

# Ministère des Transports

Rapport  
annuel  
1993-1994

CANQ  
TR  
100  
1993-94  
Ex. 3

# Ministère des Transports

**Rapport  
annuel  
1993-1994**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. TRENKLEWESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

*Don-Cam-Mon*

CANQ  
TR  
100  
1993-94  
Ex. 3

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

Cette édition a été produite par  
Les Publications du Québec  
1500-D, boulevard Charest Ouest  
Sainte-Foy (Québec)  
G1N 2E5

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

Dépôt légal — 1994  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISBN 2-551-16039-1  
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 1994.

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

Le ministre des Transports,  
Normand Cherry  
Québec, août 1994



Monsieur Normand Cherry  
Ministre des Transports  
Hôtel du Parlement  
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel 1993-1994 du ministère des Transports.

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

Qu'il me soit permis de remercier ici mon prédécesseur, monsieur Georges Lalande, qui a occupé avec compétence et dévouement le poste de sous-ministre des Transports jusqu'en mars 1994. Le Ministère lui est redevable en grande partie de sa performance et des réalisations énumérées dans le présent rapport annuel.

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

Le sous-ministre des Transports,  
Clermont Gignac  
Québec, août 1994



## Table des matières

### Partie 1

#### La présentation du Ministère

---

#### 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 14
- 2.4 Les activités par direction territoriale 16

#### Chapitre III

##### Les orientations du Ministère 19

### Partie 2

#### Les secteurs d'activité 21

---

#### Chapitre IV

##### La planification et la recherche 21

- 4.1 La planification 21
  - Les plans de transport 21
  - Les statistiques en transport 21
  - L'aménagement du territoire et le développement régional 21
  - L'économie des transports et la prospective 22
  - La sécurité dans les transports 22
  - L'environnement 22
- 4.2 La recherche et l'innovation 22
  - Les programmes de recherche-développement 22
  - L'information documentaire et scientifique 24

#### Chapitre V

##### Le réseau routier 25

- 5.1 Les politiques routières 25
  - L'entretien des chemins d'accès aux localités isolées 25
  - Les échangeurs autoroutiers 25
  - La signalisation routière 25
  - Le vélo 25

##### 5.2 La planification routière 25

- La gestion des corridors routiers 25
- Le plan d'action 1990-1995 sur le réseau routier 25
- Le plan de gestion du réseau routier 26
- Le plan d'action dans la région de Montréal 1988-1998 26
- L'Entente auxiliaire sur le développement des transport 26

##### 5.3 Les travaux d'expertise dans les infrastructures 27

- La qualité des matériaux 27
- Les structures 27
- Les activités immobilières 27

##### 5.4 L'entretien, la réfection et l'amélioration 27

- La viabilité hivernale 28
- L'entretien de la signalisation 28
- Les principaux travaux par direction territoriale 32
  - Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine 32
  - Bas-Saint-Laurent 32
  - Côte-Nord 32
  - Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est 32
  - Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau 33
  - Mauricie—Bois-Francs 33
  - Chaudière-Appalaches 33
  - Québec 33
  - Laval—Mille-Îles 34
  - Île-de-Montréal 34
  - Nord-de-la-Montérégie 34
  - Sud-Ouest-de-la-Montérégie 35
  - Estrie 35
  - Sud-Est-de-la-Montérégie 35
  - Laurentides-Lanaudière 35
  - Outaouais 36
  - Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec 36

##### 5.5 L'aide à la prise en charge du réseau de la voirie locale 36

## Chapitre VI

### Le transport des personnes et des marchandises 39

6.1 Le transport des personnes	39
— Le transport en commun urbain	39
• Les subventions à l'exploitation	39
• Les subventions aux immobilisations	39
— Les réalisations dans la région de Montréal	40
• Les trains de banlieue	40
• Les voitures de métro	40
• Les infrastructures de métro	40
• Les voies réservées	40
• Les terminus et le centre d'opération	40
— Les réalisations dans les autres régions	40
• L'achat de minibus urbains	40
• Les voies réservées et les terminus	40
• Les liaisons interrives	40
• Le transport en commun par taxi	40
— Le transport privé par autobus	40
— Le transport adapté aux personnes handicapées	41
— Le transport par taxi	41
— Le transport scolaire	41
6.2 Le transport routier des marchandises	42
— Le transport des matières dangereuses	42
— Les charges et dimensions	42
• Le transport normalisé	42
• Le transport hors-norme	42
— Le réseau routier de camionnage	42
— Le camionnage général	42
— Les ententes multilatérales	42
— Le camionnage en vrac	42
6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire	43
— Le transport maritime	43
• La défense et la promotion des intérêts du Québec	43
• Les liaisons maritimes	43
• L'entretien et le développement des infrastructures maritimes	43
— Le transport aérien	44
• La défense et la promotion des intérêts du Québec	44
• La cession des aéroports fédéraux	44
• Les dessertes aériennes	44
• L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires	44

— Le transport ferroviaire	44
— Le train à haute vitesse Québec-Ontario	45

## Chapitre VII

### Le soutien administratif 47

7.1 Les services à la gestion	47
— Les ressources humaines	47
• Le développement de l'organisation	47
• La dotation des emplois	47
• L'aide aux employés	47
• Le développement des ressources humaines	47
• Les relations professionnelles, la santé et la sécurité	47
• La rémunération	48
— La gestion financière	48
— Les contrats et l'approvisionnement	48
• Les contrats	48
• Les approvisionnements et les inventaires	49
• La gestion des télécommunications	49
— Les réclamations	49
• Les réclamations sur contrats	49
• Les réclamations de citoyens	49
— Les technologies de l'information	50
7.2 Les mécanismes de contrôle et de vérification	50
7.3 Les relations extraministérielles	50
7.4 Les communications	51
7.5 L'amélioration de la qualité des services aux citoyens	51

## Partie 3

### Annexes 53

---

#### Annexe 1

Les lois et règlements sous l'autorité du ministre des Transports 53

#### Annexe 2

La description et les mandats des unités administratives du Ministère 55

#### Annexe 3

La liste des organismes relevant du ministre des Transports 59

#### Annexe 4

La carte des directions territoriales du Ministère 61

## Liste des tableaux

---

1. Répartition de l'effectif régulier au 31 mars 1994 13
2. Répartition de l'effectif en place par centre administratif du Ministère au 31 mars 1994 14
3. Affectation des budgets de 1993-1994 et de 1992-1993 par programme et élément de programme 16
4. Les activités par direction territoriale, dépenses 1993-1994 17
5. Entretien, réfection et amélioration du réseau routier - Dépenses 1993-1994 29
6. Décentralisation de la voirie locale - Programme d'aide financière aux municipalités 37
7. Répartition des contrats octroyés - 1992-1993, 1993-1994 48
8. Tableau comparatif des réclamations sur contrats 49

## Liste des graphiques

---

1. Répartition du budget - Exercice 1993-1994 15
  - Budget par regroupement d'activités 15
  - Budget par super-catégorie 15
2. Investissements de recherche-développement par programme en 1993-1994 23

**Organigramme 30-31**



# 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, 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 appelée *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, des taux et des 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

La mission du Ministère 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.

Le Ministère, de par ses activités, contribue donc au développement socio-économique du Québec, puisque les services et les systèmes de transport conditionnent l'activité économique du Québec. Devant les réalités d'une économie intégrée et ouverte liée à la libéralisation des marchés, les transports jouent un rôle essentiel pour la viabilité, la vitalité et la compétitivité de l'économie québécoise.

Cette mission reflète aussi l'engagement du ministère des Transports envers la population du Québec, voulant qu'elle soit desservie par les modes de transport appropriés. Selon les besoins, il s'agira des modes terrestres, maritime ou aérien ou, dans une perspective intermodale, d'une combinaison de plusieurs modes.

Finalement, en concertation avec ses différents partenaires, la mission du Ministère se réalise dans un souci constant de la promotion des intérêts du Québec, de la promotion de la sécurité des transports et dans le respect de l'équilibre environnemental.

##### 1.3 Les programmes du Ministère

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

###### 1. Les systèmes de transport terrestre

Ce programme vise à connaître, à améliorer et à coordonner les systèmes de transport et à 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 l'exploitation, la conservation, l'amélioration et le développement du réseau routier existant. Il vise principalement à évaluer les besoins routiers, à planifier les interventions, à concevoir et à 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, à assurer la sécurité des usagers de la route et l'efficacité des infrastructures.

### ***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

Poursuivant la mise en œuvre de ses orientations stratégiques dans le cadre d'une gestion associative basée sur la responsabilisation de chaque employé, le Ministère a apporté de profonds changements à son organisation administrative au cours de l'exercice 1993-1994.

La nouvelle structure reflète la volonté du Ministère de se rapprocher du citoyen, d'intégrer à tous les niveaux les infrastructures et les systèmes de transport, de souligner l'importance accordée à la technologie ainsi qu'au rôle prépondérant des unités de première ligne.

Quatre directions générales territoriales apparaissent au cœur de la nouvelle structure soit celle de l'Est, celle de Québec, celle de Montréal et celle de l'Ouest. Cela représente une décentralisation importante, puisque chacune de ces unités est placée sous l'autorité d'un sous-ministre adjoint.

Ces quatre directions générales comprennent seize directions territoriales identifiées comme suit: Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine—Bas-Saint-Laurent, Côte-Nord, Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est, Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau, Mauricie—Bois-Francs, Chaudière-Appalaches, Québec, Laval—Mille-Îles, Île-de-Montréal, Nord-de-la-Montérégie, Sud-Ouest-de-la-Montérégie, Estrie, Sud-Est-de-la-Montérégie, Laurentides-Lanaudière, Outaouais, Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec.

Deux directions générales jouent un rôle de soutien aux unités sur le territoire: la Direction générale de la planification et de la technologie et la Direction générale des services à la gestion.

On trouvera, à l'annexe 2, une description du mandat des diverses unités administratives du Ministère.

#### 2.2 Les ressources humaines

Au 31 mars 1994, l'effectif du ministère des Transports était constitué de 6787 postes réguliers autorisés dont 6176 étaient comblés.

Tableau 1

#### Répartition de l'effectif régulier au 31 mars 1994

Catégories d'emploi	Effectif autorisé	Employés réguliers en place <sup>1</sup>
Administrateurs d'État	7	7
Cadres supérieurs	157	157
Cadres intermédiaires	331	331
Professionnels	896	889
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	2409	2402
Ouvriers	1810	1809
<b>Sous-total</b>	<b>5610</b>	<b>5595</b>
Employés ayant bénéficié du Programme temporaire d'indemnisation de départs volontaires	1002	581
Effectif non-réparti	175	
<b>Total</b>	<b>6787</b>	<b>6176</b>

1. Employés réguliers en place excluant les occasionnels.

Tableau 2

**Répartition de l'effectif en place par centre administratif du Ministère au 31 mars 1994**

	Effectif régulier en place (équivalent temps complet)
<b>1- Directions territoriales</b>	
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine— Bas-Saint-Laurent	444
Côte-Nord	131
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	161
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	79
Mauricie—Bois-Francs	331
Chaudière-Appalaches	367
Québec	436
Laval—Mille-Îles	74
Île-de-Montréal	446
Nord-de-la-Montérégie	212
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	154
Estrie	268
Sud-Est-de-la-Montérégie	185
Laurentides-Lanaudière	307
Outaouais	176
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	281
<b>2- Centres administratifs</b>	
Québec	1342
Montréal	201
<b>3- Effectif du Programme temporaire d'indemnisation de départs volontaires</b>	
	581
<b>Total</b>	<b>6176</b>

### 2.3 Les ressources financières

Un budget de 2 033 476 700 \$ a été alloué au ministère des Transports en 1993-1994. Ce budget constitue 4,9 % de l'ensemble des crédits budgétaires gouvernementaux et représente une diminution de 3 % par rapport au budget de l'année précédente qui se situait à 2 097 668 400 \$. Les traitements de même que les autres rémunérations afférentes totalisant 298 343 100 \$ sont inclus dans le budget de l'exercice 1993-1994 mentionné plus haut.

Il est à noter que la baisse des crédits découle de l'application de la politique gouvernementale concernant la réduction de l'effectif et des dépenses, et de la mise en place de la réorganisation du Ministère.

Graphique 1

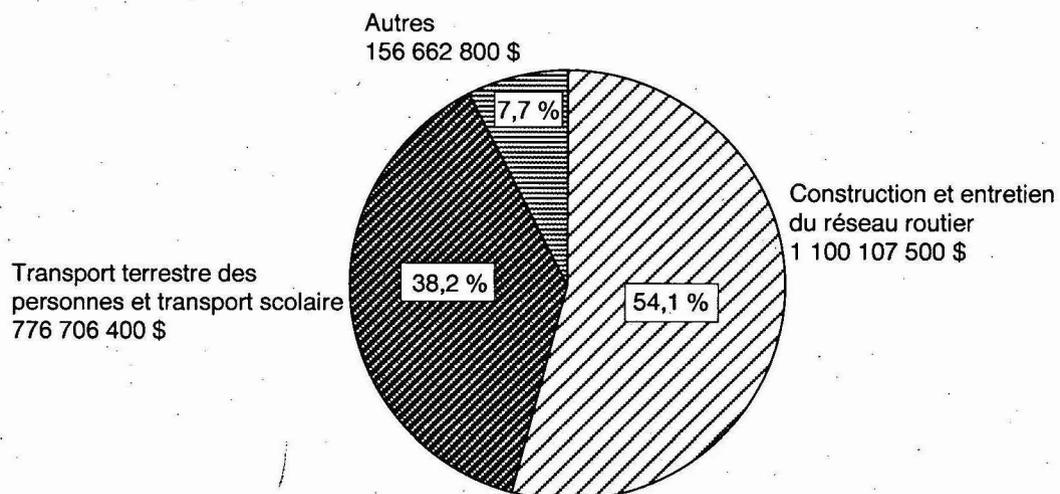
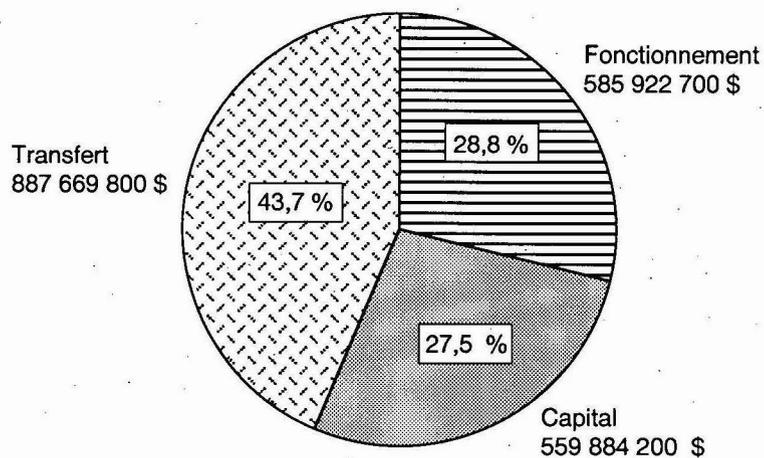
**Répartition du budget — Exercice 1993-1994****Budget total: 2 033 476 700 \$****Budget par regroupement d'activités****Budget par super-catégorie**

Tableau 3

## Affectation des budgets de 1993-1994 et de 1992-1993 par programme et élément de programme

	1993-1994	1992-1993
	\$	
<b>1 Systèmes de transport terrestre</b>	<b>352 557 500</b>	<b>358 825 400</b>
I. Recherche et développement	14 794 900	15 169 900
II. Transport des personnes	333 258 200	338 462 700
III. Transport des marchandises	4 504 400	5 192 800
<b>2 Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport</b>	<b>1 100 107 500</b>	<b>1 161 448 700</b>
I. Amélioration du réseau routier	386 550 200	395 977 800
II. Réfection du réseau routier	207 681 800	274 330 200
III. Entretien des infrastructures de transport	356 551 900	326 710 500
IV. Ateliers	48 041 800	58 631 100
V. Soutien	101 281 800	105 799 100
<b>3 Gestion interne et soutien</b>	<b>96 531 100</b>	<b>103 960 100</b>
I. Direction	5 193 300	5 517 000
II. Soutien administratif	84 128 800	89 639 800
III. Soutien technique	7 209 000	8 803 300
<b>4 Commission des transports du Québec</b>	<b>10 697 100</b>	<b>11 181 700</b>
<b>5 Transport maritime et aérien</b>	<b>49 434 600</b>	<b>55 624 900</b>
I. Transport maritime	38 247 000	38 673 400
II. Transport aérien	11 187 600	16 951 500
<b>6 Transport scolaire</b>	<b>424 148 900</b>	<b>406 627 600</b>
I. Aide au transport	423 508 700	406 017 500
II. Soutien administratif	640 200	610 100
<b>Total</b>	<b>2 033 476 700</b>	<b>2 097 668 400</b>

#### 2.4 Les activités par direction territoriale

Le tableau **Les activités par direction territoriale, dépenses 1993-1994** présente les interventions par direction territoriale 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

## Les activités par direction territoriale, dépenses 1993-1994

Directions territoriales	Systèmes de transport terrestre			Transport scolaire
	Gestion interne et soutien	R & D (Recherche et Développement)	Transport des personnes et des marchandises	
	(000 \$)			
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine			420,3	12 563,1
Bas-Saint-Laurent		37,5	1 192,3	21 539,0
Côte-Nord			391,7	7 493,1
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est		19,6	2 462,0	15 949,7
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau			415,6	8 331,1
Mauricie—Bois-Francs			3 205,2	34 817,1
Chaudière-Appalaches		65,1	2 579,3	32 751,1
Québec		1 136,8	10 272,5	30 705,7
Laval—Mille-Îles		37,8	10 045,2	38 152,9
Île-de-Montréal		1 085,1	197 536,8	40 068,5
Nord-de-la-Montérégie		76,0	18 203,2	34 047,5
Sud-Ouest-de-la-Montérégie		27,0	3 279,3	25 107,8
Estrie		252,8	3 007,8	20 664,3
Sud-Est-de-la-Montérégie			2 406,3	19 174,0
Laurentides-Lanaudière			1 690,7	33 076,7
Outaouais			5180,1	24 151,9
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec			583,6	16 190,3
Directions centrales	96 025,2	8 931,9	41 035,5	549,3
<b>Total</b>	<b>96 025,2</b>	<b>11 669,6</b>	<b>303 907,4</b>	<b>415 333,1</b>

Directions territoriales	Transport		Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	Total
	Aérien	Maritime		
	(000 \$)			
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	106,0		48 248,6	61 338,0
Bas-Saint-Laurent			74 167,1	96 935,9
Côte-Nord	71,0	241,5	43 913,0	52 110,3
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	204,0		34 123,3	52 758,6
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	51,0		17 580,7	26 378,4
Mauricie—Bois-Francs			76 944,6	114 966,9
Chaudière-Appalaches	196,0		85 639,9	121 231,4
Québec	540,0	262,0	78 502,8	121 419,8
Laval—Mille-Îles		19,0	26 056,7	74 311,6
Île-de-Montréal			62 408,9	301 099,3
Nord-de-la-Montérégie		160,0	73 959,5	126 446,2
Sud-Ouest-de-la-Montérégie			42 329,2	70 743,3
Estrie			62 695,3	86 620,2
Sud-Est-de-la-Montérégie			39 158,7	60 739,0
Laurentides-Lanaudière		62,4	75 520,1	110 349,9
Outaouais			71 600,5	100 932,5
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	1 411,0		67 503,4	85 688,3
Directions centrales	6 843,7	34 380,9	89 063,3	276 829,8
<b>Total</b>	<b>9 422,7</b>	<b>35 125,8</b>	<b>1 069 415,6</b>	<b>1 940 899,4</b>



## Chapitre III

### Les orientations du Ministère

Le Ministère a poursuivi sa démarche de gestion stratégique en se dotant d'un deuxième plan d'action ministériel. Ce plan couvre la période 1993-1995 et constitue la dernière phase de son plan stratégique 1992-1995.

Le Ministère s'est donné comme orientations stratégiques :

- le maintien et la remise en état du patrimoine routier, des équipements et des infrastructures de transport ;
- le développement de l'intermodalité et l'intégration des modes et des systèmes de transport ;
- l'actualisation de ses programmes de recherche et de développement technologique ;
- le soutien au développement socio-économique du Québec ;
- l'amélioration de ses façons de faire en accord avec la vision ministérielle.

En 1993-1994, le Ministère a accordé la priorité aux interventions favorisant l'amélioration du réseau routier et la réfection des infrastructures de transport. Il s'est doté de politiques de gestion du réseau routier qui viennent assurer la protection des infrastructures et la sécurité des usagers.

En matière de sécurité, le Ministère, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec, a complété l'élaboration d'une politique sur la sécurité dans les transports. La priorité a aussi été accordée aux interventions visant l'amélioration de la qualité du réseau routier, notamment par la correction de sites dangereux, le marquage des chaussées et l'installation de glissières de sécurité. Des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité des véhicules servant au transport des écoliers et des personnes handicapées.

Le transfert aux municipalités d'une partie du réseau routier, effectif au 1<sup>er</sup> avril 1993, a donné lieu à différentes interventions. Le Ministère a assuré tout le soutien technique aux municipalités, en plus de leur verser l'aide financière pour la prise en charge et l'amélioration du réseau local et la réfection des ponts et des ouvrages d'art. De plus, le programme de soutien à l'embauche du personnel saisonnier du Ministère, destiné aux employeurs admissibles, a débuté le 1<sup>er</sup> avril 1993.

Le Ministère a poursuivi ses efforts pour renforcer ses actions en matière de planification, de développement de l'intermodalité et d'intégration des modes de

transport. L'élaboration des plans de transport régionaux, en concertation avec les différents partenaires, est demeurée une priorité en 1993-1994 puisque les plans de transport représentent l'outil de planification pour mieux cadrer les interventions, et ce, dans une approche intégrée.

L'actualisation de ses programmes de recherche et de développement technologique constitue pour le Ministère une nouvelle priorité. En effet, il a amorcé une réflexion en profondeur sur ses activités de recherche et de développement, de façon à les adapter à sa nouvelle mission, de s'assurer d'être à la fine pointe des développements technologiques et de mieux cibler ses programmes de subventions à la recherche.

Dans le cadre de la mise en place de sa nouvelle structure organisationnelle, le Ministère a poursuivi ses objectifs d'amélioration du service aux citoyens. Les directions territoriales ont maintenant la responsabilité des aspects relatifs à la liaison avec la clientèle dans le domaine du transport. De plus, le Ministère a consenti des efforts importants pour l'information aux usagers lors de travaux routiers et sur les infrastructures de transport. Un processus de consultation a aussi été mis en place, notamment dans le cadre de l'élaboration des plans de transport régionaux.



## Partie 2

### Les secteurs d'activité

---

#### Chapitre IV

#### La planification et la recherche

Les activités reliées à la planification et à la recherche visent principalement :

- le développement de l'intermodalité et l'intégration des modes et des systèmes de transport, orientation appuyée par l'objectif spécifique d'harmoniser des interventions en matière d'aménagement du territoire et de développement des transports;
- l'actualisation des programmes de recherche et de développement technologique du Ministère et l'accroissement de l'efficacité des transports, en soutien au développement socio-économique du Québec.

#### 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, pour tous les modes de transport, les interventions pouvant répondre le plus adéquatement possible aux besoins de déplacement pour un territoire donné, et ce, selon une approche visant l'intégration de préoccupations d'aménagement du territoire, de développement économique, d'environnement et d'intermodalité.

Ce sont :

- le plan de transport du Québec où des efforts importants ont été consentis pour la définition du cadre de travail;
- le plan de transport de Montréal qui a été amorcé par le diagnostic et les orientations;
- le plan de transport de Québec qui a débuté par l'identification des éléments d'orientation et la définition de la problématique actuelle et prévisible;
- le plan de transport de l'Outaouais pour lequel les consultations sur la problématique et les scénarios d'intervention ont été complétées;
- les plans de transport de l'Estrie, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de Mauricie—Bois-Francs où des démarches préparatoires à l'élaboration de programmes de travail ont débuté.

##### *Les statistiques en transport*

Afin de mieux connaître son impact dans les régions, le Ministère a établi les états des dépenses ministérielles sur le réseau routier par circonscription électorale provinciale et par direction territoriale, pour les exercices financiers 1992-1993 et 1993-1994. Il a également amorcé la constitution d'une banque ministérielle de données statistiques. Des données économiques sur les transports, tant au Québec qu'à l'extérieur du Québec, ont été produites pour répondre à des études socio-économiques sur des systèmes de transport.

Des recherches et des analyses pour améliorer les infrastructures et les systèmes de transport ont porté sur les sujets suivants :

- les perspectives d'évolution du kilométrage parcouru par les conducteurs québécois pour la période 1991-2021;
- la modélisation pour obtenir l'indice de rugosité international (IRI) par roulemètre;
- l'impact du programme de réfection des chaussées.

##### *L'aménagement du territoire et le développement régional*

Dans les limites de l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), le Ministère a poursuivi ses discussions avec le ministère des Affaires municipales en vue de la production des orientations gouvernementales en matière d'aménagement, lesquelles guideront les municipalités régionales de comté (MRC) dans l'exercice de révision de leur schéma d'aménagement.

À l'intérieur de cette opération, le Ministère a produit les avis requis par la LAU pour les MRC ayant amorcé cet exercice. Il a aussi produit les avis relatifs aux modifications de schémas d'aménagement et de règlements de contrôle intérimaire.

Il a participé au processus d'élaboration de plans stratégiques et d'ententes-cadres de développement, selon les dispositions prévues à la politique de développement des régions administratives du Québec.

Enfin, il a complété l'élaboration d'un guide de planification des transports en vue d'aider les MRC à intégrer la dimension transport lors de la révision de leur schéma.

### ***L'économie des transports et la prospective***

Dans le contexte de l'étude du plan de transport de Montréal, des recherches et des analyses ont été effectuées sur les caractéristiques socio-économiques de la population résidant sur ce territoire et la structure économique de cette région.

Le Ministère a poursuivi l'analyse de l'impact des négociations commerciales multilatérales du *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) et de l'*Accord de libre-échange nord américain* (ALÉNA)

### ***La sécurité dans les transports***

Au cours de l'exercice 1993-1994, le Ministère a élargi son mandat de sécurité pour se préoccuper de tous les modes de transport. Les efforts ont porté principalement sur les points suivants :

- l'expérimentation avec les directions territoriales de la méthode révisée d'établissement des limites de vitesse;
- l'organisation d'un colloque sur la contribution du génie à la sécurité routière, les 8 et 9 juin 1993, en collaboration avec la Direction sécurité dans les transports de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). Ce colloque, qui s'est tenu au Centre d'essais pour les véhicules automobiles de Transports Canada à Blainville, avait pour thème: *L'environnement routier: facteur d'accidents ou de sécurité?* ;
- la présentation des critères de sécurité dans le contexte d'une session de formation pour les responsables de la planification des réseaux du transport scolaire;
- le développement des outils d'analyse permettant d'utiliser les données recueillies lors des études de sites problématiques en vue d'effectuer un meilleur diagnostic;
- l'instauration d'une politique pour le traitement de dossiers des coroners afin d'assurer un suivi serré des actions à prendre.

Dans le but d'améliorer la mobilité et la sécurité des personnes et des marchandises, près de 800 dossiers ont été traités, notamment sur la justification des feux de circulation et les demandes de modification de limites de vitesse.

Enfin, une politique de sécurité dans les transports, présentée sous deux volets, a été élaborée en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec et les principaux intervenants, dont les corps policiers. Le volet routier, entériné par les autorités

du Ministère, intègre les quatre composantes: la personne, le véhicule, l'environnement routier et le socio-économique. Le second volet, touchant les autres modes de transport, sera élaboré au cours de la prochaine année.

### ***L'environnement***

En matière d'environnement, l'année 1993-1994 a été marquée par d'importants changements légaux et réglementaires ayant des incidences sur la préparation et la réalisation des activités ministérielles. Ainsi en juillet est entrée en vigueur la loi modifiant de nouveau la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune concernant les habitats fauniques* ; en vertu de cette loi, le ministre des Transports et le ministre de l'Environnement et de la Faune ont conclu une entente administrative relative aux lignes directrices pour la protection du milieu aquatique lorsqu'il s'agit de construction et d'entretien d'infrastructures routières.

Le *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*, qui a pour effet d'assujettir un plus grand nombre de projets à des demandes de certificat d'autorisation de construction, est entré en vigueur en décembre. Des échanges ont été amorcés entre le ministère des Transports et celui de l'Environnement et de la Faune en vue de réaliser une entente administrative facilitant l'administration du règlement.

Dans les limites de l'étude d'opportunité de la réalisation d'un train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor, le Ministère participe au suivi de deux études: l'une sur les tracés (infrastructures et coûts) et l'autre, sur les aspects environnementaux à long terme de l'implantation d'un THV dans le corridor précité en comparaison avec d'autres modes de transport.

Plus de 130 études d'impact, d'évaluations environnementales, d'évaluations de sols contaminés et de sonorité ont été amorcées ou produites pour répondre aux exigences environnementales dans le contexte de la réalisation d'infrastructures de transport.

## **4.2 La recherche et l'innovation**

### ***Les programmes de recherche-développement***

Le Ministère a poursuivi ses investissements en recherche-développement, en vue d'améliorer les services de transport des personnes et des marchandises nécessaires au développement socio-économique du Québec et de soutenir son action sur le plan de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection du réseau routier.

Par ailleurs, le maintien des infrastructures routières, l'adaptation des systèmes de transport aux exigences du libre-échange et la diminution des ressources de l'État posent des défis très importants qui

obligent le Ministère à se doter d'une politique adaptée de recherche et de développement. Une réflexion en profondeur a été amorcée afin de permettre à la recherche-développement de remplir efficacement son rôle dans les organisations modernes et dynamiques.

Les subventions à la recherche universitaire sur l'entretien et la réfection du réseau routier ont nécessité des déboursés de 424 000 \$ en 1993-1994, pour atteindre un investissement total de 1 200 000 \$ au cours des trois années prévues à ce programme prenant fin le 31 mars 1994.

En vertu du Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT), quelque 917 700 \$ ont été versés en subventions à 31 intervenants du secteur des transports, ce qui représentait environ 50 % du coût total des projets de recherche. Au fil des ans, l'aide de ce programme a été étendue aux différentes facettes du transport. Au cours de la présente année, 58 % de cette aide touchait les infrastructures

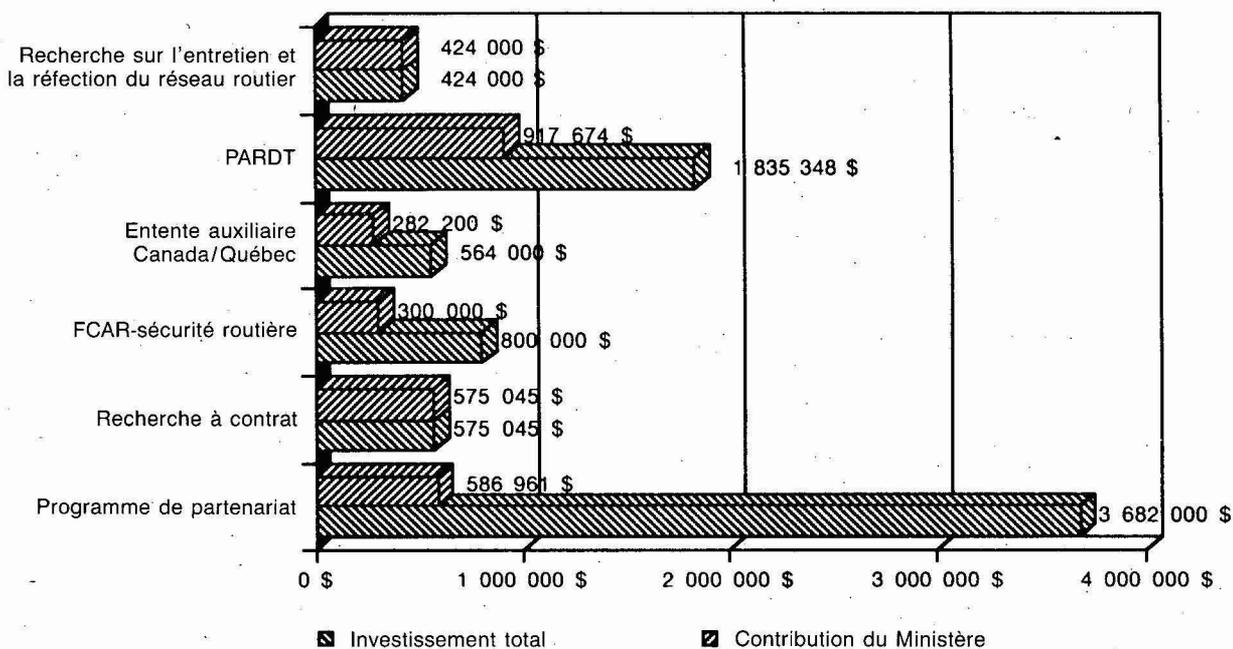
routières, 20 % le transport des marchandises, 16 % le transport en commun et 6 % le transport scolaire.

Une entente, s'échelonnant sur trois années, a été conclue entre le Ministère, la Société de l'assurance automobile du Québec et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR), en vue de soutenir trois centres de recherche universitaire en sécurité routière soit ceux de Montréal, de Laval et de Sherbrooke. Ce programme prévoit une contribution annuelle totale de 800 000 \$, dont 300 000 \$ par le ministère des Transports. Vingt-sept projets de recherche seront ainsi réalisés.

Le Ministère a poursuivi pour ses propres fins des activités de recherche-développement, principalement dans le domaine des infrastructures, de la socio-économie et de la gestion en transport. Ces activités ont nécessité des débours en vertu de contrats de recherche à des firmes privées et aux universités pour une valeur de 575 000 \$.

Graphique 2

Investissements de recherche-développement par programme en 1993-1994



Par ailleurs, la réalisation de projets de recherche a continué d'être favorisée en partenariat avec, notamment, le Centre de développement des transports, afin de profiter au maximum de l'effet de levier que permet une telle approche. Ainsi, 281 000 \$ ont été investis en partenariat avec le gouvernement fédéral à l'intérieur de l'Entente auxiliaire sur le développement régional, notamment sur un projet de démonstration d'un système rail-route.

Plusieurs organismes voués au développement des transports et au transfert technologique, dont l'AQTR, l'Association canadienne des transports (ATC) et l'Association canadienne des transports urbains (ACTU), ont été activement soutenus.

### *L'information documentaire et scientifique*

Les activités d'information documentaire et scientifique ont pour but de valoriser la recherche et d'assurer des retombées optimales des activités de recherche par une vision intégratrice de recherche en transport.

L'inventaire des centres de documentation s'établissait à plus de 40 000 documents et à environ 800 abonnements à des périodiques en 1993-1994. Quelque 28 600 documents ont été prêtés aux diverses clientèles, soit une augmentation de 17 % par rapport à l'année antérieure. Des réponses ont été apportées à plus de 22 000 demandes d'information. Un soutien spécialisé a également été offert aux chercheurs.

## Chapitre V

### Le réseau routier

Dans le contexte des orientations stratégiques sur les infrastructures routières, la priorité a été accordée à la remise en état du patrimoine routier.

Cette orientation stratégique s'est traduite, au cours de l'exercice 1993-1994, par l'élaboration et l'adoption de politiques routières, une planification des travaux routiers mieux structurée appuyée par des objectifs généraux spécifiques permettant de mieux cibler les travaux d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement du réseau routier.

#### 5.1 Les politiques routières

##### *L'entretien des chemins d'accès aux localités isolées*

L'élaboration d'une politique sur l'entretien des chemins d'accès aux localités isolées s'est poursuivie par des discussions interministérielles sur le partage des responsabilités concernant les chemins d'accès par des populations de territoires enclavés.

##### *Les échangeurs autoroutiers*

Un projet de politique a été élaboré en vue, notamment, d'orienter et d'encadrer les interventions du Ministère et de répartir ses responsabilités et celles des municipalités en cette matière, afin de permettre le maintien de la vocation et de la fonctionnalité (fluidité et sécurité) du réseau autoroutier.

##### *La signalisation routière*

À l'automne 1993, la mise sur pied d'une table de consultation sur la signalisation a regroupé les principaux intervenants québécois concernés. Les travaux de cette table, qui doivent s'échelonner jusqu'à l'automne 1994, ont pour objet d'abord d'identifier les problèmes et les besoins inhérents à la signalisation et, principalement, à la signalisation d'indication (signalisation de destination, signalisation touristique et signalisation des services), puis de proposer des solutions pour corriger les lacunes et pour mieux répondre aux attentes des usagers de la route.

Le rapport que produira la table de consultation fournira tous les éléments nécessaires à l'élaboration d'une politique-cadre en signalétique.

Cette opération sera suivie de l'élaboration et de la mise en place d'un plan global de révision de la signalisation d'indication au cours des prochaines années.

Par ailleurs, l'application de la politique des services d'essence et de restauration sur les autoroutes a débuté en 1993; c'est la Société québécoise de promotion touristique (SQPT) qui en assure la gestion. Depuis mai 1993, cette société a reçu quelque 200 demandes et a procédé à l'implantation de plus de 130 panneaux de services sur le réseau autoroutier québécois.

##### *Le vélo*

À la suite de consultations publiques menées en mai 1993, un projet de politique a été élaboré et a fait l'objet d'une consultation interne auprès des différentes unités administratives. En cours d'année, une association avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a permis d'établir cette politique couvrant tous les enjeux concernant la pratique du vélo, tant au niveau de l'éducation et de la sécurité qu'à celui des aménagements.

#### 5.2 La planification routière

##### *La gestion des corridors routiers*

La multiplication des accès et des intersections a d'importantes répercussions sur le réseau routier.

Une démarche a été entreprise pour élaborer et mettre en œuvre un système de gestion des corridors routiers, dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la circulation sur le réseau supérieur ainsi que la qualité de vie pour l'ensemble des milieux urbains et ruraux traversés.

Les différents intervenants régionaux ont été sensibilisés à l'importance de la relation entre l'aménagement du territoire et la gestion du réseau routier. De plus, des groupes de travail composés de représentants territoriaux, des MRC et des municipalités ont été mis en place pour définir des mesures préventives pour le maintien d'un réseau routier fonctionnel. L'analyse des recommandations de ces groupes de travail sera complétée en 1994.

##### *Le plan d'action 1990-1995 sur le réseau routier*

Le gouvernement a octroyé en 1990 des crédits additionnels de 1,7 milliard de dollars au ministère des Transports, sur une base quinquennale, pour mieux répondre aux besoins de réfection du réseau routier et en améliorer le niveau de sécurité. Un plan d'action a permis de mieux encadrer l'activité ministérielle

concernant le réseau routier, en orientant le choix des projets de même que l'élaboration des programmations annuelles et pluriannuelles.

Ainsi, en 1993-1994, 379 millions de dollars ont été dépensés pour la réalisation de travaux d'amélioration et de réfection du réseau routier comprenant :

- l'amélioration de sites potentiellement dangereux pour une somme de 17 millions de dollars. Depuis 1990, des améliorations furent effectuées sur 280 sites. De plus, 470 km de glissières de sécurité ont été installées pour améliorer la sécurité sur le réseau routier;
- l'amélioration et le développement de certains tronçons routiers ont exigé des déboursés de quelque 207 millions de dollars au cours de la dernière année. Ces interventions ont permis d'améliorer la desserte des régions périphériques ainsi que la sécurité des déplacements et ont ainsi contribué à la baisse continue des décès, des accidents avec blessés et des accidents avec dommages matériels remarqués depuis 1989;
- la réfection et le renforcement des chaussées et des structures pour un montant de 155 millions de dollars. Les interventions réalisées depuis 1990 ont permis de réduire de 33 % à 24 % les déficiences relatives à la qualité de roulement sur le réseau. À ceci s'ajoute le renforcement de la capacité portante de 209 des 375 ponts faibles identifiés.

### *Le plan de gestion du réseau routier*

La fin prochaine du plan d'action 1990-1995 commande déjà que soient révisées ou précisées les orientations pour l'ensemble de la prochaine période quinquennale 1995-2000. La poursuite de dotation d'un plan de gestion du réseau routier qui précisera les priorités à retenir à moyen terme pour la réfection, l'amélioration et le développement du réseau, est assurée.

Le bilan des interventions depuis 1990 de même que les besoins actuels et prévisibles en matière de conservation, de sécurité et de mobilité sur le réseau routier, ont guidé au cours de 1993 la réflexion interne en vue de proposer des objectifs spécifiques, une stratégie d'intervention et des demandes budgétaires pour l'an 2000.

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

Le plan d'action 1988-1998 pour améliorer le transport tant collectif que routier dans la région de Montréal a entraîné des dépenses de 137,4 millions de dollars en 1993-1994, pour atteindre un total cumulé depuis 1988 de 870 millions de dollars.

La conservation des infrastructures a drainé la plus grande part, soit 111 millions de dollars. Les projets en transport collectif (lignes de trains de Deux-Montagnes et de Rigaud) ont bénéficié de 72,5 millions de dollars alors que 38,6 millions de dollars ont été consacrés à des interventions majeures notamment à l'échangeur Turcot, sur les autoroutes 40 et 13 et sur la route 132.

Les projets d'amélioration visant à donner un meilleur service à la clientèle ont reçu 14,6 millions de dollars, soit 6,9 millions de dollars pour le transport collectif (garage d'autobus La Salle) et 7,7 millions de dollars pour le réseau routier, principalement pour la gestion des corridors autoroutiers et le réaménagement de l'échangeur du boulevard Therrien—Marie-Victorin à Longueuil.

Enfin, 11,7 millions de dollars ont été consacrés aux projets de développement visant à consolider les réseaux existants, dont 11,5 millions de dollars pour compléter ou amorcer certains travaux sur les autoroutes 30 et 40.

### *L'Entente auxiliaire sur le développement des transports*

Issue de l'Entente de développement économique régional (EDER), l'Entente auxiliaire sur le développement des transports a favorisé, depuis 1985, 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. La contribution globale du Québec et du Canada prévue à cette entente est de 194,7 millions de dollars.

Cette Entente est venue à expiration le 31 octobre 1993. Les dépenses sur les projets qui s'y trouvaient déjà inscrits avant cette date demeurent toutefois admissibles jusqu'au 31 octobre 1994.

En 1993-1994, la poursuite des travaux de construction de la route du Nord et le réaménagement à quatre voies de la route 170 au Saguenay ont principalement retenu l'attention. Au total, quelque 28,7 millions de dollars ont été dépensés en vertu de cette Entente.

De plus, une entente fédérale-provinciale a été signée concernant un programme stratégique d'amélioration routière sur une période de cinq ans. Il s'agit d'un programme de 150 millions de dollars à frais partagés à parts égales. Au cours de la présente année, 30 millions de dollars ont été dépensés dans les régions de Montréal, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord.

### 5.3 Les travaux d'expertise dans les infrastructures

#### *La qualité des matériaux*

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

Le programme d'assurance de la qualité des enrobés, basé essentiellement sur la norme internationale ISO-9002, a été complété. Il 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 ont un système qualité.

Une démarche a été entreprise relativement à l'homologation des produits les plus utilisés dans le domaine routier. Cette initiative vise la diminution du coût de contrôle des produits et une plus grande efficacité pour leur acceptation.

Les enrobés modifiés (à l'amiante, caoutchoutés, en couches minces, etc.), les bétons de ciment à hautes performances pour la construction d'un pont, le béton projeté pour la réparation d'ouvrages d'art et les peintures anticorrosion ont fait l'objet d'une attention particulière en matière de suivi lors de leur mise en œuvre.

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 la fissuration thermique des enrobés, caractérisation des bitumes, etc.).

La vérification des procédures d'essais et de l'équipement de laboratoires privés ou de centrales d'enrobage a été assurée. Les employés des laboratoires des ministères ont reçu de l'information en matière d'étalonnage d'équipements, de procédures d'essais et de systèmes de contrôle en général. De plus, les mécanismes de contrôle ont été modifiés alors que la gestion des mandats aux firmes privées a été décentralisée.

Les normes techniques ont été révisées. Trois tomes ont été approuvés, pour publication: la conception routière, l'entretien et le matériel. Cinq autres tomes seront également révisés au cours de la prochaine année. Ces documents permettront d'améliorer la qualité des infrastructures depuis leur conception jusqu'à leur entretien.

#### *Les structures*

Dans la limite du plan d'action 1990-1995, le programme d'évaluation systématique de la capacité portante des ponts s'est poursuivi tout au long de

l'année. Au total 708 ponts ont été évalués cette année. Au cours des prochaines années, le programme sera complété par l'évaluation de 1500 autres ponts.

De plus, un manuel de conception des structures a été élaboré. Il constitue un recueil de ponts normalisés pour lesquels tous les calculs ont été effectués. Des modèles de plans et devis correspondant à chacun des types de ponts normalisés ont également été préparés.

Dans le domaine de l'hydraulique, 134 études reliées à différents problèmes ont été réalisées. De ce nombre, 65 ont porté sur des remplacements de ponts. Plusieurs de ces études ont présenté un caractère urgent à la suite de crues subites ou d'embâcles. Des expertises ont aussi été produites pour solutionner des dossiers de réclamation sur dommages et pour corriger des problèmes complexes d'inondation, d'affouillement, d'érosion et de sédimentation.

#### *Les activités immobilières*

Quelque 26,1 millions de dollars ont été versés pour l'acquisition de droits immobiliers dans 1100 dossiers. L'acquisition de terrains requis pour le système de transport des trains de banlieue s'est poursuivie pour un montant de 2,4 millions de dollars; les acquisitions faites au nom des autres ministères totalisent, quant à elles, 400 000 \$.

En contrepartie, la vente et la location de biens immobiliers excédentaires, dans 720 dossiers, ont rapporté des revenus de 4,3 millions de dollars au gouvernement.

### 5.4 L'entretien, la réfection et l'amélioration

Le réseau routier constitue un des actifs majeurs pour le Québec puisqu'il est évalué à plus de 30 milliards de dollars. Il a également une importance capitale pour l'économie du Québec en permettant la distribution des biens et des services sur la plus grande partie du territoire. Cette fonction prend une plus grande importance avec la mondialisation des marchés. En conséquence, la qualité des infrastructures constitue un avantage indéniable pour la rentabilité des entreprises ce qui se répercute sur la vigueur de l'économie.

La conservation de cet actif ainsi que cette nouvelle réalité économique ont incité le Ministère à se doter d'orientations stratégiques et d'objectifs qui vont lui permettre de relever ces défis. Le choix stratégique qu'il a retenu pour le réseau routier est: *Le maintien et la remise en état du patrimoine routier, des équipements et infrastructures de transport.*

Les activités qui ont permis l'atteinte des objectifs de ce choix stratégique sont l'entretien, la réfection et l'amélioration du réseau routier.

**L'entretien du réseau** regroupe un ensemble d'interventions dont une majorité sont ponctuelles et généralement mineures. Elles sont requises pour maintenir le réseau routier opérationnel. Une première catégorie d'interventions, que l'on qualifie de régulières, ne concerne pas les infrastructures comme telles. Il s'agit principalement de l'entretien d'hiver, du marquage, de l'entretien de l'éclairage et de la signalisation. La seconde catégorie d'interventions concerne les opérations d'entretien d'été. Celles-ci comprennent des activités d'entretien curatif tel le remplacement de ponceaux et le rapiéçage manuel et mécanisé, et d'entretien préventif comme le scellement de fissures et le creusage de fossés. Ces interventions visent donc à maintenir l'intégrité des infrastructures et à en prolonger la durée de vie.

**La réfection du réseau** comprend des interventions majeures visant essentiellement à maintenir ou à redonner aux chaussées et aux structures leur intégrité et à prolonger leur durée de vie. Pour les chaussées, il s'agit principalement de couche d'usure, de renforcement ou encore de reconstruction. Sur les structures, on procède à des travaux d'entretien curatif pour préserver leur état structural et on y effectue également des travaux de renforcement et de reconstruction afin d'améliorer leur capacité portante.

**L'amélioration du réseau** inclut à la fois des interventions d'amélioration des infrastructures et de construction de nouvelles infrastructures. L'amélioration vise premièrement à apporter des correctifs géométriques telles les corrections de courbes, de pentes, de largeur de voies et d'intersections. Elle consiste également en la réalisation d'aménagements, notamment l'ajout de voies lentes, de voies d'accélération et de décélération et de voies de refuge pour virage à gauche. Ces interventions s'avèrent souvent nécessaires pour accroître la sécurité et la fluidité de la circulation. La construction de nouvelles infrastructures comprend, entre autres, le prolongement de routes existantes, l'ajout de voies de circulation à une route existante, la construction de voies de contournement, de nouveaux échangeurs et d'une nouvelle route.

L'examen du tableau 5, permet de constater que le Ministère a dépensé 63,2 millions de dollars pour l'entretien d'été et 169,7 millions de dollars pour la réfection de son réseau, soit un total de 232,9 millions de dollars, ce qui représente 62 % des dépenses consacrées au réseau routier si on exclut l'entretien d'hiver (112,5 millions de dollars) et la construction de nouvelles infrastructures (66,6 millions de dollars). Ces dépenses ont donc permis de maintenir les infrastructures en bon état et d'en conserver l'intégrité. De plus, 142,5 millions de dollars ont été dépensés pour améliorer le réseau, principalement pour accroître la fluidité et la sécurité.

On constate donc que le Ministère, en consacrant près de 70 % de ses dépenses à l'entretien d'été, à la réfection et à l'amélioration de son réseau routier, a pu respecter son orientation relative au maintien et à la remise en état de ses infrastructures.

### *La viabilité hivernale*

L'entretien hivernal d'environ 29 000 kilomètres de routes a occasionné une dépense de 112,5 millions de dollars, ce qui représente 20 % des sommes consacrées au réseau routier. Le déneigement s'est effectué soit en régie, soit à contrat ou encore par l'intermédiaire de municipalités. L'entreprise privée a entretenu les deux tiers du réseau alors que le Ministère et les municipalités se partageaient respectivement 23 % et 11 % du réseau restant.

Encore cette année, les efforts pour améliorer les activités d'entretien hivernal se sont maintenus. Cet engagement s'est traduit, entre autres choses, par la mise sur pied, pour une troisième 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 fournitures des matériaux, de manière à responsabiliser l'entrepreneur ou la municipalité sur le niveau de service à offrir.

### *L'entretien de la signalisation*

Le Ministère possède un inventaire très imposant de matériel de signalisation, que ce soit des panneaux de signalisation, des feux lumineux, des délinéateurs ou des systèmes d'éclairage. Au cours de l'année, il a fabriqué près de 47 700 panneaux de signalisation au sol et plus de 1000 panneaux servant à la super-signalisation.

Pour permettre le guidage nocturne des automobilistes, 92 800 délinéateurs furent produits à l'interne et installés le long des autoroutes ou sur les glissières de sécurité. L'entretien de 67 000 luminaires et de 1000 feux lumineux fut également assuré.

De plus, le remplacement de 6300 luminaires au mercure par des luminaires au sodium à haute pression a été effectué pour rationaliser l'utilisation de l'électricité, ce qui a permis de réduire la consommation d'énergie de 40 % tout en maintenant le même niveau d'éclairage.

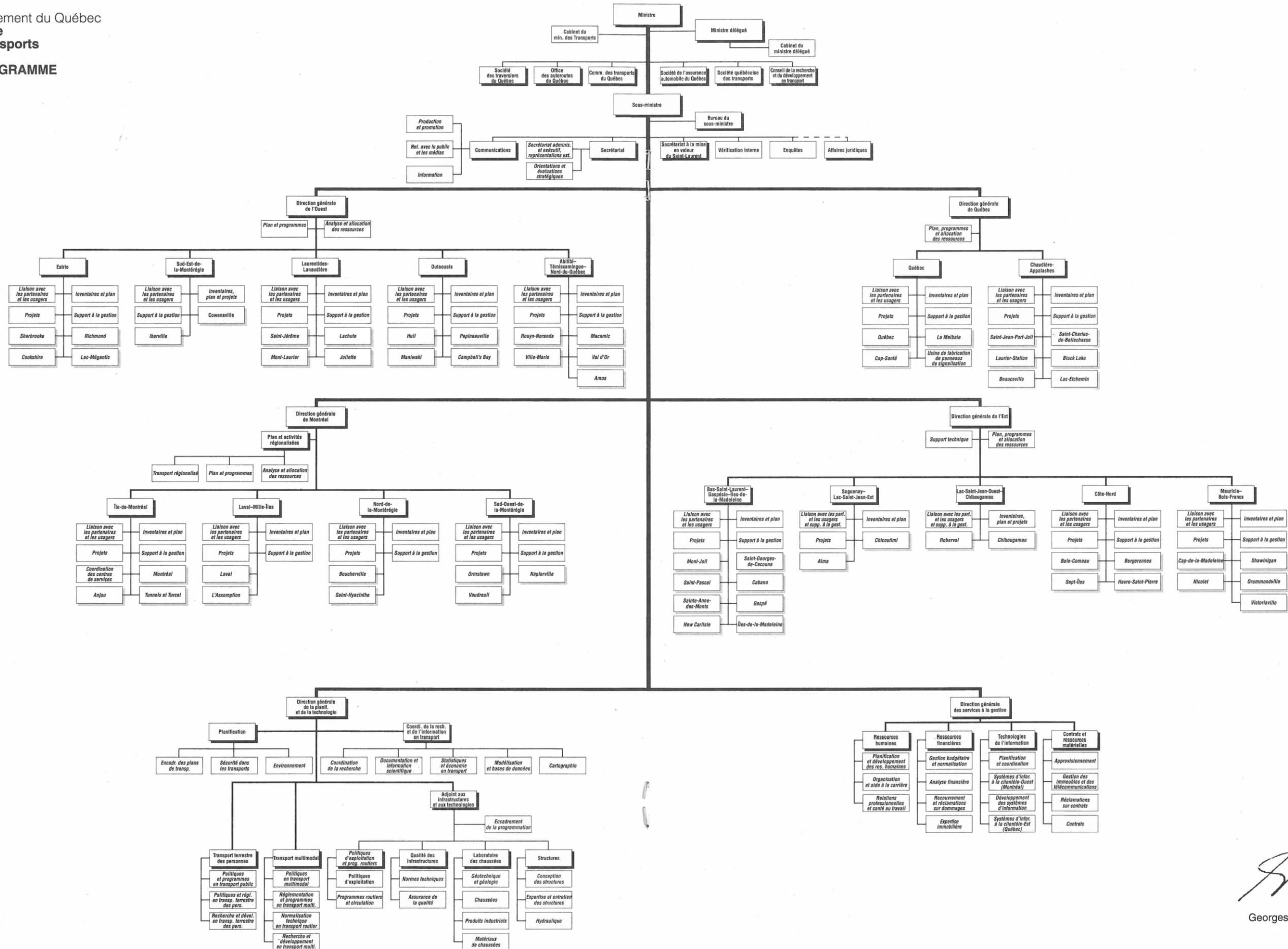
Tableau 5

**Entretien, réfection et amélioration du réseau routier  
Dépenses 1993-1994 (000 \$)**

Directions	Entretien			Réfection		Amélioration <sup>(1)</sup>		Total
	Hiver-régie	Hiver-contrats	Été	Routes	Structures	Routes	Structures	
<i>Direction générale de l'Est</i>								
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	1 393	5 012	2 505	7 886	892	8 245	718	26 651
Bas-St-Laurent	2 302	6 425	3 247	10 530	229	12 126	2 143	37 002
Côte-Nord	1 922	6 299	3 908	4 589	797	13 392	745	31 652
Saguenay—Lac-St-Jean-Est	1 507	2 530	2 056	3 185	0	12 780	493	22 551
Lac-St-Jean-Ouest—Chibougamau	1 222	2 565	1 185	2 232	2	2 249	432	9 887
Mauricie—Bois-Francs	3 647	5 158	5 010	13 075	2 040	5 475	2 087	36 492
<b>Sous-total</b>	<b>11 993</b>	<b>27 989</b>	<b>17 911</b>	<b>41 497</b>	<b>3 960</b>	<b>54 267</b>	<b>6 618</b>	<b>164 235</b>
<i>Direction générale de Québec</i>								
Chaudière-Appalaches	3 503	6 285	5 051	15 818	3 874	6 122	261	40 914
Québec	3 647	6 467	5 329	6 001	1 411	20 317	249	43 421
<b>Sous-total</b>	<b>7 150</b>	<b>12 752</b>	<b>10 380</b>	<b>21 819</b>	<b>5 285</b>	<b>26 439</b>	<b>510</b>	<b>84 335</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>								
Laval—Mille-Îles	2 563	1 862	2 275	4 888	1 799	8 743	188	22 318
Île-de-Montréal	2 574	1 354	4 043	11 678	2 672	8 455	5	30 781
Nord-de-la-Montérégie	2 129	2 925	4 171	8 747	3 680	35 564	151	57 367
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	1 845	2 499	1 344	8 110	1 183	4 651	1 021	20 653
<b>Sous-total</b>	<b>9 111</b>	<b>8 640</b>	<b>11 833</b>	<b>33 423</b>	<b>9 334</b>	<b>57 413</b>	<b>1 365</b>	<b>131 119</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>								
Estrie	2 756	4 798	3 007	12 912	598	6 786	1 049	31 906
Sud-Est-de-la-Montérégie	1 523	2 198	1 435	8 259	1 034	4 316	3 108	21 873
Laurentides—Lanaudière	4 216	4 717	4 141	11 062	2 696	11 545	1 565	39 942
Outaouais	2 331	3 025	2 891	8 085	1 240	20 373	609	38 554
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	2 850	6 446	5 469	7 032	1 391	13 001	162	36 351
<b>Sous-total</b>	<b>13 676</b>	<b>21 184</b>	<b>16 943</b>	<b>47 350</b>	<b>6 959</b>	<b>56 021</b>	<b>6 493</b>	<b>168 626</b>
Directions centrales			6 171					6 171
<b>Total</b>	<b>41 930</b>	<b>70 565</b>	<b>63 238</b>	<b>144 089</b>	<b>25 538</b>	<b>194 140</b>	<b>14 986</b>	<b>554 486</b>

(1) Incluant 66,6 M \$ pour la construction de nouvelles infrastructures.

**ORGANIGRAMME**



*Georges Lalonde*  
 Georges Lalonde, sous-ministre

### ***Les principaux travaux par direction territoriale***

On trouvera ci-dessous un exposé sommaire des principales réalisations du Ministère, tant sur le plan de l'amélioration que de la réfection du réseau routier dans les divers territoires, ainsi que le coût de ces travaux.

#### **Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine**

- Poursuite des travaux de reconstruction sur une longueur de 4 km de la route 132 à Escuminac et érection d'un viaduc pour éliminer un passage à niveau (4,2 millions de dollars);
- amélioration de la route 138, en coordination avec des travaux municipaux d'aqueduc et d'égout, à Port-Daniel (1,1 million de dollars) et à Grande-Rivière (440 000 \$);
- élargissement du pont de la rivière Port-Daniel (400 000 \$);
- correction de cinq sites potentiellement dangereux (390 000 \$) dont l'intersection des routes 198 et 132 à Gaspé;
- amélioration de glissières de sécurité (450 000 \$);
- reconstruction de six ponts et d'un mur (0,7 million de dollars);
- réfection du chemin Grand-Ruisseau à Cap-aux-Meules (0,7 million de dollars) et de la route du lac Sainte-Anne dans le parc de la Gaspésie (215 000 \$);
- réfection de deux murs de protection contre la mer sur la route 132 à Saint-Maxime-du-Mont-Louis (373 000 \$).

#### **Bas-Saint-Laurent**

- Prolongement de l'autoroute 20, à partir de la route 232 jusqu'à la rue Industrielle de la ville de Rimouski (3,5 millions de dollars). Sur trois années, ce sont 13 millions de dollars qui seront affectés à l'ensemble de ces travaux;
- amélioration de la route 132 en coordination avec des travaux d'assainissement des eaux exécutés par la municipalité de Causapscal (1 million de dollars en 1993-1994 sur un total de 8 millions de dollars);
- début de travaux sur une longueur de 7,1 km sur la route 195 à Saint-Jérôme-de-Matane (2,7 millions de dollars);
- élimination de six sites dangereux dont le réaménagement de l'intersection de la route 232 et du 6<sup>e</sup>. Rang de Saint-Narcisse (1,1 million de dollars);

- amélioration des glissières de sécurité (0,5 million de dollars);
- reconstruction d'un pont sur la route 185 à Saint-Antonin (0,7 million de dollars);
- érection de deux « ponceaux-voutes » préfabriqués à Sainte-Françoise (157 000 \$), une technique nouvelle plus rapide et plus économique que la méthode traditionnelle;
- renforcement du pont couvert de l'anse Saint-Jean à Amqui à l'aide de poutres d'acier (286 000 \$);
- réfection de la route 291 à Saint-Arsène (350 000 \$).

#### **Côte-Nord**

- Reconstruction de la route Maritime menant à l'embarcadère routier dans la municipalité de Baie-Comeau (2 millions de dollars);
- préservation et stabilisation des berges pour protéger une route collectrice et la route 138 dans les municipalités de Pointe-Label et de Ragueneau (1,5 million de dollars);
- prolongement de la route 138 à l'est de la municipalité de Havre-Saint-Pierre dans l'optique du désenclavement des populations vivant entre Baie-Johan-Beetz et Natashquan;
- réfection de surface sur la route 138 (4 millions de dollars);
- diverses réparations de ponts sur la route 138 entre Tadoussac et Sept-Îles (0,8 million de dollars).

#### **Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est**

- Reconstruction de quatre sections totalisant 9,3 km de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides (4,2 millions de dollars);
- reconstruction de 5 km de la route 170 entre la ville de La Baie et Saint-Félix-d'Otis (3,1 millions de dollars);
- début de la construction de la route 170 à quatre voies entre Jonquière et Saint-Bruno sur un tronçon de 3,8 km (1,4 million de dollars);
- amélioration d'un tronçon de la route du Valinouët sur 3,4 km (435 000 \$);
- aménagement d'une voie de raccordement de 5 km au port de Grande-Anse (1,3 million de dollars);
- réfection de surfaces sur les routes 175 (5,9 km), 170 (17,8 km) et 160 (6,5 km) (3,1 millions de dollars);
- travaux de correction du revêtement bitumineux du pont Dubuc (87 000 \$).

### Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau

- Reconstruction d'un tronçon de 3,8 km sur la route 155 à Saint-François-de-Sales (1,7 million de dollars);
- affectation de montants de 425 000 \$ et de 432 000 \$ respectivement à la sécurité routière et aux structures;
- réfection de la route 167 nord (0,7 million de dollars);
- travaux de couches d'usure et de renforcement de la chaussée (1,3 million de dollars);
- sur les routes 167 et 373, le Ministère a expérimenté, pour la première fois, la construction de dalles flottantes en béton de ciment dans le but de corriger des problèmes de soulèvements différentiels de la chaussée. Cette technique s'avère plus économique que des transitions (raccordements progressifs de chaussées). Le comportement de ces dalles sera suivi au cours des prochaines années.

### Mauricie—Bois-Francs

- Reconstruction du carrefour de l'autoroute 55 et du boulevard des Acadiens à Bécancour (0,6 million de dollars);
- reconstruction d'une section de la route 349 et démolition d'un pont à Saint-Léon (0,7 million de dollars);
- construction d'une passerelle d'inspection sous le pont Laviolette (194 000 \$);
- restauration de la chaussée sur une section de l'autoroute 40 dans Saint-Joseph-de-Maskinongé (312 000 \$);
- réfection de deux ponts sur la route 350 dans Charette et Saint-Paulin (371 000 \$) et de deux autres sur la route 116 dans Saint-Christophe et Arthabaska (317 000 \$);
- reconstruction d'un pont sur la rivière Bostonnais à La Tuque (1,8 million de dollars);
- réfection de glissières de sécurité sur les axes principaux (0,9 million de dollars);
- réfection du réseau routier avec couches d'usure, notamment sur les autoroutes 30, 40 et 55, pour un montant de 12 millions de dollars;
- pose de revêtements bitumineux de type «Écoflex» (bitume à base de caoutchouc provenant de vieux pneus) sur les routes 259 à Sainte-Perpétue, 226 à Saint-Célestin et 132 à Saint-Pierre-les-Becquets.

### Chaudière-Appalaches

- Des travaux sur la route 269 et réfection du pont de Saint-Théophile (1,1 million de dollars);
- élargissement de la route 279 à Saint-Gervais (0,6 million de dollars);
- réaménagement aux intersections des routes 173 et 204, et de la 1<sup>re</sup> Avenue à Saint-Georges (462 000 \$);
- travaux de terrassement, de gravelage et d'application d'enrobé bitumineux sur la route 277 à Saint-Henri (356 000 \$);
- élargissement du pont de la rivière Famine sur la route 173 à Saint-Georges (0,9 million de dollars).

Divers travaux sur les artères et structures suivantes:

- l'autoroute 20 à Berthier-sur-Mer (1,2 million de dollars), à Saint-Vallier (0,5 million de dollars), à Laurier-Station (0,7 million de dollars) et à Saint-Janvier-de-Joly (0,7 million de dollars);
- l'autoroute 73 à Saint-Romuald (439 000 \$) et au pont Pierre-Laporte (1 million de dollars);
- la route 276 à Saint-Joseph-de-Beauce (0,8 million de dollars);
- la route 112 à Disraeli (0,6 million de dollars) et Saint-Pierre-de-Broughton (400 800 \$);
- la route 269 à Saint-Gilles (0,9 million de dollars), à Saint-Patrice-de-Beaurivage (0,6 million de dollars), à Robertsonville (396 000 \$) et à Saint-Honoré (0,6 million de dollars);
- la route 173 à Saint-Henri (0,6 million de dollars);
- la route 283 à Saint-Fabien-de-Panet (0,6 million de dollars);
- la route 204 à Saint-Damase-de-l'Islet (0,6 million de dollars);
- la route 281 à Saint-Cajetan-d'Armagh (0,5 million de dollars);
- la route 275 à Saint-Prosper (0,5 million de dollars);
- la route 271 à Sainte-Agathe (430 000 \$);
- la route 108 à Saint-Évariste-de-Forsyth (351 000 \$).

### Québec

- Aménagement de la route 175; corrections de courbes et parachèvement de voies lentes (0,9 million de dollars);
- aménagement de trois voies sur le pont de Québec (1,9 million de dollars);
- construction de l'autoroute 73 à Stoneham et à Charlesbourg (10,5 millions de dollars);

- travaux sur la route 360 à Saint-Ferréol-les-Neiges (1,8 million de dollars);
  - travaux sur la route 138 à Saint-Siméon (Côte-des-Mange-Lard 267 000 \$);
  - construction d'une voie lente à Saint-Fidèle-de-Mont-Murray (398 000 \$);
  - route 138, à Neuville, réalisation d'un projet visant l'utilisation de granulats bitumineux recyclés additionnés d'une émulsion de polymère (Recyclo Bec);
  - expérimentation, dans le même secteur, d'un enrobé bitumineux à base de caoutchouc provenant de pneus recyclés (Écoflex);
  - réfection de l'autoroute 40 à Beauport (1 million de dollars), à Pointe-aux-Trembles (0,5 million de dollars) et à Deschambault (0,5 million de dollars).
- Divers travaux aux endroits suivants:
- route 138 à Petite-Rivière-Saint-François (0,8 million de dollars) et à Sainte-Anne-de-Beaupré (440 000 \$);
  - route 170 à Sagard (0,6 million de dollars);
  - route 367 à Saint-Léonard-de-Portneuf (0,6 million de dollars);
  - route 354 à Saint-Casimir (205 000 \$);
  - route 363 à Saint-Ubalde (275 000 \$);
  - route 381 dans Charlevoix (0,6 million de dollars);
  - réfection d'ouvrages d'art (1,4 million de dollars).

### **Laval—Mille-Îles**

- Achèvement de la construction des voies rapides de l'autoroute Laval (A-440) entre les boulevards des Laurentides (route 335) et Curé-Labelle (route 117) au coût de 6 millions de dollars;
- achèvement de la construction de l'échangeur A-40—A-640 (400 000 \$);
- implantation de glissières de sécurité et corrections géométriques du réseau (400 000 \$);
- versement d'une somme de 0,6 million de dollars à la ville de Saint-Eustache dans le but d'améliorer l'aménagement, l'éclairage et le contrôle de la circulation aux croisements de l'autoroute 640 avec le boulevard Arthur-Sauvé (route 148) et la 25<sup>e</sup> Avenue;
- restauration de la chaussée de l'autoroute Chomedey (A-13) sur près de 9 km dans Laval;
- planage et pose de nouvelles couches d'usure sur les routes 344 à Oka et à Sainte-Marthe-sur-le-Lac, 138 à Répigny et 337 à Terrebonne.

### **Île-de-Montréal**

- Installation d'une signalisation à messages variables opérés électroniquement pour le contrôle et la gestion de la circulation sur diverses autoroutes de la région métropolitaine pour un montant de 3,1 millions de dollars;
- ajout d'une voie de circulation alternative au centre de l'autoroute 13, incluant la mise en place de glissières mobiles dans les municipalités de Laval et de Pierrefonds, pour un montant totalisant 1,3 million de dollars;
- réparations aux structures des voies élevées des bretelles de l'échangeur Turcot (autoroutes 20 et 15) dans Montréal, incluant les travaux des dalles de béton, de parapets, d'enrobé bitumineux, d'éclairage routier et de supersignalisation, pour un montant global de 7,2 millions de dollars;
- achèvement des réparations de chaussées en béton de ciment sur l'autoroute 40 dans Montréal, Montréal-Est et Anjou, au coût de 0,8 million de dollars;
- réalisation du planage et application d'une couche d'usure sur l'autoroute 40, dans la municipalité de Saint-Laurent, pour un montant de 0,5 million de dollars;
- achèvement des travaux de correction et de pose de couches d'usure sur l'autoroute 20, dans les municipalités de Beaconsfield, de Baie-d'Urfé et de Sainte-Anne-de-Bellevue, pour un montant de 0,5 million de dollars.

### **Nord-de-la-Montérégie**

- Réfection de la route 132 sur une longueur de 9,7 km dans les municipalités de Brossard et de Saint-Lambert (24,2 millions de dollars);
- début du prolongement de l'autoroute 30 sur une longueur de 4,5 km dans les municipalités de La Prairie et de Brossard (2,7 millions de dollars);
- affectation d'un montant de 2,5 millions de dollars à titre de contribution du Ministère en vertu d'un protocole d'entente pour le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 20 et du boulevard Roland-Therrien dans la municipalité de Longueuil;
- travaux de réfection de surface sur l'autoroute 20 dans les municipalités de Sainte-Madeleine, de Sainte-Rosalie et de Saint-Simon (2,7 millions de dollars), ainsi que sur l'autoroute 30 dans la municipalité de Varennes (0,8 million de dollars);
- réfection de l'échangeur de l'autoroute 20 et de la route 137 dans la municipalité de Saint-Hyacinthe (2,7 millions de dollars);

- réparation du pont Arthur-Branchaud (autoroute 20) et du pont de l'autoroute 30 qui enjambent la rivière Richelieu pour des montants respectifs de 0,7 million de dollars et 1,1 million de dollars;
- début de travaux au pont de la route 132 enjambant la rivière Yamaska (0,8 million de dollars).

### **Sud-Ouest-de-la-Montérégie**

- Parachèvement de l'autoroute 30 entre Château-guay et Sainte-Catherine au montant de 3 millions de dollars;
- reconstruction du pont Morrison et de ses approches dans le canton Elgin (0,5 million de dollars);
- parachèvement du renforcement du pont de l'Île-aux-Tourtes à Vaudreuil (434 000 \$);
- aménagement du carrefour du boulevard Roche sur l'autoroute 40 à Vaudreuil (426 000 \$);
- construction de la route 207 en contournement du village de Saint-Urbain (316 000 \$);
- réfection des surfaces de roulement par le planage, la correction ou le renforcement des chaussées et pose de couches d'usure pour un montant de 9,5 millions de dollars.

### **Estrie**

- Fin des travaux d'aménagement de l'échangeur sur l'autoroute 55 dans la municipalité de Stanstead Plain (0,9 million de dollars);
- construction d'une voie de dépassement sur l'autoroute 55 à la hauteur de la municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton (0,8 million de dollars);
- amélioration de la route 263 à Saint-Sébastien (0,9 million de dollars), de la route 141 à Saint-Herménégilde (0,5 million de dollars) et du chemin du 11<sup>e</sup> Rang et du 12<sup>e</sup> Rang à Saint-Camille (0,8 million de dollars);
- amélioration d'une structure sur la route 263 dans la municipalité de Lambton (0,5 million de dollars);
- travaux de décohéssionnement sur l'autoroute 10 (2 millions de dollars) et l'autoroute 55 (1,7 million de dollars);
- réfection de la route 263 dans Piopolis (0,6 million de dollars) et de la route 108 à Ascot (0,8 million de dollars).

### **Sud-Est-de-la-Montérégie**

- Amélioration géométrique de la sortie 48 de l'autoroute 10 à Saint-Césaire (1,1 million de dollars);

- construction d'un échangeur à la sortie 88 de l'autoroute 10 à Waterloo, dans le cadre d'un protocole d'entente (contribution du Ministère de 0,9 million de dollars);
- installation de feux de circulation et d'un système d'éclairage à la sortie 68 de l'autoroute 10 à Saint-Alphonse-de-Granby (400 000 \$);
- construction d'un parapet central sur le pont de la rivière Richelieu sur l'autoroute 10 (0,8 million de dollars);
- amélioration de la route 104 à Lac-Brome (0,6 million de dollars);
- réfections majeures de 2,8 millions de dollars et application de deux couches d'usure au coût de 1,4 million de dollars sur l'autoroute 10 dans diverses municipalités.

### **Laurentides-Lanaudière**

- Construction d'une chaussée de l'autoroute 50 à Mirabel (5,5 millions de dollars);
- construction de voies auxiliaires sur la route 370 à Sainte-Adèle (0,6 million de dollars);
- correction des profils et courbes sur la route 327 aux limites des municipalités de Harrington et de Grenville (395 000 \$);
- amélioration des ponts (1,3 million de dollars), dont celui de la rivière Rouge sur la route 117 à La Conception (490 000 \$ d'un projet global de 0,9 million de dollars) et le pont Populus sur la route 341 à Saint-Roch-de-l'Achigan (300 000 \$ d'un projet global de 0,8 million de dollars).
- En vertu des protocoles d'entente, une aide financière de 1,7 million de dollars a été versée dont 0,8 million de dollars à la municipalité de Mont-Tremblant. Pour sa part, le volet de la sécurité routière s'est vu allouer 1,3 million de dollars de dépenses pour des glissières de sécurité et le réaménagement d'intersections;
- réfection des surfaces de roulement de l'autoroute A-15 (1,6 million de dollars), des routes 131 à Saint-Zénon (0,6 million de dollars), 131 à Saint-Jean-de-Matha (400 000 \$), 158 à Joliette (300 000 \$), 327 à Chatham (0,7 million de dollars) et 117 (0,8 million de dollars);
- le Ministère a attribué des fonds pour les protocoles de réfection des infrastructures (0,6 million de dollars), et a consenti à la réparation de ponts (2,1 millions de dollars) et de structures complexes (0,8 million de dollars).

### Outaouais

- Ouverture d'un premier tronçon de 5 km de l'artère Laramée—McConnell et mise en chantier d'un second tronçon (coût respectif de 8 millions et de 8,6 millions de dollars);
- inauguration d'un tronçon de 4,5 km de l'autoroute 5 contournant le village de Wakefield (coût total de 11,5 millions de dollars);
- construction d'un viaduc sur le chemin de la Montagne à l'intersection du boulevard Laramée—McConnell dans la ville de Hull (2,5 millions de dollars);
- amélioration d'un tronçon de 2,4 km de la route 105 à Farrelton et à Brennan (0,8 million de dollars);
- réaménagement de la route 117 à Grand-Remous sur une longueur de 1,6 km (1,4 million de dollars);
- refaction du système d'éclairage de l'autoroute 5 sur 7,8 km (1,4 million de dollars);
- aménagement des surfaces de roulement de l'autoroute 50 (8,2 km), de la route 137 (8,5 km), de la route 148 (5,5 km) et de la route 303 (8,3 km), principaux projets d'un programme de 5 millions de dollars.

### Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Entretien et développement des infrastructures aéroportuaires:

Les principales activités du Ministère touchant les aéroports du territoire d'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec comprenaient:

- la fin des travaux de refaction de la piste de l'aéroport de Matagami qui avaient été amorcés en 1992;
- la fabrication d'abrasifs et de concassés à l'aéroport de Povungnituk, l'installation d'un système de communication dans tous les aéroports et la refaction d'un feu d'identification de piste (RIL) à Inukjuak (coût global de 400 000 \$).

Globalement, le Ministère a assuré la bonne marche des treize aéroports situés au nord du 55<sup>e</sup> parallèle (4,5 millions de dollars).

Dans ce territoire, mentionnons aussi les travaux suivants:

- la reconstruction de la route 111 entre Taschereau et Authier (1,6 million de dollars) ainsi qu'à La Corne (0,8 million de dollars);
- l'amélioration de la route 109 à Saint-Félix-de-Dalquier (410 000 \$);
- la poursuite des travaux de refaction sur le tronçon lac Para—lac Morisson de la route 117 (5,5 millions de dollars) par l'aménagement de raccourcis progressifs de chaussées (transitions) dans diverses municipalités (0,7 million de dollars);

- l'amélioration de la route 390 à Poularies (0,8 million de dollars), de la route 395 à Preissac (225 000 \$) et de la route Villebois—Selbaie (1,9 million de dollars);
- en vertu de protocoles d'entente, une aide financière a été versée aux municipalités de Témiscaming (230 000 \$), de Ville-Marie (210 000 \$), de Saint-Bruno-de-Guigues (120 000 \$), d'Amos (110 000 \$) et de Rouyn-Noranda (0,7 million de dollars);
- la route 113 dans Senneterre où il y a eu un rechargement en gravier et la pose d'enrobés bitumineux (1 million de dollars);
- la route 117 dans Cadillac où il y a eu décohesionnement et la pose d'enrobés bitumineux (1 million de dollars);
- la route 101 entre Saint-Bruno-de-Guigues et Ville-Marie (0,6 million de dollars), la route 113 à Lebel-sur-Quévillon (0,6 million de dollars), la route 117 à Val-d'Or (1,2 million de dollars), la route 391 à Béarn (0,6 million de dollars) et la route 393 entre Duparquet et Palmarolle (0,9 million de dollars) où on a fait l'application de couches d'usure.

### 5.5 L'aide à la prise en charge du réseau de la voirie locale

À la suite du transfert du réseau local aux municipalités, le réseau routier géré par le Ministère, qui était composé l'an dernier de près de 61 000 kilomètres de routes, se situe maintenant à environ 29 000 kilomètres, soit une diminution de quelque 32 000 kilomètres.

La *Loi sur la voirie* entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1993 a concrétisé le nouveau partage des responsabilités entre l'État et les municipalités. De plus, le Ministère a répondu à de nouvelles demandes de modification aux modalités du transfert émanant du milieu municipal, ce qui a nécessité, entre autres, l'entrée en vigueur de quatre décrets de mise à jour au cours de l'année.

Dans la démarche d'aide à la prise en charge de la voirie locale, près de 168 millions de dollars ont été dépensés par l'entremise de trois programmes visant à assurer l'entretien régulier et l'amélioration du réseau local ainsi que la refaction des ponts et d'autres ouvrages d'art. Les compensations versées dans le cadre du programme d'aide à la prise en charge, incluant le volet du programme consacré aux chemins locaux doublés d'une vocation d'accès aux ressources et celui consacré à l'entretien des passages à niveau, ont totalisé plus de 88 millions de dollars; quelque 1000 municipalités, sur un total d'environ 1500, en ont profité.

Quant au programme d'aide à l'amélioration du réseau local pour lequel un montant de 50 millions de dollars avait été prévu, une somme de plus de 21 millions de dollars a été ajoutée sur le réseau local, notamment pour des travaux de parachèvement, et ce, pour quelque 1200 municipalités.

Les dépenses affectées au programme d'aide à la réfection des ponts et d'autres ouvrages d'art ont été réparties en deux volets. Le premier porte sur les structures de responsabilité municipale pour lesquelles plus de 8 millions de dollars ont été alloués à 157 municipalités. Pour le deuxième volet de ce programme relatif aux ponts municipaux de structure complexe dont le gouvernement demeurera responsable au moins jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, un montant de plus de 5 millions de dollars a été dépensé pour des travaux de réfection sur 19 ponts.

Un interlocuteur a été nommé dans chaque direction territoriale pour répondre aux demandes des municipalités relatives aux techniques d'intervention en matière d'entretien et de réfection des routes et des structures. Cette mesure a pour but d'aider les municipalités à mieux assumer leurs nouvelles responsabilités.

Par ailleurs, le Ministère a collaboré à un cours sur la planification et la réalisation des travaux de voirie donné aux agents municipaux engagés dans la gestion du réseau routier. Ce cours avait été préparé par l'Union des municipalités régionales de comté du Québec avec l'assistance du Ministère.

Afin de s'assurer d'une plus grande cohérence au niveau du partage des responsabilités routières, des procédures ou des directives relatives à la gestion des emprises routières, des intersections, des feux de circulation, de l'éclairage et des systèmes de drainage ont été mises en place.

À la suite du transfert de la voirie locale, le Comité technique conjoint (le ministère des Affaires municipales, le ministère des Transports et les unions municipales) a été maintenu dans le but de poursuivre les échanges entre le gouvernement et le monde municipal. En outre, un sous-comité sur les ponts a été greffé à ce Comité afin d'étudier la problématique particulière au développement de l'expertise technique et à la répartition du budget entre les municipalités.

Tableau 6

**Décentralisation de la voirie locale**  
**Programmes d'aide financière aux municipalités**  
(Dépenses pour l'année 1993-1994)

Directions territoriales	Programme de prise en charge du réseau municipal			Programme d'amélioration du réseau municipal \$	Programme de réfection des ponts et d'autres ouvrages d'art \$
	\$				
	1	2	3		
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	10 336 313	136 264	68 352	4 209 636	367 000
Bas-Saint-Laurent	2 295 392	33 089	125 549	4 242 435	299 000
Côte-Nord	466 175	7 380	2 532	1 261 493	101 000
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	1 703 361	23 737	10 320	1 640 958	683 000
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	1 349 057	81 786	35 478	1 054 811	106 000
Mauricie—Bois-Francs	11 212 802	60 187	200 382	7 422 341	1 548 000
Chaudière-Appalaches	12 237 977	38 954	101 598	8 578 483	779 000
Québec	1 863 409	30 709	74 886	3 403 194	272 000
Laval—Mille-Îles	258	-	22 834	1 458 334	-
Île-de-Montréal	-	-	-	1 762 956	-
Nord-de-la-Montérégie	1 830 599	-	64 815	6 750 492	-
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	2 401 175	-	161 463	3 382 971	486 000
Estrie	9 815 811	9 834	96 216	4 535 464	899 000
Sud-Est-de-la-Montérégie	2 717 263	-	155 743	3 382 818	367 000
Laurentides—Lanaudière	9 815 324	115 532	117 672	8 837 168	1 308 000
Outaouais	10 263 509	68 548	30 978	6 187 206	236 000
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	7 678 952	89 598	62 668	3 420 439	592 000
<b>Total</b>	<b>85 987 377</b>	<b>695 618</b>	<b>1 332 486</b>	<b>71 531 199</b>	<b>8 043 000</b>
Nombre de municipalités	920	104	261	1200	157

1 = Entretien été—hiver

2 = Chemins à double vocations

3 = Signalisation des passages à niveau



## Chapitre VI

### Le transport des personnes et des marchandises

Les orientations stratégiques privilégiées par le Ministère en ce qui a trait au transport des personnes et des marchandises touchent, d'une part, le développement de l'intermodalité, principalement le transport ferroviaire et le transport routier des marchandises, ainsi que l'intégration des modes et des systèmes de transport sous l'angle du transport en commun (autobus, métro, trains de banlieue, taxi) dans les grands centres urbains.

D'autre part, l'orientation stratégique sur le soutien au développement socio-économique du Québec a occupé une place importante en favorisant une augmentation de l'efficacité des transports. Ainsi, des actions concrètes ont été posées pour alléger la réglementation dans les domaines des transports routier, ferroviaire, maritime et aérien, de façon à favoriser les initiatives de la part des transporteurs et des expéditeurs.

#### 6.1 Le transport des personnes

##### *Le transport en commun urbain*

Quelque 300 millions de dollars furent consacrés principalement en subventions aux immobilisations, mais aussi en subventions à l'exploitation des réseaux de transport en commun.

##### **Les subventions à l'exploitation**

Près de 12,3 millions de dollars en subventions à l'exploitation ont été versés aux dix-neuf organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) de la région de Montréal. Pour les neuf OMIT situés dans les autres régions du Québec, cette subvention a atteint la somme de 1,2 million de dollars.

Une somme de 20,2 millions de dollars a été consacrée au coût d'opération de la ligne de trains de banlieue Montréal—Deux-Montagnes. En outre, 29,2 millions de dollars ont été versés au Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC). Ce montant couvre le manque à gagner engendré pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), par la vente des laissez-passer régionaux. Elle compense par ailleurs une part du coût contracté par la STCUM pour desservir les usagers qui ne résident pas sur son territoire et qui, de ce fait, ne contribuent pas à l'effort fiscal municipal.

D'autre part, pour contrer les répercussions qu'engendrerait la disparition de cette subvention en janvier 1995, et ce, tant pour les municipalités que pour la clientèle, une étude en profondeur du financement et de l'organisation du transport en commun dans la région de Montréal a été amorcée.

Cette étude fera le point sur le rôle du CMTC de même que sur la participation du gouvernement et des municipalités à son financement. Elle visera, entre autres, à proposer un mode de répartition du coût des infrastructures et des services de transport en commun à l'ensemble de la région métropolitaine. Elle tiendra compte des conclusions contenues dans le rapport du Groupe de travail sur Montréal et sa région (GTMR) déposé en décembre 1993, auquel a d'ailleurs collaboré activement le Ministère particulièrement sous les volets traitant du réseau routier, du transport en commun, de l'aménagement et de l'environnement.

La deuxième étape d'une importante étude amorcée en 1992 par un sondage auprès de 5000 personnes a été entreprise. Cette étape permettra de mesurer l'impact d'une variation du prix du stationnement sur le choix modal pour les déplacements domicile—travail et d'identifier certains déterminants de ce choix modal. Par ailleurs, des études de suivi visant à mesurer l'efficacité des voies réservées subventionnées en vertu du programme d'aide ont été réalisées par la STCUM et la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec (STCUQ).

Cette étude alimentera la réflexion sur les stratégies que veut adopter le Ministère pour optimiser l'usage des infrastructures routières et de transport en commun en milieu urbain.

##### **Les subventions aux immobilisations**

Grâce au volet immobilisation du programme d'aide au transport en commun, différents projets totalisant 165,7 millions de dollars, dont le taux de contribution varie de 60 % à 100 % selon le type d'équipement, furent subventionnés. Le remboursement se fait généralement sur une période de dix ans.

Le Ministère a participé au groupe technique formé par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) qui conseille le fabricant *Novabus*, dans la conception d'un autobus à plancher surbaissé que cette entreprise prévoit rendre disponible à la fin de 1995. Cette participation vise à rencontrer les attentes des organismes publics de transport en commun qui en feront l'achat par le biais d'une subvention ministérielle. Elle devrait permettre le développement d'un nouveau véhicule facilitant l'accès au transport en commun pour toutes les clientèles, y compris celle à mobilité réduite, tout en consolidant la présence québécoise dans le secteur industriel des autobus urbains.

Le Ministère a par ailleurs contribué à l'achat de 141 autobus urbains que les organismes publics ont acquis dans le cadre de la commande unifiée. La contribution gouvernementale à ces achats, pour la seule année 1993, totalise environ 24 millions de dollars.

## ***Les réalisations dans la région de Montréal***

### **Les trains de banlieue**

L'examen des implications institutionnelles et financières des projets de développement des services de trains de banlieue prévus dans les corridors de Châteauguay, de Sainte-Thérèse, de Saint-Hilaire et de Repentigny s'est poursuivi. Dans cette perspective, le Ministère a acquis, au coût de 4,9 millions de dollars, 80 voitures de Go Transit. Le *Plan de transport de la région de Montréal* reflétera les conclusions de cette réflexion et resituera le projet dans la perspective d'ensemble des infrastructures de transport.

Sur la ligne de Deux-Montagnes, d'importants contrats ont été accordés pour la fabrication de 58 voitures par Bombardier (123 millions de dollars), l'acquisition de matériaux et des travaux de modernisation et de gérance (125,8 millions de dollars). Les premiers chantiers ont été amorcés à l'été 1993, et une somme de 23,5 millions de dollars a été dépensée au 31 mars 1994 pour des matériaux et divers travaux d'infrastructures ferroviaires, de viaduc (Grenet) et d'aménagements de quais (stations Mont-Royal et Portal Heights).

Sur la ligne de Rigaud, le Ministère a dépensé environ 0,5 million de dollars d'un contrat de 1,5 million de dollars, pour divers travaux de réparation du mobilier de la ligne.

### **Les voitures de métro**

La STCUM a complété le programme de rénovation des 336 voitures de métro de première génération (série MR-63). Ce projet dont le coût total a été révisé à 70 millions de dollars en 1993 est subventionné à 75 % par le Ministère.

### **Les infrastructures de métro**

Les travaux de restauration de la voûte du métro seront poursuivis. Les travaux sur le tronçon Beaubien-Berri-UQAM ont été complétés par la STCUM au coût de 0,9 million de dollars.

### **Les voies réservées**

En conformité avec son plan de relance, la STCUM a poursuivi l'extension de son réseau de voies réservées, et ce, sur les boulevards Crémazie et Henri-Bourassa. Le coût de ces projets totalise 2,1 millions de dollars financés à l'aide d'une contribution du Ministère.

### **Les terminus et le centre d'opération**

Le réaménagement des terminus Henri-Bourassa et Atwater a été réalisé au coût de 1,6 million de dollars.

La STCUM a aussi poursuivi la construction du centre d'opération Lasalle. Ce dernier aura une capacité de 335 autobus et remplacera les garages Namur et Saint-Henri délaissés en raison de leur vétusté. Le coût des travaux de ce projet est estimé à 31,2 millions de dollars.

## ***Les réalisations dans les autres régions***

### **L'achat de minibus urbains**

Une subvention ministérielle de l'ordre de 0,5 million de dollars a été accordée à la STCUQ pour l'achat de minibus urbains affectés à la desserte des zones moins denses de son territoire ainsi que du Vieux-Port dont l'accès est difficile par les autobus classiques. Cette contribution n'est qu'un des moyens mis en oeuvre pour que le niveau de service de transport en commun corresponde le plus possible aux besoins.

### **Les voies réservées et les terminus**

Le Ministère a aussi procédé à l'analyse de projets de voies réservées et de terminus sur le territoire de la Société de transport de l'Outaouais (STO), de la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke (CMTS) et de la Corporation intermunicipale de transport des forges (CITF).

### **Les liaisons interrives**

Une association a été réalisée avec la STCUQ et la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec (CITRSQ) pour l'étude d'un projet visant l'intégration tarifaire et des services entre Québec et sa rive sud de façon à améliorer les liaisons interrives en transport en commun.

### **Le transport en commun par taxi**

En vue d'évaluer la viabilité d'un service de transport en commun par taxi, la mise en place d'un projet-pilote a été réalisée à Rimouski grâce à l'apport ministériel. Ce projet permettra, notamment, de comparer la performance et le coût d'un service de transport en commun par taxi par rapport à un service d'autobus. Les conclusions de ce projet-pilote, attendues en 1995, pourront éventuellement permettre au Ministère de rendre admissibles d'autres projets de même nature, de façon à desservir efficacement les populations des milieux de moyenne densité à moindre coût.

### ***Le transport privé par autobus***

L'analyse de la situation du transport interurbain de voyageurs au Québec entreprise en 1992-1993 s'est poursuivie. Cette démarche vise à proposer au gouvernement des moyens pour maintenir un niveau de service le plus adéquat et le plus stable possible sur

le territoire, en particulier entre les petites villes et les agglomérations plus importantes. Ces liaisons souffrent en effet d'une chute radicale d'offre de service depuis la fin des années 80.

Afin de compléter cette analyse, une demande de renseignements sur la situation financière des transporteurs par autobus a été effectuée. Cette opération, réalisée en collaboration avec l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), vise notamment à déterminer le niveau de rentabilité des différents parcours et à fournir au Ministère des données plus précises sur l'évolution de la demande de transport interurbain régulier.

D'autre part, le transport nolisé à des fins touristiques se développe rapidement. Ainsi, l'accroissement du nombre de voyages en partance du Québec vers l'Ontario a amené le Ministère à considérer certains changements réglementaires de façon à mieux répondre aux besoins de la clientèle, particulièrement celle venant d'Europe.

### ***Le transport adapté aux personnes handicapées***

Au cours de l'année 1993-1994, la création de quatre nouveaux services de transport adapté aux personnes handicapées fut autorisée, ce qui porte à 96 le nombre total de services en opération. Quatorze nouvelles municipalités se sont également jointes aux services existants. Ces services, qui ont effectué près de 3 millions de déplacements durant l'année, ont bénéficié de subventions gouvernementales de 32,7 millions de dollars, versées aux 800 municipalités participantes au Québec.

Une nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1994; elle établit des critères précis qui permettront d'assurer un service de transport adapté aux personnes affectées de limitations significatives sur le plan de la mobilité. Cette nouvelle politique prévoit, notamment, la révision des dossiers de toutes les personnes qui étaient admises avant le 31 décembre 1993. Une étude, portant sur la réciprocité entre les services de transport adapté au Québec, a été entreprise à la suite de l'adoption de cette nouvelle politique d'admissibilité.

Enfin, le règlement concernant les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées est également entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1994. Ce règlement vise, entre autres, à préciser les normes minimales de construction et d'utilisation de tels véhicules.

### ***Le transport par taxi***

En juin 1993 était adopté le projet de loi 62 modifiant la *Loi sur le transport par taxi* afin de mieux encadrer les services de transport par limousine et par limousine de luxe, de même que ceux du transport par

taxi. Il introduit, notamment, des mesures qui rendent obligatoire la formation des chauffeurs et clarifie les conditions qui permettent qu'un transport, effectué dans le cadre d'une initiative de bienfaisance, soit exempté de l'application de la loi.

Dans cette perspective, le Ministère a aussi développé un programme provincial de formation obligatoire, à l'intention des nouveaux chauffeurs désirant œuvrer dans les principales régions du Québec, soit les territoires des communautés urbaines de Québec et de Montréal de même que les territoires des MRC de Laval et de Champlain. Un projet de règlement prévoyant cette formation obligatoire a été proposé et a fait l'objet d'une publication préalable en juillet 1993.

De plus, le Ministère a élaboré et dispensé, à l'intention de tous les chauffeurs de taxi du Québec, le cours de formation *Taxi Ambassadeur*. Développé en partenariat avec les différents organismes de promotion touristiques du Québec, ce cours vise à sensibiliser les chauffeurs de taxi aux attraits touristiques de leur région, dans une perspective plus large de leur rôle d'ambassadeurs auprès des touristes et de la clientèle en général.

Le Ministère a également procédé au suivi et à la reconnaissance de la formation professionnelle des chauffeurs affectés au transport des personnes handicapées. Ce programme, amorcé en janvier 1992, a permis la formation de plus de 2800 chauffeurs d'expérience et de plus de 330 nouveaux chauffeurs.

Enfin, l'*Atlas du taxi: Québec 1993* a été publié et constitue un document de référence sur l'offre de service de taxi pour l'ensemble du Québec et pour chacune des municipalités régionales de comté.

### ***Le transport scolaire***

Une somme de 423,1 millions de dollars a été versée en vertu du programme d'aide au transport scolaire pour l'année scolaire 1993-1994. Il s'agit d'une hausse de 3,10 % par rapport à l'exercice précédent. En plus de l'indexation générale des budgets (2,21 %), ce sont les facteurs d'ajustement qui expliquent la croissance du budget supérieure à 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, l'augmentation de la clientèle écolière régulière ainsi que celle des classes d'accueil.

La sécurité du transport des élèves a continué d'être au centre des préoccupations du Ministère. Ainsi, il a donné suite à plusieurs des recommandations du comité interministériel sur la sécurité dans le transport scolaire.

Mentionnons d'abord que le programme obligatoire de formation pour les conducteurs d'autobus d'écoliers s'est concrétisé en 1993-1994. En effet, la *Loi modifiant la Loi sur les transports*, rendant obligatoire un certificat de compétence, a été adoptée le 9 juin 1993. Les 12 000 conducteurs du Québec auront jusqu'en juillet 1995 pour le suivre. Ce cours, développé par la Société de l'assurance automobile du Québec, est surtout axé sur la psychologie de l'enfant et sur la façon de développer un esprit de collaboration entre tous les partenaires engagés dans le transport des élèves. Un recyclage d'une durée de six heures est également prévu à tous les trois ans.

En second lieu, le Ministère a participé, en avril 1993, à l'élaboration d'une session de formation sur la sécurité pour les planificateurs de réseaux des commissions scolaires.

Il a poursuivi l'évaluation des équipements visant l'amélioration de la sécurité dans le transport scolaire.

Afin d'améliorer encore plus la stabilité financière des transporteurs, tout en respectant l'autonomie locale des commissions scolaires, l'Assemblée nationale adoptait, le 9 juin 1993, la *Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique en matière de contrats de transport d'élèves*.

## 6.2 Le transport routier des marchandises

### *Le transport des matières dangereuses*

Le *Règlement sur le transport des matières dangereuses* a été modifié afin d'harmoniser la réglementation québécoise avec les réglementations canadiennes et américaines. Une de ces modifications touche la construction des citernes routières qui devront, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1994, être conformes aux normes canadiennes. Des guides ministériels d'information ont été publiés pour renseigner davantage l'industrie. En collaboration avec le ministère de la Sécurité publique et l'industrie du transport, le Ministère a aussi participé à une tournée municipale d'information sur les mesures d'urgence.

### *Les charges et dimensions*

#### **Le transport normalisé**

Un projet visant à autoriser, sur le territoire québécois, les semi-remorques d'une longueur de 16,15 mètres (53 pieds) a été élaboré. Il a pour effet d'harmoniser les normes québécoises relatives à la longueur des véhicules avec celles des autres administrations nord-américaines. Dès le 1<sup>er</sup> avril 1994, les ensembles de véhicules formés d'un tracteur et d'une semi-remorque de 16,15 mètres seront ainsi autorisés à circuler sur le réseau routier québécois, ce qui facilitera les échanges commerciaux avec les principaux partenaires économiques du Québec.

## **Le transport hors-norme**

Le *Règlement sur le permis spécial de circulation* a été modifié à la suite d'une consultation intensive auprès de diverses associations concernées par le transport hors-norme. Un guide vulgarisant les normes qui régissent ce type de transport a été distribué à l'ensemble des détenteurs de permis spéciaux de circulation à la fin de l'année 1993.

De plus, le *Répertoire des ponts et viaducs faisant l'objet de limitations de poids* et les cartes qui l'accompagnent ont été publiés à l'automne 1993, à l'intention des titulaires de permis spéciaux de circulation qui transportent des objets lourds et indivisibles. Ces documents sont utilisés par ces transporteurs pour identifier à l'avance les ponts à éviter et, le cas échéant, les parcours de rechange qui permettent de les contourner.

### *Le réseau routier de camionnage*

Le projet d'élaboration d'un réseau de camionnage s'est poursuivi en 1993. Il a pour but de diriger les véhicules lourds sur des routes plus appropriées pour protéger le réseau routier, faciliter le contrôle routier et permettre au Ministère et aux municipalités de cibler leurs interventions.

### *Le camionnage général*

Au cours de l'année, de nouvelles règles sont entrées en vigueur dans le domaine de la sous-traitance du camionnage afin de promouvoir une plus grande liberté de commerce, de faciliter les échanges interadministrations et de permettre une meilleure harmonisation avec les pratiques commerciales nord-américaines existantes. De même, la *Loi sur le camionnage*, modifiée en juin 1993, supprime dorénavant l'obligation de détenir un permis de sous-traitance pour les personnes qui fournissent des services de location de camions avec chauffeur, suivant un contrat exclusif de 30 jours et plus.

### *Les ententes multilatérales*

Le Ministère a participé aux discussions dans le cadre des ententes internationales (ALÉNA, GATT) qui ont retenu les principes d'élimination des barrières. Un processus similaire a été amorcé, pendant la même année, à l'intérieur du Canada, conformément à la volonté des gouvernements fédéral et provinciaux d'éliminer les barrières interprovinciales au commerce intérieur.

### *Le camionnage en vrac*

La *Loi sur les transports* a été modifiée en juin 1993 pour apporter des modifications à certains permis de camionnage et à la location d'un camion servant au transport d'une matière en vrac.

En septembre 1993, la table de concertation reprenait avec les associations de camionneurs afin de trouver une solution au problème de la tarification et du système de dépôt tarifaire. Les résultats ont permis d'en arriver à la signature d'une entente portant sur la segmentation du marché du vrac en deux secteurs spécifiques, celui de la *construction* et celui de l'*alimentation d'usines* et la révision à la baisse de la grille tarifaire pour l'adapter au prix du marché. L'abolition de la procédure de dépôt tarifaire constituait une condition d'acceptation de l'entente. Celle-ci permet un rapprochement entre les parties pour le meilleur intérêt de l'industrie.

### **6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire**

#### *Le transport maritime*

L'action du Ministère en matière de transport maritime a porté sur divers champs d'activités pouvant être regroupés en deux domaines :

- le transport maritime national et international qui constitue une grande activité de l'économie québécoise reliée au fleuve Saint-Laurent et qui a 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;
- 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.

#### **La défense et la promotion des intérêts du Québec**

Dans la poursuite de sa mission, le Ministère considère que l'un de ses objectifs majeurs est de favoriser le développement au Québec des industries maritimes, en harmonie avec les politiques globales du Québec en matière socio-économique, industrielle et commerciale et comme soutien à ces politiques. Le Ministère a ainsi orienté son action principale sur les ports de Montréal et de Québec. Dans la mesure de sa participation financière de 200 000 \$ aux travaux de la Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, il a contribué activement à l'élaboration des constats et des propositions concernant la situation et l'avenir des activités maritimes et portuaires.

Il a fourni, pour Québec, un soutien technique à un comité visant à définir la nécessité, la forme et les moyens d'une action de concertation pour les industries maritimes de la région de Québec. Ce comité, formé de représentants locaux des industries maritimes et

portuaires, a établi un document de propositions qui a été transmis à toutes les parties concernées.

En ce qui a trait aux plans économique et environnemental du transport maritime, le Ministère a poursuivi son action par la mise en place de comités directeurs, établis de concert avec les industries étudiées ou concernées, sur le transport des produits pétroliers, les coûts et les mécanismes d'indemnisation et de réparation en cas d'accident grave dans le transport des hydrocarbures ou autres produits dangereux par voie maritime.

En fonction de leur impact majeur sur l'économie maritime et portuaire du Québec, un suivi des projets fédéraux se rapportant à la navigabilité du fleuve Saint-Laurent, au recouvrement des coûts de la Garde côtière, au développement de la voie maritime et à la réorganisation du système portuaire canadien a été maintenu.

Dans la même optique, une collaboration technique et financière a été maintenue avec les organismes dont l'objectif est le développement ou la promotion des industries maritimes du Québec. À ce sujet, mentionnons la contribution à l'évaluation d'un système d'échange de données informatisées (EDI) adapté aux besoins des entreprises de transport maritime et intermodal, l'aide aux activités de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), le soutien aux activités du Conseil régional des transports de l'Est du Québec et l'appui à la recherche universitaire dans le domaine maritime et intermodal.

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a participé activement à l'organisation de la 4<sup>e</sup> Conférence internationale Villes et Ports. Le thème portait sur le développement conjoint des villes et des ports dans une perspective d'intégration environnementale. Plus de 300 participants provenant de 25 pays ont échangé sur l'urbanisme, l'architecture particulière et l'écologie urbaine. Cette conférence internationale a contribué à mieux faire connaître et apprécier le potentiel énorme du fleuve et des nombreux ports du Québec.

#### **Les liaisons maritimes**

L'engagement direct du Ministère dans les services de transport se traduit par un soutien financier de certains services de dessertes et de traversiers. Ainsi en 1993-1994, les sommes versées dans le but d'assurer les liens entre les régions économiques et de désenclaver les populations des territoires isolés représentent plus de 32 millions de dollars.

#### **L'entretien et le développement des infrastructures maritimes**

Une somme de 0,8 million de dollars a été investie pour des travaux de développement d'infrastructures. Ceci a permis notamment de compléter l'aménagement

des gares de l'île aux Coudres et de Saint-Siméon. La propriété des terminaux maritimes des traverses dont elle a la responsabilité a été transférée à la Société des traversiers du Québec.

### **Le transport aérien**

Le Ministère joue un rôle de plus en plus actif en matière de transport aérien. Ses principaux objectifs sont toujours la défense et la promotion des intérêts du Québec auprès du gouvernement fédéral et la desserte des régions périphériques. De plus, il se préoccupe du développement de l'industrie du transport aérien au point de vue impact économique des aéroports, des activités des transporteurs et de la desserte aérienne de Montréal au niveau international.

### **La défense et la promotion des intérêts du Québec**

Un mécanisme de rencontres semestrielles entre les fonctionnaires du ministère des Transports du Québec et ceux de Transports Canada a été mis en place. Les discussions portent sur les accords bilatéraux, la réglementation, la restructuration de l'industrie et la politique fédérale sur le transport aérien international.

### **La cession des aéroports fédéraux**

Lors du transfert de la gestion et de l'exploitation des aéroports de Dorval et de Mirabel, de Transports Canada à Aéroports de Montréal (ADM), le 31 juillet 1992, le gouvernement du Québec avait prévu d'accorder à ADM des exemptions fiscales moyennant différentes conditions. Plusieurs rencontres ont eu lieu à cet effet afin d'en arriver à une entente.

Quant aux autres aéroports, une stratégie et des orientations relatives à leur propriété, à leur gestion et à leur exploitation ont été élaborées. Cette stratégie a fait l'objet de consultations auprès du ministère des Affaires municipales et du Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes.

### **Les dessertes aériennes**

Le Ministère a continué de subventionner le service aérien sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord. Pendant cette troisième année du contrat d'une durée de quatre ans et demi, environ 4,8 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-Dame-des-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 maintenue jusqu'au 31 août 1995.

### **L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires**

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 7 héliports. Il a également poursuivi le programme d'amélioration et de construction d'héliports gouvernementaux, pour la desserte de points isolés, en aménageant celui de Tête-à-la-Baleine.

Des travaux majeurs de réfection de la piste à l'aéroport de Matagami ont été complétés au cours de l'année ainsi que le revêtement et le balisage lumineux. Les travaux qui portaient sur la structure de la piste visaient à rendre son utilisation plus sécuritaire et à permettre les évacuations médicales par l'avion-ambulance. Enfin, la construction des aéroports nordiques (au nord du 55<sup>e</sup> parallèle) a été terminée avec l'aménagement de l'aéroport d'Umiujaq.

### **Le transport ferroviaire**

La participation ministérielle s'est poursuivie, sous l'égide de l'Association des transports du Canada (ATC), quant à une étude portant sur la définition d'un réseau ferroviaire national. Les différents intervenants du milieu, soit les provinces, le gouvernement fédéral ainsi que les compagnies de chemin de fer, se sont entendus sur les critères de définition d'un réseau ferroviaire national, mais n'ont pu convenir de l'étendue du réseau ni du traitement des lignes exclues du réseau national.

Afin de favoriser la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et de libéraliser les activités du domaine ferroviaire, une nouvelle *Loi sur les chemins de fer* a été adoptée en décembre 1993. Le Ministère a ensuite procédé à l'élaboration du règlement d'application qui en découle et qui s'appliquera dès juillet 1994. De plus, il a effectué une étude comparative de la fiscalité applicable au transport terrestre des marchandises par chemin de fer et par camion.

Il est intervenu auprès des autorités fédérales afin de s'opposer à l'abandon de lignes ou de services ferroviaires au Québec. Ainsi, il a participé activement aux audiences publiques tenues par l'Office national des transports (ONT) concernant la demande d'abandon par CP Rail de l'exploitation de sa ligne de chemin de fer entre Sherbrooke au Québec et Saint John au Nouveau-Brunswick. Il a également fait part à l'Interstate Commerce Commission de ses objections

et commentaires relatifs à la requête en abandon par le CP de la partie de cette ligne traversant l'État du Maine.

Le Ministère en appela également auprès du Gouverneur général en conseil de la décision de l'ONT autorisant le CN à abandonner une partie importante de sa subdivision Chapais dans le nord du Québec (tronçon Grevet—Chapais).

Par ailleurs, il a continué à assumer la coordination du dossier des emprises ferroviaires abandonnées. Douze MRC ont manifesté l'intention de développer des projets d'intérêt public de réutilisation de ces emprises, dans le cadre du maintien de leur intégrité et de la préservation de leur potentiel de mise en valeur.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire régie par la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*, une collaboration permanente a été réalisée avec les compagnies ferroviaires à charte provinciale. Le Ministère a également parrainé des séminaires spécialisés sur les indices de performance élaborés par les représentants des chemins de fer québécois.

### ***Le train à haute vitesse Québec-Ontario***

Une entente a été conclue avec le gouvernement de l'Ontario et Transports Canada afin d'entreprendre, pour 6 millions de dollars, la phase II de l'étude de préfaisabilité sur le train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor. Il est étroitement associé aux travaux qui s'effectuent dans le cadre de cette étude dont le rapport final est attendu à l'automne 1994.



## Chapitre VII Le soutien administratif

### 7.1 Les services à la gestion

#### *Les ressources humaines*

#### **Le développement de l'organisation**

À la suite de l'approbation de la nouvelle structure administrative supérieure, le Ministère a déterminé les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses mandats. À cette fin, un certain nombre de paramètres ont été définis: un aménagement des activités et des ressources garantissant une utilisation optimale, une diminution de l'ordre de 20 % de l'effectif, une priorisation dans l'allocation des ressources aux secteurs directement reliés au service à la clientèle, la réduction des paliers hiérarchiques et un taux d'encadrement optimal.

Les résultats démontrent que l'effectif des employés réguliers autorisé du Ministère, qui était de 7037 avant la réorganisation, atteindra 5652 en avril 1997, soit une diminution de 1385 postes. Le nombre de niveaux hiérarchiques est passé à cette occasion de 6 à 4 et a permis d'augmenter le taux d'encadrement de 10 à 15 employés permanents par cadre.

#### **La dotation des emplois**

Dans le contexte de l'implantation de la nouvelle structure administrative, une stratégie concernant la localisation du personnel a été élaborée de façon à favoriser le respect des individus, malgré l'importante réduction de l'effectif.

Relativement à la gestion des surplus de personnel, le Ministère a procédé à l'affectation visant la dotation de 358 emplois d'encadrement. Le choix des cadres a été exercé en tenant compte de leurs intérêts et du profil de sélection.

Certains services de soutien et d'assistance ont été offerts aux cadres non retenus en vue de faciliter leur remplacement; à la fin de l'exercice financier 1993-1994, près du tiers des cadres encore en disponibilité s'étaient prévalus des services offerts par le Bureau d'orientation de carrières.

Quant au personnel non cadre, un processus d'identification de l'effectif excédentaire et de dotation des emplois, dont les paramètres ont été établis en collaboration avec les syndicats concernés, a été adopté.

De plus, dans un souci de respect des individus, tous les employés ont été appelés à signifier individuellement leur intérêt.

Il a également été offert au personnel excédentaire certains services comme des sessions d'information, des rencontres individuelles, des ateliers de carrière, des activités de formation et la gestion d'une banque de mobilité ministérielle.

#### **L'aide aux employés**

La promotion et la gestion du Programme d'aide aux employés ont été amorcées. À ce chapitre, 227 employés ont eu recours à ces services, ce qui représente 3,1 % de l'effectif comparativement à 2,0 % en 1992-1993.

#### **Le développement des ressources humaines**

Dans le cadre de l'implantation de la nouvelle organisation du Ministère, un programme corporatif de développement pour le personnel d'encadrement a été appliqué d'octobre 1993 à avril 1994. Le premier module: *Intervenir pour faciliter le changement* a touché 400 gestionnaires; le deuxième module: *Le pouvoir de la crédibilité dans son rôle de gestionnaire* a été diffusé à 250 cadres. Pour les autres catégories d'employés, l'accent a surtout été mis sur la formation répondant à des besoins reliés à la prise en charge des nouvelles responsabilités par les diverses unités administratives. Le Ministère a consacré plus de 1,5 million de dollars au développement du personnel, notamment dans les domaines de l'administration, de l'informatique et du génie.

#### **Les relations professionnelles, la santé et la sécurité**

Dans le but de réduire l'impact du transfert des activités de la voirie locale aux municipalités, une entente cadre sur le transfert de liste de rappel du personnel saisonnier est intervenue entre le Ministère et le Syndicat de la fonction publique du Québec.

L'application du Programme de soutien à l'embauche du personnel saisonnier s'est poursuivie. Il prévoit le versement d'une subvention à un employeur qui engage un employé saisonnier du Ministère admissible à ce programme. Au cours de l'année, quelque 235 personnes ont profité de cette mesure d'aide; près d'une centaine d'entre elles ont été embauchées par les municipalités. Un budget de l'ordre de 0,7 million de dollars a été affecté à ce chapitre.

Pour faire suite à la mise en place de la nouvelle organisation administrative du Ministère, des ententes ont été conclues avec les différents syndicats et les associations d'employés afin d'intégrer, de façon harmonieuse, le personnel dans la nouvelle organisation, de désigner et de localiser le personnel excédentaire selon un processus déterminé. Ces ententes, basées sur une approche de partenariat, respectent à la fois les principes des conventions collectives, les besoins de l'organisation et les intérêts du personnel.

Le programme d'indemnisation des départs volontaires, mis en place le 1<sup>er</sup> décembre 1992, a permis de résorber la majorité des surplus d'effectif et de limiter le recours à des mesures telles que la mise en disponibilité. Plus de 1100 personnes ont profité de ce programme depuis son entrée en vigueur.

En 1993, le nombre des accidents de travail et de maladies professionnelles compensables, occasionnant la perte de plus d'une journée de travail, a diminué de 39 % par rapport à l'année 1992. Quant au nombre d'accidents par million d'heures travaillées, il est passé de 38,2 % en 1992 à 26,2 % en 1993. Il s'agit du plus bas taux enregistré depuis 1985.

De plus, le nombre de jours d'absence attribuables à des accidents de travail et de maladies professionnelles est passé de 17 275 à 11 423 entre 1992 et 1993. Cette baisse de 33,9 % indique que l'objectif de réduire ce nombre de 30 % d'ici 1996 a été atteint après un an seulement.

L'amélioration du dossier santé au travail repose notamment sur les analyses de sécurité des tâches, la formation dans les secteurs les plus à risques et la mise en place progressive d'un programme d'assignation temporaire. Les principales caractéristiques de ce programme sont de permettre au travailleur de réintégrer graduellement son emploi en lui confiant des tâches qu'il est raisonnablement en mesure d'accomplir, compte tenu de la nature de sa lésion professionnelle. Cette assignation se fait en concertation avec le médecin du travailleur.

Plus de 132 gestionnaires, membres de comités, représentants à la prévention et techniciens en santé et sécurité, ont suivi un programme de formation en santé et sécurité du travail dispensé par la Table patronale en vue de promouvoir et de favoriser le partage et d'améliorer les connaissances en ce domaine.

### La rémunération

On note une baisse de 19,6 % du nombre de transactions traitées au système automatisé de gestion de l'information sur le personnel (SAGIP); elle est attribuable principalement à la diminution d'employés saisonniers et réguliers en raison de la décentralisation de la voirie locale vers les municipalités. Cette réduction de personnel a eu un impact appréciable sur l'ensemble des opérations de rémunération.

### La gestion financière

La mission du Ministère s'étant élargie au fil des ans, l'évolution des revenus et des dépenses dans l'appareil gouvernemental, et l'effort de rationalisation de plus en plus grand demandé par le Conseil du trésor ont amené des modifications sur les façons de faire quant à l'application de la gestion des ressources financières.

### Les contrats et l'approvisionnement

#### Les contrats

Près de 1800 contrats ont été traités au cours du dernier exercice financier y compris les quelque 1700 octroyés durant l'année.

Tableau 7

#### Répartition des contrats octroyés, 1992-1993 et 1993-1994 (000 000 \$) (N = nombre)

Années	Construction*		Hiver**		Services professionnels		Total	
	\$	N	\$	N	\$	N	\$	N
1992-1993	368,7	1308	13,7	123	43,1	356	425,5	1787
1993-1994	387,0	1008	20,7	381	37,3	310	445,0	1699

\* La construction inclut les contrats de construction, de réfection et d'entretien.

\*\* Les contrats de déneigement et de déglacage sont généralement d'une durée de trois ans et le rythme de renouvellement varie annuellement.

La mise à jour des guides administratifs, conformément aux nouveaux paramètres édictés par le Code civil ou par les Accords intergouvernementaux en matière de libre-échange avec les provinces voisines, a amené le Ministère à améliorer de façon continue l'ensemble de ses processus.

### Les approvisionnements et les inventaires

La mise en place d'un guichet unique, permettant aux fournisseurs québécois de faire accepter et homologuer leurs produits, apporte une contribution au soutien et au développement socio-économique du Québec.

L'homologation permet de qualifier les produits en dehors du processus d'appel d'offres, ce qui favorise par la suite l'achat de produits plus près des standards manufacturiers et à moindre coût. Une fois homologué, le produit est acquis par appel d'offres. Rencontrant toutes les spécifications du Ministère, la qualité du produit est déjà garantie et les contrôles subséquents sont réduits. Ce processus favorise la concurrence et améliore la qualité des acquisitions du Ministère.

L'effort de rationalisation pour réduire les inventaires s'est poursuivi au cours de l'année. Une réduction de plus de 5 % les situe maintenant à 29,7 millions de dollars.

### La gestion des télécommunications

Le Ministère a continué d'appliquer un plan d'action adopté en 1992-1993 visant à améliorer sans cesse la gestion des télécommunications, ce qui inclut la téléphonie (appels interurbains), les communications informatiques, les télécopieurs ainsi que les radiocommunications (appareils cellulaires). Au cours de l'année, les dépenses engagées à ce chapitre s'élevaient à 6 361 800 \$, soit une diminution de 1 238 631 \$ ou 19,5 % par rapport à l'année précédente. Cette économie est attribuable en grande partie à une réduction de 22 % des coûts de téléphonie.

#### Les réclamations

##### Les réclamations sur contrats

Du 1<sup>er</sup> avril 1993 au 31 mars 1994, 148 rapports d'étude touchant 134 dossiers de réclamations sur des contrats de construction ont été complétés. Les montants réclamés s'élevaient à 37 568 495 \$.

Il est à noter que 73 offres de règlement totalisant des déboursés de 10 052 733 \$ ont été acceptées par les entrepreneurs. D'un autre côté, 35 réclamations ont été rejetées parce que non fondées ou présentées après échéance du délai contractuel.

Tableau 8

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	Indice	1992-1993 <sup>1</sup>	1993-1994 <sup>2</sup>
Nombre de rapports d'étude	N	176	148
Propositions acceptées	N	52	73
Réclamations refusées (offre nulle)	N	35	35
Montant des contrats correspondant aux réclamations	\$	198 767 904	229 231 270
Montants demandés en réclamation	\$	30 551 998	37 568 496
Montants proposés et acceptés	\$	3 953 887	10 052 733
Montants proposés et refusés	\$	2 192 354	854 431
Montants proposés et demeurés sans réponse	\$	392 463	508 649
Montants réclamés par rapport aux contrats correspondants	%	15,37	16,39
Montants proposés par rapport aux montants réclamés	%	22,01	30,39

1. Du 1<sup>er</sup> janvier 1992 au 31 mars 1993 (15 mois).

2. Du 1<sup>er</sup> avril 1993 au 31 mars 1994 (12 mois).

### Les réclamations de citoyens

Au cours de l'année civile 1993, le Ministère a reçu 1772 plaintes de citoyens alléguant avoir subi des dommages, soit à la suite de travaux d'entretien du réseau routier, soit en raison de l'état inadéquat de la chaussée ou de toute autre cause susceptible d'engager la responsabilité du Ministère. De ce nombre, 1050 plaintes n'ont pas été retenues, aucune faute n'étant imputable au Ministère, alors que 257 dossiers sont toujours en suspens.

Dans 465 cas, des offres de règlement au montant de 491 184 \$ ont été acceptées par les réclamants. Un montant additionnel de 451 276 \$ a également été payé à ce chapitre pour 155 dossiers antérieurs à 1993. Le total des indemnités versées aux citoyens est de 942 460 \$ pour l'année civile 1993.

Des dépenses de 9104 \$ ont également dû être effectuées à la suite de jugements rendus par la Cour des petites créances concernant 20 des 118 dossiers entendus. À la suite de jugements de cour et de règlements hors cour des indemnités de 238 430 \$, auxquelles s'ajoutent des intérêts de 26 292 \$, ont aussi été payées. La somme totale à ce poste est de 264 722 \$. À ces montants s'ajoutent des frais judiciaires et d'honoraires de 37 255 \$ ainsi que des frais d'expertise de 42 360 \$.

### Les technologies de l'information

En novembre 1993, le Conseil du trésor approuvait des demandes du Ministère en conformité avec son plan stratégique des technologies de l'information (PSTI) et son cadre de gestion, ainsi qu'une programmation budgétaire des dépenses de l'ordre de 25,8 millions de dollars pour 1993-1994.

En plus des travaux administratifs pour concrétiser la réorganisation administrative du Ministère et rendre opérationnelle la nouvelle structure de gestion des technologies, plusieurs projets ont été réalisés ou démarrés.

En matière de gestion des systèmes existants, il convient de mentionner :

- l'implantation de nouveaux outils informatisés d'info-centre permettant aux usagers d'exploiter de façon autonome l'information emmagasinée sur l'ordinateur central;
- l'implantation d'un logiciel bureautique en gestion documentaire (COBA);
- la décentralisation du système de micrographie des plans et l'élaboration d'un calendrier de conservation, de façon à réduire le nombre de plans de 500 000 à 160 000 d'ici 1998.

Les travaux d'importance touchant les systèmes de gestion du Ministère et ses infrastructures technologiques ont porté sur les éléments suivants :

- l'amélioration au système de suivi de la programmation des travaux d'entretien et de construction du réseau routier et des enveloppes budgétaires;
- l'implantation d'un système de suivi du coût relatif aux activités des ateliers mécaniques et du parc de matériel;
- le démarrage d'un projet de décentralisation en territoire du système de gestion des contrats reliés aux travaux routiers.

Sur la base du plan stratégique et du cadre de gestion, les principaux projets comprenaient :

- la poursuite du projet de gestion des données de circulation routière;

- le démarrage de l'élaboration d'un plan de communication des nouveaux processus de gestion des technologies et du plan stratégique;
- le démarrage de trois projets reliés à la mise en oeuvre du plan stratégique des technologies de l'information;
- le lancement de l'appel d'offres pour le remplacement des équipements IBM-8100 supportant le traitement des directions territoriales.

### 7.2 Les mécanismes de contrôle et de vérification

Pour s'assurer que ses ressources sont gérées avec économie, efficacité et efficacie dans le cadre des lois, règlements ou directives qui le concernent, le Ministère a continué d'évaluer la qualité et la quantité de ses mécanismes et de ses pratiques de gestion.

Au cours du présent exercice, les points suivants ont fait l'objet d'une vérification :

- l'identification des besoins de béton bitumineux, l'octroi des contrats et le contrôle des normes de qualité;
- la fiabilité des pièces justificatives devant appuyer la demande de subvention d'une municipalité;
- le processus d'évaluation, de gestion et de suivi appliqué lors de réparations majeures du matériel;
- la gestion et le suivi des contrats de construction;
- la gestion des inventaires pour les aéroports nordiques.

Afin d'assurer la sauvegarde de ses biens et de ses intérêts, le Ministère a mis en place différentes mesures de contrôle et a procédé aussi à des enquêtes dans les cas où il avait subi des pertes par la faute de ses employés ou de ses mandataires. Ces enquêtes ont pu donner lieu, parfois, à des mesures disciplinaires, à des poursuites civiles, voire même à des résiliations de contrat.

### 7.3 Les relations extraministérielles

Les efforts se sont poursuivis en matière de concertation et d'échange d'informations avec les autres ministères et organismes gouvernementaux québécois, avec le gouvernement fédéral, les provinces et diverses associations nationales et internationales œuvrant dans le domaine des routes et des transports.

Les relations avec le gouvernement fédéral et les autres provinces ont mené à la signature d'ententes, notamment l'Entente stratégique d'amélioration routière (Canada—Québec) 1993-1998, ainsi que l'Entente tripartite Canada—Québec—Ontario sur la construction du pont Perley entre le Québec et l'Ontario. Par ailleurs, d'autres dossiers ont continué de progresser selon les calendriers établis. Il en est ainsi du programme

relatif aux aéroports en région nordique (Canada—Québec), de celui du développement des infrastructures maritimes nordiques (Canada—Québec) et du projet de train à haute vitesse dans le corridor Québec—Windsor (Canada—Québec—Ontario).

Sur le plan multilatéral, il y a eu participation à deux conférences du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada. De leur côté, les sous-ministres fédéral et provinciaux des transports ont tenu trois réunions de travail présidées par le sous-ministre des Transports du Québec. Les discussions ont porté sur des dossiers d'intérêt national tels que la politique routière nationale, la problématique de l'industrie ferroviaire et les barrières au commerce interprovincial en matière de transport.

Le Ministère a continué de participer aux activités de comités techniques et scientifiques, d'associations nationales et internationales, notamment de l'Association québécoise de transport et des routes (AQTR), de l'Association des transports du Canada (ATC) présidée par le Québec pour la période de septembre 1993 à octobre 1994, et de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR). Concernant cette dernière association, le Ministère a intensifié sa participation aux rencontres préparatoires au XX<sup>e</sup> Congrès mondial de la route qui se tiendra à Montréal en septembre 1995. Responsable de l'organisation de ce congrès, le Ministère a conclu une entente avec le gouvernement fédéral et l'AIPCR en vue de déterminer les responsabilités respectives des parties dans ce dossier.

Conformément à la volonté gouvernementale, les actions se sont poursuivies en vue d'assurer l'harmonisation des programmes de développement des moyens et services de transport sur les territoires autochtones.

#### 7.4 Les communications

Sur le plan des communications internes, les efforts ont porté sur l'information liée à la mise en place de la nouvelle organisation administrative, sur la diffusion de la nouvelle vision ministérielle et la planification stratégique.

En matière de communications externes, les actions ont été principalement axées sur la promotion de la sécurité des usagers de la route. Ainsi, le Ministère a poursuivi trois grandes campagnes d'information au cours de l'exercice 1993-1994.

Une première campagne portait sur la signalisation routière sous le thème **La route vous parle, écoutez-la!** Elle visait à favoriser la connaissance, la compréhension et le respect de la signalisation sur les routes du Québec.

Une campagne sur l'entretien d'hiver sous le thème **C'est l'hiver, voyez-y!** avait davantage pour objectif de sensibiliser les automobilistes à une conduite

hivernale plus prudente. Cette campagne a été menée en collaboration avec les magasins Canadian Tire.

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 ponctuellement 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 intensifié ses efforts de consultation et d'information aux citoyens sur des grands projets, notamment sur la gestion des corridors routiers où le milieu municipal a été sensibilisé et sur les plans de transport.

Il a participé à plus de 95 manifestations publiques dans toutes les régions du Québec. À l'occasion d'une tournée sur la signalisation routière, le Ministère a visité 23 villes du Québec. Une présence a aussi été assurée à des colloques et à des congrès regroupant des spécialistes de la route et des transports.

Quelque 44 conférences de presse ont été tenues et plus de 1535 communiqués ont été émis durant l'année.

Un service de renseignement a continué d'être fourni à la population. Il a répondu à près de 292 700 demandes relatives aux conditions routières, 77 500 demandes de renseignements généraux et 36 300 demandes concernant les travaux routiers.

Enfin, des publications et des documents audiovisuels ont été produits pour informer la clientèle et les partenaires ministériels. Ces documents ont mis l'accent sur divers thèmes comme la protection de l'environnement, le développement de la qualité, la recherche, la politique d'admissibilité au 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 sa nouvelle vision, le Ministère a adopté une structure organisationnelle comportant moins de paliers hiérarchiques et visant une plus grande responsabilisation des unités dans les directions territoriales. Les nouvelles directions territoriales sont devenues les pierres d'assise de toute l'action du Ministère, ce qui a entraîné une décentralisation des activités et rapproché le niveau de décision du citoyen.

Les unités en territoire doivent notamment établir des liaisons harmonieuses avec les partenaires et les usagers en échangeant sur les différents besoins et les problématiques de transport. Ces unités administratives doivent analyser les demandes relatives aux divers programmes du Ministère, connaître les besoins budgétaires des partenaires et s'assurer que les usagers reçoivent toute l'information sur l'utilisation adéquate des infrastructures.

Un processus d'information et de consultation des partenaires, notamment dans le cadre de l'élaboration des plans de transport et des grands travaux routiers, a été mis en place.

Au cours de l'exercice financier 1993-1994, le Ministère a continué d'appliquer dans toutes ses activités la politique gouvernementale concernant l'amélioration de la qualité des services aux citoyens.

C'est ainsi qu'une information diffusée en collaboration avec les médias a permis de renseigner régulièrement les usagers de la route sur les travaux susceptibles de perturber leurs déplacements. En outre, une signalisation spécifique sur les chantiers de construction routière a contribué à assurer une plus grande sécurité tant pour les travailleurs que pour les usagers de la route.

Les plaintes des citoyens relatives à la circulation ou à l'état des routes ont été acheminées dès leur réception vers les unités administratives concernées où elles ont été traitées avec diligence.

## Partie 3

### Annexes

---

#### Annexe 1

#### Les lois et règlements sous l'autorité du ministre des Transports

##### Les lois

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

*Loi sur l'assurance automobile*

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

*Loi sur les autoroutes*

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

*Loi sur le camionnage*

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

*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 l'instruction publique*

L.R.Q., c. I-13.3

(Transport des écoliers)

*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 de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau—Hauterive*

1975, c. 48

*Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane inc.*

1975, c. 105

*Loi sur la Société de transport de la ville de Laval*

1984, c. 42

(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

*Loi sur la Société de transport de la rive-sud de Montréal*

1985, c. 32

(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

*Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives*

1992, c. 54

*Loi sur les chemins de fer*

1993, c. 75

##### 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 le permis spécial de circulation*

D. 1444-90 du 3 octobre 1990

*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 le transport des élèves*  
D. 647-91 du 8 mai 1991

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

*Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports*  
D. 1324-88 du 31 août 1988

*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

*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. 163-88 du 3 février 1988

*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. 1420-93 du 6 octobre 1993

*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 les cimetières d'automobiles et sur les dépotoirs le long des routes*  
R.R.Q., c. V-8, r.1

*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

L'organigramme du ministère des Transports se compose du Bureau du sous-ministre, de six directions générales, de 33 directions, d'un directeur général adjoint et de 178 services, dont 59 centres de services en région.

#### Le Bureau du sous-ministre

Sont directement rattachés au sous-ministre, quatre directions et sept services. On trouve aussi à ce niveau la Direction des affaires juridiques qui relève en fait du ministre de la Justice.

Le Bureau du sous-ministre a pour mandat d'assurer l'interface entre l'appareil administratif du Ministère et les cabinets politiques, de valider le contenu des dossiers eu égard aux orientations du Ministère et aux attentes du sous-ministre et de conseiller ce dernier dans les décisions relatives aux allocations et aux réallocations budgétaires concernant la programmation.

Le mandat des autres unités administratives peut se résumer comme suit :

- **La Direction du secrétariat :** assister le sous-ministre dans la gestion des affaires courantes du Ministère; contribuer à l'amélioration des relations avec les citoyens; assurer l'interface dans certains dossiers ministériels avec les intervenants extérieurs au Ministère; coordonner les relations extraministérielles du Ministère; assurer l'actualisation de la fonction d'évaluation de programmes à l'ensemble de l'organisation; supporter le sous-ministre et le Comité de direction quant aux orientations stratégiques et à l'établissement d'un plan contenant les cibles stratégiques du Ministère.
- **La Direction des communications :** supporter les autorités et les gestionnaires en matière de communication interne et externe en concevant et en élaborant des programmes de communication correspondant à leurs besoins.
- **Le 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.
- **Le Service de la vérification interne :** procéder à une évaluation objective et indépendante de l'administration et de la gestion du Ministère et formuler des recommandations visant à améliorer les contrôles qui permettent d'assurer une saine

gestion des opérations du Ministère et une protection appropriée de ses actifs contre les pertes de toute nature.

- **Le Service des enquêtes :** procéder aux recherches ou aux enquêtes relatives à tout acte suspect posé par des fonctionnaires ou des mandataires, à toute pratique non conforme aux lois et aux règlements; et à tout acte mettant en cause la propriété du Ministère.
- **La Direction des affaires juridiques :** fournir au nom du ministère de la Justice les services juridiques requis par le ministre des Transports, son sous-ministre et leurs préposés, tant en législation, en réglementation, en responsabilité contractuelle et délictuelle qu'en droit immobilier de disposition et d'acquisition de gré à gré ou par expropriation et aussi, en application des lois sur le transport.

#### Les directions générales

L'organigramme du ministère des Transports comprend quatre directions générales territoriales : la Direction générale de l'Est, la Direction générale de Québec, la Direction générale de Montréal, la Direction générale de l'Ouest ainsi que deux directions générales centrales : la Direction générale de la planification et de la technologie et la Direction générale des services à la gestion.

- **La direction générale territoriale** a pour mandat d'établir et de maintenir des relations harmonieuses avec les partenaires, les élus, les instances politiques, les communautés autochtones, les organismes intéressés et les usagers; de planifier, de programmer, d'élaborer et de réaliser les projets d'exploitation, d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement des infrastructures de transport; d'administrer les programmes d'aide en transport des personnes et des marchandises ainsi que ceux reliés aux infrastructures; d'élaborer les plans de transport dont elle assume la présidence ainsi que différentes programmations territoriales; d'effectuer des analyses permettant de présenter une image d'ensemble de la Direction générale et de proposer des moyens d'optimiser l'utilisation et/ou la gestion des ressources.
- **La direction territoriale** a pour mandat général d'agir à titre de représentante du Ministère auprès de l'ensemble de la clientèle territoriale. Dans le cadre du mandat de la direction générale, elle doit établir et maintenir des relations harmonieuses avec

les partenaires, les élus, les instances politiques, les communautés autochtones, les organismes intéressés et les usagers; planifier, programmer, élaborer et réaliser les projets de développement, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport, et ce, en tenant compte des besoins manifestés par la clientèle concernée. Enfin, elle doit administrer les programmes d'aide en transport des personnes et des marchandises ainsi que ceux reliés aux infrastructures.

### ***La Direction générale de l'Est***

La Direction générale de l'Est compte cinq directions territoriales.

#### ***La Direction générale de Québec***

La Direction générale de Québec, qui compte deux directions territoriales, assure de plus la fabrication des panneaux de signalisation implantés sur l'ensemble des infrastructures de transport du Québec.

#### ***La Direction générale de Montréal***

En plus de remplir le mandat d'une direction générale territoriale, tel qu'il a été mentionné précédemment, la Direction générale de Montréal doit supporter les intervenants du milieu en effectuant des analyses et des études reliées au développement, à l'information, à l'amélioration et à la conservation des systèmes et des équipements de transport collectif.

Elle compte quatre directions territoriales ainsi qu'une Direction du plan et des activités régionalisées dont le mandat est de coordonner et d'intégrer les responsabilités territoriales en matière de plan de transport, de programmation et de transport collectif.

#### ***La Direction générale de l'Ouest***

Cette direction générale compte cinq directions territoriales.

#### ***La Direction générale de la planification et de la technologie***

Cette Direction générale a pour mandat d'encadrer et de supporter les unités territoriales dans l'élaboration de leurs plans de transport et de leurs programmations en regard des orientations ministérielles. Elle doit développer et mettre en place des politiques, des programmes, des normes, des projets et des guides. Elle doit aussi développer et maintenir à jour des connaissances relatives aux technologies, établir des banques de données et des modèles de transport appropriés à l'intention des unités centrales et territoriales. Cette Direction générale comprend huit directions dont quatre sont coordonnées par l'adjoint aux infrastructures et aux technologies.

- ***La Direction de la planification***: encadrer et supporter les unités territoriales dans l'élaboration de leurs plans de transport en regard des orientations ministérielles; élaborer et proposer des politiques et des programmes ministériels en matière de sécurité dans les transports et d'environnement, et évaluer leur application.
- ***La Direction de la coordination de la recherche et de l'information en transport***: élaborer les orientations, les politiques, les programmes et les modalités d'intervention du Ministère en matière de recherche-développement en transport et assurer la promotion et le transfert des résultats obtenus; supporter l'ensemble des unités du Ministère par de l'expertise et de l'information dans les domaines de la modélisation, de la géomatique, de la cartographie, de l'économie et de la statistique, afin de leur permettre de réaliser leurs mandats; fournir à l'ensemble du Ministère des services d'information documentaire et scientifique.
- ***La Direction du transport terrestre des personnes***: élaborer et proposer des politiques, des programmes d'aide et des réglementations en matière de transport terrestre des personnes et supporter les unités territoriales dans leur application; réaliser ou s'assurer de la réalisation de recherches en technologie reliées aux systèmes et équipements de transport terrestre des personnes.
- ***La Direction du transport multimodal***: élaborer et proposer des politiques, des programmes d'aide et des réglementations en matière de transport des marchandises et supporter les unités territoriales dans leur application; réaliser et s'assurer de la réalisation de recherches en technologie reliées aux systèmes et équipements de transport des marchandises.
- ***La Direction des politiques d'exploitation et des programmes routiers***: élaborer et proposer les politiques, les programmes et les guides requis pour les activités en territoire visant le développement, l'amélioration, la réfection d'entretien et l'exploitation.
- ***La Direction de la qualité des infrastructures***: supporter l'action du Ministère en territoire en coordonnant le développement des normes techniques ainsi que des méthodologies et systèmes en assurance de la qualité.
- ***La Direction du laboratoire des chaussées***: élaborer et proposer des politiques, des normes et des guides de soutien dans les domaines des sols, des chaussées et des matériaux; soutenir les unités territoriales dans le cadre de la préparation et de la réalisation des projets d'infrastructures.

- **La Direction des structures :** soutenir les unités territoriales dans la gestion des structures sous leur responsabilité, en procédant à la conception ou à l'amélioration de projets de structures non normalisés et à des études hydrauliques non courantes, ainsi qu'en fournissant l'expertise technique dans la préparation et la réalisation de leurs projets de structures ou lors d'activités d'inspection et d'entretien.

***La Direction générale des services à la gestion***

En vertu de son mandat, cette Direction générale doit proposer à la direction du Ministère l'encadrement (politiques, programmes, plans) en gestion des ressources humaines, matérielles, financières, ainsi que dans les domaines des technologies de l'information, des contrats, des réclamations sur contrats, des approvisionnements, de la gestion des inventaires et des parcs de matériel, de la vérification des opérations immobilières; suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources; favoriser l'engagement des gestionnaires dans ces domaines; informer la direction et les gestionnaires du Ministère de l'évolution de la gestion des ressources au ministère des Transports.

- **La Direction des ressources humaines :** proposer à la direction du Ministère l'encadrement en gestion des ressources humaines et suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.
- **La Direction des ressources financières :** proposer à la direction du Ministère l'encadrement en gestion des ressources financières, notamment en matière de vérification des opérations immobilières et suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.
- **La Direction des technologies de l'information :** proposer à la direction du Ministère l'encadrement en gestion des technologies de l'information et suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.
- **La Direction des contrats et des ressources matérielles :** proposer à la direction du Ministère l'encadrement dans les domaines d'octroi de contrats, de gestion contractuelle, d'approvisionnement, de gestion des inventaires et des parcs de matériel, de réclamations sur contrats et de ressources matérielles; suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.



### 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. Louis Gravel, président  
5500, boul. des Galeries, 5<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G2K 2E1  
Téléphone: (418) 643-2359  
Télécopieur: (418) 643-8368

Montréal:

505, rue Sherbrooke Est, 5<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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-6-2  
Québec (Québec) G1K 8J6  
Téléphone: (418) 528-3100  
Télécopieur: (418) 644-0339

Montréal:

870, boul. de Maisonneuve Est, 5<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) G2L 4W3  
Téléphone: (514) 847-7600  
Télécopieur: (514) 873-6603

---

##### 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  
1200, McGill College  
Bureau 1620  
C.P. 96  
Montréal (Québec) H3B 4G7  
Téléphone: (514) 864-1665  
Télécopieur: (514) 864-4895

# DIRECTIONS TERRITORIALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC





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

ISBN 2-551-16039-1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 056 502

Imprimé au Québec (Canada)

4,00 \$