalisée ;
- le plan de transport de la Basse-Côte-Nord dont le contenu final a été arrêté.

Les statistiques en transport

Le Ministère a établi une banque de sources de données statistiques. Il a produit un document faisant état des dépenses ministérielles sur le réseau routier, par circonscription électorale provinciale, pour les exercices financiers 1986-1987 à 1990-1991.

Les recherches et analyses suivantes, portant sur les infrastructures et sur les systèmes de transport, ont été effectuées :

- enquête sur les facteurs influençant le choix du mode de transport pour les déplacements domicile—lieu de travail, (enquêtes « ménage ») ;

- modélisation de la relation entre le niveau de satisfaction des usagers du réseau routier et l'indice de rugosité international (IRI) ;
- modélisation des données de roulemètre (appareil servant à mesurer l'uni de la route) ;
- élaboration d'une méthodologie d'évaluation des scénarios d'intervention pour les plans de transport.

L'aménagement du territoire

Dans le cadre de l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), le Ministère a élaboré ses orientations en aménagement du territoire. Elles constituent sa contribution aux nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement, lesquelles guideront les municipalités régionales de comté dans l'exercice de révision de leur schéma d'aménagement.

Le Ministère a préparé les avis requis par la LAU relatifs aux modifications de schémas d'aménagement et de règlements de contrôle intérimaire. Il a aussi participé aux consultations menées par le ministère des Affaires municipales dans le cadre de la révision de la loi en vue d'y intégrer des considérations relatives aux transports. L'exercice de révision des schémas d'aménagement a été amorcé avec la révision du schéma de la MRC de Mirabel.

Aussi, le Ministère a collaboré aux travaux du Comité consultatif interministériel sur le système de gestion des dossiers d'aménagement, menés par le ministère des Affaires municipales. Il a participé au Comité interministériel du plan directeur de l'Administration régionale Kativik, à la préparation de la stratégie d'efficacité énergétique du ministère de l'Énergie et des Ressources, ainsi qu'à la préparation du *Guide de développement de la villégiature sur les terres du domaine public*.

L'économie des transports et la prospective

En collaboration avec le ministère des Affaires internationales, afin de s'assurer que les intérêts québécois soient protégés, le Ministère a poursuivi des travaux d'analyse des négociations commerciales multilatérales du *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) et trilatérales de l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALÉNA).

Diverses analyses économiques ont été menées sur le financement du réseau routier, l'impact de la libéralisation des échanges, le phénomène de l'étalement urbain ainsi que sur l'importance des coûts de transport dans la production des biens.

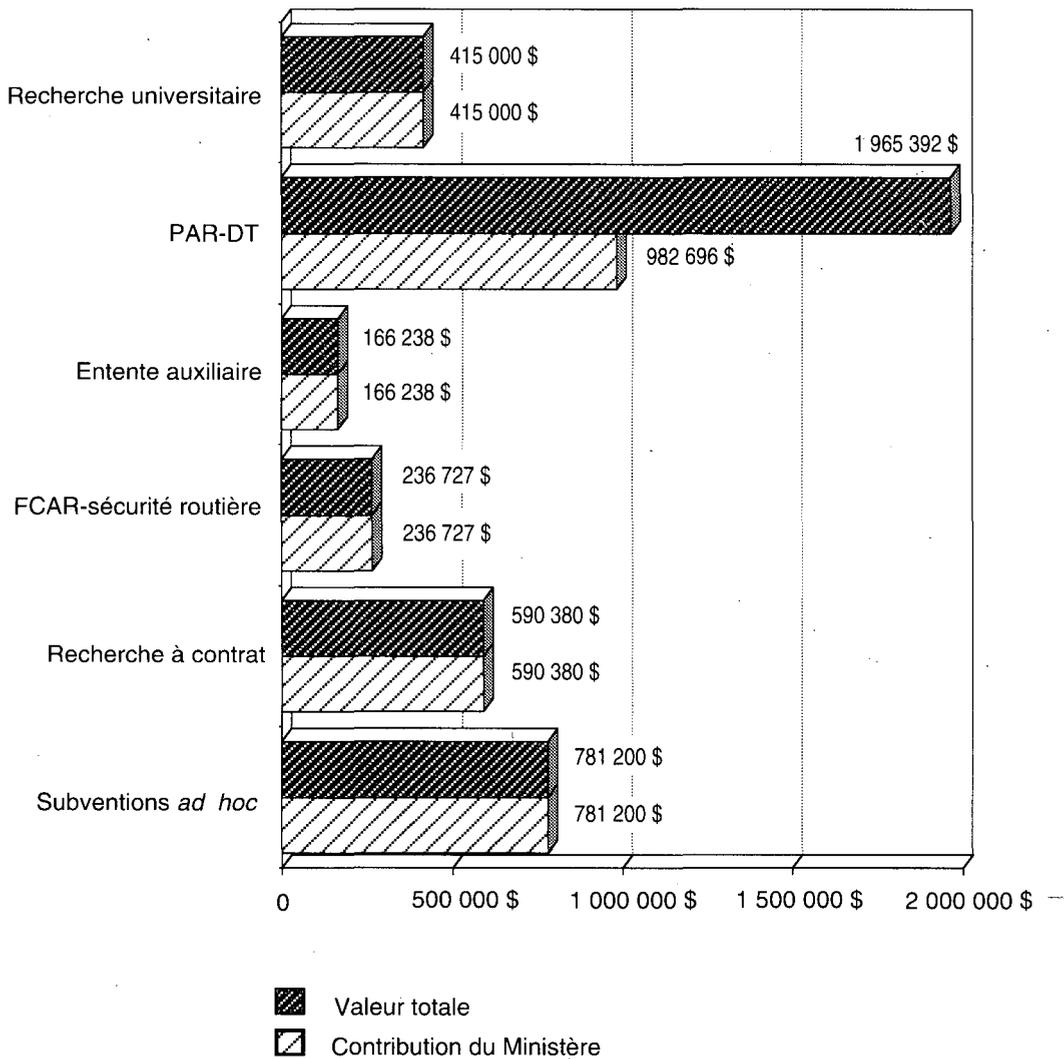
En prospective, des travaux ont été réalisés sur les impacts potentiels du vieillissement de la population et de l'évolution de la situation des femmes sur

les transports. Une base documentaire et un cadre d'analyse ont été élaborés en vue de traiter des principales variables socio-démographiques.

Le *Bulletin économique du Transport au Québec*, document qui remplace le *Mémento statistique du transport au Québec* ainsi que le *Bilan du transport au Québec*, a été publié sur une base semestrielle.

Graphique 2

Valeur totale des programmes d'aide à la recherche pour l'année financière 1992-1993



4.2 La recherche et l'innovation

Les programmes de recherche et d'innovation

Les programmes de recherche gérés par le Ministère sont : le programme de subvention à la recherche universitaire sur l'entretien et la réfection du réseau routier, le programme d'aide à la recherche-développement en transport (PAR-DT), les programmes de bourses d'étude et de perfectionnement et l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transport (volet R-D), les actions concertées (transport de marchandises, sécurité routière), le programme de recherche à contrat, les subventions *ad hoc*. Le Ministère a participé également, en 1992-1993, 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. Ils visent essentiellement à stimuler l'effort de recherche en transport, là où se situe la capacité même de recherche, que ce soit au Ministère, dans les institutions universitaires et collégiales, dans les centres de recherche spécialisés ou dans les entreprises, sans omettre les chercheurs individuels.

Parmi ces programmes, il faut souligner l'importance particulière que revêt le PAR-DT. S'adressant aux entreprises, il permet à ces dernières, par le biais de la recherche, de rester compétitives dans un domaine de haute concurrence. C'est en entreprise effectivement que la recherche a le plus de chance de se traduire en applications et donc, en développement économique. Le Ministère ne peut que bénéficier, en tant que client, de l'accroissement du savoir-faire des entreprises québécoises.

Le plan directeur triennal de la recherche

Un premier plan directeur triennal des projets et activités de recherche a été réalisé en 1992-1993. Ce plan, portant sur la période 1992-1995, a révélé des besoins en matière de recherche à contrat de l'ordre de 14 millions de dollars ainsi qu'un total de 16 000 jours-personne consacrés à la recherche en régie. Il 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.

Ce plan directeur a recensé 252 projets ou activités de recherche. La mise à jour du plan directeur triennal pour la période 1993-1996 a été amorcée au début de 1993.

Le renouvellement de l'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière

L'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière est un programme de subvention financé par le ministère des Transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche. Ce programme triennal a été lancé en juin 1990. Près de 2 millions de dollars ont été versés à trois équipes de recherche, reliées aux Universités de Sherbrooke et de Montréal ainsi qu'à l'Université Laval, au rythme d'environ 670 000 \$ par année. Cette aide financière importante a permis la réalisation de 27 projets de recherche, mettant à contribution plus d'une quarantaine de chercheurs.

Le renouvellement de l'Action concertée s'inscrit dans la stratégie du Ministère afin d'améliorer le bilan routier du Québec et vise à soutenir des équipes de recherche de calibre international.

La recherche en matériaux et produits

Le Ministère a poursuivi le développement de l'expertise dans le domaine des matériaux et produits entrant dans la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport.

Les enrobés modifiés (à l'amiante, caoutchoutés, en couches minces, etc.), les bétons de ciment à haute performance pour la construction d'un pont, le béton projeté pour la réparation d'ouvrages d'art et les peintures anticorrosion (avec leur système de télémessure des conditions environnementales) ont fait l'objet d'une attention particulière.

De nombreuses expertises ont été effectuées sur plus de 50 enrobés à haute performance, sur plus de 85 tabliers et 7 structures de pont.

De nouveaux essais plus représentatifs du comportement réel des matériaux, empruntés de la technologie française et de ceux développés par le *Strategic Highway Research Program* (SHRP), ont été évalués et adaptés (résistance au gel et au dégel des granulats, résistance à l'usure des granulats de couche de roulement, résistance à la fissuration thermique des enrobés, etc.).

Le Ministère a fait du transfert technologique, reçu des visiteurs étrangers, donné des cours, participé au processus de révision et d'élaboration des normes sur les matériaux. Il s'est engagé dans la démarche qualité (notamment l'homologation des produits et matériaux). Quinze laboratoires d'essais travaillant pour le Ministère ont été visités et conseillés. Un guide pratique d'élaboration d'un manuel de la qualité pour laboratoire, conforme aux normes internationales, a été réalisé.

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 intégratrice de la recherche en transport.

L'inventaire du Ministère s'établissait à plus de 40 000 documents et à environ 800 abonnements à divers périodiques en 1992-1993. Quelque 24 900 documents ont été prêtés aux diverses clientèles utilisant les ressources documentaires disponibles et le Ministère a répondu à plus de 20 100 demandes d'information. En matière de services spécialisés, il faut noter la gestion de 59 demandes de dissémination sélective de l'information (DSI) au profit de 30 chercheurs ainsi qu'une réponse positive à 728 demandes de recherches bibliographiques informatisées pour satisfaire les besoins documentaires du personnel du Ministère.

Chapitre V

La construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures de transport

5.1 Les politiques routières

La décentralisation de la voirie locale

Au cours de l'année, le Ministère a procédé aux derniers ajustements nécessaires à la décentralisation de la voirie locale vers les municipalités le 1^{er} avril 1993. Des précisions ont été apportées au soutien technique et à l'aide financière et l'ensemble a été normalisé afin de faciliter la prise en charge du réseau local par les municipalités.

Par la suite, une tournée de consultation a été effectuée dans le but de connaître l'opinion des élus municipaux et leurs commentaires sur ce dossier. Plus de 1000 municipalités ont fait parvenir au Ministère des résolutions demandant des modifications aux modalités de transfert. La majorité de ces cas avaient fait l'objet d'une réponse au 31 mars 1993.

En accord avec la politique gouvernementale de 1990 visant à établir un nouveau partage des responsabilités entre l'État et les municipalités, la *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* a été adoptée le 18 décembre 1992 et sa mise en vigueur est prévue pour le 1^{er} avril 1993. Suite à cette consultation des municipalités, le Ministère a préparé quatre décrets nécessaires à la mise en œuvre de la décentralisation du réseau routier local.

De plus, le Ministère a préparé et validé l'ensemble des inventaires (routes et ponts) et des documents présentant les données d'évaluation du réseau transféré aux municipalités. Un guide d'information sur la voirie locale a aussi été rédigé et distribué aux municipalités.

Pour réaliser le transfert, le Ministère a coordonné l'organisation des rencontres d'information avec les municipalités et formé les collègues des régions et districts pour mener à bien ces échanges. Dans le but de jouer pleinement son rôle, le Ministère a fait plusieurs présentations à divers groupes et organismes comme l'Association québécoise des transports et des routes (AQTR), la Corporation des secrétaires municipaux du Québec (CSMQ), l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et l'Union des municipalités régionales de comté du Québec (UMRCQ). Sur le plan du soutien technique, le Ministère vise d'ailleurs à jouer pleinement un rôle d'expert-conseil. Par la suite, ces associations formeront leurs membres sur la décentralisation de la voirie locale.

Le Ministère a organisé cinq rencontres du Comité technique conjoint (ministère des Affaires municipales, ministère du Transport, Unions municipales, ministère des Finances) et a participé à diverses rencontres du Comité des députés et de plusieurs sous-comités ministériels, tels celui du soutien technique, celui sur l'aide financière et celui sur les incidences juridiques et législatives, à titre de groupes-ressources.

Dans le cadre de la décentralisation de la voirie locale, le Ministère a élaboré et proposé au Conseil du trésor les normes d'application des programmes d'aide financière de plus de 150 millions de dollars aux municipalités, visant à assurer l'entretien, la réfection et l'amélioration des routes et infrastructures du réseau local.

La signalisation des services d'essence et de restauration

Une nouvelle politique de signalisation des services d'essence et de restauration le long des autoroutes a été élaborée, en collaboration avec le ministère du Tourisme. Ces services seront signalés par des panneaux bleus qui porteront les logos des compagnies. La Société québécoise de promotion touristique (SQPT) assure la gestion du programme de signalisation des services d'essence et de restauration.

En juillet 1992, les négociations menaient à la signature d'un protocole d'entente tripartite. Par la suite, la SQPT a mis en œuvre un système de gestion qui lui permettra de commencer l'implantation du programme de signalisation des services en mai 1993.

La signalisation touristique commerciale

En ce qui a trait à la signalisation touristique commerciale, le Ministère a profité d'une nouvelle édition de la brochure de signalisation touristique, la troisième depuis l'implantation de cette politique, pour publier une mise à jour des normes et des critères d'admissibilité.

Par ailleurs, la poursuite de l'application de la politique de signalisation touristique a conduit à la signature de 73 contrats qui ont engendré des revenus de 253 000 \$.

La gestion des parcs routiers

La politique sur les parcs routiers a été adoptée en décembre 1992 afin de statuer sur les principes, objectifs et orientations du ministère des Transports quant à la gestion et l'utilisation des aires de services, des haltes routières et des belvédères qui jalonnent le réseau routier. L'élaboration de cette politique est avant tout une reconnaissance de l'importance des parcs routiers sur le confort et la sécurité des usagers de même que sur l'image du ministère des Transports du Québec.

Le plan de gestion du réseau routier

Le Ministère a poursuivi son action afin de se doter d'un plan de gestion du réseau routier. Ce plan précise à moyen terme l'action et les priorités ministérielles pour l'amélioration et la réfection du réseau routier en tenant compte des besoins actuels et prévisibles, des ressources disponibles et des orientations déjà exprimées.

Ce cadre financier, en plus de répondre aux exigences du Conseil du trésor, encadre l'action ministérielle concernant le réseau routier en orientant le choix des projets, l'élaboration des programmations annuelles et pluriannuelles et en permettant une meilleure planification des activités des unités sectorielles.

En relation avec le plan de gestion du réseau routier, un cadre financier a été élaboré pour la période 1993-1998. Pour chacun des grands secteurs d'activité, le Ministère y présente, en terme d'affectation budgétaire, ses intentions de réalisation pour cette période quinquennale. Évidemment, un ajustement a été nécessaire pour prendre en compte la décentralisation du réseau local vers les municipalités.

La gestion des corridors routiers

La multiplication des accès et des intersections a d'importantes répercussions sur le maintien de la vocation et de la hiérarchie du réseau routier ainsi que sur la sécurité des déplacements. Une meilleure gestion des corridors routiers devrait permettre de contrer les effets qu'engendrent le développement et l'urbanisation.

Une démarche de sensibilisation des MRC a été amorcée par le Ministère. Elle a comme objectif la mise en place de mécanismes de concertation entre les intervenants responsables des processus de gestion des corridors routiers et de gestion de l'urbanisation.

Dans un premier temps, des rencontres ont permis de sensibiliser les intervenants concernés, notamment les représentants (non élus) des municipalités régionales de comté, à l'importance de la relation entre l'aménagement du territoire et le réseau routier. Une deuxième étape prévoit d'associer les organismes municipaux (MRC et municipalités) à l'identification

et à la mise en œuvre de mesures préventives pour améliorer la protection des corridors routiers (voies de contournement).

Les services de cartographie

Le Ministère a exécuté diverses cartes thématiques qui ont servi à la gestion du transport et, d'une façon particulière, la carte routière du Québec tirée à près de 200 000 exemplaires.

Le Ministère a conçu et élaboré des documents touchant plus spécifiquement certains modes de transport, telles la carte provinciale des restrictions de charges lourdes et les cartes régionales de structures à restrictions de charges. À cette nomenclature, il faut ajouter certaines cartes des plans de transport de Québec et de Montréal, illustrant des thèmes relatifs à l'utilisation du sol et à l'aménagement du territoire et ses développements urbains, le tout en relation avec divers phénomènes de transport.

Des documents ont été élaborés aussi comme aide à l'implantation de la signalisation touristique et de service.

5.2 La programmation routière

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 171 millions de dollars en 1992-1993 pour des projets comprenant :

- l'amélioration des sites dangereux (8 millions de dollars), tels les points noirs ;
- des équipements de sécurité routière (14 millions de dollars) comme les glissières, la signalisation, le marquage de la chaussée ;
- des travaux interrégionaux et régionaux de réfection des surfaces, de réfection et de renforcement de ponts pour un total de 149 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.

Dans le domaine du secteur routier, un montant total de 78 millions de dollars a été dépensé par le Ministère en 1992-1993, réparti comme suit : 32 millions de dollars pour la conservation des acquis, 19 millions de dollars pour l'amélioration du réseau et 27 millions de dollars 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 œuvre de nombreux projets à frais partagés (50 %-50 %) dans les domaines de la recherche en transport, de la construction d'infrastructures routières, des transports maritime et aérien ainsi que pour la réalisation de divers travaux en milieu urbain.

En 1992-1993, la poursuite 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.

Une fois l'entente terminée, le gouvernement du Québec aura injecté, conjointement avec le gouvernement du Canada, près de 195 millions de dollars dans la réalisation de projets liés à la recherche ainsi qu'à l'amélioration et au développement des infrastructures de transport.

Tableau 5

Protocoles d'entente, 1992-1993

Régions	Engagements	Dépenses
	(000 \$)	
1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	2 576	1 086
1-2 Bas-Saint-Laurent	4 389	3 589
02 Saguenay—Lac-Saint-Jean	980	1 137
3-1 Québec	8 893	5 540
3-2 Chaudière-Appalaches	1 772	2 501
04 Mauricie—Bois-Francs	3 422	2 622
05 Estrie	2 424	2 036
6-1 Drummond-Yamaska	3 875	3 395
6-2 Montérégie	7 449	4 569
6-3 Montréal	6 036	10 216
6-4 Laurentides	1 675	2 462
6-5 Lanaudière	1 408	908
07 Outaouais	526	2 910
08 Abitibi-Témiscamingue	4 711	2 954
09 Côte-Nord	3 666	3 666
Total	53 802	49 591

Les protocoles d'entente avec les municipalités

La participation financière du Ministère relative aux protocoles d'entente est reliée au partage de responsabilités entre le Ministère et la municipalité, compte tenu du caractère et de la vocation de la route visée et de la nature du projet, soit l'amélioration, l'entretien et la réfection du réseau routier.

La responsabilité de la gestion des protocoles d'entente incombe au Ministère. Celui-ci propose des critères d'admissibilité et des taux de participation pour chaque type de protocole, fait l'arrimage avec la programmation de projets (interrégionaux et régionaux) et effectue le suivi de l'engagement financier de ces ententes.

En 1992-1993, le Ministère a analysé 157 projets d'entente dont 139 protocoles signés pour des engagements totalisant 70 millions de dollars pour les cinq prochaines années.

L'Entente tripartite pour la construction d'un pont entre Grenville et Hawkesbury

Une entente de principe au niveau administratif est intervenue entre Travaux publics Canada, le ministère des Transports de l'Ontario et le ministère des Transports du Québec pour la construction d'un nouveau pont sur la rivière Outaouais entre les municipalités de Grenville et Hawkesbury. Cette nouvelle structure remplacerait l'actuel pont Perley.

5.3 L'amélioration et la réfection du réseau routier

Les travaux de génie

La coordination de la préparation de projets

Dans le cadre des activités de coordination de la préparation des projets, deux mises à jour complètes des fiches de suivi des activités de préparation des 700 projets interrégionaux (SAPPI) ont été réalisées et près de 400 états de dossiers ont été produits en réponse à des demandes *ad hoc* d'information. Un nouveau document synthèse reflétant l'état d'avancement de chacun des projets, son niveau de programmation ainsi que sa problématique particulière, a été développé.

De plus, des précisions ont été apportées au *Manuel de cheminement d'un projet routier type* ainsi qu'une révision du positionnement de chacun des projets

inscrits au plan de développement. Le Ministère a également consacré des efforts importants afin de produire une évaluation des coûts de préparation prévus sur l'ensemble des projets majeurs au cours des cinq prochaines années.

La sécurité routière

Le Ministère a poursuivi ses efforts en termes de sécurité routière dans la préparation de dossiers tels :

- la politique de sécurité dans les transports qui devrait être entérinée à l'automne 1993;
- la révision de la méthode d'établissement des vitesses;
- la programmation triennale de R-DT en sécurité afin de doter les régions d'outils essentiels;
- la coordination d'un projet-pilote permettant d'améliorer les données d'insécurité;
- l'élaboration de critères de sécurité pour la planification des parcours d'autobus d'écoliers;
- la préparation d'un plan de formation en sécurité routière pour les intervenants régionaux du Ministère;
- le développement du programme des améliorations de sécurité;
- la poursuite de l'opération de révision globale des normes et de leur publication;
- l'élaboration d'un guide de relevé de terrain pour de meilleures analyses de sites « accidentogènes »;
- la conception de modèles pouvant prévoir les phénomènes d'insécurité routière à partir de caractéristiques du réseau routier.

Tableau 6

Activités exécutées en matière d'analyse de sécurité

Activités	Nombre de dossiers traités
Analyse de justification de feux de circulation	100
Analyse de justification de feux clignotants	46
Analyse de justification d'arrêts toutes directions	28
Analyse pour passage d'écoliers et piétons	2
Analyse des demandes de modifications à la signalisation d'indication	20
Préparation de plans et devis de supersignalisation	(contrats) 31
Inventaire des données d'accidents sur les sites « accidentogènes »	321
Analyse des rapports d'investigation de coroners	56
Analyse des sites « accidentogènes »	39
Analyse de la signalisation pour améliorer la sécurité	23
Réalisation de plan de marques sur chaussée	1
Études de sécurité	50
Analyse de plans de réaménagement	30
Analyse des études d'opportunité de projet routier	5
Signalisation de travaux majeurs de construction	4
Suivi de mandats pour la réalisation de plan de supersignalisation à contrat	8
Demandes de modifications de limites de vitesse	191

En matière d'expertise quelque 100 cas ont nécessité l'avis d'un spécialiste. De plus, le Ministère a intensifié ses interventions dans le domaine des analyses des sites «accidentogènes» (programme de points noirs).

De plus, dans le but d'améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation, le Ministère a réalisé et coordonné 955 dossiers dont la répartition des activités est représentée au tableau de la page 26. Si on compare à l'année financière 1991-1992, c'est un accroissement des demandes de plus de 40 %.

Les sols et matériaux

La qualité des matériaux

Le Ministère a élaboré et posé les premiers jalons du programme quinquennal d'assurance de la qualité en enrobés, en plus de poursuivre sa mission de contrôle qualitatif des matériaux et de leur mise en œuvre.

Cette démarche s'appuie sur la norme internationale ISO-9002. Le programme quinquennal concerne la fabrication et la pose de l'enrobé; il consiste à responsabiliser davantage les entreprises, à permettre le contrôle préventif de la chaîne de production, à privilégier et à reconnaître ceux qui maîtrisent la qualité.

Le contrôle des travaux routiers en terrassement et gravelage, béton de ciment et enrobés a augmenté de 23 %, passant de 353 millions de dollars à 434 millions de dollars; le tiers environ de ces travaux a été surveillé par le Ministère. Dix millions de dollars d'honoraires professionnels ont été versés aux firmes privées. En métallurgie, le nombre de projets contrôlés a augmenté, pour un montant en diminution. Divers produits d'une valeur de 50 millions de dollars ont été vérifiés (peinture, sels déglacants, abrasifs, bois traité, etc.).

Le Ministère a aussi vérifié des procédures d'essais et de l'équipement de laboratoires privés ou de centrales d'enrobage. Il a donné de la formation en ce qui a trait à l'étalonnage d'équipement, aux procédures d'essais et aux systèmes de contrôle en général. Il a, de plus, proposé des modifications aux mécanismes de contrôle et géré la décentralisation de la gestion des mandats aux firmes privées.

Des projets spéciaux ont été particulièrement suivis: recyclage à froid, retraitement en place, enrobés à l'amiante, enrobés polymères, béton de ciment à haute résistance, revêtement de pièces métalliques, etc.

La gestion des chaussées

Le Ministère a réalisé près de 500 dossiers d'études techniques dans les domaines de la réfection des chaussées, de la géotechnique et de la géologie.

Outre les études courantes de réfection, le Ministère a poursuivi le développement de systèmes d'aide à la gestion (inventaire structural), de techniques de réhabilitation (retraitement en place) et d'appareils de mesure de la dégradation («ornièreur» au laser (simulateur de trafic en laboratoire), calibre de roulement, etc.).

Les études géotechniques ont porté sur la stabilité de pentes, les puits et les études hydrogéologiques, les fondations, les réclamations, les coupes de roc, les savanes et les remblais-digues.

Le Ministère a poursuivi l'inventaire exhaustif des sources de matériaux sur l'ensemble du territoire. Cet inventaire servira de base à la mise au point d'un système d'information sur les bancs et les carrières.

Les structures

Le Ministère a conçu des ouvrages d'art sur des tronçons de nouvelles routes (autoroute 30 au sud de Montréal, autoroute 20 près de Rimouski) et des projets pour remplacer des ponts désuets sur des routes existantes.

Il a complété les plans et devis de travaux de construction, de réparation, d'amélioration et de renforcement pour un montant estimé à 55 432 269 \$. La répartition de ce montant entre les travaux faits en régie et les travaux exécutés par les consultants extérieurs a été la suivante: 43 381 695 \$ pour 65 projets exécutés par le personnel du Ministère et 12 050 574 \$ pour 10 projets exécutés par les bureaux d'ingénieurs-conseils.

La réalisation la plus remarquable fut sans contredit la conception de deux ponts en béton à haute performance. Cette technique de construction qui utilise un béton de 60 MPa (mégapascals), au lieu de 35 MPa, est obtenue par une réduction du rapport eau-ciment et l'ajout de fumée de silice et de superplastifiants. Le premier pont canadien en béton précontraint de ce type fut construit sur la rivière Portneuf à l'automne 1992. Il a valu au Ministère un prix au mérite décerné conjointement par l'*American Concrete Institute* et l'Association canadienne de ciment Portland ainsi que le trophée ARCUS, catégorie innovation, de l'Association Béton-Québec. L'autre pont sera construit en 1993 sur l'autoroute 50 à Mirabel.

Les ponts existants nécessitent souvent soit un renforcement pour les rendre conformes aux normes des charges routières, soit un élargissement pour rencontrer la géométrie des routes d'approche, soit une réparation pour compenser leur usure. La priorité des travaux de réfection est accordée par les directions régionales aux ponts jugés les plus faibles suite à une évaluation de leur capacité portante, aux ouvrages nécessitant une correction géométrique et aux structures souffrant de décrépitude avancée. Tous ces

travaux sont maintenant mieux ordonnés depuis la mise en place et la poursuite de deux programmes jugés prioritaires par les autorités ministérielles : le système d'inspection des structures et le programme d'évaluation de la capacité portante des ponts.

Le Ministère a finalisé un système complet d'inspection des structures et procédé à la formation des ingénieurs et techniciens affectés à l'entretien des ouvrages d'art, en vue de procéder à une inspection systématique des structures avec une périodicité de trois ans.

Quant à l'évaluation de la capacité portante des ponts, elle s'applique dès maintenant aux anciens ponts jugés plus faibles et s'effectuera plus tard uniquement sur les ponts dont l'inspection aura permis de déceler une perte de capacité importante. Cette activité s'est poursuivie par le travail conjugué des ingénieurs du Ministère et des firmes de consultants qui ont évalué un total de 1734 ponts.

Plusieurs ingénieurs et techniciens ont également contribué, dans le cadre de la mission normative, à la révision de ces normes surtout dans les domaines des ouvrages d'art, de l'hydraulique et d'autres domaines connexes.

Le Ministère a amorcé la préparation d'un manuel de conception des structures qui complétera les normes propres à ce domaine du génie civil. Un manuel sur la conception et la construction des ponts acier-bois est également en préparation ainsi que la révision en profondeur du manuel d'entretien des structures.

Le Ministère achève actuellement le nouveau manuel des ponceaux qui, en plus de la théorie propre aux cours d'eau, contiendra des recommandations utiles aux concepteurs de routes chargés de résoudre les problèmes d'écoulement des eaux de surface.

Dans le domaine de l'hydraulique, le Ministère a réalisé 164 études reliées aux différents domaines des routes. De ce nombre, 76 concernent le remplacement de ponts. Certaines, à caractère urgent, sont réalisées durant les périodes de crues ou d'embâcles. Quelques études préliminaires, commandées par les directions régionales, servent à la préparation des budgets en vue du remplacement d'ouvrages sur des cours d'eau. D'autres études concernent des réclamations et des expertises pour inondation, affouillement, érosion, sédimentation, etc.

L'environnement

Durant la dernière année, le Ministère a adopté une politique sur l'environnement. Elle a fait l'objet d'une consultation auprès de plusieurs ministères. La mise en application est déjà amorcée, notamment en ce qui concerne l'intégration de l'environnement aux normes du Ministère.

Celui-ci a produit de nombreuses études de cadrage environnemental, d'impact, d'évaluations environnementales, d'évaluations archéologiques et d'évaluations de sols contaminés. Plusieurs mandats d'envergure et d'intérêt ministériel ont été complétés durant la dernière année.

La circulation et les aménagements

En matière de gestion de la circulation, le Ministère a produit une analyse préliminaire représentant la première étape en vue d'établir un plan d'inventaire de la problématique de la circulation sur le réseau.

Pour l'amélioration et la réfection du réseau routier, il a réalisé plus de 6000 dossiers techniques sous forme d'enquêtes d'origine-destination, d'études d'opportunité, de circulation, de feux de circulation et de besoin d'éclairage et il a procédé à des études de géométrie et de vitesse sécuritaire sur plus de 3800 km de route.

Il a préparé des plans d'avant-projets de localisation et d'aménagements géométriques et des études préliminaires, de rétrocession de terrains et de contrôle des accès, pour un total de 463 dossiers.

Enfin, il a réalisé 163 plans et devis pour des travaux spécialisés dans le domaine des chaussées, de l'éclairage routier, des feux de circulation et des feux clignotants.

Les opérations foncières

L'arpentage et la géomatique

Le Ministère a procédé 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 équivalant à 320 km pour la préparation de plans d'acquisition, à 140 km pour les plans d'immeubles excédentaires et 487 km pour des plans de levé dont les données numériques sont utilisées pour la conception des projets d'aménagements routiers; 19 % de ces travaux ont été exécutés par l'entreprise privée.

Il a aussi supervisé les travaux de photogrammétrie pour la préparation de cartes topographiques et de fichiers numériques sur une superficie de 80 600 hectares. Ces documents servent à la préparation des avant-projets du Ministère.

De plus, des travaux d'arpentage ont été exécutés pour répondre à des plaintes des citoyens concernant des empiétements, des bornages, etc., sur une distance équivalant à 388 km de route.

Il a démontré au cours de l'année que la création des modèles numériques de terrain (topographie), à l'aide de la technique de la photographie à basse altitude, permet une réduction réelle des coûts rattachés au captage de l'information.

Les activités immobilières

Le Ministère a ouvert 983 nouveaux dossiers d'expropriation et a versé 19,7 millions de dollars pour l'acquisition de droits immobiliers dans 966 dossiers (anciens et nouveaux).

Il a poursuivi l'acquisition de terrains requis pour le système de transport des trains de banlieue pour un montant de 3,2 millions de dollars, alors que les acquisitions pour les autres ministères totalisaient 497 900 \$.

En contrepartie, la vente et la location de biens immobiliers excédentaires, dans 354 dossiers, ont procuré des revenus de 6,4 millions de dollars au gouvernement.

5.4 Les travaux de construction du réseau routier

Des dépenses de 495 970 700 \$ ont été effectuées par le Ministère au chapitre de la construction du réseau routier en 1992-1993, soit :

- 272 110 300 \$ pour l'amélioration du réseau routier;
- 223 860 400 \$ pour la réfection du réseau routier.

Notons que les projets d'amélioration apportent une plus-value au patrimoine autoroutier québécois. Par ailleurs, 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

Régions	Réseau routier		Total
	Amélioration	Réfection	
			\$
1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	8 079 300	7 075 400	15 154 700
1-2 Bas-Saint-Laurent	15 219 900	11 786 100	27 006 000
02 Saguenay—Lac-Saint-Jean	12 586 000	8 694 400	21 280 400
3-1 Québec	21 350 200	13 627 400	34 977 600
3-2 Chaudière-Appalaches	15 350 500	21 325 500	36 676 000
04 Mauricie—Bois-Francs	10 425 700	18 795 200	29 220 900
05 Estrie	18 367 500	13 435 900	31 803 400
6-1 Drummond-Yamaska	12 632 100	13 323 400	25 955 500
6-2 Montérégie	42 307 500	21 051 400	63 358 900
6-3 Montréal	23 961 000	40 258 400	64 219 400
6-4 Laurentides	11 884 300	13 374 900	25 259 200
6-5 Lanaudière	9 322 400	9 402 400	18 724 800
07 Outaouais	17 826 500	14 630 700	32 457 200
08 Abitibi-Témiscamingue	11 063 300	9 160 000	20 223 300
09 Côte-Nord	15 864 500	5 622 300	21 486 800
Directions centrales	25 869 600	2 297 000	28 166 600
Total*	272 110 300	223 860 400	495 970 700

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

Les principaux travaux par région

Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (1-1)

Amélioration : Le Ministère a investi 8,1 millions de dollars en travaux d'amélioration dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. La première des trois phases d'un vaste projet pour coordonner les travaux de voirie avec ceux d'alimentation en eau et d'assainissement à Port-Daniel a été réalisée au coût de 1,9 million de dollars.

À Escuminac, la reconstruction d'un tronçon de 4 km de la route 132 a été amorcée à la fin de l'été 1992. Il s'agit de travaux majeurs de l'ordre de 5,8 millions de dollars répartis sur trois ans qui visent, entre autres, à éliminer une traverse de voie ferrée par l'aménagement d'un viaduc.

Les constructions entreprises l'année dernière sur la route des Ponts, à Saint-Jules (un projet de 4 millions de dollars), et sur les chemins des Caps et Grand-Ruisseau à Fatima, aux Îles-de-la-Madeleine (un projet de 2,4 millions), ont également été achevées.

Au chapitre de la sécurité routière le programme de réfection des glissières de sécurité a été poursuivi et plusieurs corrections ont été apportées à des problèmes ponctuels dans les municipalités de Percé et Hope Canton.

Une somme de 943 000 \$ a aussi été allouée à la reconstruction de huit structures sur le réseau entretenu par le Ministère et 256 000 \$, pour cinq structures municipales.

Réfection : Pour la réfection du réseau routier, le Ministère a consacré 7 millions de dollars sur l'ensemble du territoire de la région dont près de 60 % en travaux de réfection des surfaces. Soulignons parmi ces projets la protection des berges contre l'érosion à Caplan et le parachèvement des travaux commencés en 1991 sur la rue Grand-Pré à Bonaventure.

Le Ministère a aussi procédé à la réparation de cinq ponts en y affectant un montant de 358 000 \$.

Bas-Saint-Laurent (1-2)

Amélioration : Près de 15,2 millions de dollars ont été dépensés pour l'amélioration du réseau routier de la région du Bas-Saint-Laurent. Des travaux de l'ordre de 6,6 millions de dollars sur l'autoroute 20 entre Le Bic et Rimouski, la route 232, la rue Arthur-Buies et divers chemins de desserte ont permis l'ouverture à la circulation de cette voie rapide en novembre 1992.

D'autres travaux ont été réalisés : la réfection d'un pont au-dessus de la rivière Tobegote à Amqui, le réaménagement de l'intersection de la route 132 et de la route 195 à Matane comptent parmi les plus importants. L'aménagement de voies de dépassement à Saint-Simon a été entrepris dans le cadre d'un programme d'amélioration de la route 132 entre Cacouna et Le Bic.

Un peu plus d'un million de dollars a été consacré pour améliorer la sécurité routière sur les routes de la région. À La Pocatière, par exemple, l'intersection des routes 132 et 230 fut réaménagée. Un grand nombre de glissières de sécurité ont également été remplacées sur les routes numérotées dans plusieurs municipalités afin que ces équipements respectent les nouvelles normes de sécurité du Ministère.

Des travaux de reconstruction des structures ont aussi été réalisés sur le réseau municipal et celui du Ministère pour des sommes de 184 000 \$ et 819 000 \$ respectivement.

Réfection : Dans le cadre de la réfection du réseau routier, le Ministère a réalisé plus de 100 projets représentant un coût total de 11,7 millions de dollars. Il y a lieu de mentionner plus particulièrement la stabilisation de talus à Saint-Jérôme-de-Matane et la reconstruction de la route 232 à Sainte-Blandine.

Des travaux de réfection de surface d'une valeur de 7,5 millions de dollars répartis sur toute l'étendue du territoire ont été effectués. À cela, s'ajoutent des investissements de 450 000 \$ pour des projets de réparation de quatre ponts.

Saguenay—Lac-Saint-Jean (02)

Amélioration : Parmi les principales réalisations sur le plan de l'amélioration du réseau routier, citons : la reconstruction d'un tronçon de la route 167 près de Notre-Dame-de-la-Doré pour un montant de 2,3 millions de dollars. Un montant de 4,6 millions de dollars a également été dépensé sur la route 175. Un nouveau tronçon donnant accès au Port Saguenay, à ville de La Baie, a été amorcé pour une somme de 1,5 million de dollars. Des montants de 970 000 \$ et de 940 000 \$ ont été dépensés respectivement dans les programmes de sécurité routière et d'aide aux chemins municipaux.

Réfection : Les principales interventions ont été faites sur la route 170 dans les municipalités de La Baie et de Saint-Félix-d'Otis pour un montant de 1,5 million de dollars.

Des montants de 624 000 \$ et 975 000 \$ ont été dépensés sur les routes 167 Nord et 113.

Sur le réseau routier collecteur, une somme de 895 000 \$ a été affectée au chemin Saint-Joseph desservant la municipalité de Girardville.

Québec (3-1)

Amélioration : Dans la région de Québec, plus de 5 millions de dollars ont été consacrés à l'aménagement à trois voies du pont de Québec et 3,4 millions de dollars à la construction de l'autoroute 73 à Stoneham et Charlesbourg.

Les autres principales réalisations au chapitre de l'amélioration du réseau routier ont été :

- la construction de voies lentes sur la route 175 aux kilomètres 108-112 et 114 (1,3 million de dollars);
- les travaux de plusieurs protocoles d'entente avec les municipalités dont le parc technologique Québec Métro (703 000 \$), l'axe nord-sud à Beauport (1,35 million de dollars) et la route 381 à Saint-Urbain (1,5 million de dollars);
- l'aménagement de l'échangeur de la route Gravel (autoroute 40) à Pointe-aux-Trembles (736 000 \$);
- la construction d'un pont expérimental avec béton à haute résistance sur la 1^{re} avenue à Portneuf (515 000 \$);

Réfection : Parmi les interventions reliées à la réfection du réseau routier, mentionnons l'exécution de travaux de couches d'usure à l'enrobé bitumineux à haute performance sur les autoroutes Du Vallon, Henri-IV et 73 (Laurentienne) pour un montant de 2,8 millions de dollars ainsi que la pose d'enrobé bitumineux sur l'autoroute 40 à Cap-Santé et Pointe-aux-Trembles.

Des travaux importants de renforcement ont également été effectués sur la route 138 à Petite-Rivière-Saint-François (2,1 millions de dollars) et sur la route 175 entre les kilomètres 70 et 110 (1,7 million de dollars).

Chaudière-Appalaches (3-2)

Amélioration : Des travaux d'amélioration sur le réseau routier dans la région Chaudière-Appalaches furent exécutés pour un montant de 14,6 millions de dollars. Le Ministère a complété un tronçon de 8,8 km de l'autoroute 73 entre Vallée-Jonction et Saint-Joseph au coût de 1,8 million de dollars et en a fait l'ouverture en septembre 1992.

Des travaux pour un montant de 650 000 \$ ont été exécutés à l'intersection de l'autoroute 73 et des routes 173 et 276 afin d'améliorer la sécurité à ce carrefour.

Le Ministère a signé un protocole avec la ville de Lévis pour un montant de 2,2 millions de dollars pour améliorer la circulation au carrefour de l'autoroute 20 et de la route 173 (boulevard Kennedy et Côte-du-Passage).

De plus, des travaux de 650 000 \$ furent complétés sur la route 112 dans la municipalité de Saint-Pierre-de-Broughton par l'ajout d'une voie lente dans le but d'améliorer la sécurité.

Réfection : Le Ministère a exécuté des travaux de réfection sur le réseau routier pour un montant de 21,3 millions de dollars répartis comme suit : 15 millions de dollars pour les couches d'usure et le renforcement de la chaussée, 6,3 millions de dollars pour la réfection des structures.

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 complète de la rue Principale et d'une section de la rue du Couvent pour faciliter la circulation de transit à Saint-Albert-de-Warwick (coût : 860 000 \$) ; la réfection de la chaussée en direction de Black Lake sur la route 265 à Plessisville (coût : 950 000 \$) ; le dragage de la rivière Bécancour pour réduire les risques d'embâcle au dégel (coût : 670 000 \$) ; la réfection de glissières de sécurité sur les axes principaux (coût : 920 000 \$) ; la correction d'une bretelle de l'échangeur de l'autoroute 55 et de l'autoroute 40 (coût : 400 000 \$) ; la reconstruction du pont sur la rivière Charest situé

sur la route 354 à Sainte-Anne-de-la-Pérade (coût : 450 000 \$) ; la reconstruction du pont sur la rivière Blanche situé sur la route 226 à Saint-Célestin (coût : 525 000 \$) ; le remplacement des travées métalliques du pont sur la rivière Nicolet situé sur l'autoroute 20 à Saint-Léonard (coût : 1,05 million de dollars).

Réfection : Le partage des montants affectés à la réfection du réseau s'est fait comme suit : 5,8 millions de dollars sur les projets municipaux et régionaux (axes secondaires) et 11,6 millions de dollars en couches d'usure et réfection majeure sur le réseau supérieur.

Estrie (05)

Amélioration : Au chapitre de l'amélioration du réseau en Estrie, 10,7 millions de dollars ont été affectés aux projets interrégionaux, 4,4 millions de dollars aux projets régionaux et locaux, 86 000 \$ aux projets pararoutiers, 1 million de dollars aux projets de sécurité routière, 1,5 million de dollars aux structures du réseau entretenu par le Ministère, 240 000 \$ aux structures municipales et, enfin, 53 000 \$ au drainage agricole.

Parmi les réalisations les plus importantes, soulignons que 4,2 millions de dollars ont servi à compléter la construction de l'autoroute 10 (entre la route 216 et la route 112), 3,6 millions de dollars ont été consacrés à la construction d'un pont d'étagement sur l'autoroute 55 à Stanstead Plain et 2,8 millions de dollars à la construction d'un pont sur la rivière Saint-François à Ascot Corner.

Réfection : Le partage des montants affectés à la réfection du réseau a été effectué comme suit : 3,1 millions de dollars pour les projets régionaux et locaux, 15 000 \$ pour les projets pararoutiers, 9,7 millions de dollars pour les projets de couches d'usure et de réfection majeure et 630 000 \$ pour les structures du réseau entretenu par le Ministère.

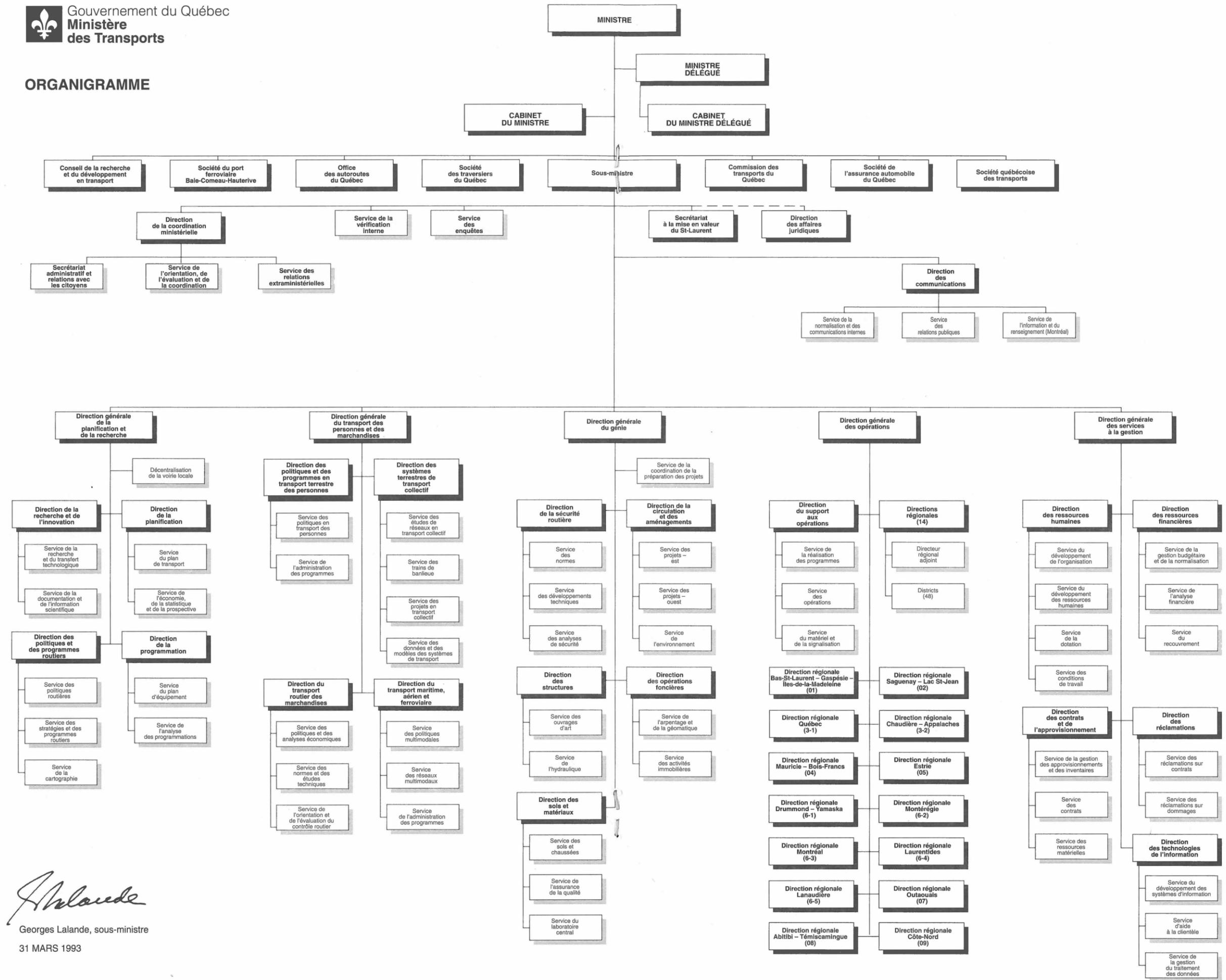
Parmi les projets de couches d'usure et de réfection majeure, soulignons que 1,4 million de dollars ont été affectés à un projet sur l'autoroute 10 près de Saint-Étienne-de-Bolton et 2,1 millions de dollars à un projet sur l'autoroute 55 à Stanstead-Est.

Drummond-Yamaska (6-1)

Amélioration : Un montant de 12,5 millions a été dépensé pour l'amélioration du réseau routier. Les principaux travaux sont les suivants :

- la construction d'un échangeur (sortie 88) donnant accès à la rue Horizon à Waterloo sur l'autoroute 10. Ce projet réalisé par la ville de Waterloo a fait l'objet d'un protocole où le Ministère a payé 75 % du coût des travaux, soit 1,6 million de dollars ;

ORGANIGRAMME



Georges Lalonde
 Georges Lalonde, sous-ministre
 31 MARS 1993

- l'élargissement à quatre voies de la route 143 (boulevard Saint-Joseph) s'est poursuivi dans la municipalité de Saint-Nicéphore. Le Ministère y a contribué pour un montant de 1,3 million de dollars;
- un pont de 900 000 \$ a été reconstruit sur l'autoroute 20 au-dessus de la rivière Nicolet dans la municipalité de Notre-Dame-du-Bon-Conseil;
- la reconstruction de la route 122 a été amorcée dans Saint-Gérard-Majella par un projet de 4,5 km (2 millions de dollars).

Réfection : La majeure partie des sommes consacrées à la réfection du réseau a servi à l'application de couches d'usure sur les autoroutes 10 et 20. De plus, le pont de l'autoroute 30 au-dessus de la rivière Richelieu à Sorel a subi des réparations de 700 000 \$.

Montérégie (6-2)

Amélioration : Un montant de 41,3 millions de dollars a été consacré à l'amélioration du réseau routier en Montérégie, au cours de l'exercice financier 1992-1993.

Soulignons en particulier les 23 millions de dollars investis dans le parachèvement du tronçon de l'autoroute 30 entre les villes de Châteauguay et de Sainte-Catherine, la réalisation au coût de 3 millions de dollars de l'échangeur entre l'autoroute 35 et le rang Saint-Édouard à Saint-Athanase, de même que le réaménagement d'un tronçon de la route 132 à la limite des villes de Léry et Châteauguay.

Également, par la participation du Ministère à des protocoles d'entente, s'ajoutent des montants de 2,5 millions de dollars pour le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 20 et du boulevard Roland-Therrien, de 900 000 \$ à l'amélioration de la rue Victoria à Saint-Lambert et de 500 000 \$ au prolongement du boulevard Clairevue dans le secteur aéroportuaire de Saint-Hubert.

Réfection : Le total des crédits affectés à la réfection du réseau montréalais en 1992-1993 s'est élevé à 21 millions de dollars. Quoiqu'il s'agisse principalement de réfection des surfaces de roulement, des travaux de rechargement et de pavage ont été réalisés sur l'autoroute 15 dans les municipalités de Saint-Bernard-de-Lacolle, Saint-Cyprien-de-Napierville, Saint-Patrice-de-Sherrington et Saint-Jacques-le-Mineur au coût total de 5,7 millions de dollars.

Montréal (6-3)

Amélioration : Parmi les travaux d'amélioration dans la région de Montréal mentionnons que l'élargissement du pont Médéric-Martin au-dessus de la rivière des Prairies sur l'autoroute 15, dans les villes de Laval et Montréal, a été complété pour un montant de 6,8 millions de dollars.

Le Ministère a également terminé la reconstruction des ponts Galipeault et Taschereau au-dessus de la rivière des Outaouais sur l'autoroute 20, dans les municipalités de l'Île-Perrot, Sainte-Anne-de-Bellevue, Dorion et Pincourt pour un montant de 7 millions de dollars.

Il a notamment complété la construction de l'échangeur du boulevard Chomedey, à l'intersection de l'autoroute 440 dans la ville de Laval pour un montant de 3,3 millions de dollars.

Réfection : Par ailleurs le Ministère a procédé aux travaux de réfection du pont Gédéon-Ouimet sur l'autoroute 15, au-dessus de la rivière des Mille-Îles, dans les municipalités de Laval et Boisbriand pour un montant de 6,7 millions de dollars.

Il a exécuté la réfection des structures des voies élevées de six bretelles de l'échangeur Turcot dans les villes de Montréal, Notre-Dame-de-Grâce et Saint-Henri pour un montant de 10,7 millions de dollars.

Il a procédé à la réfection de la chaussée et de trois structures sur l'autoroute 40 dans la municipalité de Rigaud au coût de 3,2 millions de dollars.

La réfection du réseau routier avec couche d'usure totalisant 11,6 millions de dollars s'est effectuée principalement sur les infrastructures suivantes :

- l'autoroute 20 à Rivière-Beaudette et Saint-Zotique (1,1 million de dollars);
- l'autoroute 20 à Côteau-du-Lac (950 000 \$);
- l'autoroute 20 dans Beaconsfield, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue (2,1 millions de dollars);
- l'autoroute 40 dans Sainte-Madeleine-de-Rigaud et Pointe-Fortune (1,5 million de dollars);
- l'autoroute 40 dans Vaudreuil et Saint-Lazare (1,2 million de dollars);
- l'autoroute 40 dans Kirkland (1,4 million de dollars);
- l'autoroute 40 (avec béton de ciment) dans la région de Montréal (2,5 millions de dollars).

Un montant de l'ordre de 5 millions de dollars a également été consacré à des travaux de réparation de diverses structures dans la région métropolitaine.

Laurentides (6-4)

Amélioration : Pour améliorer le réseau dans la région des Laurentides, le Ministère a consacré 5,4 millions de dollars sur la route 117, dans la municipalité des Ruisseaux, au nord de Mont-Laurier; 1,1 million de dollars sur le chemin Avila, entre les échangeurs 58 et 60 de l'autoroute 15 à Saint-Sauveur; 830 000 \$ au carrefour, montée Sainte-Thérèse, montée Meunier et autoroute 15, dans la municipalité de Bellefeuille et 800 000 \$ sur le chemin de Saint-Michel à Parent.

Réfection: Des travaux de réfection ont été exécutés sur la route 117 à Sainte-Agathe Sud à un coût de 650 000 \$. Les systèmes d'éclairage de l'autoroute 15, aux échangeurs 23, 39, 43 et 45, ont été changés à un coût de 1,3 million de dollars. Des couches d'usure ont été posées sur l'autoroute 15 pour un montant de 2,2 millions de dollars, sur l'autoroute 640 pour un montant de 3 millions de dollars, sur la route 148, dans la municipalité de Chatham, pour un montant de 640 000 \$, sur la route 329, dans la municipalité de Lachute, pour un montant de 1,2 million de dollars et sur la route 309, dans la municipalité de Notre-Dame-du-Laus, pour un montant de 840 000 \$.

De plus, les municipalités de Mirabel, Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson, Saint-Jovite, Saint-Adolphe-d'Howard, Saint-Jérôme, Piedmont et Mont-Tremblant ont profité d'une aide financière de 1,2 million de dollars pour la réfection d'infrastructures.

Lanaudière (6-5)

Amélioration: Les principales réalisations sur le plan de l'amélioration du réseau routier dans la région de Lanaudière furent:

- le réaménagement de l'échangeur des autoroutes 40 et 640 dans les villes de Lachenaie, Charlemagne et Le Gardeur (5,2 millions de dollars);
- le réaménagement de la sortie 144 de l'autoroute 40 à Berthierville (110 500 \$);
- la reconstruction du 5^e rang Ouest à Saint-Ambroise (228 800 \$);
- la reconstruction des ponts de la rivière Saint-Jean sur la route 138 à Saint-Antoine-de-Lavaltrie (495 000 \$), du Ruisseau dans le rang Sacré-Cœur à Saint-Jean-de-Matha (243 000 \$), de la rivière Bayonne sur la route 345 dans Sainte-Élizabeth (338 500 \$) et du pont Populus sur la route 341 dans Saint-Roch-de-l'Achigan (292 300 \$).

En vertu de protocoles d'entente, une aide financière a été versée aux municipalités de Saint-Michel-des-Saints, Saint-Paul et Le Gardeur (496 000 \$).

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

- l'autoroute 40 dans Sainte-Geneviève-de-Berthier (490 000 \$), dans Saint-Antoine-de-Lavaltrie (498 000 \$), dans Lanaudière-d'Autray (707 500 \$) et Lachenaie (242 600 \$);
- la route 347 dans Saint-Norbert (906 000 \$), la route 348 dans Saint-Ambroise-de-Kildare (335 600 \$), la route 343 dans Sainte-Marcelline et Saint-Alphonse (908 500 \$) et la route 131 dans Sainte-Émélie-de-l'Énergie (816 800 \$);

- le pont des chutes Darwin sur la route 337 à Rawdon (340 000 \$), les ponts d'étagement de la route 138 et de l'autoroute 40 dans Saint-Cuthbert (218 000 \$) et les ponts d'étagement de l'autoroute 40 au-dessus de la route 158 dans Berthierville (235 500 \$).

Outaouais (07)

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

- la reconstruction et l'aménagement de voies de dépassement de la route 105 sur 3,3 km dans la municipalité de La Pêche (3,1 millions de dollars);
- la construction du boulevard Laramée entre l'axe Deschênes et le chemin de La Montagne dans les villes de Hull et Aylmer, sur une longueur de 5,4 km; environ 50 % des travaux ont été réalisés pour un montant de 4,1 millions de dollars;
- la construction de l'autoroute 5 sur 4,5 km dans la municipalité de La Pêche, en contournement du village de Wakefield; environ 35 % des travaux ont été réalisés pour un montant de 3 millions de dollars;
- la construction de la route 323 sur 3,4 km dans la municipalité de Suffolk et Addington, en contournement du village de Saint-Émile-de-Suffolk pour un montant de 1,3 million de dollars;
- la reconstruction du chemin Namur-Boileau sur 3,1 km dans la municipalité de Namur pour un montant de 675 000 \$.

Réfection: Les projets de réfection les plus significatifs dans la région furent:

- le «décohésionnement» et la pose d'une couche de base de béton bitumineux sur l'autoroute 50 à Gatineau, entre les sorties du boulevard La Gappe et la montée Paiement, dans les deux directions, sur une longueur de 7 km et pour un montant de 1 million de dollars;
- la pose d'une couche de roulement en béton bitumineux sur l'autoroute 50 à Gatineau entre les sorties de la montée Paiement et celle du boulevard Lorrain, en direction est, sur une longueur de 5,4 km et au montant de 462 000 \$;
- la réparation du pont Alonzo-Wright, au-dessus de la rivière Gatineau dans les municipalités de Gatineau et Chelsea pour un montant de 555 000 \$;
- la reconstruction du chemin Bois-Franc sur 2,6 km dans la municipalité de Mansfield et Pontefract pour un montant de 546 000 \$;

- le meulage de surface de roulement en béton de ciment de l'autoroute 5 entre le pont MacDonald-Cartier et la sortie du boulevard Saint-Joseph à Hull, sur une longueur de 9,8 km et pour un montant de 754 000 \$.

Abitibi-Témiscamingue (08)

Amélioration : Au cours de l'exercice financier, l'amélioration de la route 101 s'est concrétisée par la participation du Ministère dans le cadre de protocoles d'entente, d'une part pour la construction routière dans les municipalités suivantes : Témiscaming (408 300 \$), Saint-Bruno-de-Guigès (680 000 \$), Saint-Édouard-de-Fabre (590 500 \$) et Lac Dufault (537 500 \$) et d'autre part par la correction de courbes dangereuses dans les municipalités de Notre-Dame-du-Nord (308 000 \$) et de Témiscaming (452 000 \$).

Le Ministère a également procédé à la reconstruction d'une partie de la route 111 dans la municipalité de Sullivan (1,4 million de dollars).

Sur la route 117, le Ministère a amorcé les travaux de réfection sur le tronçon Para-Morrisson (2,1 millions de dollars) et a participé à un protocole d'entente avec la municipalité de Rouyn-Noranda (750 000 \$).

Le Ministère a aussi contribué à l'amélioration de la route 390 par la correction de courbes (535 000 \$) dans la municipalité de Poularies, par sa participation à un protocole d'entente pour la réfection de la voie d'accès à l'aéroport (605 800 \$) dans la municipalité de Val-d'Or et sur la route 393 par la réfection d'un pont (506 000 \$) dans la municipalité de Palmarolle et un autre sur un chemin dans la municipalité de Surimau (342 000 \$).

Réfection : Le Ministère a procédé à la réfection du réseau routier, d'une part, par un rechargement en gravier et la pose d'enrobés bitumineux sur la route 101 dans le canton Montreuil (990 000 \$) et sur la route 117 dans la municipalité de Cadillac (1 million de dollars) et, d'autre part, par la pose de couches d'usure sur diverses routes dans les municipalités suivantes :

- la route 101 à Montbeillard (549 000 \$);
- la route 109 à Amos (526 000 \$);
- la route 111 à Amos (535 000 \$);
- la route 117 à Val-d'Or (557 000 \$);
- la route 386 à Belcourt (545 000 \$);
- la route 117 à McWatters (370 000 \$);
- la route 117 à La Sarre (489 000).

Côte-Nord (09)

Amélioration : Les principales interventions du Ministère au secteur 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 (2 millions de dollars);
- la reconstruction de la route existante entre Sandwash Pond et la rivière Saint-Paul (secteur de Blanc-Sablon) (5,8 millions de dollars);
- l'amélioration de la voûte du tunnel Saint-Nicolas à Franquelin (850 000 \$).

Réfection : Par ailleurs, les principales interventions au niveau de la réfection du réseau routier dans la région de la Côte-Nord concernaient des réfections de surface sur la route 138 pour 2,7 millions de dollars et sur la route 389 pour 1,2 million de dollars.

Aussi, des réparations de 534 000 \$ ont été effectuées sur divers points de la route 138 entre Tadoussac et Sept-Îles.

5.5 L'entretien des infrastructures routières

La conservation des chaussées et des structures

Le réseau routier entretenu par le Ministère se compose de 60 876 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.

Tableau 8

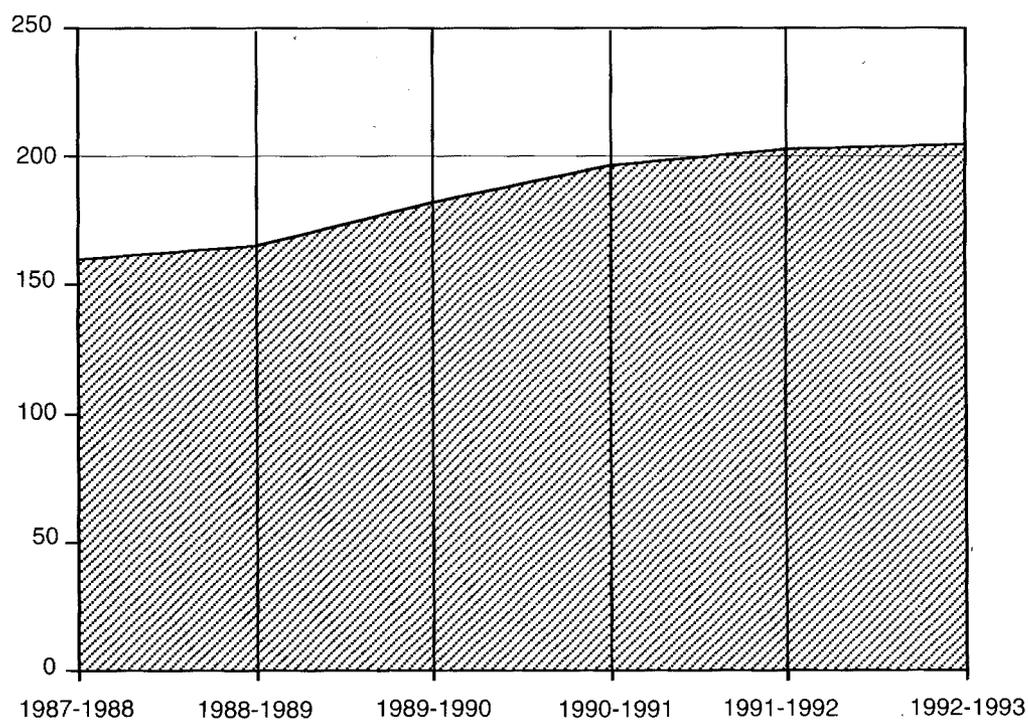
Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère

Régions	Kilomètres (longueur équivalente pondérée à 2 voies)								Total Km
	Autoroutes		Nationales		Régionales et collectrices		Chemins locaux et d'accès aux ressources		
	Pavées	Non pavées	Pavées	Non pavées	Pavées	Non pavées	Pavées	Non pavées	
1-1	0	0	801	0	495	0	692	456	2 444
1-2	207	4	696	0	1 111	41	1 307	2 276	5 642
02	16	0	1 191	0	484	95	897	1 047	3 730
3-1	427	0	524	0	586	20	788	321	2 666
3-2	549	0	422	0	1 816	20	1 932	2 681	7 420
04	558	0	652	0	1 084	15	1 891	1 412	5 612
05	269	0	345	0	1 313	63	750	2 780	5 520
6-1	361	0	359	0	957	21	1 742	1 368	4 808
6-2	629	1	676	0	856	0	2 320	157	4 639
6-3	871	1	13	0	194	0	402	8	1 489
6-4	306	0	497	0	848	193	1 391	181	3 416
6-5	323	0	160	0	753	0	1 337	65	2 638
07	129	7	501	0	732	43	677	1 314	3 403
08	0	0	1 198	0	887	169	302	2 703	5 259
09	0	0	1 019	242	163	165	255	346	2 190
Total	4 645	13	9 054	242	12 279	845	16 683	17 115	60 876

Graphique 3

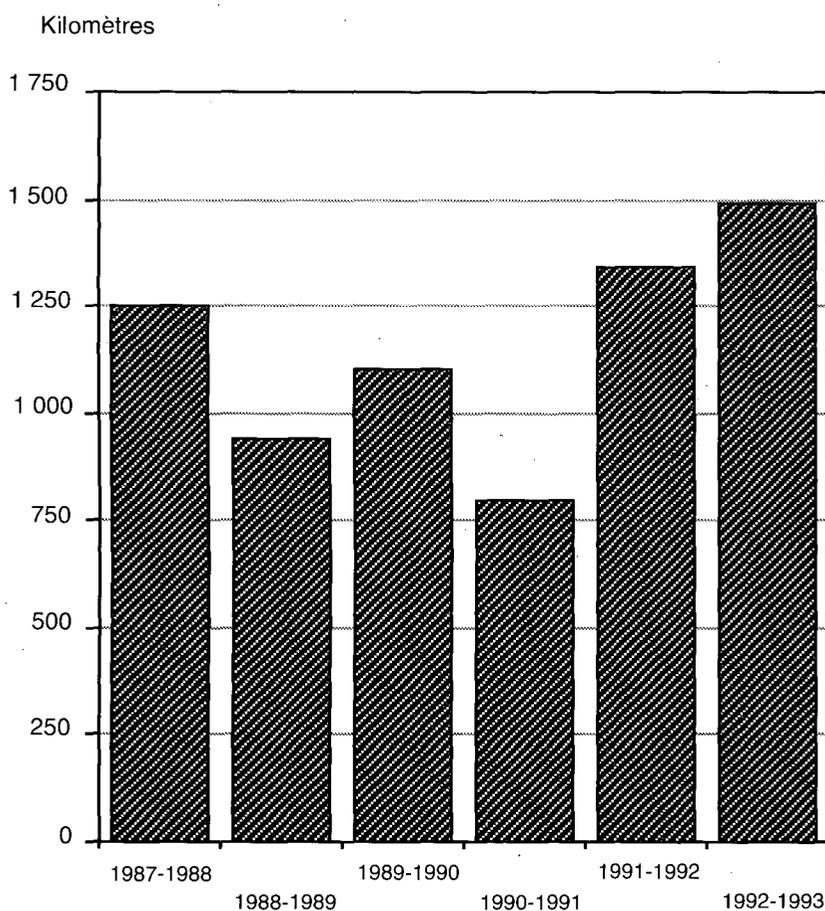
Budget de conservation des chaussées

En millions de dollars



Au cours de l'exercice 1992-1993, une couche d'usure a été appliquée sur 1492 km de routes, pour un montant de 77,8 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 694 km par rapport à 1990-1991 et de 151 km par rapport à 1991-1992.

Graphique 4
Kilomètres de couches d'usure



Le Ministère poursuit sa démarche visant à améliorer ses techniques en matière d'entretien et de réfection des chaussées.

Les expériences concernant les enrobés à l'amianté sont maintenant complétées. La technique de fabrication est généralement bien maîtrisée et l'étape suivante sera d'établir la rentabilité de la technique à long terme et son intégration dans la gamme de procédés disponibles pour l'entretien des chaussées souples.

Trois projets de pose de couches minces anti-fissures avant resurfaçage ont été exécutés dans la Grande région de Montréal. Là encore, la technique

est à point et la rentabilité sera établie par le suivi de ces projets au cours des années.

Les techniques récentes de «décohésionnement» et de stabilisation de chaussées continuent de croître rapidement.

Le scellement de fissures a dans l'ensemble donné de bons résultats et l'année 1993 devrait en être une de rationalisation avec sensiblement le même niveau d'intervention qu'en 1992.

Tableau 9

Répartition des dépenses de conservation des chaussées

	1990-1991	1991-1992	1992-1993
	(000 000 \$)		
Chaussées à l'enrobé bitumineux ¹	80,9	109,8	117,8
Chaussées en béton de ciment	1,3	0,7	0,0
Chaussées et accotements en matériaux granulaires	31,3	31,3	30,5
Drainage	23,9	24,0	25,4
Éléments de sécurité et abords de route	16,5	17,5	11,2
Autres opérations et administration ²	42,5	19,3	20,0
Total	196,4	202,6	204,9

1. Les couches d'usure de 1992-1993 (77,8 millions de dollars) ont été incluses au poste: «chaussées à l'enrobé bitumineux», bien qu'elles figurent à un autre poste budgétaire (prog.-élé. 2.1 et 2.2 amélioration et réfection).

2. L'ensemble des dépenses administratives soit environ 23,4 millions de dollars comprenant les salaires du personnel fonctionnaire, professionnel et cadre incluant les frais de voyage et les frais marginaux, ne sont plus comptabilisées depuis 1991-1992 à l'activité «Autres opérations et administration» mais regroupées dans les activités de soutien.

Des travaux d'entretien et de réfection totalisant 54 millions de dollars ont été effectués sur 1061 des quelque 8500 structures du réseau entretenu par le Ministère. De ce montant, 24,5 millions de dollars ont servi à la reconstruction et au renforcement des ouvrages.

De plus, des subventions de 4,6 millions de dollars ont permis la réfection ou la reconstruction de 145 structures de compétence municipale.

La signalisation

Les activités d'entretien de l'équipement de contrôle furent sensiblement les mêmes que celles de l'année précédente. Ainsi, on a procédé à l'entretien de 68 075 luminaires de rues et de 1025 feux lumineux, à l'installation de 140 feux lumineux, à la fabrication de 98 097 panneaux de signalisation au sol, de 112 000 délinéateurs pour autoroutes et glissières de sécurité et de 1223 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

De plus, dans un souci de rationalisation de la consommation électrique, le Ministère a procédé à la conversion de 6300 luminaires au mercure par des luminaires au sodium à haute pression, réduisant ainsi la consommation de 40 % tout en maintenant le même niveau d'éclairage. Aussi, on a ramené à 400 000 lumens le niveau d'éclairage par tour. Concrètement, le Ministère a éliminé près de 2000 luminaires de 1000 watts.

Le marquage de 30 000 km de routes a nécessité près de 4,4 millions de litres de peinture jaune et blanche et plus de 2,6 millions de kg de microbilles de verre afin d'assurer la réflectivité de nuit des lignes. Des produits de marquage de longue durée ont été appliqués sur près de 300 km d'autoroutes.

Une nouvelle formulation chimique des peintures a été élaborée par le Ministère et différents fournisseurs, afin d'en améliorer la qualité de 15 % à 20 %.

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 (6763 km);
- les routes dont l'entretien est confié à contrat à l'entreprise privée ou à des municipalités (21 338 km);
- les chemins dont l'entretien est assuré par des municipalités ou des MRC, mais partiellement subventionné par le Ministère (39 270 km).

Le Ministère a administré 619 contrats (241 avec des municipalités et 378 avec des entrepreneurs) pour le déneigement et le déglacage de 21 338 km de routes, au coût de 52,6 millions de dollars excluant les matériaux de déglacage. De plus, il a accordé une enveloppe budgétaire de 38,8 millions de dollars à 1330 municipalités ou MRC pour l'entretien d'hiver de 39 270 km de routes ou chemins municipaux, selon le régime de subventions précédemment cité.

Tableau 10

Montant des contrats octroyés pour l'entretien d'hiver

Régions	Montant total (\$)
1-1 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	4 190 830
1-2 Bas-Saint-Laurent	5 127 378
02 Saguenay—Lac-Saint-Jean	3 256 618
3-1 Québec	5 217 616
3-2 Chaudière-Appalaches	4 754 199
04 Mauricie—Bois-Francis	3 479 215
05 Estrie	3 568 303
6-1 Drummond-Yamaska	2 076 544
6-2 Montérégie	3 183 019
6-3 Montréal	2 157 002
6-4 Laurentides	2 877 340
6-5 Lanaudière	2 172 486
07 Outaouais	2 057 154
08 Abitibi-Témiscamingue	4 462 545
09 Côte-Nord	4 037 185
Total	52 617 434

Tableau 11

Subventions à l'entretien du réseau d'hiver

Régions	Réseau d'hiver	
	Entretien Km	Subvention \$
1-1	974	1 304 288
1-2	3 278	4 629 335
02	1 920	1 885 455
3-1	1 235	1 318 465
3-2	4 855	5 347 559
04	4 005	3 709 051
05	3 988	3 893 483
6-1	3 663	3 168 875
6-2	2 481	1 887 499
6-3	403	338 688
6-4	3 818	3 546 798
6-5	1 842	1 551 313
07	3 808	3 353 468
08	2 817	2 591 537
09	183	237 039
Total	39 270	38 762 853

Les besoins en matériaux de déglacage, pour les travaux en régie et à contrat, ont été de 2600 tonnes de chlorure de calcium, 590 000 tonnes de chlorure de sodium et 632 000 tonnes d'abrasifs. Ces matériaux ont coûté 38 millions de dollars.

Tableau 12

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

Régions	Niveau de service*			Consommation	
	Niveau 1 (km)	Niveau 2 (km)	Niveau 3 (km)	Sel (t)	Abrasif (t)
1-1	779	492	216	20 757	24 539
1-2	835	869	340	31 398	46 179
02	639	828	249	41 805	54 539
3-1	1 352	270	180	61 641	61 839
3-2	1 114	1 220	371	47 625	50 860
04	985	1 219	154	49 025	49 015
05	687	1 014	269	42 418	66 173
6-1	618	910	79	27 809	13 430
6-2	1 567	705	75	58 057	17 599
6-3	1 211	175	0	65 453	6 840
6-4	1 023	427	280	44 916	46 637
6-5	701	618	75	27 290	17 355
07	633	511	317	24 095	40 946
08	325	1 356	637	26 516	65 810
09	456	297	1 023	21 066	70 436
Total	12 925	10 911	4 265	589 871	632 197

* Le concept de niveau de service est une norme de qualité principalement déterminée en fonction de deux grands critères:
 — le volume de circulation;
 — le caractère stratégique du lien routier.

Tableau 13
Réseau entretenu en 1992-1993
Régie-contrats (municipalités et firmes)

Régions	Régie	Entretien du réseau (km)	
		Contrat	
		Municipalité	Privé
1-1	216	131	1 120
1-2	371	744	945
02	478	23	1 256
3-1	291	106	1 423
3-2	816	391	1 487
04	575	72	1 664
05	451	380	1 086
6-1	583	61	1 080
6-2	597	181	1 569
6-3	571	0	845
6-4	532	184	1 028
6-5	247	77	1 025
07	368	68	946
08	646	0	1 672
09	21	3	1 771
Total	6 763	2 421	18 917

L'hiver 1992-1993 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 choses, par la mise sur pied, pour une deuxième année consécutive, d'un cours de formation en entretien d'hiver destiné au personnel du Ministère, par l'essai de nouveaux procédés d'entretien (ex. : bouillie de sel) et, enfin, par la mise en œuvre de nouveaux contrats avec fourniture des matériaux visant à responsabiliser entièrement l'entrepreneur ou la municipalité sur le niveau de service offert. De plus, le Ministère a mis au point avec la ville de Montréal une entente visant la mise en commun d'expertises techniques en matière de travaux publics et d'entretien d'hiver.

Le matériel

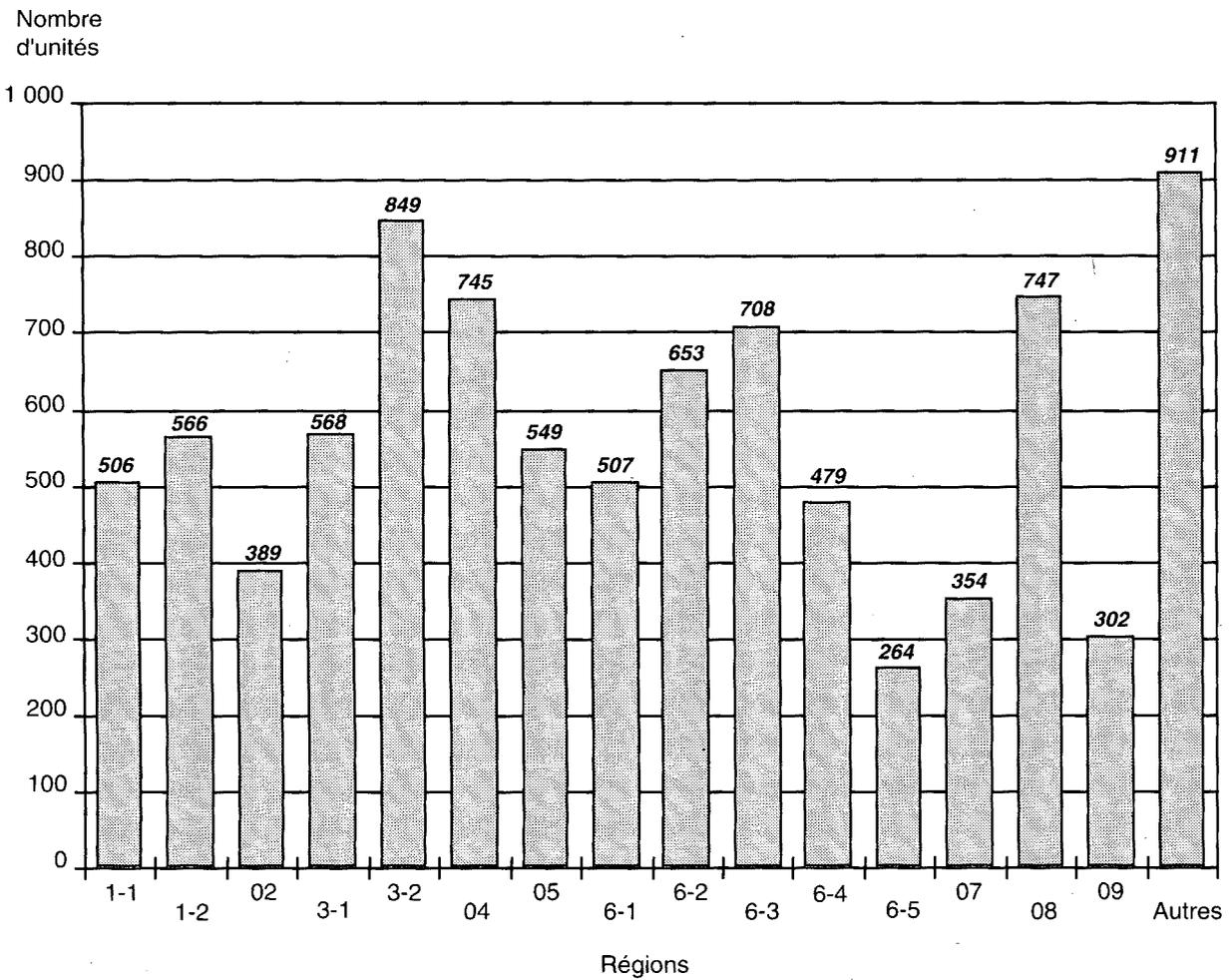
La valeur comptable du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 59,1 millions de dollars en 1992-1993. Cet ensemble, formé de 9233 pièces de matériel avait coûté 125,7 millions de dollars à l'achat.

Afin d'assurer une bonne gestion du parc de matériel, le Ministère a entrepris de fusionner et de mettre à jour le système informatique d'inventaire du matériel et le système informatique du coût d'utilisation du matériel pour ne former qu'un seul système mieux adapté à la gestion du parc de matériel et au besoin des usagers (GAM-144).

En cours d'année, le Ministère a entrepris ou poursuivi plusieurs essais de nouveaux produits, tels que des flèches de signalisation et des lames d'usure des sens uniques en caoutchouc. De plus, des économies importantes ont été réalisées par la mise en place d'une politique favorisant l'achat d'équipement standard des manufacturiers.

Graphique 5

Inventaire du parc de matériel — Répartition par région, 1992-1993



Chapitre VI Le transport des personnes et des marchandises

6.1 Le transport des personnes

Le transport en commun urbain

Le Ministère a consacré près de 400 millions de dollars à ce secteur d'activités en partie en subventions à l'exploitation mais surtout en subventions aux immobilisations.

Les subventions aux organismes de transport en commun

Près de 11 millions de dollars en subventions à l'exploitation ont été versés aux dix-neuf organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) dans la région de Montréal. Pour les neuf OMIT à l'extérieur de la région métropolitaine, cette subvention a atteint la somme de 1 million de dollars.

Le Ministère a versé une somme de 28 millions de dollars au Conseil métropolitain de transport en commun. Cette somme couvre une partie du manque à gagner engendré par la vente des laissez-passer régionaux. Elle permet également à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) de compenser les effets financiers des déplacements inter-réseaux, c'est-à-dire, le manque à gagner résultant de l'utilisation de son réseau par des usagers qui ne résident pas sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal et, de ce fait, ne contribuent pas à l'effort fiscal municipal.

Le Ministère a consacré 16,6 millions de dollars au coût d'opération des lignes de trains de banlieue de Montréal-Rigaud et Montréal-Deux-Montagnes.

Les subventions aux immobilisations

Le nouveau programme d'aide au transport en commun, volet immobilisations, a été adopté par décret en décembre 1991. Ce programme révisé rend maintenant admissible à des subventions les projets de voies réservées et de mesures préférentielles au transport en commun, les équipements de perception et les travaux de rénovation majeure du métro de Montréal.

De plus, le Ministère a participé aux négociations visant à assurer la poursuite des opérations de l'usine de fabrication d'autobus urbains de Saint-Eustache. Les négociations ont amené le transfert de l'usine à une nouvelle société québécoise. Elles entraîneront aussi le développement à cette usine de la fabrication d'un nouvel autobus à plancher surbaissé à partir d'une technologie européenne.

Lors de ces négociations, le Ministère a autorisé l'achat de 330 autobus pour 1993, 1994 et 1995. Cet achat est admissible à une aide gouvernementale de 60 % du coût.

Ainsi, le Ministère a contribué à répondre aux besoins en autobus urbains, à assurer la survie et le développement de cette usine ainsi qu'à maintenir et consolider la présence québécoise dans le secteur industriel des autobus urbains.

Les réalisations dans la région de Montréal

Les voitures de métro

Plus d'une centaine de voitures ont été rénovées à Montréal et ont été livrées à la STCUM dans le cadre du contrat de rénovation des 336 voitures de métro de première génération (série MR-63). Ce projet, d'un coût global de 65,4 millions de dollars est subventionné à 75 % par le Ministère.

Le prolongement du métro

Les principaux intervenants engagés dans ce projet ont évalué l'impact des projets de prolongement du métro sur l'urbanisation et élaboré divers scénarios du projet initial. L'ensemble des études, au coût de 4,5 millions de dollars, devrait être terminé au cours de l'exercice 1993-1994.

La restauration et l'amélioration du métro

La première phase des travaux de restauration de la voûte du métro a été effectuée au coût de 430 000 \$. Le Ministère a assumé 75 % du coût de ces travaux.

Dans le cadre de son programme de subvention à la construction du métro, le Ministère a complètement pris à sa charge le coût de la mise en oeuvre d'un couloir d'accès direct à la ligne 5 à la station Jean-Talon évalué à 1,4 million de dollars. Au cours de l'année, plus de 423 000 \$ ont été investis dans ce projet.

Les voies réservées

Les voies réservées sur l'avenue du Parc, le chemin de la Côte-des-Neiges et le boulevard René-Lévesque à Montréal ont été implantées. Ces projets d'un montant de 1,8 million de dollars font partie du Plan de relance de la STCUM et représentent 38 km de voies réservées en milieu urbain.

Les terminus

Les terminus Henri-Bourassa, Radisson et Honoré-Beaugrand de même que le terminus Fairview à Pointe-Claire, nœud ouest du réseau de la STCUM, ont été réaménagés à un coût total d'environ 6,4 millions de dollars auquel le Ministère a participé pour un montant de 3,4 millions de dollars.

Les trains de banlieue

Le Ministère, en collaboration avec le Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) et certaines municipalités situées à l'extérieur du territoire couvert par cet organisme, a procédé à une étude sur le projet de développement de quatre nouvelles lignes de trains de banlieue. Ces nouvelles lignes ajoutées aux deux existantes permettraient de constituer un réseau régional de 240 km avec 58 stations. Le Ministère évalue les impacts de la mise en place de ce projet, incluant une réflexion 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.

Le Ministère est intervenu dans l'exploitation de la ligne de Rigaud, surtout dans la réparation de la gare de Beaconsfield (225 000 \$) en partie incendiée en 1991, et divers autres travaux d'entretien sur l'ensemble de la ligne (1,5 million de dollars).

Pour palier à la mise au rancart de matériel roulant sur la ligne de Deux-Montagnes, le Ministère a subventionné des réparations majeures au parc de véhicules et maintenu la location de vingt voitures supplémentaires de Via Rail.

Pour ce qui est de la modernisation de cette ligne, le Ministère a octroyé un contrat de 100 millions de dollars pour la fabrication de 58 voitures automotrices et un autre pour l'achat de matériaux ferroviaires au coût de 17 millions de dollars.

Le projet Estacade

Suite au dépôt du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en juin 1992, des modifications significatives ont été apportées au projet de voies réservées sur l'estacade du pont Champlain afin d'en minimiser les impacts. Ces modifications ont été présentées en mars 1993 au ministère de l'Environnement du Québec pour l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation.

Les réalisations dans les autres régions

Les voies réservées (Québec)

La phase I du projet de voies réservées de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (CTCUQ) à Québec et à Sainte-Foy, d'une longueur de 25 km au coût de 1,3 million de dollars, s'inscrit dans un plan d'ensemble visant à récupérer la part modale du transport en commun dans la région de Québec.

Le transport privé par autobus

Le Ministère a entrepris une analyse sur la situation du transport interurbain de voyageurs par autocar au Québec.

L'étude aborde la question en trois points. Elle doit :

- 1- décrire la situation du transport interurbain de voyageurs ;
- 2- identifier les tendances à long terme ;
- 3- suggérer des moyens pour maintenir un niveau de service adéquat sur le territoire.

Pour compléter les données sur l'achalandage, le Ministère a mené une enquête origine-destination auprès des voyageurs par autocar sur 32 itinéraires à travers le Québec. Cette enquête a permis de tracer un profil précis des voyageurs et de connaître leurs motifs de déplacement par itinéraire ainsi que leurs attentes face à ce moyen de transport collectif.

Le transport adapté aux personnes handicapées

Afin d'améliorer le déplacement des personnes handicapées, le Ministère a autorisé la création de trois nouveaux services de transport, ce qui a porté à 92 le nombre total de services en opération. Ces services qui ont transporté 2,7 millions de voyageurs, ont reçu une contribution gouvernementale de 27,6 millions de dollars.

Le Ministère a collaboré au sein d'un comité pan-canadien à l'élaboration de deux normes concernant les aides à la mobilité et les systèmes d'attache et de retenue des passagers.

Il a également déposé en pré-publication le projet de règlement concernant les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées. Ce projet vise, entre autres, à préciser les normes minimales de construction et d'aménagement de tels véhicules ainsi que certaines obligations des chauffeurs et transporteurs relativement à ce mode.

Le transport par taxi

Le Ministère a procédé à la réévaluation de l'encadrement du transport par limousine, surtout en vue de mieux desservir le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Il a publié un document d'orientation qui a fait l'objet d'une consultation publique en juin 1992. Au terme de cette consultation, un projet de loi a été préparé et déposé à l'Assemblée nationale.

Concernant la formation professionnelle dans l'industrie du taxi, le Ministère a participé activement à la formation des chauffeurs en collaboration avec plusieurs organismes du milieu et le ministère du Tourisme. Enfin, le Ministère a encadré la formation et accredité treize formateurs pour donner le cours de transport par taxi de personnes handicapées. À la fin du mois d'avril 1993, près de 1000 chauffeurs de taxi avaient suivi ce cours sur une base volontaire.

Le Ministère a également organisé la première conférence internationale sur la réglementation du taxi tenue à Montréal en septembre 1992. Il a aussi collaboré à l'implantation du service **Taxibus** de Rimouski, soit un service de transport en commun sur réservation ayant recours aux taxis.

Le Ministère a poursuivi le projet de démonstration en service commercial de taxi adapté amorcé en 1991 et complété cette année par la rédaction des rapports des consultants. Cette étude a permis d'évaluer l'opportunité ainsi que l'impact éventuel d'une utilisation étendue de véhicules taxis adaptés.

Le transport scolaire

Le Ministère a versé 410 millions de dollars dans le cadre du programme d'aide au transport scolaire pour l'année scolaire 1992-1993. Cela représente une hausse de 4,45 % par rapport à l'exercice précédent. En plus de l'indexation générale des budgets (3,61 %), ce sont les facteurs d'ajustement qui expliquent que la croissance des budgets a excédé l'inflation. Parmi les éléments admissibles à un ajustement, notons les nouveaux besoins de la clientèle d'élèves handicapés ou éprouvant des difficultés d'adaptation ou d'apprentissage (800 000 \$), l'augmentation de la clientèle (1,3 million de dollars) ainsi que les classes d'accueil (600 000 \$).

L'aspect sécurité dans le domaine du transport des écoliers a été au centre des préoccupations du Ministère. Dans un premier temps, celui-ci a participé aux travaux du Comité interministériel sur le transport scolaire qui a analysé le problème des accidents impliquant les autobus scolaires. Les résultats de ces travaux ont fait ressortir qu'un ensemble de démarches doivent être examinées et réalisées localement et ce, par plusieurs intervenants.

Par ailleurs, suite à l'enquête du Bureau du coroner, tout en réaffirmant le haut degré de sécurité qui caractérise le transport des élèves, le Ministère s'est engagé dans la préparation d'un cours de formation pour les conducteurs d'autobus d'écoliers ainsi que dans l'organisation d'une session de formation des responsables de la planification des réseaux de transport scolaire.

Le Ministère a lancé également un projet pilote portant sur l'évaluation de deux dispositifs de sécurité installés sur des autobus scolaires, soit le bras d'éloignement et le détecteur de mouvements de type microondes. Ce projet, réalisé au sein de deux commissions scolaires, permettra d'évaluer l'opportunité de généraliser l'usage de tels dispositifs.

En collaboration avec Transports Canada, le Ministère a procédé à une étude portant sur les limites de la visibilité des chauffeurs pour différents types d'autobus ainsi qu'à l'évaluation de différents miroirs. Les résultats pourront être éventuellement traduits dans le *Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers*. L'installation du panneau d'arrêt sur le côté avant gauche de l'autobus scolaire a également été rendue obligatoire.

Les véhicules hors-route

Un projet de loi sur les véhicules hors-route a été élaboré à la suite d'une consultation publique lors d'une tournée provinciale à l'automne 1991. Ce projet vise à concrétiser les mesures mises de l'avant dans l'énoncé de politique sur les véhicules hors-route approuvé au printemps 1991 par le Conseil des ministres.

Ce projet de loi permet de mettre en place des mesures tant de prévention que de contrôle afin de favoriser un usage sécuritaire de ces véhicules.

6.2 Le transport des marchandises

Les interventions du ministère des Transports au cours de l'année ont porté principalement sur la sécurité et le service à la clientèle.

Le transport des matières dangereuses

Un projet de modification au *Règlement sur le transport des matières dangereuses* a été élaboré en 1992. Il a pour effet d'harmoniser des normes déjà en vigueur au gouvernement fédéral et dans les autres provinces canadiennes, principalement en matière de sécurité pour l'emballage des matières dangereuses et pour la construction des citernes.

Les charges et dimensions

Le transport normalisé

Une révision du *Règlement sur les normes d'arrimage* a été amorcée en vue d'actualiser ces normes et de faciliter le transport interprovincial. Pour ce faire, le Ministère s'est associé au groupe de travail formé par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, lequel révisé les normes nationales.

Le transport hors normes

Le Ministère a entrepris de modifier le *Règlement sur le permis spécial de circulation*. Les modifications apportées tiennent compte des contraintes de l'industrie et visent à assurer la sécurité des usagers de la route, la protection des infrastructures de transport et à harmoniser nos règles avec celles des administrations voisines.

Le réseau routier de camionnage

Le Ministère a lancé un projet visant à mettre en place un réseau routier de camionnage. Les objectifs poursuivis par ces mesures sont les suivants :

- diriger les véhicules lourds sur un réseau mieux approprié;
- faciliter le contrôle routier;
- permettre aux municipalités de mieux planifier l'aménagement de leur territoire (exemple : parc industriel) et la circulation des véhicules lourds;
- permettre au Ministère et aux municipalités d'accorder la priorité aux investissements pour l'amélioration du niveau de service des routes les plus utilisées.

Le Ministère a entrepris la confection d'une carte routière de camionnage qui fournit de l'information sur la limitation des charges sur les ponts, la hauteur libre des structures, la circulation interdite et sur les services disponibles pour les camionneurs aux haltes routières et postes de douanes, etc. Cette carte routière servira à diriger les camionneurs sur un réseau où les restrictions de circulation sont limitées.

Le camionnage général

Le Ministère a introduit de nouvelles mesures législatives et réglementaires dans le secteur du camionnage général. À la suite de consultation auprès de l'industrie, il a reformulé certaines mesures, entre autres dans le secteur de la sous-traitance.

Un projet de loi modifiant la *Loi sur le camionnage*, déposé à l'Assemblée nationale en décembre 1992, supprime l'obligation de détenir un permis de sous-traitance pour les personnes qui fournissent des services de location de camions avec chauffeur.

Le Ministère a publié un projet de règlement qui prévoit l'abrogation du *Règlement sur la location de camions, tracteurs, remorques et semi-remorques*.

Le camionnage en vrac

Le secteur du camionnage en vrac a lui aussi connu des modifications réglementaires au cours de la même période. Ainsi, une zone de courtage sur le territoire de la Baie-James a été créée et un contrat type de transport forestier a été mis en application.

Un rapport d'étude sur l'équilibre des marchés prévisibles du camionnage en vrac au Québec a été discuté avec les représentants de l'industrie. Une autre étude, portant sur l'inventaire des ressources influençant le camionnage en vrac dans la région métropolitaine de Montréal, a été entreprise.

La déréglementation

En vertu de l'article 126 de la *Loi sur le camionnage*, entrée en vigueur en janvier 1988, le ministère des Transports du Québec a effectué l'examen de l'application et des effets de cette loi pour les quatre premières années de son application. En juin 1992, un rapport d'évaluation de l'impact de la déréglementation dans le secteur du camionnage a été déposé à l'Assemblée nationale. Le Ministère a rencontré les transporteurs et les expéditeurs pour leur faire part des principales conclusions de ce rapport.

6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire

Le transport maritime

L'action du Ministère en matière de transport maritime porte sur divers champs d'activités qui peuvent être regroupés en deux domaines :

- le transport maritime intraprovincial qui touche principalement les services de traversiers et de dessertes maritimes nécessaires au maintien de l'activité économique des régions isolées. Ces liaisons maritimes relèvent de la compétence du Québec;
- le transport maritime national et international qui constitue une grande activité de l'économie québécoise reliée au fleuve Saint-Laurent et à son rôle dans le commerce extérieur québécois, canadien et nord-américain. De compétence fédérale et internationale, ce domaine est stratégique pour les intérêts commerciaux et économiques du Québec.

La défense et la promotion des intérêts du Québec

Dans le cadre de sa mission, l'un des objectifs majeurs du Ministère est de favoriser le développement au Québec des industries maritimes. Le Québec dispose dans ce domaine d'importants avantages comparatifs qui doivent constamment être promus et défendus, en harmonie avec les politiques globales du Québec en matière socio-économique, industrielle et commerciale et comme soutien à ces politiques.

Afin d'assurer la position concurrentielle des ports du Saint-Laurent, le Ministère a maintenu son opposition au projet fédéral de recouvrement des coûts dans le secteur maritime et continue de surveiller de très près tout nouveau développement dans ce dossier.

De même, la révision de la politique fédérale concernant le transport des céréales de l'Ouest canadien (LTGO) a également amené le Ministère à participer à la ronde de consultations menée par Agriculture Canada. Le Ministère a oeuvré à l'intérieur de deux des comités de ce processus, à savoir le Comité sur l'équité entre modes de transport et la Table ronde sur la voie maritime. Par ailleurs, le Ministère a déposé un mémoire sur la voie maritime au Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Dans le cadre du processus de révision de la *Loi sur les transports nationaux* (LTN 1987), le Ministère a fait connaître sa position par le dépôt d'un mémoire auprès de la Commission d'examen de la *Loi sur les transports nationaux*. Les recommandations principales ont été de maintenir les principales dispositions de la *Loi dérogatoire des conférences maritimes* (LDCM) et de créer un véritable énoncé de politique en matière maritime et intermodale dans la future LTN.

Par ailleurs, sur le plan économique et environnemental, le Ministère a pourvu son action, particulièrement en ce qui a trait au transport maritime des produits pétroliers ou dangereux sur le fleuve Saint-Laurent.

À ce sujet, le Ministère a octroyé un contrat d'étude visant à être renseigné complètement sur certains aspects de la situation du transport des vrac liquides sur le Saint-Laurent ainsi que sur les mécanismes d'indemnisation et de réparation en cas de déversement majeur.

Afin d'améliorer la sécurité routière et de permettre éventuellement un meilleur équilibre entre les modes de transport, le Ministère a également conçu et commandé une étude portant sur le transport des produits pétroliers pour l'approvisionnement de la région du Saguenay—Lac Saint-Jean.

Dans le même ordre d'idées, le Ministère établit les éléments d'une future recherche concernant la viabilité d'un service maritime «roulier» entre le centre du Québec et les régions périphériques riveraines de l'axe Saint-Laurent—Saguenay.

Parallèlement, le Ministère continue de collaborer techniquement et financièrement avec des organismes dont l'objectif est le développement ou la promotion des industries maritimes du Québec.

À ce sujet, mentionnons sa contribution à l'évaluation d'un système d'échange électronique de données (EDI) adapté aux besoins des entreprises de transport maritime et intermodal, son aide aux activités de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), son soutien aux activités du Conseil régional des transports de l'Est du Québec et son appui à la recherche universitaire dans le domaine maritime et intermodal. De plus, le Ministère a poursuivi sa collaboration et son soutien aux activités de la Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal (TCIMM), créée en 1992, afin de définir les enjeux et de faire des recommandations pour renforcer la compétitivité des industries maritimes de Montréal.

En ce qui concerne l'aspect promotionnel du fleuve Saint-Laurent, une journée a été organisée à Paris afin de promouvoir l'utilisation du Saint-Laurent, comme porte d'entrée pour l'intérieur du continent nord-américain, auprès des expéditeurs potentiels européens. Une carte représentant le fleuve Saint-Laurent ainsi qu'un document vidéo ont également été produits afin de faire valoir les avantages économiques du fleuve.

Les liaisons maritimes

L'engagement direct du Ministère dans les services de transport se traduit par un fort soutien financier de certains services de dessertes et de traversiers. Ainsi en 1992-1993, les sommes versées, dans le but d'assurer les liens entre les régions économiques et de désenclaver les populations des territoires isolés, représentent 35 millions de dollars.

À elle seule, la Société des traversiers du Québec reçoit une aide de 25,3 millions de dollars pour assurer les services de six traverses et cinq autres services de traversiers se partagent 1,6 million de dollars.

Le Ministère subventionne également deux services de cabotage auxquels il a alloué un montant de 8,1 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.

Afin de poursuivre l'amélioration et le développement des services maritimes et d'orienter son action, le Ministère a contribué financièrement à la réalisation d'une étude technique portant sur la situation de la traverse de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon.

En matière de réglementation provinciale, le Ministère a entrepris de réviser l'*Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau (Ordonnance 3-N)*. Ce projet amorcé en 1991-1992 est entré dans sa phase finale d'approbation à la fin de 1992-1993 et permettra de mieux définir la compétence du Québec en regard du contexte actuel du transport par eau.

L'entretien et le développement des infrastructures maritimes

Afin d'assurer le maintien des opérations, le Ministère se doit d'investir pour fournir des installations adéquates et sécuritaires aux différents terminaux d'où proviennent les services québécois de transport maritime. À cette fin, une somme de 1,5 million de dollars a été investie pour des travaux de développement d'infrastructures.

Le transport aérien

Le Ministère joue un rôle actif en matière de transport aérien et ses interventions portent principalement sur la défense et la promotion des intérêts du Québec et sur la desserte des régions périphériques afin d'en assurer le développement.

La défense et la promotion des intérêts du Québec

Le Ministère 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 projets relatifs :

- au libre-échange de services aériens entre le Canada et les États-Unis (Open skies);
- à la politique canadienne de transport aérien international;
- à la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien international (Canadien);
- au retrait de Canadien des systèmes informatisés de réservation (SIR) Gemini;
- au projet d'acquisition d'intérêts dans Canadien international par AMR Corporation, la société mère du transporteur aérien American Airlines des États-Unis;
- à la dualité du réseau aéroportuaire de Montréal.

La 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 a mis sur pied, à l'automne 1988, un comité interministériel pour suivre l'évolution de ce dossier. Le gouvernement du Québec, à la suite d'une décision du Conseil des ministres en date du 22 juillet 1992, a fait état de son accord pour que la gestion et l'exploitation de ces deux aéroports soient cédées à une administration aéroportuaire locale.

Quant aux autres aéroports, le Ministère est à élaborer une stratégie et des orientations relatives à leur propriété, à leur gestion et à leur exploitation. À la suite de cette étude, un projet de politique sera préparé pour définir les catégories d'aéroports et fixer, s'il y a lieu, les conditions de service.

Les dessertes aériennes

Le Ministère a continué de subventionner le service aérien sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord. Pendant cette deuxième année du contrat d'une durée de quatre ans et demi, plus de 4,6 millions de dollars ont été consacrés au maintien du service régulier dans onze villages situés entre Sept-Îles et Blanc-Sablon.

Une aide financière a été maintenue pour les traverses aériennes entre Montmagny—l'île aux Grues, Havre-aux-Maisons — l'île d'Entrée et Notre-Dames-Sept-Douleurs — l'île Verte. Cette aide financière permet aux insulaires de conserver un lien avec la terre ferme, en dehors de la période de navigation.

Par ailleurs, les programmes de réduction des tarifs aériens des passagers et des denrées périssables ont été maintenus pour les résidents de l'île d'Anticosti et des villages situés à l'est de Havre-Saint-Pierre. L'aide apportée aux résidents des îles de la Madeleine, pour réduire le coût de leurs déplacements par avion, a aussi été renouvelée pour une période de près de trois ans.

L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires

Dans le domaine des infrastructures aéroportuaires, le Ministère vise à aménager celles qui sont requises pour la desserte des diverses régions et à effectuer les travaux nécessaires à la conservation des actifs.

Le Ministère a poursuivi son action en ce qui a trait à l'exploitation et à l'amélioration de ses 23 aéroports et de ses quatre héliports.

Il a également poursuivi le programme d'amélioration et de construction d'héliports gouvernementaux pour la desserte de points isolés en aménageant ceux de Kegashka et de Saint-Augustin.

Des travaux majeurs de réfection de la piste à l'aéroport de Matagami ont débuté au cours de l'année. Les travaux ont porté sur la structure de la piste et visent à rendre son utilisation plus sécuritaire et à permettre les évacuations médicales par l'avion-ambulance.

La construction des aéroports nordiques (au nord du 55^e parallèle) a été poursuivie. Des travaux de l'ordre de 5,3 millions de dollars, dont 40 % assumés par le Québec, incluant les services de génie et de surveillance des travaux, ont été effectués, principalement aux aéroports de Povungnituk et de Umiujaq.

Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire québécois relève presque exclusivement de la compétence fédérale. Toutefois, les plans de rationalisation des compagnies de chemin de fer prévoient la vente de lignes à faible densité à des entreprises de chemin de fer d'intérêt local (CFIL). Les préoccupations du Ministère dans ce domaine portent sur la définition des besoins des diverses régions en matière de transport ferroviaire et la mise en place de mesures susceptibles de favoriser le maintien de services ferroviaires économiques, concurrentiels et sécuritaires ainsi que sur la défense des intérêts du Québec auprès des organismes fédéraux concernés.

La défense et la promotion des intérêts du Québec

À la demande du Conseil des ministres et sous l'égide de l'Association des transports du Canada, le Ministère participe, avec le gouvernement fédéral, les provinces et les compagnies de chemins de fer, à une étude portant sur la définition d'un réseau ferroviaire national.

Dans le cadre des travaux de la Commission d'examen de la *Loi sur les transports nationaux* (CELTN), le Ministère a fait valoir notamment la nécessité de maintenir un réseau et des services ferroviaires efficaces pour l'économie québécoise.

Le Ministère a fait part à l'Office national des transports de ses objections, commentaires et recommandations lors du réexamen par l'Office des demandes d'abandon par le Canadien National des tronçons de ses subdivisions Granby et Chapais s'étendant respectivement entre Granby et Marieville, au sud-est de Montréal, et entre Franquet et Chapais, dans le nord-est du Québec.

Par ailleurs, dans le cadre des travaux du Comité interministériel formé pour analyser le dossier des emprises ferroviaires abandonnées au Québec et dégager des orientations d'action gouvernementale, le ministre des Transports a confié en mai 1992, à un comité de députés, le mandat de procéder à une consultation publique sur la réutilisation de ces emprises ferroviaires. L'ensemble des recommandations contenues dans le rapport du comité, déposé en février 1993, touchent différentes actions visant à favoriser le maintien de l'intégrité des corridors pour en préserver les potentiels de mise en valeur.

Le réseau ferroviaire de base

Le Ministère a publié un document de travail intitulé *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec* afin de préciser les besoins et les enjeux à ce sujet. Ce rapport sert maintenant de document de référence pour ses interventions dans ce domaine. Le Ministère a aussi pris diverses mesures afin de stimuler le secteur du transport ferroviaire au Québec :

- la poursuite de la révision complète des volets corporatifs et commerciaux de la *Loi sur les chemins de fer du Québec*, afin de faciliter la création de CFIL et d'assurer une protection adéquate de l'intérêt public ;
- l'organisation d'un colloque en collaboration avec le CN, le CP, l'Association des chemins de fer du Canada et l'Association québécoise du transport et des routes, sur le potentiel commercial et financier des CFIL au Québec à l'intention des milieux d'affaires et financiers ;
- le suivi des besoins des régions en matière de transport ferroviaire des marchandises. Le Ministère a participé à une étude réalisée par le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue sur l'évolution prévisible de l'offre des services ferroviaires dans cette région, sur les facteurs susceptibles de l'influencer ainsi que sur différents éléments de solution ;
- une étude sur les conséquences légales et économiques de l'acquisition d'une ligne de chemin de fer par le Ministère afin d'en confier l'exploitation à une tierce partie.

De plus, à la suite de l'acquisition par des entreprises québécoises de deux tronçons ferroviaires qui appartenaient à Canadien Pacifique, le Ministère a soutenu techniquement la mise en opération de deux compagnies qui opèrent à titre de compagnies de chemin de fer d'intérêt local.

Il s'agit respectivement du chemin de fer entre Hull et La Pêche sur lequel une compagnie opère un train touristique en collaboration avec les municipalités desservies et du chemin de fer de Lanaudière qui s'étend de Joliette à Saint-Félix-de-Valois.

Le 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 de préféabilité sur le train rapide dans le corridor Québec - Windsor. Le Ministère a donc poursuivi son action en vue de soutenir les travaux qui s'effectuent dans le cadre de cette étude dont le rapport final est attendu en octobre 1993.

Chapitre VII

Le soutien administratif

7.1 Les services à la gestion

Les ressources humaines

Le développement de l'organisation

Le Ministère s'est orienté vers un changement organisationnel important relié au transfert du réseau local aux municipalités, à la volonté d'assurer une présence accrue sur le territoire ainsi qu'à une plus grande autonomie des services de première ligne en regard de tous les modes de transport. Six directions générales composeront dorénavant le ministère des Transports : deux directions générales de soutien, soit la Direction générale de la planification et de la technologie et la Direction générale des services à la gestion, ainsi que quatre directions générales de territoire qui assurent les services et les activités du Ministère en région. Cette nouvelle structure devra être mise en place à partir du 1^{er} avril 1993.

La dotation des emplois

Le Ministère s'est doté d'un plan d'action afin de gérer la décroissance et faciliter la décentralisation de la voirie locale vers les municipalités. À cet effet, le Conseil du trésor autorisait, le 1^{er} décembre 1992, l'application de mesures particulières visant à favoriser le déplacement du personnel excédentaire et un programme temporaire d'indemnisation des départs volontaires. Au 31 mars 1993, 375 employés s'étaient prévalus du programme. Le moratoire ministériel sur la dotation des emplois a entraîné une diminution du nombre de mouvements au cours de l'exercice financier 1992-1993. Cette décision s'est également répercutée sur le nombre de concours tenus pendant l'exercice financier tant à la promotion qu'au recrutement. Pour cette période de référence, 522 emplois ont été comblés et le Ministère a tenu 50 concours de recrutement et de promotion.

Le Ministère gère un fichier de candidatures afin de répondre aux besoins des gestionnaires pour des ressources occasionnelles. Au 31 mars 1993, il était constitué de 31 159 candidatures actives ; 763 emplois occasionnels ont été comblés au cours de l'exercice 1992-1993. À ce nombre, il faut également ajouter l'embauche de 429 étudiants pour la période d'été et de 246 stagiaires provenant de maisons d'enseignement.

Le développement des ressources humaines

Le Ministère a investi plus de 1,5 million de dollars pour le développement du personnel. Les thématiques concernant l'administration, l'informatique et le génie représentent près de 70 % des investissements totaux tandis que le domaine des transports, des techniques, des communications, de l'égalité en emploi et autres études se partagent le reste du budget.

Le Ministère a également octroyé, en 1992-1993, des congés avec traitement en vertu du programme de bourse de 2^e et 3^e cycles et du Programme d'égalité en emploi.

Les relations professionnelles, la santé et la sécurité

En 1992, le nombre d'accidents compensables, occasionnant la perte de plus d'une journée de travail, a diminué de 17 % et le Ministère a connu, depuis 1985, son plus bas taux du nombre d'accidents par million d'heures travaillées. Des analyses de sécurité des tâches ont été faites sur la majorité des travaux qui entraînaient le plus grand nombre d'accidents.

De plus, des projets relatifs à la sécurité au travail ont été mis en place avec une partie des remboursements de la CSST découlant du taux de fréquence d'accidents.

Le Ministère a mis en application un processus de conciliation pour les appels inscrits à la Commission d'appel en matière de lésions professionnelles. Cette approche consiste à régler par entente hors cours les litiges formulés en vertu de la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*.

Le Ministère a conçu, avec la collaboration des syndicats, des modèles plus souples d'aménagement de temps de travail pour rencontrer les besoins de rationalisation et d'efficacité souhaités en terme de réduction de coûts d'opérations, de compétitivité avec le secteur privé et de la diminution du recours à la sous-traitance.

La rémunération

On note une augmentation des transactions au Système automatisé de gestion de l'information sur le personnel (SAGIP) attribuable à la déconcentration dans les unités administratives des activités relatives à la récupération des montants versés en trop, aux paiements et aux ajustements qui découlent des conventions collectives. Par ailleurs, le Ministère, en collaboration avec les directions régionales, a procédé à l'évaluation de la fiabilité du système SAGIP visant particulièrement l'intégralité, l'exactitude, la conservation ainsi que la séparation des tâches.

Les programmes gouvernementaux

Dans le cadre de l'atteinte des objectifs généraux en gestion des ressources humaines, le Ministère doit assurer la saine gestion de programmes gouvernementaux, laquelle s'est concrétisée par un ensemble de contributions spécifiques.

Le Ministère a intensifié ses efforts en matière d'aide aux employés par une information accrue, l'adaptation du programme au personnel d'encadrement et par le développement d'un modèle d'intervention propre au transfert de la voirie locale.

Le programme de reconnaissance de l'excellence a permis aux gestionnaires et employés du Ministère de reconnaître la contribution exceptionnelle de 109 collègues, et ce, pour 34 mesures. Un sondage a également été effectué afin de recueillir des commentaires visant à apporter les améliorations nécessaires à ce programme.

Afin de reconnaître l'excellence et le professionnalisme des conducteurs de véhicules lourds du Ministère, celui-ci a organisé un championnat de chasse-neige, lequel a attiré 43 concurrents et une assistance de près de 1200 personnes.

La gestion financière

La décentralisation de la voirie locale, la réorganisation administrative du Ministère et la décentralisation de certaines activités du Contrôleur des finances ont eu des répercussions sur la gestion financière.

La démarche de la réorganisation administrative du Ministère l'a obligé à revoir et planifier le cycle budgétaire et à l'adapter à la nouvelle structure.

Dans la perspective d'une plus grande décentralisation des activités, et dans le but d'assurer un meilleur service à la clientèle, il a procédé à une évaluation détaillée de ses besoins en ressources financières en répartissant des ressources entre les unités centrales et décentralisées.

Les responsabilités du Ministère se sont accrues en matière de suivi et de contrôle budgétaire suite à

la fermeture des unités décentralisées du ministère des Finances.

Il a sensibilisé les unités administratives à la vision gouvernementale sur le contrôle et la gestion des fonds publics ainsi qu'aux nouvelles valeurs du Ministère, particulièrement celles relatives à l'imputabilité.

Les contrats et l'approvisionnement

Les contrats

Les nouveaux règlements relatifs au processus d'octroi de contrats

Le Ministère, en collaboration avec le ministère des Approvisionnements et Services et le Conseil du trésor, a participé à la révision des règlements régissant l'octroi de contrats conformément aux recommandations du Rapport Bernard sur les processus d'octroi de contrats du gouvernement.

L'intervention du Ministère à toutes les étapes de la préparation du règlement cadre et des autres règlements lui a permis de faire valoir les caractéristiques et les contraintes propres à chaque type de contrat.

Les approvisionnements et les inventaires

L'année budgétaire a été marquée par la mise en application, dans les opérations d'acquisition du Ministère, de l'*Accord intergouvernemental sur les marchés publics*. Cette entente, signée par l'ensemble des provinces canadiennes, vise à accroître la productivité et l'activité économique au pays en augmentant le commerce interprovincial. Conformément à cet accord, les barrières commerciales entre les provinces, en regard des marchés publics d'une valeur de 25 000 \$ et plus, ont été abolies le 1^{er} avril 1992. Toutefois, les marchés reliés aux technologies de l'information sont exclus de l'accord.

Le Ministère doit donc procéder à des appels d'offres publics pan-canadiens ou se référer au fichier des fournisseurs canadiens du ministère des Approvisionnements et Services pour acquérir les biens concernés par l'entente interprovinciale. Il est à noter que la politique préférentielle d'achat québécois a toujours priorité en ce qui concerne les acquisitions dont la valeur est moindre que 25 000 \$

Il y a lieu de noter que, pour les acquisitions de biens effectuées en 1992-1993, l'impact de l'*Accord intergouvernemental sur les marchés publics* est faible par rapport au volume global d'achat effectué.

Les réclamations

Les réclamations sur contrats

Le Ministère a étudié 121 réclamations nécessitant 176 rapports d'études. Les montants réclamés s'élèvent à 30 551 998 \$ et représentent 15,37 % de la valeur des contrats ayant fait l'objet d'une réclamation.

Après étude, 35 réclamations ont été rejetées parce que non fondées ou présentées passé le délai contractuel de 120 jours après l'estimation finale des travaux. Des réclamations présentées, 52 offres de règlement totalisant des déboursés de 3 953 887 \$ ont été acceptées

par les entrepreneurs. Toutefois, 58 réclamations étaient encore à l'étude et n'avaient pas encore fait l'objet d'une offre de règlement.

Suite au rejet de certaines réclamations par le Ministère, à l'impossibilité d'une entente à l'amiable avec les réclamants ou parce que l'entrepreneur a entamé directement des procédures légales, sept poursuites judiciaires ont été intentées contre le Ministère. Par contre, au cours de la même période, dix-huit poursuites judiciaires se sont terminées par un règlement hors cour et trois autres par jugement non contesté pour un total de vingt et un.

Tableau 14

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	Indice	1991 ¹	1992-1993 ²
Nombre de rapports d'étude	N	105	176
Propositions acceptées	N	33	52
Réclamations refusées (offre nulle)	N	30	35
Montant des contrats correspondant aux réclamations	\$	115 536 531	198 767 904
Montants demandés en réclamation	\$	23 904 202	30 551 998
Montants proposés et acceptés	\$	2 393 044	3 953 887
Montants proposés et refusés	\$	766 592	2 192 354
Montants proposés et demeurés sans réponse	\$	578 203	392 463
Montants réclamés par rapport aux contrats correspondants	%	20,69	15,37
Montants proposés par rapport aux montants réclamés	%	14,86	22,01

1. Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1991 (12 mois).

2. Du 1^{er} janvier 1992 au 31 mars 1993 (15 mois).

Les réclamations de citoyens

Le ministère des Transports a reçu, au cours de l'année civile 1992, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre, 2355 plaintes de citoyens alléguant avoir subi des dommages, soit à la suite de travaux d'entretien du réseau routier, soit à l'état inadéquat de la chaussée. De ce nombre, 1356 plaintes n'ont pas été retenues puisque aucune faute n'était imputable au Ministère, alors que 462 dossiers sont toujours en suspens.

Dans 537 cas, des offres de règlement au montant de 429 676 \$ ont été acceptées par les réclamants. Un montant additionnel de 617 311 \$ a également été payé à ce chapitre pour 150 dossiers antérieurs à 1992. Le total des indemnités versées aux citoyens est de 1 046 987 \$ pour l'année civile 1992.

Le Ministère a dû également effectuer des déboursés de 8473 \$ pour 114 cas à la suite de jugements rendus par la Cour des petites créances. Il a aussi payé, à la suite de jugements de cour ou de règlements hors cour, des indemnités de 88 761 \$ auxquelles s'ajoutent des intérêts de 7521 \$. Le montant total payé à

ce poste est de 96 282 \$. À ces montants, s'ajoutent les frais judiciaires et d'honoraires de 12 226 \$ ainsi que les frais d'expertise de 26 882 \$.

Les technologies de l'information

La planification des technologies de l'information

Afin de mieux répondre à sa mission et dans une optique d'optimisation des investissements en matière de technologies de l'information le Ministère a travaillé sur plusieurs dossiers d'importance stratégique: plan stratégique des technologies de l'information (PSTI), cadre de gestion, planification budgétaire relative aux technologies de l'information (PBTI).

Il a élaboré un plan stratégique des technologies de l'information afin de supporter ses orientations et d'assurer un meilleur suivi des investissements.

Le Ministère s'est aussi doté d'un cadre de gestion afin de permettre une meilleure gestion des investissements dans le domaine des technologies de

l'information. Ce cadre de gestion a pour objectifs de faciliter la coordination, la concertation, la cohérence des actions ainsi qu'une prise de décision éclairée.

La planification budgétaire des technologies de l'information prévoit un investissement global de 24 millions de dollars dans ce domaine. Cette somme regroupe les investissements requis dans les domaines reliés aux technologies de l'information.

Les systèmes d'information

Plusieurs améliorations ont été apportées à divers systèmes d'information ministérielle dans le but d'assurer une exploitation optimale ainsi qu'un meilleur service à la clientèle. Les principaux systèmes concernés sont :

- le système d'aide à la planification des interventions sur le réseau routier;
- les diverses applications pour le calcul et le dessin des structures par ordinateur;
- l'inventaire des infrastructures de transport;
- la gestion des dossiers d'expropriation;
- la gestion de l'inventaire des matériaux;
- le système de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires;
- le système de saisie des rapports journaliers.

Le Ministère veille aussi à assurer le fonctionnement convenable d'un réseau de télécommunication desservant plus de 1200 postes de travail.

Il a terminé la réalisation d'un projet-pilote de localisation des accidents routiers qui visait, entre autres choses, à développer une technique de localisation simple et efficace et produisant des informations de qualité.

De plus, la conception d'un nouveau système de relevés de circulation est en cours. Les informations recueillies par ce système vont permettre une meilleure planification des projets de construction et d'entretien du réseau routier sous la responsabilité du Ministère, tout en fournissant des données essentielles lors de la réalisation d'analyses sur la sécurité du réseau routier.

7.2 Les mécanismes de contrôle et de vérification

Dans un souci de contrôle d'efficacité, le Ministère procède à diverses vérifications d'éléments de sa gestion.

Au cours de l'exercice 1992-1993, les interventions ont porté sur les points suivants :

- les activités relatives à l'identification des besoins, à l'acquisition, à l'entretien, au remplacement des véhicules motorisés et au respect des directives concernant la location du matériel;

- les critères d'octroi des contrats de pose de béton bitumineux inférieurs à 500 000 \$ et de contrôle de qualité du produit;
- l'élaboration d'une méthodologie de développement des systèmes informatiques;
- le processus d'acquisition des immobilisations et des servitudes pour fins d'amélioration et de réfection des infrastructures de transport et la gestion des immeubles déclarés excédentaires par les régions et acquis à cette fin;
- le processus de prise de décision et le système de suivi utilisés lors de réparations majeures de matériel;
- la suffisance de mécanismes de contrôle des contrats de construction, en particulier pour ce qui a trait aux variations de quantité et aux travaux non prévus;
- le suivi de nouvelles procédures concernant l'exécution de travaux d'entretien d'été, le contrôle de la qualité des produits, matériaux et ouvrages en rapport avec les travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport ainsi que l'acquisition de biens et services, le contrôle des stocks, les subventions accordées aux municipalités et autres activités.

Par ailleurs, le Ministère a dû, pour assurer la sauvegarde de ses intérêts, procéder à quelque 119 enquêtes. Ces enquêtes ont donné lieu tantôt à des poursuites, tantôt à des mesures disciplinaires ou à des résiliations de contrats. Conscient de l'importance de la prévention, le Ministère a mis de l'avant des mesures de sécurité à l'égard de ses biens.

7.3 Les relations extraministérielles

Sur le plan des relations extraministérielles, plusieurs activités ont permis de poursuivre des échanges bilatéraux avec d'autres ministères et organismes québécois, avec le gouvernement fédéral, avec l'ensemble des provinces et diverses associations.

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada a tenu une réunion à Québec au cours de l'année. Lors de cette réunion, à laquelle participait le Ministère, divers sujets ont été abordés, tels : la politique routière nationale, la compétitivité de l'industrie du transport, l'accessibilité du transport interurbain par autocar, l'inspection périodique des véhicules automobiles et l'avenir de l'industrie canadienne du transport aérien.

L'intérêt du Ministère a continué de se manifester à l'égard de diverses associations de transport regroupant aussi bien des transporteurs que des fabricants et des usagers des services de transport. C'est

ainsi que le Ministère a collaboré, entre autres, aux activités de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), de l'Association des transports du Canada (ATC), de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM), de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et de l'Association du camionnage du Québec (ACQ).

Le Ministère a participé à des rencontres préparatoires au Congrès mondial de la route, qui se tiendra à Montréal en 1995, organisé par l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR). D'autres missions ont porté sur les nouvelles technologies, le transport routier et les techniques routières dans le cadre de comités de travail, de séminaires, de congrès, etc.

7.4 Les communications

Les communications, tant à l'interne qu'à l'externe, ont été orientées par les grands principes contenus dans le plan d'action ministériel. Ainsi en est-il de l'implantation de la réorganisation administrative, de la nouvelle vision ministérielle, de la gestion stratégique et de la décentralisation de la voirie locale aux municipalités.

Le Ministère a mené trois grandes campagnes d'information au cours de l'année:

1. l'une portant sur la signalisation routière sous le thème **La route vous parle, écoutez-là!**, voulait favoriser la connaissance, la compréhension et le respect de la signalisation sur les routes du Québec;
2. une campagne sur l'entretien d'hiver sous le thème **C'est l'hiver, pensez-y**, visait à informer le public des méthodes d'entretien du Ministère et à sensibiliser les automobilistes à une conduite hivernale plus prudente. Cette campagne s'est méritée le prix du public décerné par le Club de publicité de Montréal en collaboration avec le journal **La Presse** et **Radio-Québec**;
3. une campagne d'information sur les chantiers de construction sous le thème **Gardez le sourire**, diffusée dans les régions de Montréal et de Québec durant la période estivale, avait pour but d'informer les usagers sur l'évolution des chantiers, de faciliter la circulation à l'approche des travaux et de favoriser la sécurité routière.

Le Ministère a joué un rôle clé dans l'organisation du congrès annuel de l'Association des transports du Canada. Cet important congrès a réuni à Québec du 13 au 17 septembre 1992 quelque 700 spécialistes canadiens des questions de transport.

L'année a été marquante en ce qui regarde la consultation et l'information aux citoyens sur des grands projets, entre autres lors d'audiences publiques. Les plus importants concernaient un projet de voie

réservée sur l'estacade du pont Champlain et le prolongement de l'autoroute 20 entre Sainte-Luce et Mont-Joli.

Le Ministère a fourni un service sur l'état des routes en répondant à plus de 235 000 demandes de renseignements sur les conditions routières, 84 700 demandes de renseignements généraux et 39 500 demandes concernant les travaux routiers.

Plus de 50 conférences de presse ont été tenues dont les plus importantes sont relatives à la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, à l'annonce des travaux routiers pour la période de l'été et au lancement des campagnes d'information sur la signalisation routière et sur l'entretien d'hiver.

Le Ministère a produit de nombreux documents audiovisuels et des publications touchant ses différentes activités destinés autant au public et à ses partenaires qu'à ses employés.

Ces documents ont mis l'accent sur divers thèmes comme la protection de l'environnement, le développement de la qualité, la recherche, le transport des personnes handicapées, le camionnage et la période de dégel, le transport par taxi, la construction et l'entretien du réseau et des infrastructures de transport.

7.5 L'amélioration de la qualité des services aux citoyens

Dans le cadre de son opération de gestion stratégique 1992-1995, le Ministère a adopté une vision ministérielle qui redéfinit sa mission et ses orientations et dégage ses valeurs de gestion. De plus, le projet de nouvelle organisation administrative vise à rapprocher du citoyen les centres de décision et d'opération du Ministère.

La qualité de ses produits et services constitue la première de ces valeurs. Ainsi, au chapitre des activités ou réalisations pour l'amélioration de la qualité de ses services aux citoyens, mentionnons:

- une tournée provinciale du ministre délégué aux Transports dans le cadre de la dévolution du réseau local aux municipalités; ces rencontres réunissaient les élus locaux et provinciaux ainsi que les représentants des médias;
- des séances d'information et des rencontres sur la vision ministérielle pour 720 cadres et 100 professionnels et la réalisation d'un document audiovisuel pour tous les autres employés du Ministère, afin de les sensibiliser à l'importance de la qualité des services aux citoyens.

Le Ministère a amélioré son information aux utilisateurs du réseau routier. À ce chapitre, soulignons la campagne d'information sur l'entretien d'hiver ainsi que les services Info-travaux durant les grands chantiers.

Parmi les autres réalisations mentionnons :

- la formation des employés et des entrepreneurs (plus de 1200 personnes) sur les méthodes d'entretien d'hiver;
- le programme d'assurance de la qualité qui vise à reconnaître la capacité des fournisseurs du Ministère à gérer eux-mêmes la qualité de leurs produits et services.

Dans le cadre de ses relations avec le citoyen, le Ministère a affecté une personne aux tâches suivantes :

- traiter les demandes relatives à la *Loi d'accès à l'information*;
- répondre au bureau du Protecteur du citoyen;
- coordonner les dossiers d'investigation et d'enquête du Coroner.

Partie 3

Annexes

Annexe 1

Les lois et règlements administrés par le Ministère

Les lois

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

Loi sur l'assurance automobile

L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes

L.R.Q., c. A-34

Loi sur le camionnage

L.R.Q., c. C-5.1

Loi sur les chemins de colonisation

L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer

L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière

L.R.Q., c. C-24.2

Loi sur 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 et 1992, c. 54, a.2, 3, 46 et 49

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 la location des autobus

D. 159-86 du 19 février 1986

Règlement sur le transport par autobus

D. 1991-86 du 19 décembre 1986

Règlement sur 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 permis spécial de circulation

D. 1444-90 du 3 octobre 1990

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 2

La description et les mandats des unités administratives du Ministère

Au 31 mars 1993, le ministère des Transports se compose du Bureau du sous-ministre, de cinq directions générales, de 22 directions centrales, de quatorze directions régionales, de 51 districts et de 61 services.

Le Bureau du sous-ministre

On notera d'abord que trois directions et deux 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 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 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.

Les directions générales

L'organigramme du ministère des Transports comprend cinq 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, surtout 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 et 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 œuvre 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 de routes et d'aérodromes.

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 3

La liste des organismes relevant du ministre des Transports

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

Commission des transports du Québec (CTQ)

M. Germain J. Beaudry, président
5500, boul. des Galeries, 5^e étage
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

Conseil de la recherche et du développement en transport (CRDT)

M. Gérard Laganière, président
6455, avenue Christophe-Colomb
Bureau 300
Montréal (Québec) H2S 2G5
Téléphone: (514) 948-6408
Télécopieur: (514) 274-9608

Office des autoroutes du Québec (OAQ)

M. Georges Lalande, président
35, rue de Port-Royal Est, 5^e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1
Téléphone: (514) 873-4172
Télécopieur: (514) 864-2836

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

M. Jean-Marc Bard, président-directeur général
333, boul. Jean-Lesage
C.P. 19600
Secteur N 62
Québec (Québec) G1K 8J6
Téléphone: (418) 528-3100
Télécopieur: (418) 644-0339

Montréal:

870, boul. de Maisonneuve Est, 5^e étage
Montréal (Québec) H2L 4W3
Téléphone: (514) 873-7620
Télécopieur: (514) 873-8839

Société des traversiers du Québec (STQ)

M. Jean-Yves Gagnon, président-directeur général
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) G1K 9A1
Téléphone: (418) 643-2019
Télécopieur: (418) 643-7308

Société du port ferroviaire Baie-Comeau—Hauterive (SOPOR)

M. Jean-Guy Rousseau, président
28, place Lasalle
Baie-Comeau (Québec) G4Z 1K3
Téléphone: (418) 296-6785
Télécopieur: (418) 296-8431

Société québécoise des transports (SQT)

M. Georges Lalande, président
35, rue de Port-Royal Est, 2^e étage, bureau 2.07
Montréal (Québec) H3L 3T1
Téléphone: (514) 864-1665
Télécopieur: (514) 873-7389

Composition typographique: Alphatek inc.

Achévé d'imprimer en octobre 1993
sur les presses de l'imprimerie
Laurentide inc. à Loretteville



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

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

ISBN 2-551-15893-1

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 037 064

4,00 \$