

Ministère des Transports

Rapport
annuel
1994-1995

CANQ
TR
100
1994-95
Ex. 1

395588

Les
**PUBLICATIONS
DU QUÉBEC**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DES TRAVAUX PUBLICS
700, RUE DE LA PRÉFECTURE
21^e FLOOR
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Ministère des Transports

**Rapport
annuel
1994-1995**

CAHQ
TR
100
1994-95
EX. 1

Québec 

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

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

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

Dépôt légal — 1995
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-551-16483-4
ISSN 0711-9011
© Gouvernement du Québec

Monsieur Roger Bertrand
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 a pris fin le 31 mars 1995.

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

Le ministre des Transports,
Jacques Léonard
Québec, septembre 1995

Monsieur Jacques Léonard
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel 1994-1995 du ministère des Transports.

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

Vous me permettrez, Monsieur le Ministre, d'attirer votre attention sur la contribution de mon prédécesseur, monsieur Clermont Gignac, aux réalisations qui font l'objet du présent rapport, et de l'en remercier. Monsieur Gignac a occupé le poste de sous-ministre des Transports jusqu'en novembre 1994.

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

Le sous-ministre des Transports,

Yvan Demers

Québec, septembre 1995

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

Chapitre IV

La planification et la recherche 21

- 4.1 La planification 21
 - Les plans de transport 21
 - L'aménagement du territoire et le développement régional 21
 - La sécurité dans les transports 21
 - L'environnement 22
- 4.2 La recherche et l'innovation 22
 - Les programmes de recherche-développement 22
 - L'information documentaire et scientifique 23
 - La qualité des matériaux 23

Chapitre V

Les infrastructures routières 25

- 5.1 Les politiques routières 25
 - Le Plan d'action 1995-2000 25
 - La gestion des corridors routiers 25
 - La signalisation routière 26
 - Le vélo 26

- La construction et la conservation des chaussées en béton de ciment 26
- La gestion des utilités publiques 26
- 5.2 Les travaux sur le réseau routier 26
 - Les activités immobilières 28
 - La viabilité hivernale 28
 - L'entretien de la signalisation 29
 - Les structures 29
 - L'Entente Canada-Québec relative au Programme stratégique d'amélioration routière 29
 - Le plan d'action de la région de Montréal 29
 - Les principaux travaux par direction territoriale 29
 - Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine 30
 - Bas-Saint-Laurent 31
 - Côte-Nord 32
 - Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est 32
 - Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau 33
 - Mauricie—Bois-Francs 33
 - Chaudière-Appalaches 34-35
 - Québec 36
 - Laval—Mille-Îles 37
 - Île-de-Montréal 40-41
 - Nord-de-la-Montérégie 42
 - Sud-Ouest-de-la-Montérégie 43
 - Estrie 44
 - Sud-Est-de-la-Montérégie 44
 - Laurentides-Lanaudière 45
 - Outaouais 46
 - Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec 47
- 5.3 L'aide financière aux municipalités 48
 - Les interventions et les études 49

Chapitre VI Les systèmes de transport des personnes et des marchandises 51

- 6.1 Le transport des personnes 51
 - Le transport en commun urbain 51
 - L'aide à l'exploitation 51
 - L'aide aux immobilisations 51
 - Les réalisations dans la région de Montréal 52
 - Les trains de banlieue 52
 - Les infrastructures de métro 52
 - Les équipements fixes 53
 - Les voies réservées 53
 - Le garage Lasalle 53
 - Le système de perception 53
 - Le transport adapté aux personnes handicapées 53
 - Le transport scolaire 53
 - Le transport par taxi 53
 - Le transport privé par autobus 54
- 6.2 Le transport routier des marchandises 54
 - Le réseau routier de camionnage 54
 - Les charges et dimensions 54
 - Le camionnage général 54
 - Le camionnage en vrac 55
 - La grille tarifaire de camionnage en vrac autre qu'en forêt 55
 - L'approvisionnement des usines de bois (le transport forestier) 55
- 6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire 55
 - *Le transport maritime* 55
 - Les liaisons maritimes 56
 - L'entretien et le développement des infrastructures maritimes 56
 - *Le transport aérien* 56
 - Les dessertes aériennes 56
 - L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires 57
 - *Le transport ferroviaire* 57
 - La défense et la promotion des intérêt du Québec 57
 - Les chemins de fer d'intérêt local 57
 - Les emprises ferroviaires abandonnées 57
 - La sécurité ferroviaire 58
 - Le train à haute-vitesse Québec-Ontario 58

Chapitre VII Le soutien administratif 59

- 7.1 Les ressources humaines 59
 - Le développement de l'organisation 59
 - La dotation des emplois 59
 - L'aide aux employés 59
 - Le développement des ressources humaines 59
 - Les relations professionnelles, la santé et la sécurité 59
- 7.2 La gestion financière 60
- 7.3 Les ressources matérielles et l'approvisionnement 60
 - Les activités d'approvisionnement 60
 - La gestion des immeubles 61
 - La gestion des télécommunications 61
- 7.4 Les contrats octroyés 62
- 7.5 Les ressources informationnelles 63
 - Les systèmes 63
 - Les technologies 63
- 7.6 Les communications 63
- 7.7 Les réclamations 64
 - Les réclamations sur contrats 64
 - Les réclamations des citoyens 65
- 7.8 Les mécanismes de contrôle et de vérification 65
- 7.9 Les relations extraministérielles 66
 - La coordination des dossiers autochtones 66
- 7.10 L'amélioration de la qualité des services aux citoyens 67

Partie 3 Les annexes 69

- Annexe 1
Les lois et règlements sous l'autorité du ministre des Transports 69
- Annexe 2
La description et les mandats des unités administratives du Ministère 71
- Annexe 3
La liste des organismes relevant du ministre des Transports 75
- Annexe 4
La carte des directions territoriales du Ministère 77

Liste des tableaux

- 1- Répartition de l'effectif régulier au 31 mars 1995 **13**
- 2- Affectation des budgets de 1994-1995 et de 1993-1994 par programme et élément de programme **15**
- 3- Les dépenses par programme — Directions territoriales — 1994-1995 **16-17**
- 4- Répartition des dépenses de recherche-développement par secteur d'activité, 1994-1995 **22**
- 5- Entretien, réfection et amélioration du réseau routier — Dépenses 1994-1995 **27**
- 6- Montants dépensés pour l'expropriation en 1994-1995, par direction territoriale **28**
- 7- L'aide financière aux municipalités — Dépenses 1994-1995 **48**
- 8- L'aide au transport terrestre des personnes — Dépenses de transfert par direction territoriale en 1994-1995 **52**
- 9- Évolution des budgets et des dépenses de 1990-1991 à 1994-1995 **60**
- 10- Évolution des dépenses en télécommunications de 1990-1991 à 1994-1995 **61**
- 11- Répartition des contrats octroyés de 1992-1993 à 1994-1995 **62**
- 12- Investissements en technologies de l'information 1994-1995 **63**
- 13- Tableau comparatif des réclamations sur contrats **65**
- 14- Sommaire des déboursés de réclamations pour les années civiles 1993 et 1994 **65**

Liste des graphiques

- 1- Répartition du budget — Exercice 1994-1995 **14**
 - Budget par regroupement d'activités **14**
 - Budget par super-catégorie **14**
- 2- Investissements de recherche-développement par programme en 1994-1995 **24**

Organigramme 38-39

Partie I

La présentation du Ministère

Chapitre 1

La mission et les fonctions du Ministère

1.1 Les lois constitutives

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

Plus particulièrement, il doit faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, améliorer les services, mettre en œuvre des programmes de sécurité et de prévention des accidents, surveiller tout chemin de fer construit ou subventionné par le gouvernement, veiller à l'application de la *Loi sur l'assurance automobile* (c. A-25), du *Code de la sécurité routière* (c. C-24.2) et de la *Loi sur la voirie* (1992, c. 54), consulter les groupes et les individus, exécuter des travaux de voirie et favoriser l'étude et les recherches scientifiques en transport.

C'est aussi en 1972 que fut adoptée la *Loi des Transports*, maintenant *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12). Celle-ci rend le ministre responsable de dresser un plan des systèmes de transport au Québec, de faire la nomenclature des coûts, des taux et des tarifs de transport et, sujet à l'approbation du gouvernement, à 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 est également responsable 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 chargé de surveiller la mise en application de nombreuses lois et de multiples règlements dont on trouvera la liste à l'annexe 1.

1.2 La mission du Ministère

Le secteur des transports constitue un élément-clé de l'activité économique du Québec et de ses régions, puisqu'il permet la mobilité des personnes et la circulation des biens et des produits entre les marchés d'approvisionnement et de consommation. Tout en étant une importante source d'emplois au Québec, c'est aussi un important stimulant de la capacité concurrentielle des entreprises et de leur productivité sur les marchés nationaux et internationaux.

Dans ce contexte, la mission du Ministère consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le Ministère réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

1.3 Les programmes du Ministère

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

1. *Les systèmes de transport terrestre*

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

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

Ce programme concerne l'amélioration, la réfection et l'entretien du réseau routier et des infrastructures existantes. Il vise principalement à évaluer les besoins routiers, à planifier les interventions, à concevoir et préparer les plans et devis des chaussées et des ouvrages d'art, à réaliser les travaux requis dans le respect des règles de protection de l'environnement, à assurer la sécurité des usagers de la route et l'efficacité des infrastructures.

3. La gestion interne et le soutien

Ce programme permet d'orienter, de soutenir et de coordonner l'utilisation des communications et 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 traversiers et de transport maritime et aérien.

6. Le transport scolaire

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

Chapitre II L'organisation et les ressources du Ministère

2.1 L'organisation administrative

Au 31 mars 1995, le Ministère est composé de quatre directions générales territoriales soit celle de l'Est, celle de Québec, celle de Montréal et celle de l'Ouest. En outre deux directions générales assument un rôle de soutien aux unités sur le territoire, soit la Direction générale de la planification et de la technologie et la Direction générale des services à la gestion.

L'exercice 1994-1995 a permis au Ministère de consolider la réforme administrative entreprise au cours de l'année précédente. Cependant, une modification a été apportée au plan d'organisation administrative concernant la Direction des communications et le Service des enquêtes. Ces deux unités relevant antérieurement de l'autorité immédiate du sous-ministre ont été placées sous l'autorité du directeur général des services à la gestion, tout en conservant la même mission et les mêmes responsabilités.

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

2.2 Les ressources humaines

Au 31 mars 1995, le Ministère compte 5 807 employés en place pour un effectif autorisé de 6 525 postes. Parmi les employés en place, 334 personnes ayant signé une entente avec le Ministère dans le cadre du Programme temporaire d'indemnisation des départs volontaires sont encore au travail à la fin de l'exercice financier.

Ainsi, la réorganisation administrative a influé sur le nombre des employés : l'effectif en place du Ministère a été réduit de 6,4 % par rapport à 1994.

Tableau 1

Répartition de l'effectif régulier au 31 mars 1995

Catégories d'emploi	Effectif autorisé		Employés réguliers en place	
	1993-1994	1994-1995	Mars 1994	Mars 1995
Administrateurs d'État	7	7	7	6
Cadres supérieurs	202	175	157	149
Cadres intermédiaires	453	392	331	314
Professionnels	970	985	889	893
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	2 509	2 577	2 402	2 377
Ouvriers	2 065	2 055	1 809	1 734
Employés ayant bénéficié du Programme temporaire d'indemnisation de départs volontaires	581	334	581	334
Total	6 787	6 525	6 176	5 807*

* Ce nombre inclut 572 employés à réaffecter suite à la réorganisation administrative.

2.3 Les ressources financières

Un budget de 2 097 800 411 \$ a été alloué au ministère des Transports en 1994-1995. Ce budget constitue 4,9 % de l'ensemble des crédits budgétaires gouvernementaux et représente une augmentation de 1,9 % par rapport au budget de l'année précédente qui se situait à 2 057 781 265 \$. Les traitements de même que les autres rémunérations afférentes totalisant

303 996 400 \$ sont inclus dans le budget de l'exercice 1994-1995 mentionné plus haut.

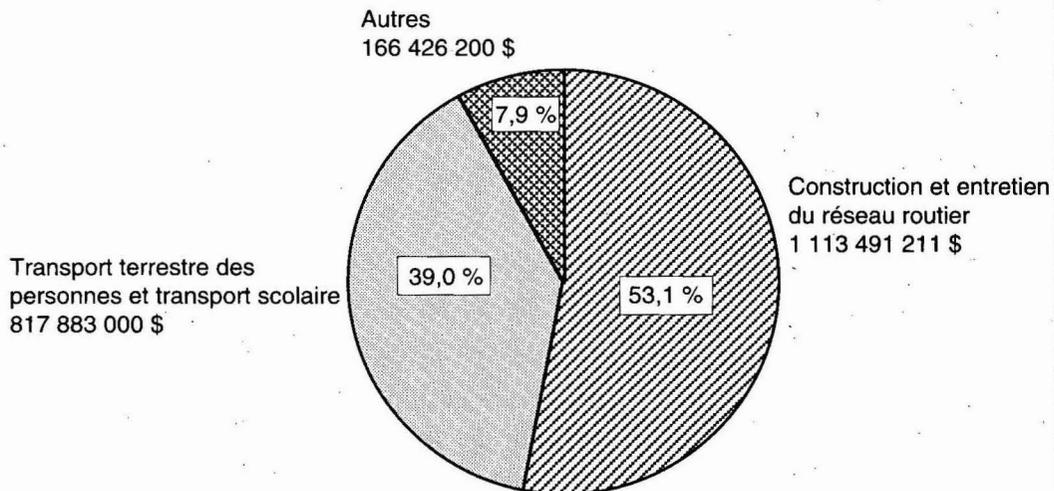
Il est à noter que l'augmentation des crédits est attribuable principalement à l'accroissement des crédits du programme 1 (Systèmes de transport), notamment à ceux qui ont été consacrés à la modernisation des trains de banlieue dans la grande région de Montréal.

Graphique 1

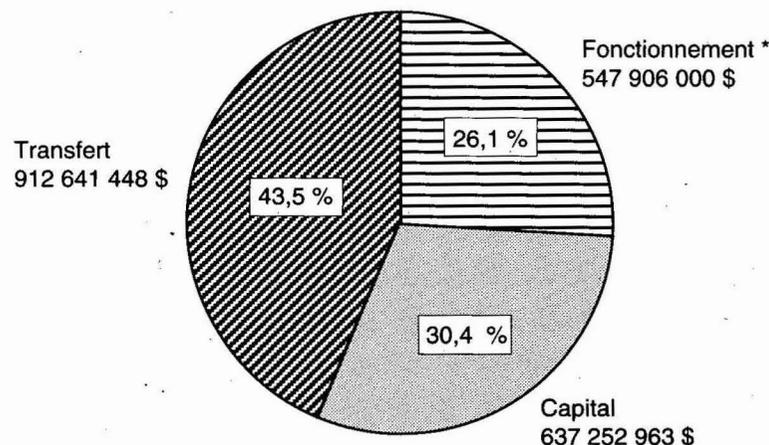
Répartition du budget — Exercice 1994-1995

Budget total : 2 097 800 411 \$

Budget par regroupement d'activités



Budget par super-catégorie



* inclut l'entretien des infrastructures de transport.

Tableau 2

Affectation des budgets de 1994-1995 et de 1993-1994 par programme et élément de programme

	1994-1995	1993-1994
	\$	
1 Systèmes de transport terrestre	390 601 900	352 557 500
I. Recherche et développement	15 831 100	14 794 900
II. Transport des personnes	370 083 100	333 258 200
III. Transport des marchandises	4 687 700	4 504 400
2 Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	1 092 698 600	1 100 107 500
I. Amélioration du réseau routier	379 521 300	386 550 200
II. Réfection du réseau routier	203 502 200	207 681 800
III. Entretien des infrastructures de transport	360 050 900	356 551 900
IV. Ateliers	47 312 600	48 041 800
V. Soutien	102 311 600	101 281 800
3 Gestion interne et soutien	103 155 200	96 531 100
I. Direction	5 551 900	5 193 300
II. Soutien administratif	89 183 900	84 128 800
III. Soutien technique	8 419 400	7 209 000
4 Commission des transports du Québec	10 582 500	10 697 100
5 Transport maritime et aérien	52 688 500	49 434 600
I. Transport maritime	41 719 900	38 247 000
II. Transport aérien	10 968 600	11 187 600
6 Transport scolaire	427 281 100	424 148 900
I. Aide au transport	426 630 100	423 508 700
II. Soutien administratif	651 000	640 200
Sous-total, programme régulier	2 077 007 800	2 033 476 700
40 Compte à fin déterminée	20 792 611	24 304 565
I Entente Lien La Doré-Normandin	555 035	1 444 966
II Programme stratégique d'amélioration routière	18 880 263	22 859 600
III Entente au développement des régions	1 357 313	—
Total	2 097 800 411	2 057 781 265

2.4 Les activités par direction territoriale

Le tableau **Les dépenses par programme — Directions territoriales — 1994-1995** présente les dépenses par direction territoriale en matière de recherche et de développement, de transport des personnes et des marchandises, de construction du réseau routier et d'entretien des infrastructures de transport, de transport maritime, de transport aérien et de transport scolaire.

Tableau 3

Les dépenses par programme — Directions territoriales — 1994-1995 (000 \$)

Directions territoriales	Recherche et développement	Transport des personnes et des marchandises	Construction du réseau routier et des infrastructures de transport	Gestion interne et soutien
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	32,9	501,4	48 232,4	
Bas-Saint-Laurent		914,0	69 888,4	
Côte-Nord	93,5	463,0	49 793,4	
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est		1 755,4	30 007,3	
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau		459,4	22 265,0	
Mauricie—Bois-Francs	9,0	2 902,8	83 530,0	
Chaudière-Appalaches	85,8	2 609,9	89 717,1	
Québec	1 274,6	12 181,3	78 988,1	
Laval—Mille-Îles	122,9	11 919,4	36 955,5	
Île-de-Montréal	1 065,5	272 474,1	62 383,6	
Nord-de-la-Montérégie	3,7	18 015,1	83 132,0	
Sud-Ouest-de-la-Montérégie		3 691,3	37 070,9	
Estrie	215,5	2 783,6	57 752,9	
Sud-Est-de-la-Montérégie	11,7	3 147,9	28 661,5	
Laurentides-Lanaudière	66,0	1 642,8	92 756,3	
Outaouais		5 322,9	56 446,8	
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec		626,1	65 198,2	
Directions centrales	8 426,2	13 762,6	64 031,2	96 260,7
Total	11 407,3	355 173,0	1 056 810,6	96 260,7

Tableau 3 (suite)

Les dépenses par programme — Directions territoriales — 1994-1995
(000 \$)

Directions territoriales	Transport			Total	
	Maritime	Aérien	Scolaire	1994-1995	1993-1994
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	2 960,4	914,4	12 531,9	65 173,4	61 338,0
Bas-Saint-Laurent	92,2		21 580,2	92 474,8	96 935,9
Côte-Nord	5 340,6	5 511,4	7 343,4	68 545,3	52 110,3
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est		51,3	15 878,6	47 692,6	52 758,6
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau		179,2	8 515,2	31 418,8	26 378,4
Mauricie—Bois-Francs			35 187,3	121 629,1	114 966,9
Chaudière-Appalaches	1 176,9	117,0	33 077,3	126 784,0	121 231,4
Québec	317,6		30 803,9	123 565,5	121 419,8
Laval—Mille-Îles			38 723,1	87 720,9	74 311,6
Île-de-Montréal			40 668,4	376 591,6	301 099,3
Nord-de-la-Montérégie	66,3		34 121,2	135 338,3	126 446,2
Sud-Ouest-de-la-Montérégie			25 183,5	65 945,7	70 743,3
Estrie			20 553,2	81 305,2	86 620,2
Sud-Est-de-la-Montérégie		1,9	19 054,2	50 877,2	60 739,0
Laurentides-Lanaudière			33 509,2	127 974,3	110 349,9
Outaouais			24 015,6	85 785,3	100 932,5
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec		1 192,4	16 173,9	83 190,6	85 688,3
Directions centrales	29 896,6	1 328,6	601,9	214 307,8	276 829,8
Total	39 850,6	9 296,2	417 522,0	1 986 320,4	1 940 899,4

Chapitre III

Les orientations du Ministère

Comme la démarche de planification stratégique doit s'adapter aux changements de l'environnement interne et externe d'une organisation, le Ministère a procédé à des ajustements mineurs à son plan stratégique.

Ainsi, la mission fait ressortir davantage la contribution du Ministère au développement socio-économique du Québec et à l'amélioration de la sécurité en matière de transport.

Le *Plan stratégique 1994-1997* compte toujours cinq choix stratégiques, plus précis, qui constituent les grandes orientations ministérielles pour les années à venir. Ces choix sont les suivants :

- dans un contexte de libre-échange, stimuler le développement socio-économique de chacune des régions du Québec, en assurant la présence de services de transport adéquats et concurrentiels pour les personnes et les marchandises ;
- assurer la mobilité et la sécurité des usagers par le maintien en bon état des infrastructures et des équipements de transport ;
- développer l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises avec un souci du respect de l'environnement ;
- orienter la recherche et le développement technologique vers les besoins prioritaires reliés à la mission du Ministère ;
- associer, soutenir le personnel et valoriser sa contribution à l'amélioration de la performance de l'organisation.

Dans le cadre de son *Plan d'action 1994-1995*, le Ministère s'était donné, principalement, comme priorités :

- la remise en état des infrastructures de transport plutôt que le développement de nouvelles infrastructures : l'entretien, la réfection et l'amélioration du réseau routier, la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes et celle du métro de Montréal ont été les principales réalisations ;
- l'amélioration de la sécurité routière par le maintien des investissements pour la correction de courbes dangereuses, l'installation de glissières de sécurité et l'amélioration des surfaces de roulement. Le Ministère, conjointement avec la SAAQ, a rendu publique la politique de sécurité dans les transports qui vise à réduire le nombre de décès et de blessés graves d'environ 25 % d'ici l'an 2000 ;

- l'élaboration de politiques routières, notamment par l'adoption du cadre budgétaire 1995-2000 et par une meilleure gestion des corridors routiers, en collaboration avec les municipalités et les MRC ;
- l'élaboration des plans de transport, notamment celui de la région de Montréal ;
- la promotion de la recherche et du développement ainsi que du transfert technologique comme moyen d'innovation, principalement dans le domaine des infrastructures routières ;
- l'élaboration de stratégies d'intervention pour la desserte des régions et le maintien d'infrastructures et de services de transport en région ;
- l'amélioration continue de nos façons de faire et une gestion plus rigoureuse des ressources à la disposition du Ministère ;
- une meilleure communication et une plus grande concertation avec nos partenaires.

Partie 2

Les secteurs d'activité

Chapitre IV

La planification et la recherche

4.1 La planification

Les plans de transport

Le Ministère a poursuivi l'élaboration de plans de transport. Chaque plan constituera un outil ministériel pour prévoir et hiérarchiser, 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 de la région de Montréal, dont la phase I : « Diagnostic orientations et esquisse de scénarios » a été finalisée et qui a été marquée par des rencontres d'information avec le milieu ;
- le Plan de transport de l'agglomération de Québec, dont une démarche de partenariat avec le milieu, en vue de définir la problématique et les orientations régionales, s'est poursuivie ;
- le Plan de transport de l'Outaouais pour lequel une version préliminaire a été déposée ;
- les plans de transport des Laurentides, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de la Mauricie—Bois-Francs pour lesquels des programmes de travail ont été élaborés ;
- le Plan de transport de la Basse-Côte-Nord dont le contenu a été révisé à la suite de changements d'orientations du gouvernement fédéral.

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 collaboré 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 révision, le Ministère a produit 70 avis requis par la *Loi sur l'aménagement et*

l'urbanisme pour les MRC ayant amorcé cet exercice. Il a aussi produit 95 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 modalités prévues à la politique de développement des régions administratives du Québec.

La sécurité dans les transports

La publication de la *Politique de sécurité* dans les transports — volet routier aura sans doute été le fait saillant de 1994-1995 en matière de sécurité. Cette première politique intégrée et élaborée conjointement par le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), est aussi le fruit d'une consultation auprès de partenaires, dont les corps policiers et le milieu municipal. La Politique fixe un objectif de réduction du nombre de décès et de blessés graves d'environ 25 % d'ici l'an 2000. Un plan d'action 1996-2000 viendra compléter cette politique.

En plus de générer une économie globale de 1,8 milliard de dollars, dont 370 millions de dollars en frais d'indemnisation, cette politique contribuera à augmenter le bien-être de la population par une diminution des personnes tuées ou blessées sur nos routes.

Les efforts ont aussi porté sur plusieurs autres dimensions de la sécurité dans les transports en réponse à une priorité ministérielle d'amélioration à ce chapitre :

- Le développement d'un Système intégré d'analyse de sites (SIAS) figure parmi les enjeux de la politique. Ce système met à la disposition des analystes en sécurité une application micro-informatique qui intègre l'ensemble des étapes d'une étude de points noirs (les sites sur le réseau routier qui apparaissent les plus problématiques en matière de sécurité). De ce fait, le SIAS contribuera à identifier le type de correction à apporter au réseau routier et à ses abords. Sans attendre le développement complet du SIAS, son implantation a été amorcée dans plusieurs directions territoriales.

- La saisie de données relatives aux sites d'accidents constitue aussi une priorité. Cette collecte est terminée ou en voie de l'être pour le territoire de 14 centres de service.
- Afin de répondre tant à ses besoins qu'à ceux de ses partenaires, le Ministère a adopté une nouvelle procédure uniforme de détermination de limites de vitesse.
- Concernant le traitement des dossiers de coroner et pour faire suite à l'adoption d'une politique à ce sujet, le Ministère met en place un processus plus rapide et plus efficace de relevé de condition des lieux d'accidents, de traitement et de suivi des dossiers.
- Le Ministère a contribué à l'organisation des colloques de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) portant sur *L'évaluation des interventions en sécurité* et sur *La sécurité du transport routier des marchandises*.
- Dans le cadre de l'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière, le Ministère, la SAAQ et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR) ont soutenu trois équipes universitaires de recherche multidisciplinaires, soit celles de Montréal, de Laval et de Sherbrooke, qui réalisent plus de 35 projets regroupés sous 15 thèmes. Ce programme de recherche alloue une contribution annuelle de 0,8 million de dollars à ces travaux, dont 300 000 \$ proviennent du ministère des Transports.
- Soucieux d'améliorer la sécurité, le Ministère a procédé à des investissements importants dans 651 projets. À titre d'exemples, soulignons les 12,7 millions de dollars consacrés à l'installation ou à la restauration de glissières de sécurité (90 projets) et les 45,9 millions de dollars investis dans l'amélioration de surfaces de roulement.

L'environnement

Dans le cadre de l'entrée en vigueur du règlement relatif à l'application de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, qui a eu pour effet d'assujettir un très grand nombre de projets du Ministère à des demandes de certificat d'autorisation de construction, les autorités du ministère des Transports et du ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) ont conclu, en juillet 1994, une entente administrative facilitant l'administration du règlement.

Le Ministère s'est aussi donné des lignes directrices pour le cheminement administratif des dossiers relatifs aux problématiques de terrains contaminés et de gestion des déchets, les objectifs étant de limiter les coûts associés à ces dossiers et, le cas échéant, de limiter l'expansion de la contamination. C'est ainsi qu'une vérification systématique du risque de

contamination des terrains est maintenant faite, avant toute acquisition, tandis que, sur les propriétés du Ministère, les terrains sont caractérisés du point de vue environnemental dans le cadre de programmes de démantèlement et de remplacement des réservoirs à carburant. De plus, par ces lignes directrices, une priorité est accordée aux dossiers de sols contaminés et de gestion des déchets ainsi qu'à leur suivi.

Par ailleurs, des études réalisées pour certains projets d'envergure portaient, notamment, sur les aspects environnementaux à long terme de l'implantation d'un train à haute vitesse (THV) dans le corridor Québec-Windsor, et sur l'implantation de quais dans onze villages nordiques du Québec.

4.2 La recherche et l'innovation

Dans le cadre de sa gestion stratégique, le Ministère a orienté la recherche et le développement vers les besoins prioritaires reliés à sa mission. Ainsi, il a amorcé la définition des orientations et de priorités en matière de recherche et développement (R-D). Il a également mis en place un nouveau cadre de gestion de la R-D, afin d'assurer une meilleure intégration et une connaissance plus approfondie des activités de recherche ainsi qu'une sélection plus judicieuse des projets, en fonction des critères de pertinence et de rentabilité.

En 1994-1995, la proportion des dépenses par secteur d'activité se répartissait comme suit :

Tableau 4

Répartition des dépenses de recherche-développement par secteur d'activité, 1994-1995

Secteurs d'activités	Pourcentage
Infrastructures routières	56 %
Systèmes de transport des personnes	27 %
Systèmes de transport des marchandises	13 %
Autres	4 %

Les programmes de recherche-développement

En 1994-1995, le Ministère a investi 4,8 millions de dollars pour la réalisation de la recherche interne. Par ailleurs, les sommes versées aux intervenants externes du Ministère se sont élevées à près de 5 millions de dollars, répartis entre les différents programmes de recherche du Ministère, soit :

- le Programme de recherche à contrat ;
- l'Action concertée de soutien en sécurité routière ;
- le Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT) ;
- l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports ;

- le Programme de subvention-partenariat ;
- les Bourses d'études et de perfectionnement.

L'accent a été mis sur le Programme de recherche à contrat par l'octroi à des firmes privées ou à des universités, de projets de recherche élaborés au Ministère.

L'Action concertée de soutien en sécurité routière est financée conjointement par le Ministère, la SAAQ et le FCAR. Ce programme triennal (1993-1996) contribue à la réalisation de 38 projets de recherche faisant appel à des chercheurs de l'Université Laval, de l'Université de Sherbrooke et de l'Université de Montréal.

Le Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT) est terminé depuis le 31 mars 1994. Toutefois, 35 projets sont toujours en cours de réalisation en vertu de ce Programme, dont 19 s'inscrivent dans le domaine des infrastructures et 16 dans le domaine des systèmes de transport.

L'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports (volet R-D) prenait fin à l'automne 1994. Depuis 1985, le programme aura permis la réalisation de 17 projets de recherche pour un montant total de 10,6 millions de dollars. Trois projets en cours portaient sur les sujets suivants :

- l'acquisition d'équipements d'essais et de recherche en matière de chaussées ;
- le développement d'équipements de déneigement ;
- la démonstration et l'évaluation en service d'un système de transport intermodal rail-route.

Le Ministère continue de favoriser l'aide offerte par le Programme de subvention-partenariat. Il contribue au financement du Programme *Canada-Strategic Highway Research Program (C-SHRP)*, de la Chaire industrielle sur le béton projeté et les réparations en béton, et de différentes associations telles que l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), l'Association des transports du Canada (ATC) et l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). Ces contributions sont des leviers importants en matière de recherche.

Dans les limites du Programme de bourses d'études et de perfectionnement, 18 étudiants se sont partagé une bourse de deuxième et troisième cycles.

L'information documentaire et scientifique

L'information scientifique a été largement diffusée. Ainsi, l'*Inventaire des projets d'études et de recherches au ministère des Transports du Québec 1993-1994* a été publié. De plus, quatre séminaires ont été organisés sur les thèmes suivants : sécurité, infrastructures, intermodalité et viabilité hivernale. Il faut également souligner la parution de neuf bulletins

« Recherches Transport » et de divers rapports de recherche.

La qualité des matériaux

L'expertise s'est accrue dans le domaine de la qualité des matériaux et des produits entrant dans la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport.

Le Ministère a réalisé quelques centaines d'études techniques dans les domaines de la conception (dimensionnement structural), de la réfection (rechargement, retraitement en place, resurfaçage, etc.), de la géotechnique et de la géologie (stabilité des pentes, fondations, remblais-digues, savanes, puits, études hydrogéologiques, coupes de roc).

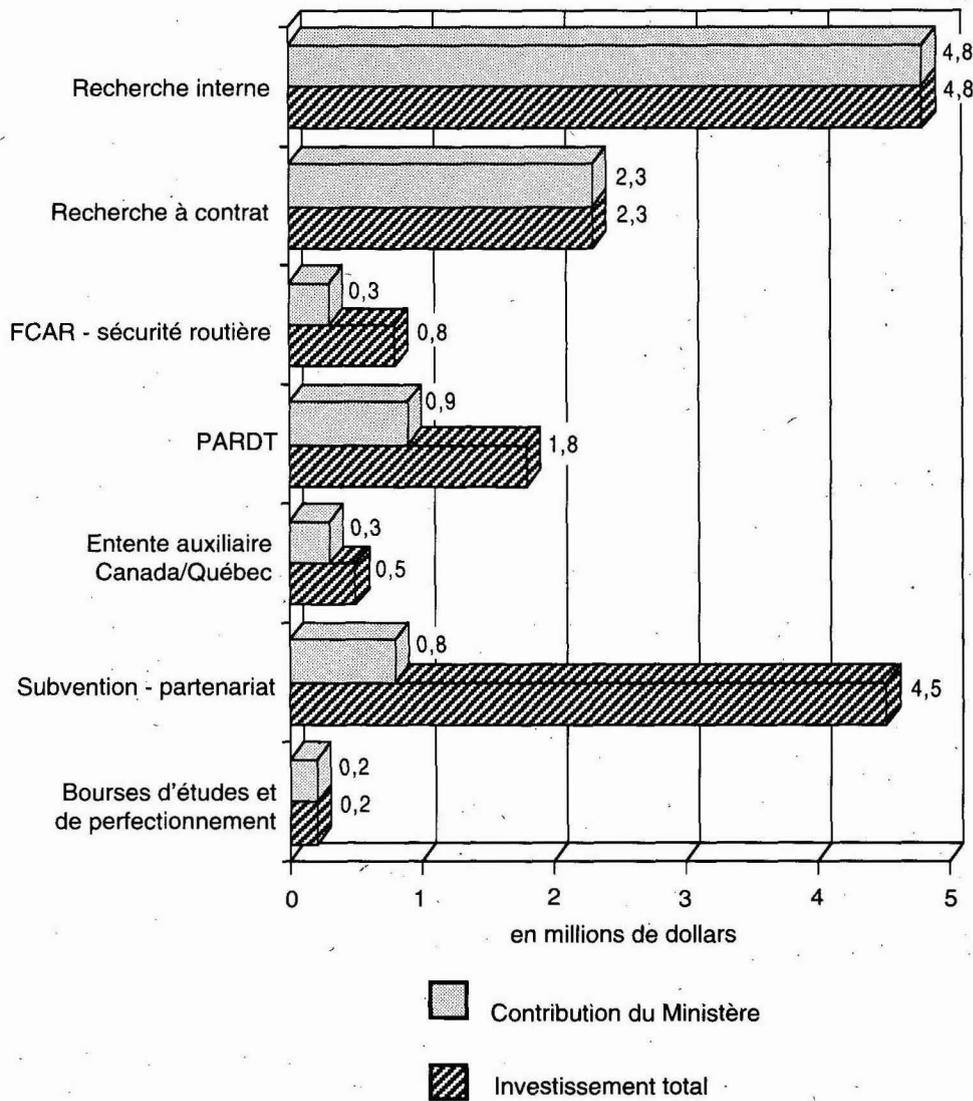
Il a poursuivi le développement de l'expertise dans le domaine des matériaux et des produits entrant dans la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport. De nombreuses expertises ont été effectuées sur les enrobés, les liants hydrocarbonés, les matériaux de fondation, les bétons de ciment et les peintures. Plusieurs dizaines de formules d'enrobés à haute performance ont été validées. Les enrobés modifiés (à l'amiante, grenus, en couches minces, etc.) continuent de se développer, de même que les nouveaux essais plus représentatifs du comportement réel des matériaux (caractérisation des bitumes, résistance à la fissuration thermique, profilométrie, glissance, etc.). Des projets spéciaux ont été suivis. De nouveaux critères de performance dans le temps sont à l'étude, à partir d'une meilleure évaluation de la performance des chaussées.

L'implantation de la norme internationale ISO 9002 a progressé dans l'industrie des enrobés bitumineux. L'objectif du programme d'assurance de la qualité dans les enrobés est sur la bonne voie ; il vise à reconnaître, d'ici le 1^{er} avril 1997, la compétence de l'entreprise à maîtriser la qualité des enrobés qu'elle fournit. En effet, les entreprises répondent largement et mettent en place un système qualité de manière à maîtriser préventivement la chaîne de production et à assurer un autocontrôle efficace.

Le programme d'assurance de la qualité en enrobés fait maintenant parti des opérations courantes du Ministère. Un plan de transition a été élaboré afin de tenir compte du niveau de fiabilité des différents types d'entreprises qui, durant cette période, exécuteront des contrats du Ministère. Le plan prévoit un ajustement à la baisse des fréquences de contrôle du Ministère. Ce dernier s'ajuste selon que l'entreprise a obtenu son certificat d'enregistrement ou qu'elle a fait valoir concrètement le degré d'avancement de son système qualité.

Dans la poursuite de la démarche d'homologation des produits, un travail d'équipe a permis de dévelop-

Graphique 2

Investissements de recherche-développement par programme en 1994-1995

per les étapes de ce processus et d'amorcer la priorisation. Cent trente-quatre produits ont été répertoriés et classés en fonction des besoins des requérants et de différents critères techniques à forte incidence sur les opérations du Ministère.

La révision des normes techniques a été marquée par la publication de six tomes portant sur les sujets suivants : la conception routière, la construction routière, les ouvrages d'art, les abords de route, l'entretien et le matériel. Durant la prochaine année, les travaux de révision seront concentrés sur les tomes de signalisation routière et de matériaux. Cette collection contiendra les spécifications techniques nécessaires à la conception, à la construction et à l'entretien du réseau routier.

Le Ministère a participé également à la mise sur pied d'une Chaire industrielle sur le béton projeté. Cette chaire industrielle, dirigée par le docteur Pigeon de l'université Laval est financée, à la fois par le Ministère, par le gouvernement fédéral et par huit partenaires privés. Les principaux axes de recherche sont : l'amélioration de la durabilité du béton dans les projets d'entretien, la déformation sous la charge, la résistance à l'impact et la fissuration des assemblages béton ancien et nouveau, la vérification des travaux de réfection et des résultats obtenus en laboratoire.

Le béton projeté a été utilisé dans la réfection de l'autoroute Métropolitaine, ce qui a permis de développer de nouvelles normes et de les inscrire dans les devis aux contrats.

Chapitre V Les infrastructures routières

5.1 Les politiques routières

Le Plan d'action 1995-2000

En 1990, le gouvernement octroyait au ministère des Transports un budget additionnel de 1,7 milliard de dollars, sur une base quinquennale, pour la réfection du réseau routier et l'amélioration de la sécurité. Le Ministère a alors mis en œuvre un plan d'action qui a permis de mieux encadrer son activité et d'orienter le choix des projets. Ce plan d'action a contribué à améliorer l'état général du réseau routier.

L'exercice 1994-1995 marquant la fin de ce plan d'action devient le dernier où des budgets additionnels sont alloués au réseau routier. Au cours de cette année, des travaux totalisant 366 millions de dollars ont été réalisés sur le réseau supérieur. Ainsi 86 millions de dollars ont été investis dans son développement par la construction de nouvelles routes et par l'ajout de nouvelles voies, 139 millions de dollars ont servi à l'amélioration des caractéristiques géométriques dans une perspective visant à accroître la fonctionnalité du réseau et la sécurité des déplacements. Quelque 107 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées et des autres éléments de la route alors que 33 millions de dollars ont servi à la conservation et l'amélioration des structures.

Le Ministère a donc dressé un bilan de ses actions pour l'ensemble de la période 1990-1995. Les principales réalisations sont :

- une réduction de 33 % à 24 % des déficiences sur le réseau ;
- le renforcement de la capacité portante de près de 200 ponts ;
- la correction de 300 sites potentiellement dangereux ;
- l'installation et la réfection de 500 km de glissières de sécurité ;
- la correction de près de 150 km de courbes et de pentes ;
- la construction et l'élargissement d'axes routiers pour améliorer la desserte des régions éloignées et la réduction de la congestion en milieu urbain.

Un plan de gestion a été élaboré pour la période 1995-2000. À partir de l'état actuel du réseau et des besoins prévisibles, le plan précise les objectifs que le

Ministère compte atteindre d'ici l'an 2000 pour améliorer le réseau routier ainsi que les ressources financières qu'il compte y investir.

De façon plus spécifique, le Ministère a retenu pour la prochaine période quinquennale, les objectifs suivants :

Objectif 1 — assurer une meilleure conservation du réseau

Le Ministère compte ainsi conserver la qualité globale des surfaces de roulement, terminer son programme de renforcement des structures et en prolonger la durée de vie utile.

Objectif 2 — maintenir l'effort pour l'amélioration de la sécurité

La mise en œuvre d'une politique de sécurité routière, grâce à des actions concertées avec ses partenaires et intervenants en sécurité routière, permettra de mieux cibler ses actions et d'opter pour celles dont le rapport sécurité/coût est maximal. Une réduction de 25 % du bilan routier, abaissant le nombre de morts et de blessés sous le cap de 800 et de 5 000 personnes respectivement, est visée d'ici l'an 2000.

Objectif 3 — adapter le réseau à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes

À cet égard, l'action ministérielle sera mieux ciblée quant à son effet sur l'amélioration de la fluidité de la circulation et aux bénéfices pour la collectivité. Elle prendra également en considération les transferts intermodaux.

La gestion des corridors routiers

La multiplication des accès et des intersections a d'importantes répercussions sur la fonctionnalité du réseau routier supérieur.

Conformément à une démarche entreprise pour élaborer et mettre en œuvre un système de gestion des corridors routiers, les différents intervenants régionaux ont été informés et sensibilisés quant à l'importance de la relation entre l'aménagement du territoire et la gestion du réseau routier supérieur. Une synthèse des commentaires formulés par les participants lors de sessions d'information, a été publiée pour chacune des régions administratives du Québec.

Un rapport synthèse, publié en mars 1995, situe dans une perspective provinciale les problèmes relevés ainsi que les solutions proposées par chacun des groupes de travail régionaux.

Dans la région de Québec, trois projets de règlement de contrôle intérimaire ont été adoptés. Il s'agit des projets de Stoneham et des MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est. Dans le cas de Stoneham, un projet-pilote sur la route 175 a été élaboré par la municipalité en étroite liaison avec la Direction territoriale. Dans Charlevoix-Est, ce sont les routes 362 et 138 qui ont fait l'objet de règlements pour en protéger les corridors.

La signalisation routière

Les différentes activités qui se sont déroulées dans ce champ d'intervention portaient principalement sur l'élaboration et la mise à jour des messages. Par ailleurs, les travaux de la *Table de consultation sur la signalisation* ont été terminés et les recommandations serviront à élaborer un plan global de signalisation.

Le vélo

La popularité du cyclisme est en progression constante et les adeptes de ce mode de transport réclament des infrastructures qui facilitent leur mobilité et contribuent à leur sécurité. Devant ce phénomène, et pour faire suite à la **Conférence vélo mondiale** de 1992, le Ministère a adopté une politique sur le cyclisme qui vise la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre les usagers de la route.

Le Ministère et la SAAQ, dans leur champ d'intervention respectif, ont travaillé à améliorer le système de transport pour les cyclistes, notamment par l'élaboration de normes d'aménagement et de circulation, à encourager progressivement l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport, et à faire la promotion de la sécurité des déplacements auprès de cette clientèle et des autres usagers de la route.

La construction et la conservation des chaussées en béton de ciment

Le Ministère s'est doté d'une politique sur la construction et la conservation des chaussées en béton de ciment. Actuellement, on compte environ 1 200 km de ce type de chaussées au Québec. Par cette politique, le Ministère reconnaît que ces chaussées peuvent représenter une option viable pour une partie du réseau, et que, lorsqu'on choisira de construire, de reconstruire ou d'entretenir ces chaussées, on veillera à en assurer la qualité pour protéger les investissements consentis.

La gestion des utilités publiques

Différentes activités se sont poursuivies dans le domaine des utilités publiques. Des axes d'orientation basés sur des relations d'affaires équitables avec les compagnies d'utilités publiques ont été élaborés. Des démarches de sensibilisation ont été faites auprès des compagnies Hydro-Québec, Bell Canada et Gaz Métropolitain.

Des ententes spécifiques, conclues avec cette dernière compagnie sur des projets particuliers réalisés cette année, serviront de base pour l'élaboration d'une entente cadre.

En dernier lieu, il faut mentionner qu'afin d'uniformiser la pratique d'une région à l'autre dans le domaine de l'installation, de l'entretien et du déplacement des équipements d'utilités publiques et de passages à niveau, un *Manuel de gestion globale des utilités publiques* est en préparation.

5.2 Les travaux sur le réseau routier

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 reflète 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 d'assurer la mobilité et la sécurité des usagers par le maintien en bon état des infrastructures et des équipements.

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 et sécuritaire. 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, à en prolonger leur durée de vie ainsi qu'à assurer la sécurité des usagers.

La réfection du réseau comprend des interventions majeures visant essentiellement à maintenir ou à redonner leur intégrité aux chaussées et aux structures ainsi qu'à en prolonger la durée de vie. Pour les chaussées, il s'agit principalement de l'application de couches d'usures, de renforcement ou de reconstruction. Sur les structures, on procède à des travaux d'entretien curatif pour en préserver l'état structural et à des travaux de renforcement et de reconstruction afin d'en améliorer la capacité portante.

L'amélioration du réseau inclut à la fois des interventions d'amélioration des infrastructures et de construction de nouvelles infrastructures. L'amélioration

vises 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 consacré plus de 500 millions de dollars aux travaux d'entretien, de réfection et d'amélioration du réseau routier.

Tableau 5

Entretien, réfection et amélioration du réseau routier — Dépenses 1994-1995
(000 \$)

Directions	Entretien			Réfection		Amélioration ⁽¹⁾		Total
	Hiver-régie	Hiver-contrats	Été	Routes	Structures	Routes	Structures	
<i>Direction générale de l'Est</i>								
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	1 568	4 268	2 849	5 832	562	7 864	1 409	24 352
Bas-Saint-Laurent	2 444	5 715	3 103	7 082	942	17 688	1 236	38 210
Côte-Nord	1 985	6 054	4 312	3 496	161	18 911	884	35 803
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	1 554	2 074	1 687	4 207	367	2 786	367	13 042
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	1 208	2 352	1 499	2 760	504	3 938	17	12 278
Mauricie—Bois-Francs	3 231	4 269	4 615	16 737	3 513	8 788	745	41 898
Sous-total	11 990	24 732	18 065	40 114	6 049	59 975	4 658	165 583
<i>Direction générale de Québec</i>								
Chaudière-Appalaches	3 529	6 195	5 465	13 036	2 285	10 310	1 294	42 114
Québec	3 037	6 593	4 166	5 034	1 411	17 632	289	38 162
Sous-total	6 566	12 788	9 631	18 070	3 696	27 942	1 583	80 276
<i>Direction générale de Montréal</i>								
Laval—Mille-Îles	1 694	2 264	1 982	5 778	3 566	9 959	24	25 267
Île-de-Montréal	2 082	1 746	2 835	5 259	3 310	21 088	0	36 320
Nord-de-la-Montérégie	1 875	2 569	3 858	6 014	2 136	39 769	507	56 728
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	1 980	2 279	2 478	6 498	66	3 096	2 231	18 628
Sous-total	7 631	8 858	11 153	23 549	9 078	73 912	2 762	136 943
<i>Direction générale de l'Ouest</i>								
Estrie	2 406	4 224	3 129	10 176	1 071	4 920	288	26 214
Sud-Est-de-la-Montérégie	1 175	1 911	1 917	3 377	466	3 255	337	12 438
Laurentides—Lanaudière	3 537	4 453	5 142	12 462	2 379	21 489	535	49 997
Outaouais	1 813	2 709	3 533	6 760	390	9 244	1 763	26 212
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	2 337	6 063	5 422	6 686	402	10 058	993	31 961
Sous-total	11 268	19 360	19 143	39 461	4 708	48 966	3 916	146 822
<i>Directions centrales</i>								
Total	37 455	65 738	57 992	121 194	23 531	210 795	12 919	529 624

Note : Tous les montants excluent les coûts de la main-d'œuvre, les honoraires professionnels, les coûts d'expropriation, des utilités publiques et d'achat de matériel.

(1) Incluant 81 M\$ pour la construction de nouvelles infrastructures.

Les activités immobilières

Au cours de l'année, le Ministère a versé 17,6 millions de dollars pour l'acquisition de droits immobiliers dans 1 021 dossiers.

Ce montant inclut une somme de 557 900 \$ pour l'acquisition de terrains pour les trains de banlieue de Montréal et 235 800 \$ pour l'aéroport de Bonaventure.

La vente et la location des biens immobiliers excédentaires ont rapporté des revenus de 2,3 millions de dollars. À ce sujet, le Ministère procède actuellement à l'élaboration d'une politique sur la disposition de ces biens. De plus, les directions territoriales ont participé à l'inventaire et à une catégorisation de ces immeubles, ce qui permettra en 1995-1996 de bien cibler les diverses orientations et d'entreprendre la vente de ces immeubles.

Tableau 6

Montants dépensés pour l'expropriation en 1994-1995 par direction territoriale (000 \$)

Directions territoriales	Amélioration du réseau routier	Transport des personnes	Transport maritime	Transport aérien	Total
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	2 073,2			235,8	2 309,0
Bas-Saint-Laurent	590,4				590,4
Côte-Nord	33,8			7,1	40,9
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	897,7				897,7
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	164,3				164,3
Mauricie—Bois-Francs	909,5				909,5
Chaudière-Appalaches	1 734,6				1 734,6
Québec	660,7				660,7
Laval—Mille-Îles	457,6				457,6
Île-de-Montréal	350,6	557,9			908,5
Nord-de-la-Montérégie	1 511,8		26,2		1 538,0
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	773,8				773,8
Estrie	306,7				306,7
Sud-Est-de-la-Montérégie	597,3				597,3
Laurentides-Lanaudière	1 710,2				1 710,2
Outaouais	1 486,4				1 486,4
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	2 476,1				2 476,1
Total	16 734,7	557,9	26,2	242,9	17 561,7

La viabilité hivernale

L'entretien hivernal de quelque 29 500 km de routes a occasionné une dépense de 129 millions de dollars, ce qui représente 15 % des sommes consacrées au réseau routier. Le déneigement s'est effectué soit en régie, soit à contrat. L'entreprise privée a entretenu les deux tiers du réseau alors que le Ministère et les municipalités se partageaient respectivement 21 % et 11 % de l'autre tiers.

Les efforts pour améliorer les activités d'entretien hivernal se sont poursuivis notamment par l'essai de nouveaux matériaux et procédés d'entretien (ex : sel préhumidifié, épandeurs en matériaux composites), l'utilisation du tachographe et par la réalisation d'une phase préparatoire au projet visant l'implantation à titre expérimental de système météoroutier.

Afin de rationaliser les opérations d'entretien d'hiver conformément à l'évolution des besoins, à l'amélioration de la sécurité des usagers et au respect de l'environnement, le Ministère a révisé sa politique d'intervention en cette matière. Cette révision a permis de revoir tout le processus d'entretien d'hiver relatif au départage des travaux qui doivent être faits en régie ou à contrat (ratio régie-contrat), au réajustement des niveaux de service en fonction de la classification fonctionnelle du réseau routier et des exigences particulières, et à la rectification des contrats en fonction de la durée de l'hiver. Cette politique révisée sera mise en application graduellement.

L'entretien de la signalisation

Près de 37 200 panneaux de signalisation au sol et plus de 1 230 panneaux de signalisation surélevée ont été fabriqués et installés par le Ministère au cours de l'exercice. Compte tenu de la durée de vie de ces panneaux, soit 7 ans pour la signalisation au sol et 10 ans pour la signalisation surélevée, le Ministère entretient annuellement environ 10 % de son inventaire.

Les structures

Une analyse ayant établi de façon générale que les structures n'avaient pas la durée de vie prévue, les stratégies d'entretien du Ministère ont été complètement revues. Après un travail soutenu d'environ deux ans, un nouveau guide d'entretien a été publié ; les principales stratégies d'entretien des structures du Ministère y ont été consignées en insistant particulièrement sur l'entretien préventif.

Le Ministère a réalisé 175 études hydrauliques et préparé 49 plans et devis de ponts pour un montant de 30,8 millions de dollars. De plus, il a continué d'appliquer le programme d'évaluation des ponts faibles de conception. Au total 557 ponts ont été évalués au cours de l'année. Ce programme devra retenir encore l'attention du Ministère pour au moins cinq ans.

L'Entente Canada-Québec relative au Programme stratégique d'amélioration routière

Une entente fédérale-provinciale concernant un programme stratégique d'amélioration routière sur une période de cinq ans a été signée le 16 octobre 1993. Il s'agit d'un programme de 150 millions de dollars à frais partagés à parts égales, ayant pour objectif l'accroissement de l'efficacité et de la sécurité du transport routier, l'amélioration de la compétitivité et du développement économique ainsi que la création d'emplois.

En vertu de cette entente, les projets suivants ont été retenus : la route 175, menant de la région de Québec à celle du Saguenay—Lac-Saint-Jean, en vue d'y améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation ; les projets de développement du réseau portant sur les autoroutes 30 et 50 dans la région métropolitaine de Montréal et l'autoroute 440 à Laval, pour fins de décongestion ; la route 132 en Montérégie, essentiellement pour fins de sécurité routière ; la route 138 dans la région de la Basse-Côte-Nord, en vue de désenclaver ce territoire non encore relié au réseau routier de base.

Au cours de l'année, plus de 40 millions de dollars ont été dépensés dans les régions de Montréal, de Québec, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord de sorte qu'après deux ans, un peu plus de la moitié du programme est déjà réalisée.

Le plan d'action de la région de Montréal

Le plan d'action 1988-1998 pour améliorer le transport tant collectif que routier dans la région de Montréal a entraîné des dépenses de 144,3 millions de dollars en 1994-1995 pour atteindre un total cumulatif, depuis 1988, de plus d'un milliard de dollars.

La conservation des infrastructures de transport a requis la plus grande part, soit 100 millions de dollars. Les projets en transport collectif (lignes de trains de Deux-Montagnes et de Rigaud) ont bénéficié de 94,4 millions de dollars alors que 5,5 millions ont été consacrés à des interventions majeures notamment au pont de l'île aux Tourtes et au tunnel Ville-Marie.

Les projets d'amélioration visant à donner un meilleur service à la clientèle ont reçu 22,8 millions de dollars ; soit 9,4 millions pour le transport collectif (garage d'autobus La Salle) et 13,4 millions pour le réseau routier, principalement pour l'autoroute 15 (élargissement de l'autoroute du boulevard Henri-Bourassa au pont Médéric-Martin) et la route 112 (boul. Edna-Maricourt).

Enfin, 21,5 millions de dollars ont été consacrés aux projets de développement visant à consolider les réseaux existants, dont 16 millions pour la construction de l'autoroute 30.

Les principaux travaux par direction territoriale

On trouvera aux pages suivantes la liste, par direction territoriale, des principaux travaux effectués sur le réseau routier ainsi que les coûts et l'impact des interventions.

Direction territoriale : Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Grande-Rivière (protocole)	Réaménagement de la route existante (section urbaine)	4,3	1 957	Amélioration de la fluidité de la circulation et sécurité
132	Escuminac	Réaménagement de la route existante	4,0	498	Élimination d'une traverse à niveau et sécurité
132	Port-Daniel	Réaménagement de la route existante (section urbaine)	1,3	2 695	Amélioration de la fluidité de la circulation et sécurité
Ch. Grand Ruisseau	Fatima	Correction du profil et de la courbe	0,4	293	Amélioration de la sécurité
Diverses	Diverses	Glissières de sécurité	13,1	884	Amélioration de la sécurité
132	Saint-Siméon	Réaménagement de l'intersection	0,3	151	Amélioration de la sécurité
Saint-Léonard	Saint-Alexis-de-Matapédia	Drainage et enrobé	4,8	441	Augmentation de la capacité portante
De la Rivière	Port-Daniel	Réaménagement route existante (section urbaine)	3,9	407	Amélioration de la structure de la chaussée et sécurité
Diverses	Diverses	Réfections de surface	85,9	4 468	Amélioration du confort aux usagers
Saint-Benoît	Saint-Alexis	Reconstruction d'un pont	0,1	1 225	Remplacement du pont

Direction territoriale : Bas-Saint-Laurent

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Amqui	Réaménagement de la route existante	3,4	943	Amélioration de la fluidité de la circulation et sécurité
132	Causapscal (protocole)	Réaménagement de la route existante	5,4	4 654	Amélioration de la fluidité de la circulation, de la géométrie et sécurité
132 et 20	Saint-Georges-de-Cacouna	Réaménagement de l'intersection	0,5	465	Amélioration de la sécurité
195	Saint-Jérôme-de-Matane	Reconstruction de la route existante	7,1	1 406	Amélioration de la géométrie, du profil, de la sécurité
Diverses	Diverses	Glissière de sécurité – remplacement et ajout	11,9	777	Amélioration de la sécurité
Autoroute 20	Rimouski	Construction 1 ^{re} chaussée d'autoroute	5,2	7 818	Amélioration du lien routier Bic – Rimouski
232	Sainte-Blandine (protocole)	Reconstruction d'une route existante (section urbaine)	1,5	1 748	Amélioration de la géométrie en plan et du profil, et sécurité
Diverses	Diverses	Réfection de surface	71,2	5 074	Amélioration du confort aux usagers
298	Saint-Donat	Reconstruction d'un pont	0,1	730	Augmentation de la capacité du pont
132	Kamouraska	Reconstruction d'un pont	0,1	535	Augmentation de la capacité du pont
185	Sain-Antonin	Reconstruction d'un pont	0,1	585	Augmentation de la capacité du pont

Direction territoriale : Côte-Nord

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
138	Havre-Saint-Pierre	Construction d'une nouvelle route et d'un pont	22,4	5 447	Relier les régions
—	Baie-Comeau	Route maritime	3,2	2 500	Amélioration de la fluidité de la circulation
138	Rivière Saint-Jean	Reconstruction d'un pont, rivière Saint-Cœur	—	600	Amélioration de la sécurité
138	Longue-Pointe-de-Mingan	Correction de courbes	1,0	238	Amélioration de la sécurité
389	Route 389	Terrassement et gravelage	24,0	1 224	Amélioration de la structure
138	Rivière Saint-Jean	Reconstruction de la route de la rivière Saint-Cœur	2,1	782	Sécurité routière
138	Direction territoriale	Couche d'usure route 138	28,0	2 164	Entretien préventif

Direction territoriale : Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
169	Hébertville	Correction de courbes	2,7	1 052	Amélioration de la sécurité
Valinouët	Saint-David-de-Falardeau	Réaménagement de la route existante	1,0	293	Amélioration de la sécurité
172	Champigny	Glissière de sécurité	2,2	224	Amélioration de la sécurité
169	(Territoire non subdivisé) Lac-Achouakan	Glissière de sécurité	0,4	118	Amélioration de la sécurité
170	Larouche	Élargissement de 2 à 4 voies divisées	3,8	3 199	Amélioration de la fluidité de la circulation
Diverses	Diverses	Revêtement enrobé bitumineux (couche d'usure)	50,0	3 596	Amélioration du confort aux usagers
Diverses	Diverses	Renforcement de la structure de la chaussée	1,4	603	Amélioration de la capacité portante de la route

Direction territoriale : Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
169	Saint-Prime	Amélioration et reconstruction de la route existante	2,0	1 648	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la capacité portante
167	La Doré	Correction de courbes	3,1	1 200	Amélioration de la sécurité
	Roberval	Correction de profil et de courbe	0,4	242	Amélioration de la sécurité
169	Saint-Félicien	Correction des accès (Points noirs)	1,0	267	Amélioration de la sécurité
169	Roberval	Réaménagement de la Sortie Nord	4,7	258	Amélioration de la fluidité et de la sécurité
Diverses	Diverses municipalités	Renforcement et couche d'usure	61,1	2 954	Amélioration du confort des usagers
Diverses	Charron et Normandin	Réparation de quatre ponts	—	521	Amélioration de la capacité des ponts

Direction territoriale : Mauricie—Bois-Francs

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
265	Bernierville	Construction d'une nouvelle route de contournement	7,6	3 200	Amélioration du confort aux usagers
265	Plessisville	Reconstruction d'une route existante, section urbaine	1,0	375	Amélioration du confort aux usagers et fluidité
155	La Bostonnais	Élargissement d'accotements et pose de glissières de sécurité	4,0	360	Amélioration de la sécurité
Marie-Victorin	Kingsey Falls	Reconstruction de la route existante, section rurale	2,7	900	Amélioration du confort aux usagers
226	La Visitation	Reconstruction de la route existante section rurale	2,7	850	Amélioration du confort aux usagers
155	La Tuque	Pose de glissières de sécurité	5,6	350	Amélioration de la sécurité
Coll.	Saint-Boniface	Reconstruction d'un pont	—	550	Amélioration de la capacité
A-20	Saint-Cyrille et autres	Pose de glissières de sécurité	1,0	300	Amélioration de la sécurité
155	Bécancour et Trois-Rivières-Ouest	Entretien d'un pont	2,7	2 452	Amélioration de la sécurité et confort aux usagers.

Direction territoriale : Chaudière-Appalaches

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
173	Saint-Georges	Élargissement d'un pont	0,1	648	Conformité aux normes
112	Vallée-Jonction	Construction d'une voie auxiliaire	1,8	660	Augmentation de la possibilité de dépassement
A-20	Bernières (sortie 311)	Réaménagement de la route existante	1,6	1 080	Amélioration de la sécurité
269	Pontbriand	Correction de courbes et de profil	1,2	425	Amélioration de la sécurité
204	Sainte-Rose-de-Watford	Réaménagement d'intersection et correction de profil	1,8	638	Amélioration de la sécurité
171	Scott, Taschereau-Fortier	Reconstruction d'un pont	0,9	2 839	Conformité aux normes
A-20	Saint-Vallier, Saint-Jean-Port-Joli	Revêtement d'enrobé bitumineux	35,5	1 904	Amélioration du confort aux usagers
A-73	Saint-Lambert Saint-Étienne	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,6	457	Amélioration du confort aux usagers
226	Saint-Edouard-de-Lotbinière	Revêtement d'enrobé bitumineux	11,2	424	Amélioration du confort aux usagers
112	Thetford Mines	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,7	432	Amélioration du confort aux usagers
269	Saint-Patrice	Revêtement d'enrobé bitumineux	8,8	1 638	Amélioration du confort aux usagers
275	Saint-Zacharie Sainte-Aurélie	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,1	454	Amélioration du confort aux usagers
273	Saint-Gilles Saint-Agapit	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,9	730	Amélioration du confort aux usagers
204	Saint-Martin Saint-Georges-Est	Revêtement d'enrobé bitumineux	12,4	938	Amélioration du confort aux usagers
269	Saint-Méthode-de-Frontenac	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,2	400	Amélioration du confort aux usagers
A-73	Saint-Nicolas Sainte-Foy	Réparation du pont Pierre-Laporte	0,0	469	Entretien préventif
281	Saint-Cajetan-d'Armagh	Renforcement d'un pont	0,0	427	Conformité aux normes
A-20	Montmagny	Réparation de deux ponts	0,0	673	Entretien préventif
173	Saint-Georges	Renforcement d'un pont	0,0	1 134	Conformité aux normes

Direction territoriale : Chaudière-Appalaches (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
275	Saint-Jean-Chrysostome	Élargissement de deux à quatre voies contiguës — Viaduc CN (réseau sous la responsabilité de la ville)	0,6	2 800	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
173	Saint-Georges	Élargissement de 2 à 4 voies, secteur urbain (protocole)	1,9	3 030	Amélioration de la fluidité de la circulation
276	Saint-Joseph	Réfection de la route, secteur urbain (protocole)	1,0	500	Amélioration du confort aux usagers
171	Saint-Étienne	Réfection de la route, secteur urbain (protocole)	2,9	670	Amélioration de la sécurité
204	Saint-Prosper	Réfection de route, secteur urbain (protocole)	0,4	154	Amélioration de la sécurité
275	Saint-Jean-Chrysostome	Correction de courbe à l'intersection du chemin Bélair	1,2	194	Amélioration de la sécurité. Travaux amorcés en 1994.

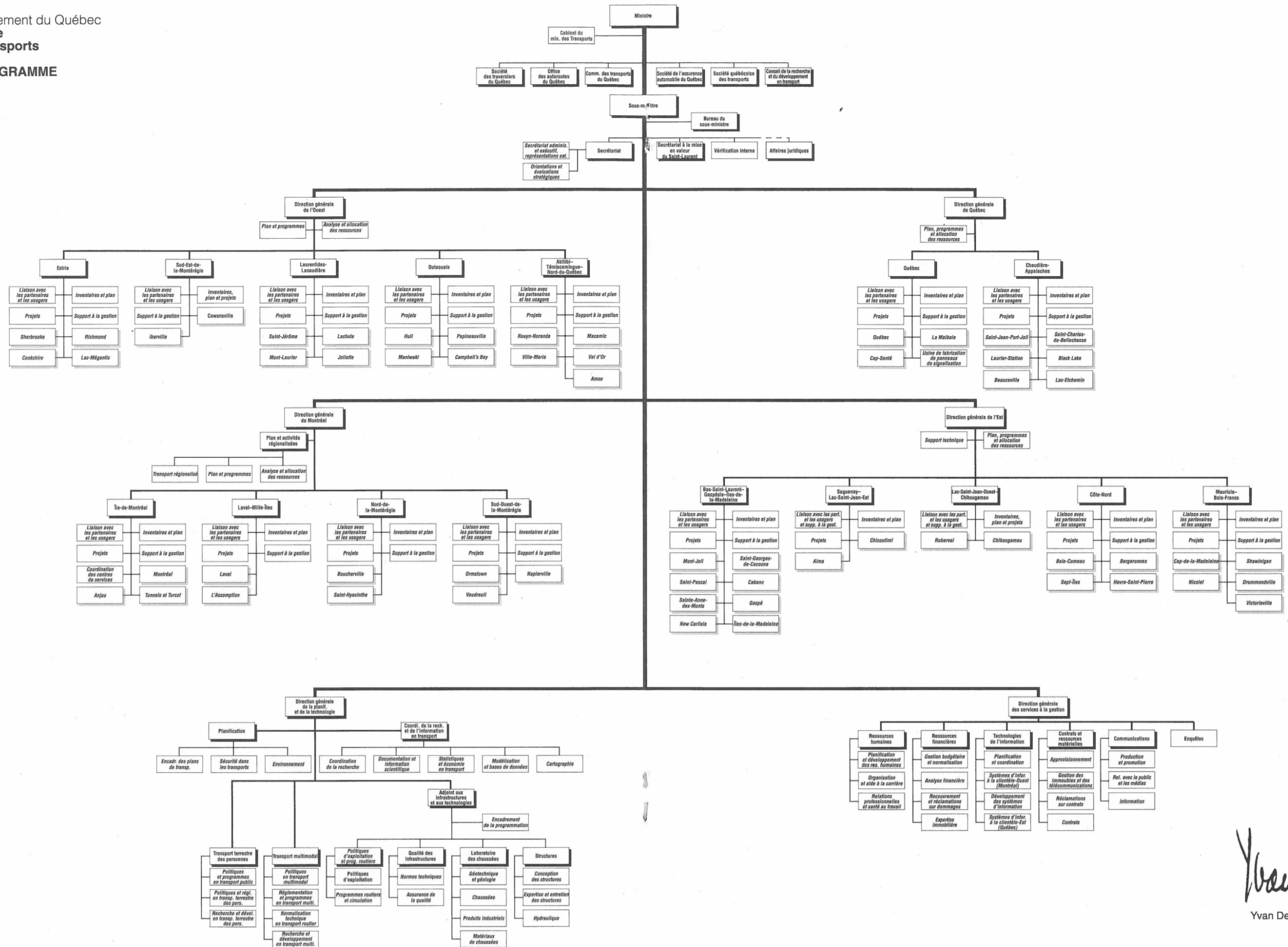
Direction territoriale : Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-73	Charlesbourg, Stoneham	Phase 1-2 Construction d'une nouvelle autoroute	10,3	8 061	Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation
138	Saint-Fidèle-de-Mont-Murray	Correction de courbes et de profil	0,9	607	Amélioration de la sécurité
175	Lac Jacques-Cartier (Territoire non subdivisé)	Réaménagement de la route existante (km 126 et 137)	2,9	1 169	Amélioration de la sécurité
175	Canton Cauchon	Réaménagement de la route existante (Côte d'un mille)	1,0	1 044	Amélioration de la sécurité
371	Saint-Gabriel-de-Valcartier	Correction de courbes	2,2	492	Amélioration de la sécurité
A-40	Québec, Vanier, Charlesbourg	Revêtement d'enrobé bitumineux	17,4	1 997	Amélioration du confort aux usagers
A-40	Donnacona, Deschambault, Pointe-aux-Trembles, Saint-Augustin	Revêtement d'enrobé bitumineux	15,8	951	Amélioration du confort aux usagers
367	Saint-Raymond	Revêtement d'enrobé bitumineux	8,3	626	Amélioration du confort aux usagers
138	Saint-Tite-des-Caps	Réaménagement de la route existante	7,0	2 005	Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation
138	Boischatel	Réaménagement de l'intersection	0,3	379	Amélioration de la sécurité
138	Pointe-aux-Trembles	Réaménagement de l'intersection	0,5	234	Amélioration de la sécurité
365	Pont-Rouge	Reconstruction en secteur urbain	0,9	438	Amélioration du confort aux usagers
138	Cap-Santé	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,0	429	Amélioration du confort aux usagers

Direction territoriale : Laval—Mille-Îles

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
440	Laval	Construction des chaussées de l'autoroute, de la route 335 à la route 117	3,9	5 790	Amélioration de la fluidité de la circulation
640	Terrebonne	Construction de l'échangeur du boulevard des Seigneurs	1,0	1 500	Amélioration de l'accessibilité
40	L'Assomption	Réfection de ponceaux	34,2	1 065	Maintien d'un bon drainage
15	Laval/Boisbriand	Planage et couche d'usure	15,3	1 421	Prolongement de la durée de vie de la chaussée, amélioration du confort et de la sécurité
25	Laval	Planage et couche d'usure	10,9	1 929	Prolongement de la durée de vie de la chaussée, amélioration du confort et de la sécurité
138 343 40	Saint-Sulpice	Correction et couche d'usure	14,0	845	Prolongement de la durée de vie de la chaussée, amélioration du confort et de la sécurité
138	Repentigny	Planage et couche d'usure	8,5	327	Prolongement de la durée de vie de la chaussée, amélioration du confort et de la sécurité
40	Le Gardeur	Reconstruction de la dalle du pont Benjamin-Moreau, direction Montréal	0	2 833	Amélioration de la sécurité
117	Laval	Réparation du pont Lachapelle	0	566	Entretien préventif
640	Saint-Eustache	Réaménagement du rond-point (Route 148)	0,1	600	Amélioration de la sécurité
40	Le Gardeur	Construction de bretelles de l'échangeur A-40/A-640	2,8	428	Amélioration de l'accessibilité
640	Lachenaie /Boisbriand	Pose de glissières de sécurité	16,1	963	Amélioration de la sécurité

ORGANIGRAMME



Yvan Demers
 Yvan Demers, sous-ministre

Direction territoriale : Île-de-Montréal

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-13	Pierrefonds	Opération de glissières mobiles — Fourniture d'équipements et main-d'œuvre		357	Amélioration des conditions de la circulation et de la sécurité routière
A-15	Montréal	Réfection d'une section de l'autoroute	4,8	14 308	Amélioration des conditions de la circulation et de la sécurité routière
A-40	Anjou	Construction d'îlots séparateurs	0,4	88	Conformité aux normes de sécurité routière
A-15	Saint-Laurent	Réfection d'une bretelle de l'échangeur		550	Amélioration d'une sortie de l'autoroute
Diverses autoroutes	Montréal	Installation de panneaux de signalisation à messages variables		401	Amélioration des conditions de la circulation et de la sécurité routière
A-40	Montréal	Installation d'atténuateurs d'impact	18,8	379	Amélioration de la sécurité routière
A-20	Baie-d'Urfé	Réfection de talus et de la bande centrale	8,3	474	Qualité de l'environnement
Diverses autoroutes	Montréal	Installation de glissières de sécurité	8,7	197	Conformité aux normes de sécurité routière
Diverses autoroutes	Diverses municipalités	Développement d'un système de gestion de la circulation — Conception et équipements de terrain		914	Honoraires professionnels
A-15	Montréal	Reconstruction d'un segment de l'autoroute — Élargissement de la route		1 425	Honoraires professionnels
		Reconstruction d'un segment de l'autoroute — Contrôle de la qualité		420	Honoraires professionnels
Boulevard urbain	La Salle	Construction d'un pont au-dessus du Canal Lachine		1 400	Accessibilité au réseau routier

Direction territoriale : Île-de-Montréal (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-15	Montréal	Reconstruction d'un segment de l'autoroute — Élargissement de la route de 6 à 8 voies de circulation	2,5	1 500	Niveau de service amélioré
A-40	Montréal	Réfection de surface — Application d'une couche d'usure	3,4	652	Entretien préventif, confort et sécurité aux usagers
A-15	Montréal	Correction de la surface de pavage et application d'une couche d'usure	5,4	2 091	Entretien préventif, confort et sécurité aux usagers
A-20	Dorval	Correction de la surface de pavage et application d'une couche d'usure	2,2	622	Entretien préventif, confort et sécurité aux usagers
A-25	Montréal	Réparation de dalles de béton de ciment	2,5	416	Entretien préventif
A-40	Montréal	Réparation de viaducs (7) — Réfection de la surface de béton		632	Préservation de l'intégrité structurale
	Montréal	Réparation du tunnel Ville-Marie		1 578	Préservation de l'intégrité structurale, confort et sécurité aux usagers
	Montréal	Réparation du tunnel L.-H. Lafontaine		853	Préservation de l'intégrité structurale, confort et sécurité aux usagers

Direction territoriale : Nord-de-la-Montérégie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
	Saint-Hubert	Collecteur pluvial et chemin de détour pour voie ferrée	0,9	1 627	Préparation aux travaux majeurs route 112/116 Edna — Maricourt
A-30 de L'A-10 à la route 104	Brossard	Nouvelle route	6,5	10 057	Partie de la voie de contournement sud de Montréal et trajet alternatif à l'A-20 (route 132)
	La Prairie			644	
132 (A-20)	Longueuil	Construction d'une bande centrale	7,7	3 376	Amélioration du confort et de la sécurité
122	Saint-David	Travaux de gravelage	6,8	2 160	Amélioration du confort
A-20	Saint-Simon/ Sainte-Hélène de Bagot	Revêtement et renforcement	17,5	1 068	Amélioration du confort et de la capacité portante de la route
A-25	Longueuil	Pont de l'île Charron : réparation		1 238	Prolongation de la vie utile du pont
132	Boucherville	Planage et couche d'usure	11,9	1 152	Amélioration du confort
A-30	Verchères	Renforcement au béton bitumineux et couche d'usure	8,1	1 414	Amélioration du confort et de la capacité portante de la route
222	Roxton Falls	Renforcement au béton bitumineux et couche d'usure	14,5	1 124	Amélioration du confort

Direction territoriale : Sud-Ouest-de-la-Montérégie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
202	Hemmingford	Reconstruction	2,1	808	Amélioration du confort
A-30	Candiac	Construction de l'A-30 entre l'A-15 et la route 104	5,4	23 000	Construction d'une autoroute
338	Saint-Zotique	Rechargement et revêtement du chemin Sainte-Catherine	3,0	450	Amélioration du confort
A-20	Coteau-du-Lac	Correction et couche d'usure	20,8	2 400	Amélioration du confort
138	Kahnawake	Correction et couche d'usure	6,6	400	Amélioration du confort
	Diverses municipalités	Réfection de glissières de sécurité		650	Amélioration du confort
A-40	Vaudreuil	Réparation et renforcement du pont de l'île aux Tourtes	11,9	2 000	Amélioration du confort
138	Saint-Paul-de-Châteauguay	Correction et couche d'usure	6,1	430	Amélioration du confort
138	Châteauguay	Correction et couche d'usure	7,1	461	Amélioration du confort

Direction territoriale : Estrie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
10	Austin (décohésionnement)	Réfection majeure	4,4	1 600	Amélioration du confort aux usagers et de la capacité portante de la route
55	Sainte-Catherine-de-Hatley	Réfection majeure (retraitement en place)	8,2	1 600	Amélioration du confort aux usagers et de la capacité portante de la route
Boul. Saint-François	Sherbrooke et Fleurimont	Réaménagement de la route existante	4,7	500	Amélioration de la sécurité et de la capacité portante de la route
141	Saint-Herménégilde	Réaménagement de la route existante et E.B.	1,0	450	Amélioration de la capacité portante de la route et de la sécurité
Chemin Sargent Bay et du Lac	Austin et Potton	Réaménagement de la route existante et E.B.	6,0	770	Amélioration de la capacité portante de la route, de la sécurité et du confort aux usagers
249	Saint-Georges-de-Windsor	Réaménagement de la route existante	3,1	1 000	Amélioration de la capacité portante de la route et du confort aux usagers
11 ^e et 12 ^e Rangs	Saint-Camille	Réaménagement de la route existante et E.B.	1,7	440	Amélioration de la capacité portante de la route et du confort aux usagers
243	Melbourne	Reconstruction de la route existante en section urbaine	1,6	529	Amélioration de la sécurité et de la capacité portante de la route
Diverses	Diverses	Glissières de sécurité	—	730	Amélioration de la sécurité

Direction territoriale : Sud-Est-de-la-Montérégie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
137	Sainte-Cécile-de-Milton, cité	Réaménagement d'intersection	1,5	240	Amélioration de la sécurité
221	Lacolle, village	Reconstruction d'une route existante, section urbaine	1,5	480	Amélioration du confort aux usagers
104	Lac-Brome, ville	Réaménagement de la route existante	1,6	630	Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation
139	Sutton, cité	Renforcement de la structure de la chaussée	7,0	655	Amélioration du confort aux usagers
241	Shefford, cité Bromont, ville	Revêtement d'enrobé bitumineux	14,0	635	Amélioration du confort aux usagers

Direction territoriale : Laurentides-Lanaudière

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
117	Saint-Jovite — La Conception	Construction d'une nouvelle route	10,0	9 550	Nouveau réseau routier améliorant la circulation sur des axes importants
50	Mirabel	Construction d'une nouvelle route	11,0	3 532	Nouveau lien routier entre les régions de l'Outaouais et des Laurentides-Lanaudière
31	Saint-Thomas-de-Joliette	Amélioration de l'échangeur	1,4	2 993	Amélioration du confort et de la sécurité aux usagers
138 et 158	Berthierville	Élargissement de la chaussée	1,7	755	Amélioration de la sécurité
	Diverses municipalités	Installation et ajout de glissières de sécurité	15,8	877	Amélioration de la sécurité
131	Notre-Dame-des-Prairies — Intersection route 131 et Rang de la 2 ^e Chaloupe	Réaménagement d'une intersection		3 944	Amélioration de la sécurité
117	Diverses municipalités	Renforcement de la structure de la chaussée et revêtement d'enrobé bitumineux	40,0	2 683	Amélioration du confort aux usagers
15	Diverses municipalités	Corrections et revêtement d'enrobé bitumineux	30,0	1 325	Amélioration du confort aux usagers
40	Diverses municipalités	Corrections et revêtement d'enrobé bitumineux	17,0	920	Amélioration du confort aux usagers
329	Morin Heights	Renforcement de la structure de la chaussée, revêtement d'enrobé bitumineux	4,0	519	Amélioration du confort aux usagers
15	Diverses municipalités	Entretien de ponts		1 451	Entretien préventif
	Diverses municipalités	Renforcement de ponts		1 162	Augmentation de la capacité des ponts

Direction territoriale : Outaouais

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
Laramée-McConnell	Ville d'Aylmer	Construction d'une nouvelle route	3,7	4 250	Amélioration de la fluidité de la circulation
105	La Pêche (Farrelton et Brennan)	Construction d'une nouvelle route	2,4	965	Amélioration de la sécurité
	Chapeau et Chichester	Reconstruction et élargissement d'un pont (2 voies contiguës)		1 400	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la capacité du pont
301	Leslie — Clapham — Huddersfield	Construction d'une nouvelle route	4,2	731	Amélioration de la sécurité et du confort aux usagers
	Notre-Dame-de-la-Salette	Reconstruction du chemin Thomas sud	4,4	835	Amélioration du confort aux usagers
148	Ville d'Aylmer	Reconstruction de la route 148 en section urbaine	1,1	750	Amélioration de la sécurité et du confort aux usagers
107	Aumond	Mise en chantier de la reconstruction de la route existante	2,1	700	Amélioration de la sécurité et du confort aux usagers
148	Plaisance	Réfection et élargissement de la dalle de béton du pont		326	Amélioration de la sécurité et du confort aux usagers
148	Thurso	Reconstruction de la route 148 existante en section urbaine	1,4	420	Amélioration du confort aux usagers
50	Hull et Gatineau	Correction de profil et revêtement bitumineux	2,0	600	Amélioration du confort aux usagers
148	Plaisance et Papineauville, Clarendon, Île-aux-Allumettes, partie est	Correction de profil et revêtement bitumineux	20,5	2 400	Amélioration du confort aux usagers
105	Farm-Point, Kazabazua et Wright	Correction de profil et revêtement bitumineux	7,0	600	Amélioration du confort aux usagers
315	L'Ange-Gardien	Correction de profil et revêtement bitumineux	11,6	800	Amélioration du confort aux usagers

Direction territoriale : Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1994-1995 (000 \$)	Impact de l'intervention
117	Réserve faunique La Vérendrye	Revêtement d'enrobé bitumineux	15,8	1 200	Amélioration du confort des usagers
117	Réserve faunique La Vérendrye	Revêtement d'enrobé bitumineux	14,0	700	Amélioration du confort aux usagers
117	Dubuisson et Malartic	Revêtement d'enrobé bitumineux (décohésionnement)	6,3	1 217	Amélioration du confort aux usagers et augmentation de la capacité portante de la route
117 et 109	Rivière-Héva	Réaménagement d'intersection	—	460	Amélioration de la sécurité
391	Saint-Eugènes-de-Guigues	Renforcement d'un pont	—	575	Augmentation de la capacité du pont
397		Renforcement d'un pont	—	415	Augmentation de la capacité du pont
111	Saint-Marc-de-Figuery	Revêtement d'enrobé bitumineux	10,8	850	Amélioration du confort aux usagers
395	Preissac	Renforcement de la structure de la chaussée	4,0	640	Augmentation de la capacité portante de la route
109	Saint-Dominique-du-Rosaire	Revêtement d'enrobé bitumineux et correction d'une courbe	10,1	1 950	Amélioration du confort aux usagers et de la sécurité
111	Authier et Taschereau	Renforcement de la structure de la chaussée d'enrobé bitumineux	8,8	2 220	Augmentation de la capacité portante de la route
111	Authier et Taschereau	Revêtement d'enrobé bitumineux	8,8	1 220	Amélioration du confort aux usagers
390	Poularies et Taschereau	Renforcement de la structure de la chaussée	6,8	1 200	Augmentation de la capacité portante de la route

5.3 L'aide financière aux municipalités

Afin d'aider les municipalités à assumer leurs responsabilités, près de 157 millions de dollars ont été distribués pour assurer l'entretien régulier et l'amélioration du réseau local, ainsi que pour la réfection des ponts et autres ouvrages d'art.

Les compensations versées en vertu du *Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, à l'amélioration ou la construction de chemins municipaux ainsi qu'à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art*, incluant le volet consacré aux chemins locaux doublés d'une vocation d'accès aux ressources, et celui consacré à l'entretien des passages à

niveau, ont totalisé près de 88 millions de dollars ; quelque 1 000 municipalités, sur un total d'environ 1 500, en ont profité.

Quant à l'aide à l'amélioration du réseau local pour lequel un montant de 50 millions de dollars avait été prévu, une somme de plus de 10 millions a été ajoutée, notamment pour des travaux de parachèvement, et ce, pour quelque 1 255 municipalités.

Les dépenses affectées à l'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art ont porté sur les structures de responsabilité municipale pour lesquelles plus de 8 millions de dollars ont été alloués à 143 municipalités.

Tableau 7

L'aide financière aux municipalités — Dépenses 1994-1995 (000 \$)

Directions territoriales	Prise en charge du réseau local			Amélioration du réseau local	Réfection des ponts et autres ouvrages d'art
	1	2	3		
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	2 174 855	33 180	125 350	1 632 277	428 978
Bas-Saint-Laurent	10 364 008	112 519	79 929	4 596 043	747 874
Côte-Nord	459 215	7 379	2 400	894 334	136 893
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	1 748 393	30 309	9 452	1 404 066	272 395
Lac-Saint-Jean-Ouest — Chibougamau	1 308 071	84 156	28 898	964 608	152 791
Mauricie—Bois-Francs	11 222 237	58 348	189 499	6 395 683	733 582
Chaudière—Appalaches	12 266 547	37 756	95 889	6 718 745	982 886
Québec	1 868 058	41 824	65 325	4 186 464	427 895
Laval—Mille-Îles	362	—	21 699	1 378 919	363 962
Île-de-Montréal	—	—	—	140 000	143 283
Nord-de-la-Montérégie	1 838 384	—	59 754	2 867 403	413 892
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	2 367 726	—	153 574	3 333 175	52 353
Estrie	9 886 762	9 834	88 174	5 046 513	693 097
Sud-Est-de-la-Montérégie	2 716 381	—	125 316	3 295 565	369 525
Laurentides-Lanaudière	9 847 716	111 720	108 808	8 931 212	1 161 524
Outaouais	10 255 240	95 097	33 713	5 438 366	274 086
Abtibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec	7 643 566	91 911	60 093	2 954 482	904 139
Total	85 967 521	714 033	1 247 873	60 177 855	8 259 155
Nombre de municipalités	920	104	238	1 255	143

1 = Entretien été — hiver 2 = Chemins à double vocation 3 = Signalisation, passages à niveau

Note : Le GH, subventions aux communautés isolées (1 545 671 \$), le FA, pont de Québec (25 000 \$) et le GL, subventions à l'embauche du personnel saisonnier (401 532 \$) ne sont pas intégrés dans ces données, non plus que les travaux réalisés en régie par le MTQ.

Les interventions et les études

Tout d'abord, le Ministère a répondu à de nouvelles demandes de modification que ce soit à l'inventaire du réseau routier ou à la liste des ponts de structure complexe. Ces demandes provenaient tant du milieu municipal que des directions territoriales, ce qui a nécessité l'entrée en vigueur de quatre décrets de mise à jour au cours de l'année. Dans l'intervalle, le Ministère a transmis aux municipalités locales et aux MRC une mise à jour des inventaires du réseau routier.

De plus, un document de référence ayant trait aux chemins d'accès aux ressources a été préparé dans le but de permettre de retracer la nomenclature, les kilométrages et la localisation de tous les chemins qui sont classés dans ce réseau.

Enfin, le Comité permanent de liaison transport-municipalités a remplacé maintenant le Comité technique conjoint, avec comme objectif de poursuivre les échanges entre le gouvernement (ministères des Affaires municipales et des Transports) et les unions municipales pour les questions reliées au transport en général.

Chapitre VI

Les systèmes de transport des personnes et des marchandises

Les choix stratégiques du Ministère ont porté principalement sur la sécurité, la promotion des intérêts du Québec dans les autres provinces et aux États-Unis et à l'allégement de la réglementation vis-à-vis de sa clientèle.

Concernant la politique relative à la déréglementation approuvée par le Conseil des ministres le 15 juin 1994, le Ministère a analysé en profondeur l'encadrement légal des modes de transport terrestre des personnes. Cet examen, effectué en collaboration avec des représentants des transporteurs, a permis de développer une volonté ferme d'assouplir la réglementation, assouplissement qui devrait se refléter tant au niveau de la procédure, applicable à la gestion des permis de transport, qu'à celui des exigences administratives que l'on retrouve dans les différents textes législatifs et réglementaires propres au transport des personnes.

De plus, et afin de servir les entreprises québécoises, cet assouplissement devra se réaliser en harmonie et simultanément avec les autres juridictions.

6.1 Le transport des personnes

Le transport en commun urbain

Dans le domaine du transport en commun urbain, le Ministère a consacré quelque 276 millions de dollars pour l'aide à l'exploitation et aux immobilisations de services de transport en commun et adapté.

L'aide à l'exploitation

Près de 14 millions de dollars en subventions à l'exploitation ont été versés aux 20 organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) de la région de Montréal. Pour les dix OMIT situés dans les autres régions du Québec, cette subvention a atteint la somme de 1,4 million de dollars.

Le Ministère a consacré 17,7 millions de dollars au coût d'opération de la ligne de trains de banlieue Montréal — Deux-Montagnes et a également versé une somme de 30,9 millions de dollars au Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC). Cette dernière somme 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 également une part

des coûts encourus 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.

Par ailleurs, le Ministère a procédé à une révision en profondeur du financement et de l'organisation du transport en commun dans la région de Montréal. Une telle révision était nécessaire d'abord pour contrer les répercussions, sur les contribuables de la Communauté urbaine de Montréal et sur la clientèle, de la fin des subventions au CMTC et au coût d'exploitation de la ligne de Deux-Montagnes. La réalité des déplacements, dans la grande région de Montréal, commandait également une révision du mode d'encadrement pour améliorer la coordination entre tous les systèmes de transport des personnes dans la région de Montréal.

Le Ministère a soumis une proposition qui repose sur la reconnaissance d'un réseau régional de transport des personnes et qui prévoit la prise en charge du coût de ce réseau par des sources de financement perçues dans l'ensemble de la région métropolitaine. Cette proposition, qui s'inscrit dans le cadre du *Plan de transport de la région de Montréal*, fera l'objet d'une vaste consultation des différents intervenants de la région de Montréal.

Les résultats concluants du projet pilote mené à Rimouski, et qui visait à comparer la performance et le coût d'un service de transport en commun par taxi par rapport à un service d'autobus, ont permis au Ministère de rendre admissible, et de façon permanente, le service de Taxibus. Le Ministère reconnaît ainsi tout autre projet de même nature qui permettra de desservir efficacement, et à moindre coût, les populations des milieux de moyenne densité.

L'aide aux immobilisations

Sur le plan de l'aide au transport en commun, le Ministère a versé une subvention de 177 millions de dollars, principalement pour couvrir une partie du service de la dette des organismes publics de transport et du métro. Par ailleurs, le Ministère a autorisé la mise en oeuvre de projets, notamment le remplacement d'une partie du parc d'autobus urbains, l'implantation de voies réservées comme moyen visant à desservir rapidement, efficacement et plus confortablement les centres villes aux heures de pointe, l'implantation de parcs de stationnement

Tableau 8

L'aide au transport terrestre des personnes
— Dépenses de transfert par direction territoriale en 1994-1995

Directions	Aide au transport terrestre des personnes			Total
	Transport en commun	Transport adapté	Transport scolaire	
\$				
<i>Direction générale de l'Est</i>				
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	—	467 635	12 531 945	12 999 580
Bas-St-Laurent	28 522	885 508	21 580 172	22 494 202
Côte-Nord	76 544	378 668	7 343 400	7 798 612
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	1 039 390	716 005	15 878 648	17 634 043
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	—	459 370	8 515 200	8 974 570
Mauricie—Bois-Francs	1 364 930	1 506 402	35 187 322	38 058 654
Sous-total	2 509 386	4 413 588	101 036 687	107 959 661
<i>Direction générale de Québec</i>				
Chaudière-Appalaches	1 429 790	1 119 055	33 053 760	35 602 605
Québec	9 742 600	2 639 092	30 820 404	43 202 096
Sous-total	11 172 390	3 758 147	63 874 164	78 804 701
<i>Direction générale de Montréal</i>				
Laval—Mille-Îles	9 266 058	2 329 161	38 723 049	50 318 268
Île-de-Montréal	142 524 057	16 011 435	40 668 440	199 203 932
Nord-de-la-Montérégie	16 059 910	1 731 043	34 121 194	51 912 147
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	2 707 081	935 855	25 182 377	28 825 313
Sous-total	170 557 106	21 007 494	138 695 060	330 259 660
<i>Direction générale de l'Ouest</i>				
Estrie	1 000 809	1 782 756	20 554 309	23 337 874
Sud-Est-de-la-Montérégie	2 535 547	612 308	19 054 231	22 202 086
Laurentides—Lanaudière	398 279	1 224 990	33 509 204	35 132 473
Outaouais	4 092 743	1 256 364	24 015 617	29 364 724
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	78 717	547 352	16 173 848	16 799 917
Sous-total	8 106 095	5 423 770	113 307 209	126 837 074
<i>Autres subventions</i>				
CMTC et trains de banlieue (*)	48 978 688	—	—	48 978 688
Soutien aux organismes de promotion, études et projets expérimentaux	96 000	57 500	50 000	203 500
Sous-total	49 074 688	57 500	50 000	49 182 188
<i>Directions centrales</i>				
Total	241 419 665	34 660 499	416 963 120	693 043 284

(*) Comprend 30 937 350 \$ pour la CMTC, 17 729 857 \$ pour le fonctionnement des trains de banlieue, et 311 481 \$ pour la surveillance de la modernisation.

incitatif afin de diminuer le flux d'automobiles dans les centres-villes et, l'aménagement ou le réaménagement de terminus répondant mieux aux besoins de la clientèle dans la région de Montréal, dans l'Outaouais, à Trois-Rivières et à Sherbrooke.

Les réalisations dans la région de Montréal

Les trains de banlieue

Les travaux de modernisation de la ligne Deux-Montagnes se sont poursuivis et une somme de 62,5 millions de dollars a été dépensée au 31 mars 1995 pour des matériaux, des travaux d'infrastructure fer-

roviaire, l'aménagement de stations et l'acquisition de terrain. Un site de garage des trains et un bâtiment d'entretien ont été aménagés à Saint-Eustache afin d'accueillir les premières voitures fabriquées par Bombardier. Une voie spéciale a aussi été mise en place afin d'effectuer des essais sur le matériel roulant reçu et sur les équipements d'alimentation électrique.

Les infrastructures de métro

Les travaux de restauration des voûtes sur le réseau initial du métro, qui ont débuté à l'automne 1992, se sont poursuivis au cours de l'année 1994. Les travaux ont été effectués par la STCUM et la

participation du Ministère s'est élevée à 0,64 million de dollars.

Les équipements fixes

Afin de maintenir le métro en bon état de fonctionnement et avec le concours financier du Ministère, la STCUM a entrepris le remplacement des équipements fixes qui ont épuisé leur durée de vie utile. Le Ministère a participé à trois projets pour une contribution totale de 137 000 \$.

Les voies réservées

La STCUM a poursuivi l'extension de son réseau de voies réservées en ajoutant, au coût de 312 000 \$, des voies réservées sur le boulevard Newman (3,2 km par direction) et Sherbrooke Est (2,11 km par direction). La participation du Ministère a été de 234 000 \$.

Le garage Lasalle

La construction par la STCUM du nouveau garage Lasalle a été terminée en 1994. D'une capacité de 290 véhicules, ce garage est destiné à remplacer deux garages vétustes qui ne peuvent être maintenus en opération. En 1994, la participation du Ministère s'est élevée à 8,9 millions de dollars.

Le système de perception

Afin d'améliorer son système de perception et la fiabilité des recettes, la STRSM a acheté de nouvelles boîtes de perception électroniques, avec une contribution du Ministère de 0,9 million de dollars.

Le transport adapté aux personnes handicapées

Le Ministère a poursuivi ses objectifs en matière de transport adapté, soit de permettre la création de nouveaux services, de favoriser l'adhésion de municipalités aux services existants et enfin, en raison principalement des politiques de désinstitutionnalisation, de supporter le développement des services auprès des personnes âgées de plus de 21 ans souffrant d'une déficience intellectuelle.

Les 97 services de transport adapté, existant à ce jour, ont effectué en 1994-1995 au-delà de trois millions de déplacements et ont bénéficié de subventions gouvernementales de l'ordre de 34,6 millions de dollars, dont 0,9 million supplémentaire pour la nouvelle clientèle souffrant d'une déficience intellectuelle.

Le Ministère a assuré des séances de formation et d'information auprès de sa clientèle, notamment auprès de celle qui est touchée par l'entrée en vigueur, depuis le 1^{er} janvier 1994, de la nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté et du *Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes*. Cette aide s'inscrit dans la préoccupation

ministérielle de soutenir sa clientèle en lui fournissant les outils facilitant l'exercice de son rôle et de ses obligations.

Le transport scolaire

La contribution du Ministère au transport scolaire a été de 417 millions de dollars, soit une hausse de 0,46 % par rapport à l'exercice précédent. La sécurité du transport des élèves a continué d'être au coeur des préoccupations du Ministère. En effet, outre une participation active à la campagne de sécurité dans le transport scolaire, destinée aux élèves comme aux usagers de la route et menée par l'Association du transport écolier du Québec, le Ministère a poursuivi l'analyse des différentes technologies permettant, entre autres choses, de détecter la présence humaine à proximité des autobus, ou tout autre équipement susceptible d'augmenter la sécurité du transport des écoliers.

Enfin, le programme obligatoire de formation pour les conducteurs d'autobus d'écoliers s'est poursuivi en 1994-1995. Ce cours a permis aux quelque 15 000 conducteurs du Québec d'obtenir, dans les délais prescrits, le certificat de compétence exigé depuis 1993 par la *Loi sur les transports*. À cette formation axée sur la psychologie de l'enfant et sur la façon de développer une collaboration de tous les partenaires engagés dans le transport des élèves, s'ajoutera un recyclage d'une durée de six heures, à tous les trois ans.

Le transport par taxi

Les principales réalisations, dans le domaine du taxi, ont porté sur le transport des personnes handicapées. En effet, en mai 1994 entré en vigueur le règlement rendant obligatoire la formation professionnelle pour tous les nouveaux titulaires de permis des territoires des communautés urbaines de Québec et de Montréal, de même que des territoires des MRC de Laval et de Champlain. Avec ce cours, d'une durée de 60 heures, les nouveaux chauffeurs seront assurés de détenir, entre autres, les connaissances nécessaires quant aux lois et aux règlements régissant l'industrie et différentes règles d'éthique essentielles à un service de qualité.

En 1994, le programme de formation professionnelle a permis, à près de 1 400 chauffeurs affectés au transport des personnes handicapées, de se familiariser avec les habiletés à développer auprès de cette clientèle spécifique. Ce programme, amorcé en 1992, et auquel participe activement le Ministère, a permis la formation à ce jour de près de 4 500 chauffeurs.

Une étude comparative entre six taxis adaptés au transport des personnes handicapées a été rendue publique au début de 1995. Cette étude intitulée : *Projet de démonstration de taxis adaptés, en service com-*

mercial, énonce les conditions permettant aux entreprises de taxis de s'équiper de tels véhicules pour assurer un service à une plus vaste clientèle.

À la suite de la publication des conclusions de cette étude, le Ministère considère que les organismes de transport adapté ont intérêt à utiliser de plus en plus la formule des taxis adaptés, et que cela peut se faire dans le cadre du programme d'aide actuel au transport adapté.

Le Comité interministériel sur le transport bénévole, présidé par le Ministère et réunissant les intervenants concernés par cette problématique, a permis de dégager les consensus indispensables et d'établir le cadre d'une saine cohabitation entre les taxis et les services de transport bénévole dispensés par les organismes de bienfaisance.

Le transport privé par autobus

Le Ministère a apporté des modifications réglementaires au transport par autobus en vigueur depuis 1986, afin de tenir compte de l'évolution de l'offre de services et des besoins de la clientèle qui se sont développés rapidement. Ces modifications permettent à un plus grand nombre de détenteurs de permis de transport nolisé de desservir l'aéroport de Mirabel. En plus d'améliorer le service pour la clientèle touristique en provenance de l'Europe, cette mesure répond aux attentes exprimées par l'industrie.

En outre, et toujours dans la perspective d'accroître le niveau de service offert, les modifications apportées permettront aux transporteurs étrangers d'offrir des services de transport nolisé au Québec dans des circonstances bien définies, tout en protégeant certains marchés propres aux transporteurs québécois.

Dans l'application des mesures de libéralisation et d'harmonisation des échanges entre les provinces, le Ministère a participé au *Groupe de travail sur le transport par autocar au Canada*. Ce groupe de travail étudie, à la demande de Transports Canada, différentes options de libéralisation du transport extraprovincial. Relevant du Conseil des ministres des Transports et de la Sécurité routière, le Groupe de travail devra remettre ses recommandations à l'automne 1996.

6.2 Le transport routier des marchandises

Le réseau routier de camionnage

Le réseau de camionnage a pour but de diriger les véhicules lourds sur des routes plus appropriées afin de protéger le réseau routier, faciliter le contrôle du transport des marchandises et permettre au Ministère et aux municipalités de cibler leurs interventions.

Une carte préliminaire du réseau de camionnage a été publiée en mai 1994. Une diffusion limitée en a été faite à certains partenaires comme les municipalités, les MRC, l'industrie, les corps policiers et les autres organismes gouvernementaux. Ces partenaires ont fait l'objet, depuis le printemps 1994, de consultations qui se sont poursuivies jusqu'à l'automne 1994.

Des rencontres entre le ministère des Transports du Québec et le ministère canadien d'Accise, Douanes et Impôt ont eu lieu pour harmoniser les interventions aux frontières. Des discussions ont également été amorcées avec les gouvernements limitrophes pour coordonner les actions futures et pour mieux expliquer le bien-fondé du réseau de camionnage qui ne doit pas être considéré comme une entrave aux échanges commerciaux.

Les charges et dimensions

Au cours de l'année, le Québec a participé à des rencontres avec les provinces de l'Ontario et de l'Atlantique dans le but de simplifier et d'harmoniser la réglementation sur les poids et dimensions des véhicules dans l'est du Canada. Ces rencontres, auxquelles ont également participé les principales associations de transporteurs et d'expéditeurs, ont permis d'élaborer des normes de charges et de dimensions pour plusieurs types de véhicules.

Certaines de ces normes devraient être entérinées au cours de 1995 par les autorités des provinces concernées. Il a également été convenu de poursuivre les efforts d'harmonisation afin de limiter l'utilisation des essieux relevables sous certains véhicules. Ces efforts se traduiront par des réductions de limites de charges pour des configurations de véhicules dommageables pour le réseau routier.

Le camionnage général

La seconde phase de la réforme des règles de sous-traitance, amorcée en 1993, a été complétée par la mise en vigueur, le 2 mars 1995, des dernières dispositions réglementaires relatives aux contrats. Les changements apportés s'inscrivent dans la démarche entreprise par le Québec pour alléger le fardeau réglementaire des entreprises, notamment les PME, et simplifier les procédures administratives.

Dans le cadre des travaux du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, le Ministère a maintenu sa participation aux discussions relatives à l'abandon prochain des permis de camionnage et à la mise au point d'un nouveau test de sécurité pour contrôler l'exploitation des transporteurs routiers. De plus, le Québec agit présentement comme président d'un groupe de travail en vue d'en arriver à proposer un nouveau connaissance de transport uniforme au Canada après l'abandon des permis de camionnage.

Le Ministère a participé, pour le volet transport, à la mise en oeuvre d'ententes internationales (ALÉNA, GATT) antérieurement conclues pour appliquer les principes d'élimination des barrières discriminatoires et d'harmonisation des normes. De plus, un accord sur le commerce intérieur a été négocié entre les gouvernements provincial et fédéral sur les mêmes principes de la déréglementation.

Le camionnage en vrac

Des amendements législatifs et réglementaires importants, à l'égard du camionnage en vrac, ont été mis en application. À plusieurs reprises, le Ministère est intervenu auprès du ministère de l'Emploi, pour appuyer l'Association nationale des camionneurs artisans incorporée (ANCAI) dans sa démarche, afin que le camionneur artisan ne soit pas soumis à la *Loi sur les relations du travail dans l'industrie de la construction*. C'est ainsi que le projet de loi 46 a été sanctionné par l'Assemblée nationale, le 8 février 1995.

La grille tarifaire de camionnage en vrac autre qu'en forêt

On se rappelle que l'*Entente sur l'application d'une nouvelle grille tarifaire de camionnage en vrac autre qu'en forêt*, intervenue entre les associations de transporteurs, le 28 mars 1994, était conditionnelle à l'abrogation de la procédure de dépôt tarifaire auprès de la Commission des transports du Québec.

C'est ainsi que le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts*, qui abroge la procédure de dépôt tarifaire, a été adopté et est entré en vigueur le 13 avril 1995. Cette modification coïncide avec l'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire de camionnage en vrac hors forêt, pour le mieux-être de l'ensemble de l'industrie du camionnage en vrac au Québec.

L'approvisionnement des usines de bois (le transport forestier)

Il était aussi nécessaire d'entériner l'accord, en vigueur jusqu'au 30 avril 1995, entre les représentants de l'industrie forestière (Association des industries forestières du Québec — Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec) et ceux de l'ANCAI, concernant l'urgence d'approvisionner en bois les usines de transformation durant l'hiver 1994-1995. Le Conseil des ministres adoptait donc, le 22 mars 1995, le *Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac dans le domaine du transport forestier*.

6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire

Le Ministère joue un rôle actif en matière de transport maritime, aérien et ferroviaire. Ses objectifs prioritaires sont la promotion des intérêts du Québec auprès du gouvernement fédéral, la maximisation des retombées économiques de ce secteur au Québec, et la desserte des régions périphériques.

Le transport maritime

En vertu de sa mission, l'un des objectifs majeurs du Ministère 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 orienté son action principale sur la réforme maritime annoncée par le gouvernement fédéral en juin 1994. Cette réforme s'inscrit dans la vaste opération de désengagement et de dévolution que Transports Canada compte achever en cinq ans. Le Québec est touché de façon particulièrement importante par cette remise en question du système portuaire, de la Garde côtière, du pilotage et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le Ministère suit attentivement les consultations de l'industrie menées dans la perspective de la réforme maritime, notamment celles du Comité permanent des Transports de la Chambre des communes.

En collaboration avec l'industrie, le Ministère a lancé le projet *Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et celle de Chaudière-Appalaches*. Le projet consiste à réaliser une analyse stratégique complète sur les activités portuaires et maritimes de la région. La contribution du Ministère à ce projet est à la fois technique et financière. Il y a consacré 168 000 \$, soit 40 % du budget prévu.

Le Ministère a réalisé une étude d'envergure en collaboration avec l'industrie sur la comparaison des options de transport pour l'approvisionnement de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean en hydrocarbures. Ses efforts de recherche dans ce secteur visent à dynamiser le milieu du transport maritime en identifiant les opportunités et les menaces du secteur sur les plans économique, environnemental et juridique.

Le Ministère a aussi maintenu une collaboration technique et financière 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 organisé d'importantes missions commerciales de gens d'affaires Européens et Américains au Québec, dans le but de développer l'utilisation du Saint-Laurent en tant que route de navigation internationale. Il continue de collaborer étroitement avec la Commission des Grands Lacs (EU) et avec l'Association internationale Villes et Ports (France). Il apporte soutien et expertise à de nombreuses organisations publiques ou privées visant le développement harmonieux du Saint-Laurent, principalement en tant qu'axe de transport et de communication situé au coeur même 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. 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 35 millions de dollars, dont 27 millions à la Société des traversiers du Québec.

L'entretien et le développement des infrastructures maritimes

Un montant de 2.5 millions de dollars a été investi dans des travaux d'infrastructures. Ceci a permis de compléter l'aménagement du terminal de Saint-Siméon en le dotant d'un nouveau stationnement et de voies d'accès modernes. Le Ministère a procédé également à la construction du terminal de Montmagny qui comprend une gare et des stationnements. À Sorel, les plans et devis du nouveau terminal, ainsi que l'acquisition de terrains pour sa construction, ont été complétés.

De plus, les infrastructures de Port-Menier ont été modifiées afin de permettre au nouveau traversier d'y accoster et, d'autre part une vedette rapide a été acquise pour le service aux passagers entre le village de Saint-Augustin, l'aéroport et le quai de Pointe-à-la-Truite.

Le Ministère a aussi complété les études de préféabilité pour la construction d'infrastructures maritimes dans les villages du Nunavik au Nouveau-Québec.

Le transport aérien

Une entente sur les services aériens a été signée entre le Canada et les États-Unis. Préoccupé par l'impact de cette entente pour le Québec, aussi bien pour les compagnies aériennes locales que pour l'établissement de liaisons avec les États-Unis, le Ministère en suivra attentivement l'application.

Le Ministère a participé à la consultation effectuée par Transports Canada sur les modifications de la politique du gouvernement en matière de transport aérien international.

De plus, il a commandé la réalisation de deux études : la première concerne le développement du fret aérien, tandis que la deuxième détermine ce que devrait être le rôle du transport aérien à l'égard du tourisme international à destination du Québec. L'objectif de ces études a été de permettre au système de transport aérien et intermodal de contribuer à la maximisation des retombées économiques dans d'autres secteurs (tourisme, commerce extérieur). Elles permettent également de proposer des améliorations dans certains domaines qui engagent la responsabilité du gouvernement fédéral, tels que les accords bilatéraux, dans la mesure où les services aériens internationaux, le tourisme international et le fret aérien sont concernés.

Le Ministère a poursuivi ses rencontres bisannuelles avec les fonctionnaires de Transports Canada, pour assurer la défense des intérêts du Québec selon les priorités des dossiers concernant le transport aérien international.

Les dessertes aériennes

Le Ministère a maintenu son aide aux services aériens sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord. Environ 5 millions de dollars ont été consacrés au maintien du service aérien régulier dans 11 localités situées entre Sept-Îles et Blanc-Sablon. Une aide financière de l'ordre de 200 000 \$ a été versée aux résidents des îles de la Madeleine.

Au cours de l'année, le Ministère a réévalué plusieurs aspects de sa participation financière afin de rechercher une solution qui réponde aux besoins de la population. Cette démarche a également permis de consulter les représentants municipaux et les transporteurs aériens sur les diverses options envisagées par le Ministère dans le règlement de ce dossier.

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.

L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires

Concernant l'exploitation et l'amélioration de ses 23 aéroports et de ses sept héliports, le Ministère a procédé à l'aménagement d'un héliport à La Tabatière ainsi qu'à l'installation d'un système de balisage lumineux aux héliports de Kégaska et de Tête-à-la-Baleine.

L'aménagement d'une aérogare à l'aéroport de l'île aux Grues a été complété, ce qui permet d'assurer un abri en cas d'intempéries. Rappelons que l'avion est le seul moyen de transport vers la terre ferme durant la période hivernale alors que la traverse maritime suspend ses activités.

L'aire de trafic de l'aéroport de Puvirnituk a fait l'objet d'un agrandissement en vue de faciliter la circulation des avions et d'accroître leur parc de stationnement.

Des travaux majeurs de réfection ont été amorcés à l'aéroport de Bonaventure en 1994, afin de répondre aux normes aéronautiques. Ces travaux consistent essentiellement à éloigner l'aire de trafic de la piste d'atterrissage et à déplacer la route d'accès à l'aéroport.

Le Ministère a posé un système mécanique de réflexion des ondes électroniques du radiophare d'alignement de piste à l'aéroport de Saint-Augustin, afin d'assurer un fonctionnement continu de cette aide électronique à l'approche des aéronefs. Il a procédé également à de multiples travaux de moindre importance à ses aéroports et à ses héliports afin d'accroître l'efficacité et la sécurité de ces infrastructures.

Le transport ferroviaire

Dans le domaine du transport ferroviaire, l'action du Ministère a porté sur divers champs d'activités tels que : la législation québécoise, le soutien technique à la mise en opération d'un chemin de fer d'intérêt local (CFIL), le soutien technique et financier à la création éventuelle d'un nouveau CFIL, la défense des intérêts du Québec et sa participation à l'étude de faisabilité sur le train rapide dans le corridor Québec-Ontario.

Le règlement d'application de la *Loi sur les chemins de fer* a été mis en vigueur en septembre 1994 afin de faciliter la création de chemins de fer d'intérêt local.

La mise en place éventuelle par le gouvernement fédéral de son Plan de renouveau ferroviaire qui vise notamment la revitalisation des services, la commercialisation du CN ainsi que l'allègement du fardeau réglementaire, a également retenu l'attention et le Ministère a de nouveau réitéré les conditions du Québec dont : la participation financière du gouvernement fédéral à la remise en état des voies ferrées,

les droits de circulation pour les CFIL, l'extension des mécanismes de médiation et d'arbitrage au CFIL. Le Ministère a aussi participé à une consultation du gouvernement fédéral auprès des expéditeurs et a fait valoir son point de vue.

La défense et la promotion des intérêts du Québec

Le Ministère a poursuivi son action auprès du gouvernement fédéral en ce qui a trait, notamment, à la démarche de rationalisation du réseau ferroviaire qui touche particulièrement le Québec. Par cette action, le Ministère veut s'assurer que la rationalisation du réseau ne va pas à l'encontre de ses efforts en matière de développement économique.

À cet effet, il est intervenu auprès des autorités fédérales aux fins de s'opposer à l'abandon de lignes et 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 d'une partie de sa subdivision Lachute, depuis Thurso jusqu'à Mirabel.

Il a également fait part à l'ONT de ses objections et commentaires relatifs à la requête du CP visant l'abandon de tout son réseau ferroviaire du Québec central (subdivision Vallée, Lévis et Chaudière), celle du CN concernant son embranchement ferroviaire situé sur la rive ouest du Canal Lachine à Montréal, ainsi que lors du réexamen statutaire de la demande d'abandon, par le CN, du tronçon de sa subdivision Sorel reliant les villes de Tracy et de Sorel.

Les chemins de fer d'intérêt local

À la suite de l'acquisition par la Société des chemins de fer du Québec du tronçon Québec — Clermont qui appartenait au CN, le Ministère a établi ses exigences en matière de sécurité pour la mise en opération de ce chemin de fer d'intérêt local.

Il a aussi participé à une étude de faisabilité sur la création d'un chemin de fer d'intérêt local dans la région de la Beauce. Les résultats de l'étude permettront à un promoteur privé de déterminer la rentabilité économique potentielle du chemin de fer du Québec central en vue de son acquisition plutôt que de son abandon par le CP.

Les emprises ferroviaires abandonnées

Le Ministère a continué d'assumer la coordination du dossier des emprises ferroviaires abandonnées. De plus, il a entrepris des négociations d'acquisition de trois corridors totalisant environ 330 km, en vue d'une reconversion à des fins récréotouristiques.

La sécurité ferroviaire

Le Ministère assume sa juridiction dans le domaine ferroviaire, notamment en se préoccupant de la sécurité. Il a procédé à 17 inspections de voies et d'équipement ferroviaire sur les chemins de fer de compétence provinciale, de même que sur plusieurs sites industriels utilisant du matériel ferroviaire.

De plus, il a travaillé à la conception de sept règlements reliés à la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*.

Le train à haute vitesse Québec-Ontario

Les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont convenu de créer une équipe fédérale-provinciale et d'allouer un budget de 6 millions de dollars pour l'analyse détaillée des perspectives et des répercussions de la mise en service d'un train à haute vitesse dans le corridor Québec — Windsor. Toutes les analyses sectorielles entreprises en vertu de l'étude de faisabilité sont maintenant terminées et seront déposées à l'été 1995.

Chapitre VII

Le soutien administratif

7.1 Les ressources humaines

Le développement de l'organisation

En vue de mieux soutenir les gestionnaires dans la gestion de son personnel, le Ministère s'est préoccupé de renforcer le cadre de la planification de certaines catégories d'employés tel le personnel d'encadrement, les ingénieurs, les opérateurs de véhicules lourds et les techniciens de travaux publics.

En matière de politiques et de programmes, le Ministère a notamment procédé à la révision de son plan de délégation en gestion des ressources humaines, au renforcement du programme d'accès à l'égalité en emploi, à l'élaboration de plans spécifiques de formation et d'une politique ministérielle sur le harcèlement.

La dotation des emplois

Le processus d'affectation des employés dans la nouvelle structure, entrepris en juillet 1994 selon les ententes prises avec les associations syndicales, a permis de confirmer au 31 mars 1995, 89 % des employés sur les postes réguliers.

Ainsi 11 % de l'effectif, soit 572 employés, doit encore être confirmé dans des postes réguliers, soit 139 cadres et 433 employés d'autres catégories. Un ensemble de services a été offert à ce personnel afin de faciliter son remplacement et de répondre à ses préoccupations face à ce changement : sessions d'information, rencontres individuelles et activités de formation. De façon plus spécifique, un Bureau d'orientation de carrière a été mis en place pour assister le personnel d'encadrement dans le processus de réaffectation. Ainsi 113 personnes ont eu recours aux services du Bureau au cours de l'année.

En ce qui concerne le personnel occasionnel, le Ministère a procédé à l'embauche de 3 402 employés pour un total de 1 324 années-personne.

En 1994-1995, 87 concours ont été tenus dont 61 ouverts à la promotion, dans le but principal de combler des emplois de cadres et de techniciens des travaux publics. Dans des secteurs où a été constatée une pénurie de main-d'oeuvre interne ou dans certaines régions périphériques, des concours de recrutement ont également été tenus, afin de combler essentiellement des emplois d'ingénieurs et de techniciens des travaux publics.

L'aide aux employés

Au cours de l'année, 171 employés ont eu recours au Programme d'aide aux employés, soit 2,4 % de l'effectif. Les principaux motifs de consultation sont reliés au travail et à la carrière, aux problèmes d'ordre psychologique et aux problèmes familiaux. Des activités de prévention, ajoutées aux services déjà offerts, ont contribué à la qualité de vie au travail et à l'amélioration de la motivation des employés.

Le développement des ressources humaines

Pour l'exercice 1994-1995, le Ministère a privilégié la formation des employés fournissant un service direct à la clientèle, ainsi que ceux qui doivent assumer des nouveaux mandats à la suite du transfert de responsabilités vers les directions territoriales. Près de 1,6 million de dollars a été consacré au développement du personnel, principalement dans les domaines de l'administration, du génie et de l'informatique.

De plus, un bilan du programme corporatif de formation pour le personnel d'encadrement a été préparé par suite de la diffusion, pendant l'exercice 1993-1994, des modules de formation *Intervenir pour faciliter le changement* et *Le pouvoir de la crédibilité dans son rôle de gestionnaire*. Il a conduit à un plan d'action portant sur trois cibles de développement : le diagnostic du changement, la communication interpersonnelle et la gestion du rendement.

Dans les autres catégories d'emploi, il faut noter en particulier la préparation d'un plan de développement pour les opérateurs de véhicules lourds et la préparation d'un dossier d'orientation sur la formation des ingénieurs.

Les relations professionnelles, la santé et la sécurité

La réorganisation administrative a entraîné des modifications dans le découpage territorial ainsi que des déplacements d'employés, ce qui a contribué à une hausse de 38 % dans le nombre de griefs déposés ; la majorité est reliée aux frais de déplacement, aux frais de repas, aux frais d'assignation, au rappel et à la mise à pied d'employés saisonniers ainsi qu'aux réclamations de temps supplémentaire. Des démarches ont été entreprises auprès du Syndicat de la fonction publique afin de convenir d'un règlement global.

Le Ministère a vu décroître le nombre de jours perdus en accidents de travail et en maladies professionnelles de 3 586 jours, pour se situer à 8 764 pour l'année civile 1994. Le travail continu de prévention a notamment permis une réduction du taux de cotisation à la CSST. Ainsi, le Ministère a économisé la somme de 518 713 \$. À cet égard, il faut noter le travail concerté des 79 comités de santé et de sécurité du travail, des techniciens en santé et sécurité en territoire et du personnel responsable des programmes. De plus, 317 gestionnaires ont suivi les divers modules de la Table patronale de concertation en santé et sécurité et 544 gestionnaires et employés ont assisté à des cours donnés par l'Association paritaire en santé et sécurité du travail.

7.2 La gestion financière

L'examen de l'évolution du budget du Ministère au cours des cinq dernières années montre qu'il s'est avéré relativement stable, avec une moyenne annuelle se situant à 2 086,2 millions de dollars. Pour leur part, les crédits autorisés en 1994-1995 se sont situés légèrement en dessous de cette moyenne, soit à 2 077,0 millions de dollars. Pour l'ensemble de cette période, les dépenses annuelles ont été en moyenne de 1 992,5 millions de dollars, ce qui impliquait un niveau moyen de crédits périmés de 93,7 millions de

dollars, correspondant à 4,5 % du budget. Le niveau le plus élevé de crédits périmés s'est produit en 1991-1992, avec 115,2 millions de dollars, alors que le plus bas a été observé en 1992-1993 avec 74,5 millions de dollars. En 1994-1995, le montant des crédits périmés s'est situé à 102,1 millions de dollars, ce qui représente un taux de 4,9 %, soit légèrement supérieur au taux moyen de l'ensemble de la période.

Au cours de l'exercice financier 1994-1995, le Ministère s'est doté d'un système de suivi qui permet de fournir aux autorités, sur une base mensuelle, un portrait complet de l'évolution de la situation budgétaire annuelle du Ministère, y compris la présentation de prévisions de dépenses pour l'ensemble de l'exercice financier. Les informations sont disponibles pour chacune des enveloppes budgétaires : elles sont présentées pour l'ensemble du Ministère ainsi que pour ses différentes unités administratives (directions et directions générales).

Dans la foulée de sa nouvelle structure organisationnelle, des principes qui y sont sous-jacents ainsi que de ses orientations de gestion, le Ministère a élaboré et fait entériner son Plan de gestion financière par le Conseil du trésor lui permettant ainsi de procéder à la décentralisation d'activités, notamment en matière d'octroi de contrats.

Tableau 9

Évolution des budgets et des dépenses de 1990-1991 à 1994-1995 (000 \$)

Année	Budgets (1)	Dépenses (2)	Crédits périmés	
			(1) - (2) = (3) \$	(3) / (2) = (4) %
1990-1991	2 047 742,1	1 959 376,5	88 365,6	4,3
1991-1992	2 166 707,6	2 051 490,2	115 217,4	5,3
1992-1993	2 099 775,2	2 025 250,2	74 525,0	3,5
1993-1994	2 039 830,1	1 951 681,4	88 148,7	4,3
1994-1995	2 077 007,8	1 974 916,1	102 091,7	4,9
Total	10 431 062,8	9 962 714,4	468 348,4	4,5
Moyenne annuelle	2 086 212,6	1 992 542,9	93 669,7	4,5

7.3 Les ressources matérielles et l'approvisionnement

Les activités d'approvisionnement

L'année fut marquée par une profonde remise en question des façons de faire en vue de trouver de nouvelles pistes innovatrices visant à améliorer l'efficacité des opérations d'acquisition du Ministère. Ainsi, une réforme majeure du magasin des formulaires permettra d'économiser près d'un million de dollars au cours des cinq prochaines années, et cela sans nuire à la qualité du service.

Le *guichet unique*, qui permet au Ministère de prendre connaissance des nouveaux produits disponibles sur le marché, a suscité beaucoup d'intérêt de la part des fournisseurs et des directions du Ministère lors de sa première année d'opération. En effet, 132 demandes ont été enregistrées et plus de 30 produits ont franchi avec succès les différentes étapes du processus d'acceptation.

Dans le domaine des équipements de déneigement, le développement d'une grappe à orientation fixe (sens unique) et d'une aile latérale en matériaux composites ont franchi une nouvelle étape grâce aux essais effec-

tués sur les premiers prototypes au cours de l'hiver 1994-1995. Ces essais, qualifiés de très satisfaisants, ont incité la présentation de ces produits lors d'une conférence internationale tenue à Cincinnati en Ohio. Mentionnons que l'utilisation de ce type d'équipement permet un allègement d'environ 1 000 kilos sur l'essieu avant du véhicule. Aucune pièce métallique n'est requise dans sa fabrication d'où une diminution importante des coûts d'entretien (nettoyage au jet de sable et peinture). Des entreprises québécoises sont intéressées à produire cet équipement pour le marché nord-américain et européen, ce qui représente un potentiel de ventes annuelles de plusieurs milliers d'unités.

La gestion des immeubles

La réorganisation du Ministère, jumelée à l'exercice de rationalisation des espaces, se traduit en 1994-1995 par une réduction de 6 722 m² du parc immobilier.

Cette économie d'espace se caractérise aussi par une diminution de 423 474 \$ du coût des loyers, malgré des frais additionnels résultant des aménagements effectués pour l'ouverture de nouvelles directions sur le territoire.

Le Ministère a réalisé des projets majeurs, dont l'ouverture des directions de Laval—Mille-Îles à Laval, du Sud-Ouest-de-la-Montérégie à Châteauguay, du Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau à Roberval, du Sud-Est-de-la-Montérégie à Cowansville, ainsi que l'aménagement du Centre de contrôle autoroutier à

Montréal. Il a aussi procédé à de nombreux réaménagements nécessités par la réforme administrative, dont celui du siège social à Québec, dans les directions de l'Outaouais, du Nord-de-la-Montérégie, de Québec, du Bas-Saint-Laurent—Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, de Montréal, ainsi que dans les centres de services de Cabano et de Lac-Échemin.

La gestion des télécommunications

Le Ministère a continué d'appliquer le plan d'action adopté en 1992-1993 visant à améliorer la gestion des télécommunications.

Au chapitre des radiocommunications, le Ministère a réalisé au cours de l'année budgétaire des économies d'environ 66 057 \$ par rapport à l'exercice précédent. Ces économies furent cependant affectées par la diminution des escomptes fournies par le Fonds des services en télécommunications et une augmentation des frais découlant de l'utilisation de ce fonds.

La préparation d'un plan de travail, ainsi qu'un relevé des inventaires de toutes les pièces d'équipement de télécommunications ont été complétés par centre de responsabilité, dans l'optique d'une prochaine décentralisation budgétaire et administrative des composantes.

La publication d'un *Manuel d'information et de bonnes pratiques en télécommunications*, ainsi que l'adoption d'une politique ministérielle visant la gestion et l'octroi des appareils cellulaires, ont permis d'amorcer la décentralisation projetée.

Tableau 10

Évolution des dépenses en télécommunications de 1990-1991 à 1994-1995

Activités	Dépenses (\$)				
	Année budgétaire 1990-1991	Année budgétaire 1991-1992	Année budgétaire 1992-1993	Année budgétaire 1993-94	Année budgétaire 1994-95
Téléphonie (Appareils téléphoniques, interurbains)	4 740 738	4 470 742	4 195 038	3 275 927	3 235 362
Communications Informatiques (Liens dédiés et commutés, modem)	1 498 039	1 344 376	1 162 519	1 130 839	1 094 895
Communications écrites (Télécopieurs)	71 276	169 314	159 135	161 776	145 226
Radio-communications	2 142 980	2 273 628	2 257 670	2 283 109	2 623 042 (*)
Expertise-conseil	51 452	12 177	400		
Escompte		(208 585)	(174 333)	(489 851)	(280 581) (**)
Total	8 504 485	8 061 652	7 600 429	6 361 800	6 844 944

* Les coûts supplémentaires sur l'année précédente sont dus à une augmentation des prix facturés par le Fonds des services en télécommunications et non à une augmentation substantielle de la consommation.

** Les ristournes venant du Fonds des services ont été moindres.

7.4 Les contrats octroyés

Au cours de l'année, le Ministère a octroyé 751 contrats de construction pour un coût total de 242,7 millions de dollars, 270 contrats de déneigement pour 34,4 millions de dollars et 256 contrats de services professionnels pour une valeur 23,6 millions de dollars.

Pour les contrats de construction, le prix de l'octroi fut à 104 % du coût qui avait été préalablement estimé.

Parmi les contrats de construction, 322 furent octroyés à prix tarifés pour des contrats d'enrobé bitumineux. Cette procédure est conforme au règlement qui stipule que la pose de revêtement bitumineux, dont le coût estimé est inférieur à 0,5 million de dollars, peut être confiée à contrat à l'entrepreneur qui présente le coût le moins élevé en tenant compte des coûts de transport. Les autres contrats de construction

ont été octroyés à la suite d'appels d'offres publics ou sur invitation.

Le nombre de contrats de construction a diminué cette année d'environ 25 % par rapport à 1993-1994. Cet écart a été principalement causé par une diminution des crédits budgétaires alloués pour les travaux couverts par ce type de contrats. Également, plusieurs contrats octroyés au cours des années précédentes étaient en parachèvement cette année.

Par ailleurs, le nombre de contrats de déneigement a diminué de 381 à 270. Ces derniers présentent cependant une augmentation du prix total passant de 20,7 millions de dollars à 34,4 millions de dollars en 1994-1995. Cette majoration est attribuable en grande partie à l'inclusion des coûts des matériaux de déglacage et des matériaux abrasifs fournis auparavant à l'entrepreneur par le Ministère.

Tableau 11

Répartition des contrats octroyés de 1992-1993 à 1994-1995 (000 000 \$)

Année	Coût estimé	Prix des contrats	Nombre
Construction (*)			
1992-1993	—	368,7	1 308
1993-1994	—	387,0	1 008
1994-1995	234,8	242,7	751
Hiver (**)			
1992-1993	—	13,7	123
1993-1994	—	20,7	381
1994-1995	33,0	34,4	270
Services professionnels			
1992-1993	—	43,1	356
1993-1994	—	37,3	310
1994-1995	23,6	23,6	256
Total			
1992-1993	—	425,5	1 787
1993-1994	—	445,0	1 699
1994-1995	291,4	300,7	1 277

(*) La construction inclut les contrats de construction, de réfection et de services auxiliaires.

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

7.5 Les ressources informationnelles

Le Conseil du trésor a autorisé le Ministère à investir 26,6 millions de dollars au cours de l'année dans ses technologies de l'information. Ces investissements sont répartis de la façon suivante :

Tableau 12

Investissements en technologies de l'information 1994-1995 (000 000 \$)

Services à maintenir	\$
Administration	2,2
Entretien, exploitation des systèmes existants	14,5
Sous-total	16,7
Nouveaux projets	
Systèmes	2,7
Technologies	7,2
Sous-total	9,9
Total	26,6

En plus des efforts pour gérer et améliorer les services existants, plusieurs projets nouveaux ont été réalisés ou démarrés autant au niveau des systèmes que de la technologie.

Les systèmes

Le maintien et l'amélioration des systèmes existants ont nécessité un investissement d'environ 1,5 million de dollars.

Les principales réalisations ont été :

- la décentralisation en territoire d'un nouveau système de gestion des contrats offrant des fonctionnalités accrues ;
- l'implantation d'un registre de sectionnement du réseau routier ;
- l'amélioration des outils de support à la préparation de la programmation des travaux du Ministère ;
- le développement des outils de support à l'inspection des structures et de support à la planification des interventions ;
- l'implantation d'une interface « usager » renouvelée pour le système de préparation des demandes de paiement ;
- une meilleure intégration des systèmes portant sur la gestion budgétaire.

Au chapitre du développement des nouveaux systèmes, 1,2 million de dollars, dont 0,5 million en ressources internes et 0,7 million en biens et services, a été investi aux fins suivantes :

- poursuivre le développement du système de gestion des données de circulation ;
- démarrer un projet de système d'aide à l'établissement d'un diagnostic de la sécurité routière ;
- démarrer la refonte du système d'inventaire de matériaux et pièces et du système de coûts d'entretien des routes ;
- compléter le projet pilote de tableau de bord informatisé et identifier de nouveaux outils d'exploitation des banques de données opérationnelles.

Les technologies

En plus du maintien du niveau de service sur les environnements technologiques, plusieurs projets d'envvergure ont été réalisés, notamment :

- le transfert des activités de traitement informatique sur ordinateur central du centre de traitement de la SAAQ, au centre de traitement du Fonds des services informatiques des Services gouvernementaux. Ce transfert permettra une économie de 791 700 \$ sur trois ans ;
- l'élaboration d'un projet d'investissement de 1,6 million de dollars en CAO/DAO. Ce projet sera implanté à compter de 1995-1996 ;
- le démarrage du projet de remplacement de l'infrastructure technologique ministérielle. Ce projet qui vise à rendre possible la décentralisation accrue des données et des traitements en territoire a conduit à accorder à la firme CGI un contrat de 9,7 millions de dollars sur trois ans. Environ 2,0 millions de dollars ont été investis en 1994-1995 ;
- un investissement de 3,0 millions de dollars dans le parc de micro-informatique pour procéder au rajeunissement des équipements en place et supporter la réorganisation administrative. En parallèle, l'élaboration d'un plan triennal d'investissement en micro-informatique a été démarrée ;
- un investissement de 1,0 million de dollars dans le parc d'instrumentation scientifique, pour procéder à l'acquisition d'équipements plus fonctionnels et mieux adaptés à une gestion plus efficiente du patrimoine routier.

7.6 Les communications

Cette année, le Ministère s'est donné une politique de communication signifiant ainsi l'importance qu'il accorde aux relations avec ses employés, ses partenaires et ses usagers, s'engageant à les informer et à les consulter en faisant preuve de transparence.

Pour donner le coup d'envoi à la Politique, le Ministère s'est doté d'un plan d'action portant sur la communication interne dont le but est d'améliorer la collaboration et le climat de confiance à l'intérieur du Ministère.

Afin de se rapprocher des citoyens dans toutes les régions du Québec, le Ministère a mis sur pied un réseau de conseillers en communication qui s'étend à toutes ses directions territoriales.

En matière de communications externes, les efforts ont porté, entre autres choses, sur l'amélioration du service de renseignements offert dans toute la province, ainsi que sur la promotion de la sécurité routière. Ainsi, le Ministère a poursuivi sa campagne sur la conduite hivernale sous le thème : **C'est l'hiver, pensez-y !** où il incite les automobilistes à adopter une conduite plus prudente durant l'hiver. Cette campagne a été menée, pour la deuxième année consécutive, en collaboration avec les magasins Canadian Tire. Le Ministère a d'ailleurs remporté deux prix pour cette campagne, celui de la faveur du public du Club de Publicité de Montréal et la médaille de bronze dans la catégorie campagne de sécurité du *New York Festivals International Radio Competition*.

Après l'hiver, c'est le dégel qui menace nos routes. C'est pourquoi le Ministère et la Société d'assurance automobile du Québec ont de nouveau tenu une campagne de sensibilisation destinée aux transporteurs routiers qui avait toujours pour thème : **Suis un régime, c'est meilleur pour la route**. Cette campagne avait pour but de les inciter à respecter les limites réduites de charges durant la période de dégel.

Durant l'été, qui est la saison des travaux routiers, le Ministère a diffusé de l'information sur les chantiers de construction. Dans les régions de Montréal et de Québec, des panneaux dont le thème était : **On fait du chemin, merci de votre patience**, indiquaient aux automobilistes le numéro de son service de renseignement téléphonique **Info-travaux**. Il a également poursuivi des relations assidues avec la presse pour l'informer des grands chantiers en cours, mais la grande innovation cette année a été sa participation à MétéoMédia par l'entremise de qui il a pu donner de l'information continue dans tout le Québec.

Il a participé à 51 manifestations publiques dans toutes les régions du Québec et à plusieurs colloques et congrès spécialisés dans le transport ou dans des domaines connexes. Il a tenu 43 conférences et rencontres de presse et a diffusé quelque 1 400 communiqués.

Les services de renseignement à Montréal et à Québec ont répondu à près de 253 000 demandes relatives à l'état des routes, 88 000 relatives aux travaux routiers et 75 000 demandes de renseignements généraux, sans compter les appels reçus en région.

Pour appuyer ses diverses activités, le Ministère a produit un grand nombre de publications et de documents audiovisuels destinés à ses partenaires ministériels et à sa clientèle. Ces documents témoignent des grands dossiers traités au Ministère au cours de l'année, comme la protection de l'environnement, le développement de la qualité, la recherche, le transport des personnes handicapées, le camionnage et la période de dégel, le transport par taxi, la construction et l'entretien du réseau ainsi que les infrastructures de transport.

7.7 Les réclamations

Les réclamations sur contrats

Le Ministère a traité 119 dossiers de réclamations de construction et d'entretien. Un total de 61 propositions de règlement ont été acceptées par les entrepreneurs pour un montant de 10 050 823 \$. Cependant, 24 réclamations ont été refusées parce qu'elles étaient sans fondement ou présentées après l'échéance du délai contractuel.

Par ailleurs, quatre dossiers ont fait l'objet de poursuites judiciaires au cours de l'année ; un règlement hors cours est intervenu dans trois cas.

En outre, trois réclamations contre des fournisseurs ont été réglées à l'amiable. Le montant total versé au Ministère est de 117 910 \$.

En vue de réduire les suppléments sur les contrats, le Ministère a décidé d'expérimenter l'approche du « partnering » lors de la réalisation des travaux de construction : quatre expériences pilotes ont été approuvées dont trois démarreront en 1995-1996. L'esprit du « partnering » est de former une équipe de travail constituée de tous les intervenants touchés par le projet, depuis le concepteur jusqu'au technicien, en passant par l'ingénieur, l'entrepreneur et son personnel clef, les sous-traitants, etc. Il s'agit de développer l'idée d'une approche conjointe du projet, dans le but commun de réaliser un ouvrage de qualité respectant les budgets et les calendriers, et ce, par le biais d'une charte élaborée après un travail d'équipe. Le tout se déroule avec l'assistance de consultants externes.

Tableau 13

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	Indice	1993-1994	1994-1995
Nombre de rapports d'étude	N	148	128
Propositions acceptées	N	73	61
Réclamations refusées (offre nulle)	N	35	24
Montant des contrats correspondant aux réclamations	\$	229 231 270	156 226 148
Montants demandés en réclamation	\$	37 568 496	34 640 251
Montants proposés et acceptés	\$	10 052 733	10 050 823
Montants proposés et refusés	\$	854 431	315 866
Montants proposés et demeurés sans réponse	\$	508 649	475 170
Montants réclamés par rapport aux contrats correspondants	%	16,39	22,17
Montants proposés par rapport aux montants réclamés	%	30,39	31,3

Les réclamations des citoyens

Le Ministère a reçu, au cours de l'année civile 1994, 1 476 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 pour toute autre cause susceptible d'engager la responsabilité du Ministère.

De ce nombre 813 plaintes n'ont pas été retenues, aucune faute n'étant imputable au Ministère, alors que 235 dossiers sont toujours à l'étude. Dans 428 cas, des offres de règlement au montant de 384 369 \$ ont été acceptées par les réclamants. Un montant additionnel de 434 400 \$ a également été payé à ce chapitre pour 92 dossiers antérieurs à 1994, pour un total d'indemnités versées aux citoyens de 818 769 \$.

Des dépenses de 4 809 \$ ont également dû être effectuées à la suite de jugements rendus par la Cour provinciale, division des petites créances. À la suite de jugements de cour et de règlements hors cour des indemnités de 342 304 \$, auxquelles s'ajoutent des intérêts de 228 622 \$, ont aussi été payées. La somme totale à ce poste est de 570 926 \$. A ces montants s'ajoutent des frais judiciaires et honoraires de 28 306 \$ ainsi que des frais d'expertise de 71 493 \$.

Le sommaire des deux dernières années s'établit comme suit :

Tableau 14

Sommaire des déboursés de réclamations pour les années civiles 1993 et 1994

Réclamations	1993	1994
Indemnités	942 460	818 769
Petites créances	9 104	4 809
Jugements		
— Capital et intérêts	264 722	570 926
Honoraires et frais d'expertise	79 615	99 799
Total	1 295 901	1 494 305

7.8 Les mécanismes de contrôle et de vérification

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

Au cours de l'exercice, les activités ou opérations suivantes ont fait l'objet d'une vérification :

- les motifs justifiant les dépassements pour un contrat de construction ainsi que les aspects des processus de programmation, de préparation, de réalisation, de surveillance et d'évaluation du projet ;
- la suffisance des mécanismes de contrôle mis en place à l'égard de la connaissance, par contrat et au niveau ministériel, des données relatives aux variations de quantité, aux travaux imprévus et à la qualité des rapports expliquant les dépassements de coût des contrats de construction ;
- le respect des règlements, des directives et des procédures concernant la gestion des contrats au sein d'une direction ;
- le Ministère ayant décidé de ne pas remplacer les réservoirs à carburant, l'objectif visé par ce mandat consistait à proposer les moyens de contrôle à mettre en place afin de réduire, le plus possible, les risques de fraude suite à l'utilisation d'un grand nombre de cartes de crédit pour l'approvisionnement en carburant ;
- le respect des directives relatives au processus d'achats de biens, à la gestion du fonds local, à la location de matériel et aux opérations de saisie des données préalables aux paiements des fournisseurs ;

- l'examen de deux systèmes informatiques relatifs à la gestion des fonds locaux, en vue de proposer le système devant être utilisé pour répondre aux besoins des utilisateurs et aux exigences comptables ;
- l'analyse des dépenses pour l'organisation du XX^e Congrès mondial de la route, afin d'apprécier et de formuler une opinion quant au respect des règles et directives en vigueur dans la Fonction publique.

Les rapports de vérification produits contenaient des recommandations auxquelles le Ministère a donné suite en prenant les décisions pour améliorer les pratiques administratives et pour assurer plus de rigueur dans la gestion des opérations.

7.9 Les relations extraministérielles

L'année 1994-1995 a été caractérisée par une consolidation des efforts de concertation et d'échanges d'informations avec les autres ministères et organismes gouvernementaux québécois, avec le gouvernement fédéral, les provinces et les associations nationales et internationales oeuvrant dans le domaine des routes et des transports.

Les travaux avec le gouvernement fédéral et les provinces ont notamment porté sur l'harmonisation des normes relatives au transport des personnes et des marchandises, dans le cadre des engagements de l'Accord sur le commerce intérieur et de l'Accord sur le libre échange nord-américain. Dans le même ordre d'idées, le Ministère a présidé aux travaux d'un comité interprovincial visant à uniformiser les charges et dimensions des véhicules de façon à faciliter la circulation des marchandises entre les provinces.

Sur le plan multilatéral, le Ministère a participé à deux conférences du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada, et à quatre réunions de travail des sous-ministres fédéral et provinciaux des transports. Les discussions lors de ces forums ont porté principalement sur l'impact pour les provinces des nouvelles orientations de Transports Canada dans les domaines aérien, ferroviaire et maritime. Au niveau international, le Québec a adhéré à l'Alliance des états de l'est de l'Amérique en matière de transport frontalier, dont la mission est de faciliter la circulation des personnes et des biens entre le Canada et les États-Unis, en vue d'améliorer la productivité et la compétitivité économique.

Le Ministère a maintenu sa participation aux activités des comités techniques et scientifiques d'associations nationales et internationales, notamment de l'Association québécoise du transport et des routes

(AQTR), de l'Association des transports du Canada (ATC) et de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR). Par ailleurs, rappelons que le Ministère a poursuivi d'intenses activités en tant que responsable de l'organisation du XX^e Congrès mondial de la route qui se tiendra à Montréal du 3 au 9 septembre 1995. Enfin il est à souligner que le Ministère, compte tenu de son expertise, s'est vu confier, par la Fédération routière internationale (FRI), la traduction en français d'une série de vidéocassettes portant sur la construction et l'entretien des routes. Ces vidéocassettes sont distribuées mondialement par la FRI.

La coordination des dossiers autochtones

Les relations entre le gouvernement du Québec et les autochtones sont assez récentes (1960). Les 54 communautés autochtones du Québec réparties sur des réserves, des établissements indiens et des terres conventionnées ont aussi des relations étroites avec le Ministère. Chacune des directions générales, en collaboration avec les chefs des services de liaisons avec les partenaires et les usagers des directions territoriales concernées, assume ses responsabilités envers les peuples autochtones.

Les responsabilités du Ministère envers cette clientèle proviennent essentiellement de la mission qui lui est confiée et des engagements pris par le gouvernement du Québec envers les nations amérindiennes et inuit. Ces interventions devront tenir compte des aspects particuliers de cette clientèle : convention signée par le gouvernement, politique gouvernementale, juridiction fédérale.

Un coordonnateur assure le suivi des dossiers en collaboration avec chacune des directions territoriales et le Secrétariat aux affaires autochtones.

Le Ministère, de par sa vocation, s'occupe, notamment, d'entretien de routes d'accès à des villages autochtones, de déneigement, de la dégradation du castor, d'entretien d'aéroports en milieu nordique et de permis de taxi (via la Commission des transports). Ce sont des interventions en régie ou à contrat avec le Conseil de bande ou par le biais de subventions. Ainsi, en 1994-1995, le Ministère a encouru des dépenses de fonctionnement de capital et de transfert de l'ordre de 11 045 034 \$ à ce chapitre.

D'autre part, plusieurs dossiers d'envergure sont en cours, comme le transfert de la gestion des aéroports nordiques, les consultations et les études de faisabilité pour l'implantation d'infrastructures maritimes au Nunavik, ainsi que pour l'adoption d'une politique d'entretien des chemins d'accès aux villages isolés.

7.10 L'amélioration de la qualité des services aux citoyens

Le Ministère a poursuivi la mise en place de sa nouvelle organisation en territoire, dans le but de rendre accessible aux citoyens un plus grand nombre de services en les regroupant sous un même toit.

La création d'un réseau de 15 conseillers en communication, dans l'ensemble des territoires du Ministère, vient confirmer sa volonté d'offrir de meilleurs services aux citoyens et d'assurer un plus grand partenariat avec le milieu. Ces conseillers en communication jouent un rôle primordial dans les relations que le Ministère entend jouer en région pour se rapprocher des citoyens, des organismes et des élus, comme en fait foi sa nouvelle organisation.

Dans cet esprit, la Direction des communications, en collaboration avec la Direction des ressources humaines, a développé un programme de formation à l'accueil et de sensibilisation à la communication pour les employés en contact avec les citoyens. Plus de 875 employés ont reçu cette formation qui se poursuit toujours, ce qui a pour résultat de mettre en valeur la fonction accueil et d'accroître le niveau de satisfaction de la clientèle. De plus, le Ministère a consenti des efforts particuliers à l'aménagement et à l'amélioration des lieux, des outils et du fonctionnement de l'accueil dans les unités administratives. Le Ministère a aussi amorcé une réflexion sur la mise en place d'un mécanisme corporatif de gestion des plaintes, dont l'application est prévue à l'automne 1995.

Dans le cadre de l'analyse de ses produits et services, le Ministère a mis sur pied quatre groupes de travail pour identifier des pistes d'amélioration des processus de production, mais aussi des services rendus aux citoyens. Les analyses et l'identification des pistes de solution ont porté sur l'arpentage, l'octroi de contrats, le renseignement aux citoyens et aux médias sur l'état des routes, ainsi que sur l'entretien d'été au Centre de services de Saint-Hyacinthe. Pour le renseignement, les solutions proposées visent l'amélioration de la qualité et de l'accès aux données. La mise en oeuvre de ces solutions se poursuit en 1995-1996. Dans le cas de l'entretien d'été, les pistes d'amélioration visent à rendre l'entretien plus préventif que curatif pour ainsi améliorer la qualité du réseau et la sécurité des usagers. Les deux autres groupes ont élaboré des solutions qui visent à favoriser une meilleure synchronisation des démarches d'octroi de contrats, pour éviter des retards dans le début des travaux et des projets pilotes pour améliorer les opérations d'arpentage.

Finalement, le Ministère a poursuivi, en collaboration avec les médias, ses campagnes d'information sur l'entretien du réseau routier et sur les grands travaux routiers, de façon à minimiser l'impact sur les déplacements des usagers. Dans le cadre de l'élaboration des plans de transport, le processus de consultation et d'information des partenaires a été maintenu.

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 sur la voirie

L.R.Q., c. V-9

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 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^{er} mai 1985*Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports*

D. 701-94 du 11 mai 1994

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

Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers

D. 574-94 du 13 avril 1994

Règlement sur le transport ferroviaire

D. 1434-94 du 7 septembre 1994

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, trois directions et un service. On trouve aussi à ce niveau la Direction des affaires juridiques qui relève en fait du ministère 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.
- **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.
- **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.

- **Le Service de la vérification interne** : procéder à une évaluation objective et indépendante de l'administration et de la gestion du Ministère ; 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.

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 d'exploitation, d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement des infrastructures de transport, et ce, en tenant compte des besoins manifestés par

les clientèles concernées. 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.

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, soit : la Direction des politiques d'exploitation et des programmes routiers, la Direction de la qualité des infrastructures, la Direction du laboratoire des chaussées et la Direction des structures.

— ***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 l'exploitation, l'entretien, la réfection, l'amélioration et le développement.
- ***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 communications, 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. Elle doit aussi proposer des plans d'amélioration dans la gestion de ces ressources, favoriser l'engagement des gestionnaires dans ces domaines, informer la direction et les gestionnaires du Ministère sur l'évolution de la gestion des ressources.

Cette direction générale compte cinq directions ainsi qu'un service relevant directement du directeur général.

- ***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, ainsi qu'en gestion des opérations immobilières et suggérer des plans d'amélioration dans ces domaines.
- ***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, notamment dans les domaines d'octroi de contrats d'approvisionnement, de gestion des inventaires et des parcs de matériel, de réclamations sur contrats, de télécommunications, de gestion des immeubles et de ressources matérielles ; suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.
- ***La Direction des communications*** : supporter les autorités et les gestionnaires en matière de communication interne et externe en concevant et en élaborant les stratégies et les plans de communication correspondant à leurs besoins.

- ***Le Service des enquêtes*** : procéder aux enquêtes relatives à tout acte suspect posé par des fonctionnaires ou mandataires, à toute pratique non conforme aux lois et aux règlements, et à tout acte mettant en cause la propriété du Ministère.

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^e étage
Québec (Québec) G2K 2E1
Téléphone : (418) 643-2359
Télécopieur : (418) 643-8368

Montréal :

505, rue Sherbrooke Est, 5^e étage
Montréal (Québec) H2L 1K2
Téléphone : (514) 873-2012
Télécopieur : (514) 873-3342

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

M. Gérard Laganière, président
1595, rue Saint-Hubert
Bureau 100
Montréal (Québec) H2L 3Z2
Téléphone : (514) 523-3232
Télécopieur : (514) 523-2666

Office des autoroutes du Québec (OAQ)

M. Yvan Demers, président
700, boul. René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : (418) 643-6740
Télécopieur : (418) 643-9836

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

M. Jean-Yves Gagnon, 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 :

Tour de la Place Victoria
C.P. 392, 30^e étage
Montréal (Québec) H4Z 1L6
Téléphone : (514) 954-7682
Télécopieur : (514) 873-6603

Société des traversiers du Québec (STQ)

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

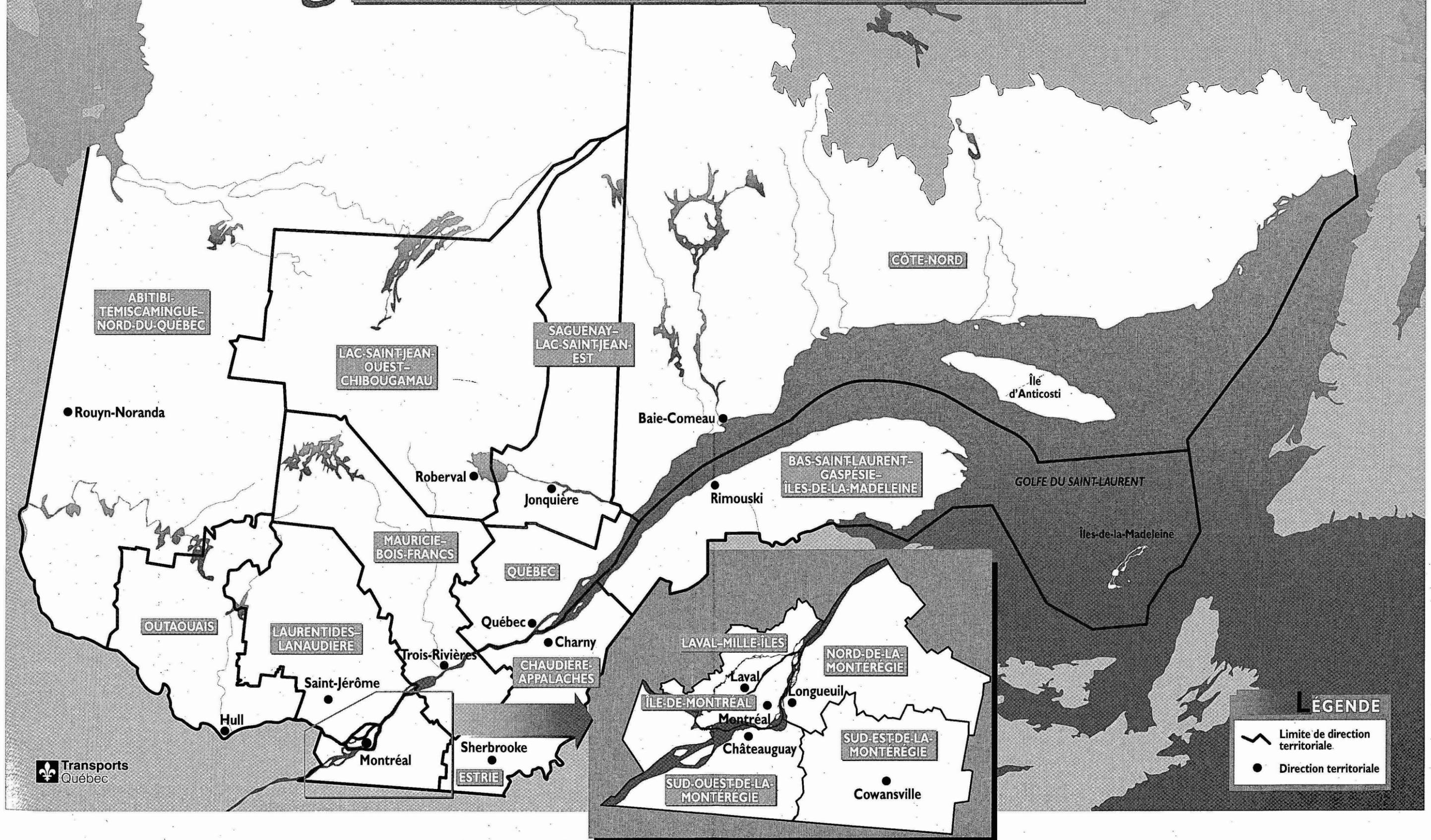
Société du port ferroviaire Baie-Comeau — Hauterive (SOPOR)

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. Clermont Gignac, président
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) G1K 9A1
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308

DIRECTIONS TERRITORIALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC





Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**



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

ISBN 2-551-16483-4

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 077 013

Imprimé au Québec (Canada)

4,00 \$