

# Ministère des Transports

Rapport  
annuel  
1995-1996

CANQ  
TR  
100  
1995-96  
Ex. 2

# Ministère des Transports

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

**Rapport  
annuel  
1995-1996**

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

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

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

Dépôt légal — 1996  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISBN: 2-551-17161-X  
ISSN: 0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau  
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 1996.

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

Le ministre des Transports,

Jacques Brassard

Québec, septembre 1996



Monsieur Jacques Brassard  
Ministre des Transports  
Hôtel du Parlement  
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel 1995-1996 du ministère des Transports.

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

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

Le sous-ministre des Transports,

Yvan Demers

Québec, septembre 1996



# Table des matières

## Partie 1.

### La présentation du Ministère

#### Chapitre I

##### La mission et les fonctions du Ministère 9

- 1.1 Les lois constitutives 9
- 1.2 La mission du Ministère 9
- 1.3 Les programmes du Ministère 9

#### Chapitre II

##### L'organisation et les ressources du Ministère 11

- 2.1 L'organisation administrative 11
- 2.2 Les ressources humaines 11
- 2.3 Les ressources financières 12

#### Chapitre III

##### Les orientations et les priorités du Ministère 15

- 3.1 Les choix stratégiques 15
- 3.2 Le rôle stratégique des transports 15

## Partie 2

### Les réalisations par secteur d'activité

#### Chapitre IV

##### La planification 17

- 4.1 Le plan de transport de l'agglomération de Montréal 17
  - Le Programme d'intervention 1995-1996 17
- 4.2 Le plan de transport de l'agglomération de Québec 19
- 4.3 Le plan de transport de l'Outaouais 19
- 4.4 Les autres plans de transport régionaux 19
- 4.5 L'aménagement du territoire et le développement régional 19
- 4.6 Les données en transport 19

#### Chapitre V

##### Les infrastructures routières 21

- 5.1 Les politiques routières 21
  - La Politique sur le contrôle des accès 21
  - La Politique sur le vélo 21
  - La Politique de sécurité routière 21
    - Le rapport du Vérificateur général du Québec — 1995 21
    - Les systèmes d'information 21
    - La formation en sécurité 21
    - Les limites de vitesse 21
    - Les projets de recherche et de développement 21
  - La Politique environnementale 22
  - La signalisation 22
  - Les utilités publiques et les passages à niveau 22
- 5.2 Les interventions sur le réseau routier 22
  - Le plan d'action 1995-2000 23
  - L'entretien d'été et d'hiver 23

- Les travaux dans le cadre de l'Entente Canada-Québec 23
  - L'aide financière aux municipalités 24
  - Les activités immobilières 25
- 5.3 Les principaux travaux par direction territoriale 25
- Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine 26
  - Bas-Saint-Laurent 27
  - Côte-Nord 28
  - Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est 29
  - Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau 30
  - Mauricie—Bois-Francs 30
  - Chaudière-Appalaches 31
  - Québec 32
  - Laval—Mille-Îles 33
  - Île-de-Montréal 34
  - Est-de-la-Montérégie 35
  - Ouest-de-la-Montérégie 38
  - Estrie 38
  - Laurentides-Lanaudière 39
  - Outaouais 40
  - Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec 41

#### Chapitre VI

##### Le système de transport des personnes et des marchandises 43

- 6.1 Le transport des personnes 43
  - Le transport en commun urbain 44
    - L'aide à l'exploitation 44
    - L'aide aux immobilisations 44
  - Le transport adapté aux personnes handicapées 44
  - Le transport scolaire 44
  - Le transport par taxi 44
  - Le transport privé par autobus 45
- 6.2 Le transport routier des marchandises 45
  - Le réseau routier de camionnage 45
  - Les charges et les dimensions 45
  - L'arrimage 45
  - Le transport des matières dangereuses 45
  - Le camionnage en vrac 46
    - Les changements à la *Loi sur les transports* 46
    - Les changements réglementaires 46
    - L'impact de la déréglementation fédérale sur le camionnage 46
    - L'enquête sur l'organisation du camionnage en vrac au Québec 46
- 6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire 46
  - Le transport maritime 46
    - Les liaisons maritimes 47
    - L'entretien et le développement des infrastructures maritimes 47
  - Le transport aérien 47
    - La cession des aéroports fédéraux 47
    - Les dessertes aériennes 48

- L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires 48
- Le transport ferroviaire 48
  - La sécurité ferroviaire 48
  - Le train à haute vitesse Québec-Ontario 48

## Chapitre VII

### La recherche et l'innovation 49

- L'information documentaire et scientifique 51
- Le transfert technologique 51
- La recherche-développement et l'expertise en matériaux, sols et chaussées 51

## Chapitre VIII

### Le soutien aux activités 53

- 8.1 Les ressources humaines 53
  - La gestion des personnes et des emplois 53
  - Le développement des ressources humaines 53
  - La santé et la sécurité au travail 54
- 8.2 La gestion financière 54
- 8.3 Les ressources matérielles et l'approvisionnement 54
  - Les activités d'approvisionnement 54
  - La gestion des immeubles 55
  - La gestion des télécommunications 55
- 8.4 Les contrats octroyés 56
- 8.5 Les réclamations 57
  - Les réclamations sur contrats 57
  - Les réclamations des citoyens 60
- 8.6 Les ressources informationnelles 60
  - La gestion des investissements 60
  - Les systèmes et les technologies 60
  - Le soutien à la clientèle 60
- 8.7 Les mécanismes de contrôle et de vérification 61
- 8.8 Les relations extraministérielles 61
  - La coordination des dossiers autochtones 61

## Chapitre IX

### Les communications et les relations avec les citoyens 63

- 9.1 Le XX<sup>e</sup> Congrès mondial de la route 63
- 9.2 Les campagnes de sécurité routière 63
- 9.3 Les relations avec les médias et les usagers 63
- 9.4 La gestion des plaintes 64
- 9.5 L'application de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* 64

## Partie 3

### Annexes 65

- Annexe 1  
Les lois et les règlements sous l'autorité du ministre des Transports 65
- Annexe 2  
Les mandats des unités administratives du Ministère 67
- Annexe 3  
La liste des organismes relevant du ministre des Transports 71
- Annexe 4

La carte des directions territoriales du Ministère 73

## Liste des tableaux

- 1- Évolution de l'effectif autorisé et de l'effectif régulier en place de 1993-1994 à 1995-1996 12
- 2- Affectation des budgets de 1995-1996 et de 1994-1995 par programme et élément de programme 13
- 3- Répartition des dépenses par activités, par direction territoriale en 1995-1996 14
- 4- Les dépenses relatives à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1995-1996 22
- 5- Subventions payées pour l'aide financière aux municipalités, par direction territoriale, en 1995-1996 24
- 6- Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de réfection et d'amélioration sur le réseau routier, par direction territoriale, en 1995-1996 25
- 7- Les principaux travaux par direction territoriale en 1995-1996 26
- 8- L'aide au transport terrestre des personnes — Dépenses de transfert par direction territoriale en 1995-1996 43
- 9- Dépenses de recherche-développement par secteur d'activité en 1995-1996 49
- 10- Évolution du nombre d'employés occasionnels et saisonniers occasionnels de 1992-1993 à 1995-1996 53
- 11- Dépenses de formation par corps d'emploi en 1995-1996 53
- 12- Nombre de jours perdus en accidents du travail et en maladies professionnelles de 1992 à 1995 54
- 13- Achats majeurs effectués par le Ministère en 1994-1995 et 1995-1996 55
- 14- Évolution des dépenses en télécommunications de 1991-1992 à 1995-1996 56
- 15- Répartition des contrats octroyés de 1993-1994 à 1995-1996 56

## Liste des graphiques

- 1- Investissements de recherche-développement par programme en 1995-1996 50
- 2- Nombre de réclamations sur contrats de 1979 à 1995-1996 58
- 3- Nombre et montant des réclamations (contrats de construction et de services auxiliaires) de 1993-1994 à 1995-1996 59

## Organigramme 36-37

# 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* (c. V-9), 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 annuels 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 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

Dans le but de rationaliser l'utilisation de ses ressources et pour rencontrer ses contraintes budgétaires, notamment au niveau des frais administratifs, le Ministère a revu sa structure administrative sur le territoire en réduisant de 16 à 15 le nombre de directions territoriales. Ainsi, l'abolition de la Direction du Sud-Est-de-la-Montérégie a entraîné l'intégration du Centre de services de Cowansville à la Direction de l'Est-de-la-Montérégie et l'intégration du Centre de services d'Iberville à la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie.

À l'annexe 2, on trouvera une description du mandat des unités administratives.

Le Ministère s'est engagé dans le processus d'organisation du travail par la création du Comité ministériel sur l'organisation du travail présidé par le sous-ministre et composé de représentants de l'employeur et d'associations d'employés.

Des résultats concrets ont été atteints, notamment dans trois dossiers majeurs :

- Le premier concerne le développement et l'implantation d'un mécanisme de cueillette et de traitement des suggestions, faisant appel à la participation des employés, et qui s'inscrit dans la poursuite d'objectifs de conservation des emplois, de réduction des dépenses et d'établissement d'un climat de confiance. Le moyen retenu est la création de groupes de suggestions par unité administrative dont l'implantation a débuté en 1996.
- En second lieu, les travaux ont porté sur l'élaboration de nouveaux aménagements du temps de travail. Ils visent l'amélioration de l'efficacité et de l'efficacités du Ministère, la protection des emplois et la réduction de la masse salariale, notamment en regard des coûts reliés aux heures supplémentaires. Parmi les moyens étudiés, notons l'augmentation de l'amplitude de la journée régulière en période intense, la réduction de la semaine de travail en période plus calme et l'implantation de la semaine de travail à temps réduit.
- Finalement, la problématique de la sous-traitance a fait l'objet de l'élaboration d'un cadre méthodologique d'analyse et de prise de décision. Ce dossier vise la recherche d'économies

et l'utilisation optimale des employés. Trois expériences ont permis de valider les outils développés : une activité de surveillance d'un contrat de terrassement et de gravelage, un contrat d'entretien d'hiver et un contrat de comptage et d'enquête sur les origines et les destinations. Le portrait de la sous-traitance doit être complété et devrait permettre aux gestionnaires de comparer les coûts des activités ou des produits/services des travaux réalisés à l'interne, avec ceux qui sont exécutés à contrat.

Dans la poursuite des objectifs reliés à la réorganisation ministérielle et qui vise notamment la responsabilisation des gestionnaires, le Ministère s'est doté d'un nouveau plan de délégation de gestion des ressources humaines qui privilégie la délégation au niveau de gestion le plus bas possible en ayant comme buts de faciliter et d'accélérer la prise de décision.

#### 2.2 Les ressources humaines

L'exercice 1995-1996 constituait pour le Ministère la quatrième année de son plan quinquennal de réduction de l'effectif, conformément à la décentralisation de la voirie locale et à l'objectif gouvernemental en ce domaine. Il est à noter que le programme temporaire d'indemnisation des départs volontaires a permis d'atteindre l'objectif de compression : sur un total de 1 104 employés adhérents, 930 avaient quitté le Ministère au 31 mars 1996.

Le tableau 1 illustre l'évolution des postes et des employés au cours des trois dernières années. À la fin de l'exercice, le nombre d'employés réguliers s'établit à 5 645 individus pour une enveloppe d'effectif autorisé de 6 260 postes dont plusieurs étaient vacants au 31 mars 1996, considérant que l'effectif autorisé doit être réduit à 5 652 au 31 mars 1997. Le total des employés réguliers en place inclut tout le personnel excédentaire, y compris les cadres en transition de carrière. En ce qui concerne le personnel d'encadrement excédentaire, le Ministère a décidé de protéger leur classement jusqu'au 31 mars 1997 ou jusqu'à concurrence du 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour ceux ayant opté pour un départ à la retraite.

Tableau 1

**Évolution de l'effectif autorisé et de l'effectif régulier en place de 1993-1994 à 1995-1996**

Catégorie d'emploi	Effectif autorisé			Effectif régulier en place au 31 mars		
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1994	1995	1996
Administrateurs d'État	7	7	7	7	6	6
Cadres supérieurs	202	175	115	157	149	144
Cadres intermédiaires	453	392	241	331	314	289
Professionnels	970	985	998	889	893	946
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	2 509	2 577	2 621	2 402	2 377	2 380
Ouvriers	2 065	2 055	2 104	1 809	1 734	1 706
Employés ayant bénéficié du Programme temporaire d'indemnisation de départs volontaires	581	334	174	581	334	174
<b>Total</b>	<b>6 787</b>	<b>6 525</b>	<b>6 260</b>	<b>6 176</b>	<b>5 807</b>	<b>5 645</b>

**2.3 Les ressources financières**

Tel que montré au tableau 2, le budget alloué au Ministère pour l'exercice financier 1995-1996 s'élève à 1 955 399 000 \$. Ce budget, qui constitue 4,5 % de l'ensemble des crédits budgétaires gouvernementaux, représente une diminution de 144 156 000 \$, soit 6,5 %, par rapport à celui de 1994-1995.

Par ailleurs, les dépenses réalisées au cours de l'exercice ont atteint 1 920 068 100 \$, ce qui représente 98,2 % des crédits autorisés au début de l'exercice. Il s'agit d'une réduction de 3,8 %, par rapport aux dépenses de l'année précédente.

Le tableau 3 présente une information détaillée des dépenses ministérielles par direction territoriale selon les grands secteurs d'activités, soit la construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures de transport (51 %), le transport scolaire (22 %) le transport des personnes et des marchandises (18 %) les transports maritime et aérien (3 %), la recherche et le développement (1 %) et la gestion interne (5 %).

Tableau 2

## Affectation des budgets de 1995-1996 et de 1994-1995 par programme et élément de programme

	1995-1996	1994-1995
	(000 \$)	
<b>1 Systèmes de transport terrestre</b>	<b>357 765</b>	<b>390 607</b>
I. Recherche et développement	12 824	15 836
II. Transport des personnes	340 512	370 083
III. Transport des marchandises	4 429	4 688
<b>2 Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport</b>	<b>978 798</b>	<b>1 094 262</b>
I. Amélioration du réseau routier	319 043	404 756
II. Réfection du réseau routier	162 833	182 652
III. Entretien des infrastructures de transport	356 653	360 574
IV. Ateliers	43 943	45 431
V. Soutien	96 326	100 849
<b>3 Gestion interne et soutien</b>	<b>101 214</b>	<b>103 337</b>
I. Direction	4 874	5 576
II. Soutien administratif	87 524	89 341
III. Soutien technique	8 816	8 420
<b>4 Commission des transports du Québec</b>	<b>10 031</b>	<b>10 694</b>
<b>5 Transport maritime et aérien</b>	<b>53 508</b>	<b>52 688</b>
I. Transport maritime	44 858	41 720
II. Transport aérien	8 650	10 968
<b>6 Transport scolaire</b>	<b>429 161</b>	<b>427 281</b>
I. Aide au transport scolaire	428 540	426 630
II. Soutien administratif	621	651
<b>Sous-total</b>	<b>1 930 477</b>	<b>2 078 869</b>
<b>40 Comptes à fins déterminées</b>	<b>24 922</b>	<b>20 686</b>
I. Lien La Doré-Normandin	—	555
II. Programme stratégique d'amélioration routière	24 922	18 880
III. Entente au développement des régions	—	1 251
<b>Total</b>	<b>1 955 399</b>	<b>2 099 555<sup>(1)</sup></b>

(1) Les données 1994-1995 correspondent à celles publiées dans les comptes publics.

Tableau 3  
Répartition des dépenses par activités, par direction territoriale en 1995-1996  
(000 \$)

Directions territoriales	Recherche et développement	Transport des personnes et des marchandises	Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	Gestion interne et soutien	Transport			Total	
					Maritime	Aérien	Scolaire	1995-1996	1994-1995
<i>Direction générale de l'Est</i>									
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	13,8	499,5	42 828,3		3 120,9	999,5	12 740,9	60 202,9	65 173,4
Bas-Saint-Laurent		1 028,3	63 665,1		315,4	25,6	21 940,2	86 974,6	92 474,8
Côte-Nord		511,9	40 018,0		443,5	3 075,3	7 552,6	51 601,3	68 545,3
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est		2 116,0	30 524,6				16 213,4	48 854,0	47 692,6
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	17,5	461,5	21 760,4			21,0	8 850,3	31 110,7	31 418,8
Mauricie—Bois-Francs		3 082,0	77 008,3				35 460,8	115 551,1	121 629,1
<b>Sous-total</b>	<b>31,3</b>	<b>7 699,2</b>	<b>275 804,7</b>	<b>—</b>	<b>3 879,8</b>	<b>4 121,4</b>	<b>102 758,2</b>	<b>394 294,6</b>	<b>426 934,0</b>
<i>Direction générale de Québec</i>									
Chaudière-Appalaches	45,8	2 672,4	92 673,1		69,5	70,9	33 351,5	128 883,2	126 784,0
Québec	144,2	12 514,9	86 755,5		18,9		31 435,8	130 869,3	123 565,5
<b>Sous-total</b>	<b>190,0</b>	<b>15 187,3</b>	<b>179 428,6</b>	<b>—</b>	<b>88,4</b>	<b>70,9</b>	<b>64 787,3</b>	<b>259 752,5</b>	<b>250 349,5</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>									
Laval—Mille-Îles		12 431,1	29 047,5				40 222,1	81 700,7	87 720,9
Île-de-Montréal	360,4	259 298,7	52 752,6				41 604,0	354 015,7	376 591,6
Nord-de-la-Montérégie	23,6	11 197,3	58 464,2		808,8		34 851,0	105 344,9	135 338,3
Sud-Est-de-la-Montérégie <sup>1</sup>		6 038,7	27 944,7				19 461,7	53 445,1	50 877,2
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	69,3	7 883,5	52 072,9				25 722,1	85 747,8	65 945,7
<b>Sous-total</b>	<b>453,3</b>	<b>296 849,3</b>	<b>220 281,9</b>	<b>—</b>	<b>808,8</b>	<b>—</b>	<b>161 860,9</b>	<b>680 254,2</b>	<b>716 473,7</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>									
Estrie	28,4	3 235,4	61 489,1				21 100,3	85 853,2	81 305,2
Laurentides-Lanaudière	202,0	1 754,3	81 773,1				34 555,5	118 284,9	127 974,3
Outaouais	70,0	6 077,0	50 414,7				25 418,3	81 980,0	85 785,3
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec		948,6	56 295,8			738,4	16 452,3	74 435,1	83 190,6
<b>Sous-total</b>	<b>300,4</b>	<b>12 015,3</b>	<b>249 972,7</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>738,4</b>	<b>97 526,4</b>	<b>360 553,2</b>	<b>378 255,4</b>
Directions centrales	9 754,3	17 925,5 <sup>2</sup>	60 592,1 <sup>3</sup>	97 827,2	35 959,2	1 228,6	1 926,7	225 213,6	214 307,8
<b>Total</b>	<b>10 729,3</b>	<b>349 676,6</b>	<b>986 080,0</b>	<b>97 827,2</b>	<b>40 736,2</b>	<b>6 159,3</b>	<b>428 859,5</b>	<b>1 920 068,1</b>	<b>1 986 320,4</b>

1. Même si la fermeture de cette Direction territoriale a été annoncée le 8 mai 1995, le suivi budgétaire s'est effectué selon la structure budgétaire en place au 1<sup>er</sup> avril 1995.

2. Inclut les dépenses de la CTQ (9 388 200 \$).

3. Inclut le compte à fins déterminées (23 270 600 \$).

## Chapitre III

### Les orientations et les priorités du Ministère

#### 3.1 Les choix stratégiques

Le Ministère a poursuivi la mise en œuvre de son *Plan stratégique 1994-1997* et a réalisé ses interventions en conformité avec ses cinq grands choix stratégiques. Ces choix constituent les principaux enjeux auxquels le Ministère aura à répondre au cours des prochaines années, et ce, dans le contexte du resserrement des finances publiques déjà amorcé et, conséquemment, de celui des ressources allouées au Ministère pour réaliser sa mission.

Ces choix stratégiques sont :

- 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.

En 1995-1996, le Ministère s'était donné comme priorités :

- un meilleur encadrement des orientations en matière de transport, en accord avec les besoins socio-économiques des régions, compte tenu de l'éventuelle prise en charge d'infrastructures fédérales (maritime, ferroviaire et aéroportuaire) ; une plus grande connaissance des besoins des marchés régionaux ; la poursuite de l'élaboration des plans de transport du Québec et ceux des régions comme outils de planification ;
- l'amélioration de la connaissance de l'état des infrastructures et de la gestion des interventions sur le réseau routier, de façon à mieux cibler les interventions et à mieux suivre leur déroulement ;

- la mise en place de mesures, en concertation avec nos partenaires municipaux, visant la protection de l'intégrité du réseau routier (circulation lourde, corridors routiers) ;
- la mise en œuvre de la politique de sécurité routière concernant les interventions (marquage, abords de route, surfaces de roulement) sur le réseau routier ;
- la définition d'orientations ministérielles pour une plus grande intégration des différents modes de transport des personnes et des marchandises ;
- la mise en place de programmes de recherche ciblés sur la sécurité routière et sur l'intermodalité ;
- la gestion rigoureuse des ressources mises à la disposition du Ministère et, en conséquence, l'amélioration de ses façons de faire ;
- l'amélioration des communications avec les citoyens et les différents partenaires du Ministère.

Le Ministère a aussi entrepris une vaste réflexion sur le rôle stratégique des transports qui l'amènera, au cours de la prochaine année, à élaborer une véritable stratégie nationale en transport et à préciser sa mission.

#### 3.2 Le rôle stratégique des transports

Les services de transport des personnes et des marchandises sont confrontés à un environnement socio-économique complexe et changeant. De plus, l'État fait face à des problèmes budgétaires pour répondre à l'ensemble des besoins des citoyens, de performance des différents services qu'il offre à ses clientèles et de confiance de la population vis-à-vis sa capacité de répondre à ces enjeux. Afin de mieux cerner ces différents aspects et pour mieux guider sa prise de décision, le Ministère a amorcé une réflexion portant sur le rôle stratégique des transports au Québec.

Une équipe multidisciplinaire a été constituée pour réaliser cette démarche intégrée, axée sur les thèmes majeurs suivants : l'intervention de l'État en transport, le partage des responsabilités, la structure de financement, le modèle organisationnel, la gestion de la demande et la hiérarchisation des infrastructures et des réseaux de transport. Ce dernier thème vise non seulement une meilleure connaissance des réseaux et des infrastructures de transport

au Québec, mais également la définition et la présentation d'un réseau stratégique national, multimodal et intégré, pour le transport des personnes et des marchandises.

Ce document de réflexion qui sera terminé au cours de l'été 1996 proposera des orientations fondées sur des principes de libéralisation, de responsabilisation et de partenariat.

Cet exercice de réflexion se poursuivra pendant la prochaine année, afin de permettre l'élaboration d'une véritable stratégie nationale en transport, fondée sur la reconnaissance de liens étroits entre l'économie, le transport et l'aménagement du territoire, traduisant ainsi une ferme volonté de soutenir efficacement une économie nationale et régionale diversifiée et durable.

## Partie 2

# Les réalisations par secteur d'activité

---

### Chapitre IV

#### La planification

Le Ministère a poursuivi l'élaboration de plans de transport afin de se donner les outils ministériels pour prévoir et hiérarchiser, pour tous les modes de transport, les interventions pouvant répondre le plus adéquatement possible aux besoins de déplacements pour les territoires concernés. Cette approche vise l'intégration des préoccupations d'aménagement du territoire, de développement économique, d'environnement et d'intermodalité. À cet effet, le Ministère a produit un premier rapport d'étape du *Guide d'élaboration des plans de transport régionaux* en vue d'aider les directions territoriales à réaliser leur plan de transport.

#### 4.1 Le plan de transport de l'agglomération de Montréal

Lors du dépôt du diagnostic et des orientations devant guider l'élaboration du Plan de transport de Montréal, le Ministre a mis sur pied la Table métropolitaine des transports, composée d'élus municipaux et de décideurs socio-économiques, pour associer ses partenaires à la démarche et favoriser l'émergence d'une vision métropolitaine des transports.

Les membres de la Table ont discuté des propositions ministérielles sur le cadre institutionnel et financier pour le transport des personnes, ainsi que sur la problématique du transport des marchandises dans la région métropolitaine.

Le Ministère et ses partenaires ont aussi collaboré à la réalisation d'analyses techniques de projets de développement de systèmes de transport en commun, soit l'ajout de quatre lignes au réseau de trains de banlieue, le prolongement du métro à Laval, un train et un service d'aéroglesseur entre Repentigny et le centre-ville, ainsi que l'utilisation de l'estacade du pont Champlain par différents systèmes de transport des personnes. Ces analyses qui ont nécessité une contribution de 2,3 millions de dollars du Ministère alimenteront l'élaboration en cours d'un scénario préférentiel d'intervention.

En complémentarité avec l'élaboration du plan de transport, le Ministère a piloté le projet de loi, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996, créant l'Agence métropolitaine de transport dont la mission est de

soutenir, de développer, de coordonner et de promouvoir le transport collectif.

L'Agence sera donc responsable, entre autres choses, de la planification et de la gestion des trains de banlieue et d'autres équipements métropolitains de transport en commun, de la planification du prolongement du métro et de l'intégration des services entre les différents modes de transport dans la région.

L'organisme bénéficie de sources autonomes de financement provenant de la taxe sur l'essence, de l'immatriculation des véhicules et de la taxe foncière des villes de son territoire, et assume la responsabilité du partage des coûts du réseau métropolitain de transport en commun. Depuis le 7 février 1996, l'Agence est sous la responsabilité du ministre d'État à la métropole.

#### *Le Programme d'intervention 1995-1996*

En raison de l'urgence et de l'ampleur des problèmes de transport, des interventions immédiates de conservation et d'optimisation des systèmes et des réseaux de transport existants s'avèrent nécessaires avant la finalisation du plan de transport. Un programme d'intervention conforme aux orientations retenues pour le plan de transport et qui s'étend du 1<sup>er</sup> avril 1995 au 31 mars 1997 a été établi à cet effet. Les interventions réalisées en 1995-1996, par le Ministère ou ses partenaires, sont identifiées ci-après, selon les objectifs retenus.

#### **Améliorer les services de transport en commun et leur accès**

Le réaménagement géométrique de l'échangeur des routes 132 et 134 et la mise en place d'une voie réservée pour les autobus ont été réalisés, par le Ministère et ses partenaires, pour limiter les conflits de circulation et faciliter l'accès à la station de métro Longueuil. La contribution du Ministère à ces travaux s'élève à 2 millions de dollars.

Le Ministère a également consenti une subvention de plus de 1 million de dollars au réaménagement du terminus de la station de métro Angrignon. Les travaux ont pour but d'augmenter et d'améliorer les aires d'attente, d'ajouter une nouvelle boucle à l'aire

d'opération et d'implanter un stationnement de courte durée.

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) a aussi procédé à des travaux de réaménagement (construction d'une sortie de secours et d'un puits de ventilation) à la station Lucien L'Allier, dont les coûts de 5,7 millions de dollars ont été assumés en totalité par le Ministère. L'investissement consenti à ce chapitre par le Ministère est le plus important depuis plusieurs années.

La Société a aussi terminé l'implantation de voies réservées sur le boulevard Newman et la rue Sherbrooke et a entrepris d'autres travaux d'aménagement sur le Chemin de la Côte-de-Liesse. La participation du Ministère à ces trois projets s'est chiffrée à 267 300 dollars.

### **Implanter des voies réservées au covoiturage pour réduire les déplacements en automobile**

Afin de mieux répondre aux besoins croissants, le Ministère préconise des stratégies de gestion de la demande pour accroître l'efficacité de ses infrastructures quant au nombre de personnes transportées. Ainsi, des investissements de près de 0,9 million de dollars ont été consentis pour l'aménagement de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé sur les autoroutes 13 (0,7 million de dollars) et 15 Nord (170 000 \$).

L'analyse de ces projets, en particulier celui de l'autoroute 15 Nord, permettra d'évaluer l'intérêt d'un réseau de voies réservées, pour optimiser l'utilisation des infrastructures du Ministère dans la région métropolitaine et de préciser les mesures connexes nécessaires à la mise en place d'un tel réseau.

### **Maintenir la fluidité de la circulation sur les autoroutes pour soutenir la compétitivité de l'économie**

Le Ministère a consacré une somme de 16,5 millions de dollars à une nouvelle section de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15. Maillon important du réseau routier de la région métropolitaine, l'autoroute 30 offre une alternative à la circulation de transit, en particulier au camionnage, et fournit aux municipalités de la rive sud un axe régional rapide et sécuritaire capable de soutenir les échanges économiques.

Un montant de 8,6 millions de dollars a été attribué au développement et à l'implantation, sur le réseau autoroutier montréalais, de la première phase d'un système de gestion de la circulation autoroutière (équipement de télésurveillance, de détection automatique des incidents et d'informations aux usagers).

Ces mesures contribuent à minimiser les effets de congestion récurrente durant les périodes de pointe et à réduire la congestion attribuable aux incidents, permettant ainsi d'augmenter la sécurité et la fiabilité du réseau autoroutier.

### **Améliorer l'accessibilité aux réseaux réguliers de la clientèle à mobilité réduite et des personnes handicapées**

Le Ministère a procédé à l'adaptation de la gare Roxboro et de la gare Centrale de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes afin de les rendre accessibles à la clientèle se déplaçant en fauteuil roulant. Cette opération, qui a nécessité des investissements de 1,5 million de dollars, constitue un projet pilote visant à s'assurer que le concept développé est adéquat, compte tenu des besoins des usagers, des contraintes d'exploitation, du climat et des coûts.

### **Conserver et réhabiliter les équipements et infrastructures de transport**

En ce qui concerne le transport en commun, une somme de 49,2 millions de dollars a été consacrée par le Ministère au parachèvement des travaux de modernisation de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes tandis que la rénovation du matériel roulant a nécessité des investissements de 28,2 millions de dollars.

Remis en opération le 27 octobre 1995, ce service de train de banlieue permettra de transporter 10 800 personnes en période de pointe à partir des douze stations aménagées le long de la ligne. La construction de boucles de virage permet l'intermodalité avec les autobus, alors que les nombreux stationnements facilitent le transfert modal auto-trains.

Par ailleurs, des subventions de 3 millions de dollars ont été consenties à la STCUM pour le maintien et la restauration des infrastructures et du matériel roulant du métro, notamment pour la restauration des voûtes et des voitures MR-63, les équipements fixes et les escaliers mécaniques.

Le renouvellement de la flotte d'autobus de la STCUM et de la Société de transport de Laval (STL) représente, pour cette année, un investissement de 5,3 millions de dollars.

En ce qui concerne la réfection du réseau routier, la rénovation des chaussées et des ouvrages d'art de la grande région de Montréal a bénéficié d'un budget de l'ordre de 30 millions de dollars, soit le tiers des dépenses consacrées aux travaux de construction sur le réseau routier. Des interventions majeures ont notamment été réalisées sur le réseau autoroutier ainsi que sur les grands axes régionaux.

Ainsi, sur l'île de Montréal, d'importants travaux de réfection ont été exécutés, notamment au tunnel Ville-Marie (4,5 millions de dollars) et à l'échangeur Montée des Sources sur l'autoroute 20 (1 million). Sur la rive nord, le pont Benjamin Moreau sur l'autoroute 40 ainsi que l'autoroute 15 ont bénéficié d'investissements de l'ordre de 3,2 millions de dollars. Sur la rive sud, on a procédé à des travaux de 2,3 millions sur la route 116 afin d'en améliorer la capacité portante, le confort et la sécurité. La reconstruction de la dalle de béton sur une chaussée de l'autoroute 40, entre le pont de l'île aux Tourtes et l'échangeur A-540, a été exécutée au coût de 4,2 millions de dollars.

#### **4.2 Le plan de transport de l'agglomération de Québec**

Le plan de transport de l'agglomération de Québec se réalise en partenariat avec différents intervenants du milieu, soit les municipalités régionales de comté (MRC), la Communauté urbaine de Québec (CUQ), les sociétés de transport en commun, l'aéroport et le port de Québec. Deux étapes de réalisation du plan de transport ont été complétées, soit l'élaboration de la problématique et la définition d'orientations en transport qui ont reçu l'approbation des élus municipaux et du ministre des Transports.

La troisième étape, qui concerne l'analyse des tendances, est également complétée. Elle avait pour but de projeter à l'horizon 2011 les tendances passées de la demande en transport, tout en maintenant l'offre de transport au niveau de 1991. Une version préliminaire d'un document intitulé *Analyse des tendances*, a été présentée en juin 1995 aux élus municipaux qui se sont dits en accord avec les tendances observées pour l'horizon 2011. La version finale devrait être complétée en juillet 1996.

Une quatrième étape, soit l'élaboration de scénarios de transport, a été amorcée en février 1996. Cette étape vise à produire, pour le début de l'année 1997 un scénario comprenant un volet *aménagement du territoire* et un volet *transport* qui a pour objectif de contrer les tendances.

#### **4.3 Le plan de transport de l'Outaouais**

Une rencontre d'information et de consultation, sur le plan de transport, s'est tenue à l'automne 1995 avec les quatre MRC du territoire. Elle aura permis à ces MRC de se prononcer sur la grille de priorisation des projets inscrits au plan de transport et d'établir un consensus sur leur réalisation. Le plan final sera déposé à l'automne 1996.

Les trois principaux projets de développement identifiés au plan de transport se sont poursuivis :

— Le boulevard La Vérendrye

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a déposé ses recommandations en juillet 1995 et favorise une route à deux voies sans transport lourd. Le Ministère est en attente du décret gouvernemental qui confirmera ou infirmera cette recommandation.

— L'autoroute 50

Le plan de réserve a été réalisé en mai 1995 tout comme l'étude d'avant-projet. L'étude d'impact a été transmise au BAPE.

— L'axe McConnell-Laramée (Hull)

L'étude des besoins pour l'achèvement de l'axe McConnell-Laramée a été déposée ; celle-ci propose le phasage de la réalisation et des mesures pour augmenter le taux d'occupation des véhicules particuliers, en prévoyant des voies réservées pour le transport collectif.

#### **4.4 Les autres plans de transports régionaux**

Les plans de transport des Laurentides, du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord, de l'Abitibi—Témiscamingue et de l'Estrie sont rendus à l'étape d'élaboration de la problématique régionale.

Le plan de transport de la Basse-Côte-Nord est en révision à la suite de changements d'orientations du gouvernement fédéral.

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

Dans le cadre de l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le Ministère a produit les avis requis pour les MRC ayant amorcé l'exercice de révision de leur schéma d'aménagement. Il a aussi produit les avis relatifs aux modifications de schémas d'aménagement et de règlements de contrôle intérimaire. Il a participé au processus d'élaboration de plans stratégiques et d'ententes-cadres de développement, selon les modalités prévues à la politique de développement des régions administratives du Québec.

#### **4.6 Les données en transport**

Un inventaire des besoins de données statistiques a été réalisé afin de mieux répondre aux besoins liés à l'élaboration de politiques en transport ou pour des fins de planification. Divers documents d'information statistique ont été produits, dont un sur le lien entre le transport et le tourisme au Québec.

Dans le cadre de la planification et de la gestion du réseau routier, le Ministère a procédé à plus de 4 000 comptages automatiques de circulation au

moyen de 300 compteurs et à plus de 350 opérations de recensement manuel à des intersections ou sur les types de véhicules qui utilisent le réseau routier. L'état de la chaussée est connu annuellement au moyen de trois types de relevés qui portent sur le confort du roulement, sur la fissuration de la chaussée et sur l'orniérage de la route. Cette année le Ministère a réalisé des relevés sur 22 000 km de son réseau dans une période de quatre mois. Il a poursuivi son programme d'évaluation des ponts sur 251 structures, soit 7 % des ponts prévus au programme d'évaluation.

De plus, le Ministère a procédé, à l'automne 1995, à la réalisation d'une enquête origine-destination, en collaboration avec ses partenaires locaux, dans le but d'obtenir une meilleure connaissance des déplacements de la population dans la région de l'Outaouais. Près de 6 000 ménages ont été rejoints par téléphone afin de recenser les différentes caractéristiques de leurs déplacements durant une journée de semaine.

Dans le but de donner une plus grande accessibilité aux données sur les déplacements de personnes dans la grande région de Montréal, le Ministère a publié un document intitulé *Mobilité des personnes dans la région de Montréal*, en collaboration avec la STCUM. Ce document a été distribué aux villes et MRC ainsi qu'à tous les organismes de planification de la région. Il inclut une disquette contenant plusieurs matrices de déplacements facilitant ainsi l'analyse des déplacements sur le territoire.

Deux numéros du *Bulletin économique du transport au Québec* ont été produits ainsi qu'un document sur l'importance et les tendances du transport dans l'économie. Un document intitulé *L'activité économique dans l'agglomération de Québec : état de la situation et perspectives à l'horizon 2011*, a aussi été complété et diffusé dans le cadre de la réalisation du plan de transport de l'agglomération de Québec.

## **Chapitre V**

### **Les infrastructures routières**

#### **5.1 Les politiques routières**

##### ***La Politique sur le contrôle des accès***

Le projet de politique a été autorisé par les autorités en novembre 1995. L'objectif de cette politique vise essentiellement l'amélioration de la fluidité et la sécurité routière.

Deux colloques et une session complète au 31<sup>e</sup> congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) ont été consacrés et réalisés pour sensibiliser les différents intervenants du milieu et recueillir leurs commentaires.

Les directions territoriales ont également été invitées à intervenir d'une façon spécifique auprès de chacune des MRC dans le cadre de la révision de leur schéma d'aménagement. Un guide leur a été diffusé à cet effet en avril 1996.

##### ***La Politique sur le vélo***

La *Politique sur le vélo* a été adoptée en juin 1995. Elle vise la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre usagers de la route. Par la suite, un document complémentaire a été élaboré pour aider les directions territoriales dans l'application de la politique. Deux projets de recherche ont également été initiés, soit une étude sur l'état de la pratique du vélo au Québec et une étude sur le financement de la Route verte.

Dans ce dernier cas, notons qu'un effort considérable a été fourni pour la mise en place de la Route verte, dont l'objectif est d'implanter un réseau cyclable de 2 400 km à travers le Québec.

##### ***La Politique de sécurité routière***

En avril 1995, la *Politique de sécurité dans les transports (volet routier)* a été rendue publique par le ministre des Transports. Réalisée conjointement avec la Société de l'assurance automobile du Québec, cette politique a pour objectif la réduction du nombre d'accidents de 25 % d'ici l'an 2000 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Le second volet de la Politique, portant sur l'ensemble des modes, sera adopté en 1997.

#### **Le rapport du Vérificateur général du Québec — 1995**

Les actions du Ministère en matière de sécurité routière ont fait l'objet d'un examen de la part du Vérificateur général. Le Ministère a répondu à ce dernier en rappelant les mesures d'amélioration déjà prises et celles à venir.

#### **Les systèmes d'information**

Afin de permettre aux directions territoriales de devenir plus autonomes dans l'établissement du diagnostic de sécurité routière, des outils informatiques plus performants sont en voie de développement.

Le diagnostic de sécurité routière englobe les trois étapes suivantes :

- le relevé d'information sur les accidents survenus sur le réseau routier du MTQ (complété sur 80 % du territoire) ;
- la localisation des accidents sur le réseau routier du Ministère (un historique de trois ans est complété pour 50 % du territoire) ;
- l'intégration accidents — *environnement routier* — *circulation* (complétée pour 20 % du territoire).

#### **La formation en sécurité**

La décentralisation des activités de sécurité en territoire a entraîné des besoins de formation sur l'analyse de lieux d'accident, l'établissement de diagnostics sur la sécurité, l'évaluation des interventions et sur la signalisation.

#### **Les limites de vitesse**

La détermination des limites de vitesse est un élément important de sécurité routière. À cet effet, le Ministère a préparé, à l'usage des personnes concernées par la problématique des limites de vitesse, une vidéo qui présente les diverses étapes de la procédure de détermination de la limite de vitesse pour les routes à deux voies.

#### **Les projets de recherche et de développement**

Le Ministère participe à 37 projets de recherche touchant la sécurité routière. Un nouveau programme a été préparé et vise à maintenir des efforts de recherche pour trois autres années.

### La Politique environnementale

Face à la problématique des terrains contaminés et de la gestion des déchets, le Ministère a procédé à plus de 25 études de caractérisation environnementale de terrains, soit dans le cadre du programme de démantèlement et de remplacement des réservoirs à carburant, soit dans le cadre de projets d'acquisition de terrains.

De plus, un *Guide de gestion des déchets générés par les activités du ministère des Transports* a été produit et distribué dans toutes ses unités concernées.

Enfin, de nombreuses études de répercussions environnementales ont été réalisées dans le cadre de la préparation des projets, études qui ont comme objectif général de minimiser les impacts environnementaux liés à la construction, la reconstruction ou à la réfection des infrastructures de transport.

### La signalisation

Un cadre de gestion de la signalisation a été élaboré et diffusé aux directions territoriales.

Des négociations ont été conduites entre la Société québécoise de promotion touristique (SQPT) et le Ministère pour transférer la gestion du programme de signalisation touristique à la Société. Une entente a été signée par les intervenants et le transfert a été effectué en mars 1996.

### Les utilités publiques et les passages à niveau

Le Ministère a fait connaître les orientations et les principes devant guider ses négociations en vue d'améliorer les relations avec ses partenaires et de favoriser l'élimination des coûts de déplacement des utilités publiques. Le Ministère a entrepris des discussions avec Gaz métropolitain, Bell Canada et Hydro-Québec pour réviser les ententes corporatives à ce sujet.

### 5.2 Les interventions sur le réseau routier

Les dépenses relatives à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1995-1996 ont totalisé 986 080 000 \$, dont 158 152 400 \$ ont été consacrés au programme d'aide au réseau municipal alors que 827 927 600 \$ ont été investis sur le réseau sous la responsabilité du Ministère. Ce dernier montant est inférieur de 65 166 600 \$, soit 7,3 %, à celui de l'année précédente. Les diminutions sont observables au niveau de la rémunération du personnel et des travaux de réfection et d'amélioration, alors que les dépenses relatives à l'entretien d'été et d'hiver ont augmenté de près de 3 %. On trouvera au tableau 4 la répartition des dépenses relatives au réseau routier.

Tableau 4

#### Les dépenses relatives à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1995-1996

	1995-1996		1994-1995	
	000 \$	%	000 \$	%
<b>Rémunération</b>	<b>226 032,6</b>	<b>22,9</b>	<b>240 096,3</b>	<b>22,7</b>
Permanents	184 948,2 <sup>1</sup>	18,7	197 575,6 <sup>2</sup>	18,7
Occasionnels	41 084,4 <sup>3</sup>	4,2	42 520,7 <sup>4</sup>	4,0
<b>Exploitation du réseau</b>	<b>203 380,5<sup>5</sup></b>	<b>20,6</b>	<b>196 819,2<sup>5</sup></b>	<b>18,6</b>
Entretien d'hiver	107 201,1	10,9	103 241,6	9,8
Entretien d'été	58 480,5	5,9	60 240,9	5,7
Ateliers, usines et autres	37 698,9	3,8	33 336,7	3,1
<b>Travaux routiers</b>	<b>362 476,0<sup>5</sup></b>	<b>36,8</b>	<b>422 388,5<sup>5</sup></b>	<b>40,0</b>
Réfection de routes	105 725,0	10,7	122 744,1	11,6
Réfection de structures	30 317,0	3,1	23 529,4	2,2
Amélioration de routes	177 998,0	18,1	214 014,2	20,3
Amélioration de structures	9 495,0	1,0	12 549,8	1,2
Dépenses connexes	38 941,0	3,9	49 551,0	4,7
<b>Aide au réseau municipal</b>	<b>158 152,4</b>	<b>16,0</b>	<b>163 918,9</b>	<b>15,5</b>
Prise en charge du réseau local	87 830,9	8,9	87 929,4	8,3
Amélioration du réseau local	57 012,4	5,8	62 060,2	5,9
Réfection, ponts et ouvrages d'art	8 822,2	0,9	8 259,2	0,8
Autres	4 486,9	0,4	5 670,1	0,5
<b>Dépenses administratives</b>	<b>36 038,5<sup>5</sup></b>	<b>3,7</b>	<b>33 790,2<sup>5</sup></b>	<b>3,2</b>
<b>Total</b>	<b>986 080,0<sup>6</sup></b>	<b>100,0</b>	<b>1 057 013,1<sup>7</sup></b>	<b>100,0</b>

1. Incluant 57,9 M\$ en capital.

2. Incluant 57,1 M\$ en capital.

3. Incluant 9,9 M\$ en capital.

4. Incluant 15,7 M\$ en capital.

5. Excluant la rémunération.

6. Incluant les dépenses du compte à fins déterminées de 20,8 M\$ et la super catégorie «Prêt, placement et avance».

7. Incluant les dépenses du compte à fins déterminées de 20,8 M\$ et la super catégorie «Prêt, placement et avance».

## ***Le plan d'action 1995-2000***

Le présent exercice a constitué la première année du *Plan d'action 1995-2000*, élaboré en 1994. Ce plan précisait les objectifs que le Ministère s'est fixés d'ici l'an 2000 pour améliorer le réseau routier ainsi que les ressources financières qu'il entend y investir.

Les restrictions budgétaires n'ont pas permis au Ministère en 1995-1996 d'intervenir selon le rythme d'investissement prévu annuellement pour rencontrer les objectifs fixés au *Plan d'action 1995-2000*. Globalement, les sommes investies en 1995-1996 représentent 66 % de la somme moyenne identifiée dans le plan d'action pour assurer le maintien de la qualité du réseau.

Plus spécifiquement, le Ministère avait retenu les objectifs suivants :

### **1. Assurer une meilleure conservation du réseau**

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

À cet égard, quelque 105,7 millions de dollars ont été consacrés en 1995-1996 à la réalisation de travaux de conservation des chaussées dont 47,3 millions de dollars pour la pose de couches d'usure, 45,5 millions de dollars pour le renforcement des infrastructures routières et 12,9 millions de dollars pour divers travaux de réfection de chaussées ou d'autres éléments de la route. Le Ministère est intervenu ainsi sur quelque 1 290 km du réseau routier supérieur.

En ce qui concerne les structures (ponts et viaducs), le Ministère a investi quelque 39,8 millions de dollars pour leur entretien, leur renforcement ou leur remplacement. Ainsi, quelque 161 ponts ou structures ont été réparés, renforcés ou remplacés.

### **2. Maintenir l'effort pour l'amélioration de la sécurité**

Grâce à des actions concertées avec ses partenaires et intervenants en sécurité routière, le Ministère compte réduire de 25 % le nombre d'accidents d'ici l'an 2000.

Diverses interventions, réalisées en 1995-1996, avaient pour objectif principal de réduire le nombre d'accidents (avec morts, avec blessés ou dommages matériels seulement). La correction de courbes, de pentes, l'élargissement de voies et d'accotements non conformes aux normes de sécurité, la pose de glissières de sécurité pour la protection contre les objets fixes, l'amélioration de la signalisation, etc.

ont nécessité des débours de 109,1 millions de dollars en 1995-1996.

### **3. Adapter le réseau à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes**

À cet égard, la solution ne réside pas exclusivement dans des interventions routières. Des transferts intermodaux et les mesures favorisant une meilleure gestion de la demande sont d'abord considérés avant d'envisager la construction de nouveaux axes routiers ou l'augmentation de capacité des axes existants. Certaines interventions demeurent toutefois nécessaires. Le Ministère y a consacré en 1995-1996 quelque 68,9 millions de dollars.

#### ***L'entretien d'été et d'hiver***

Les travaux d'entretien d'été ont nécessité des dépenses de plus de 58 millions de dollars et consistent essentiellement à l'entretien des systèmes de drainage, au rapiéçage des chaussées et des accotements, à la tonte de la pelouse, aux réparations des glissières de sécurité et des clôtures, etc.

L'entretien hivernal de quelque 30 101 km de routes a occasionné une dépense de 142 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 l'autre tiers, soit 21 % et 11 % de l'entretien hivernal du réseau.

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 modifiés pour humidifier le sel), par l'utilisation du tachographe et par la réalisation d'une phase préparatoire au projet visant l'implantation, à titre expérimental, d'un système météoroutier, en collaboration avec le ministère de l'Environnement.

#### ***Les travaux dans le cadre de l'Entente Canada-Québec***

Au cours de l'exercice, plus de 30 millions de dollars ont été dépensés dans les régions de Montréal, de Québec, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de la Basse-Côte-Nord, en vertu de l'Entente quinquennale fédérale provinciale de 1993 sur un programme stratégique d'amélioration routière à frais partagés à parts égales. Après trois ans, environ les trois quarts de ce programme de 150 millions de dollars ont été réalisés.

Les projets retenus en 1995-1996 visaient l'amélioration de la fluidité et la sécurité de la circulation

sur la route 175, entre les régions de Québec et du Saguenay—Lac-Saint-Jean, le développement des autoroutes 30 et 50 dans la région métropolitaine de Montréal et de l'autoroute 440 à Laval, pour fins de décongestion, l'amélioration, notamment, de la sécurité routière sur la route 132 en Montérégie, et des travaux sur 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.

En octobre 1995, un avenant à cette Entente a également été conclu. Il porte sur un programme de transition de cinq ans résultant de l'abolition, le 1<sup>er</sup> juillet 1995, du Programme fédéral de subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique et de l'Est du Québec. Le nouveau programme prévoit une enveloppe de 78 millions de dollars pour le Québec. Il a pour objectifs d'aider les expéditeurs éprouvant de la difficulté à s'ajuster à la

levée des subventions, ainsi que d'investir, dans les routes et autres infrastructures de transport de l'Est du Québec, au profit de tous les usagers. En vertu de cette entente, un peu plus d'un million de dollars a été consacré durant l'année au volet d'aide aux expéditeurs et, sur une base de partage à parts égales, près de 20 millions de dollars au volet routier.

### L'aide financière aux municipalités

Afin d'aider les municipalités à assumer leurs responsabilités, près de 154 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. On trouvera au tableau 5, la répartition par direction territoriale de l'aide financière aux municipalités.

Tableau 5

### Subventions payées pour l'aide financière aux municipalités, par direction territoriale, en 1995-1996

Directions territoriales	Prise en charge du réseau local			Amélioration du réseau local	Réfection des ponts et autres ouvrages d'art	Total 1995-1996	Total 1994-1995
	1	2	3				
<i>Direction générale de l'Est</i>							
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	2 180 585	37 157	132 931	1 498 990	562 837	4 412 500	4 394 640
Bas-Saint-Laurent	10 363 101	100 530	74 539	4 368 626	853 904	15 760 700	15 900 373
Côte-Nord	477 737	7 379	2 484	594 760	94 089	1 176 449	1 500 221
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	1 770 429	37 198	9 938	1 891 437	298 007	4 007 009	3 464 615
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	1 308 059	108 476	30 307	747 601	225 919	2 420 362	2 538 524
Mauricie—Bois-Francs	11 163 314	58 348	269 568	6 144 216	1 237 521	18 872 967	18 599 349
<b>Sous-total</b>	<b>27 263 225</b>	<b>349 088</b>	<b>519 767</b>	<b>15 245 630</b>	<b>3 272 277</b>	<b>46 649 987</b>	<b>46 397 722</b>
<i>Direction générale de Québec</i>							
Chaudière-Appalaches	12 271 373	43 654	78 801	5 728 321	850 025	18 972 174	20 101 823
Québec	1 868 051	52 033	67 264	6 226 766	642 630	8 856 744	6 589 566
<b>Sous-total</b>	<b>14 139 424</b>	<b>95 687</b>	<b>146 065</b>	<b>11 955 087</b>	<b>1 492 655</b>	<b>27 828 918</b>	<b>26 691 389</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>							
Laval—Mille-Îles	361	—	22 265	998 092	137 173	1 157 891	1 764 942
Île-de-Montréal	—	—	—	1 768 010	—	1 768 010	283 283
Nord-de-la-Montérégie	1 825 961	—	61 573	2 250 456	344 666	4 482 656	5 179 433
Sud-Est-de-la-Montérégie*	2 715 517	—	130 944	2 108 621	410 465	5 365 547	6 506 787
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	2 367 728	—	157 342	2 575 552	111 420	5 212 042	5 906 828
<b>Sous-total</b>	<b>6 909 567</b>	<b>—</b>	<b>372 124</b>	<b>9 700 731</b>	<b>1 003 724</b>	<b>17 986 146</b>	<b>19 641 273</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>							
Estrie	9 900 665	6 980	89 856	3 853 721	948 739	14 799 961	15 724 380
Laurentides-Lanaudière	9 769 101	230 671	104 226	8 014 527	1 137 778	19 256 303	20 160 980
Outaouais	10 216 689	103 326	24 739	4 616 846	295 691	15 257 291	16 096 502
Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	7 449 668	77 891	62 116	3 625 888	671 348	11 886 911	11 654 191
<b>Sous-total</b>	<b>37 336 123</b>	<b>418 868</b>	<b>280 937</b>	<b>20 110 982</b>	<b>3 053 556</b>	<b>61 200 466</b>	<b>63 636 053</b>
<b>Total</b>	<b>85 646 339</b>	<b>863 643</b>	<b>1 318 893</b>	<b>57 012 430</b>	<b>8 822 212</b>	<b>153 665 517</b>	<b>156 366 437</b>
Nombre de municipalités	908	106	242	1 147	156		

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

Note: Le GH, subventions diverses et aux autochtones (838 600 \$), le FA, conservation des structures — Pont de Québec (25 000 \$) et le GL, soutien à l'embauche (287 800 \$) ne sont pas intégrés dans ces données, non plus que les travaux réalisés en régie par le Ministère.

\* Même si la fermeture de la Direction territoriale du Sud-Est-de-la-Montérégie a été annoncée le 8 mai 1995, le suivi budgétaire s'est effectué selon la structure budgétaire en place au 1<sup>er</sup> avril 1995.

Les compensations versées en vertu du *Programme d'aide à la prise en charge du réseau local*, 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 7 millions de dollars a été ajoutée, notamment pour des travaux de parachèvement, et ce, pour quelque 1 147 municipalités.

L'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art a porté sur des structures réparties dans 156 municipalités et pour lesquelles plus de 8 millions de dollars ont été alloués.

### Les activités immobilières

Le Ministère a dépensé 12 028 700 \$ au cours de l'année 1995-1996 pour l'acquisition de droits immobiliers, dont 11 832 300 \$ (98 %) pour des acquisitions reliées aux travaux routiers. Cette dépense représente une diminution de 31 % par rapport à l'exercice précédent, essentiellement due à la réduction des travaux d'amélioration sur le réseau routier.

### 5.3 Les principaux travaux par direction territoriale

En 1995-1996, le Ministère a dépensé plus de 489 millions de dollars en travaux d'entretien, de réfection et d'amélioration sur le réseau routier, soit une diminution de 40 millions de dollars par rapport à 1994-1995. On trouvera aux tableaux 6 et 7, la répartition des dépenses par direction territoriale ainsi qu'une liste des principaux travaux réalisés dans chacune des directions territoriales.

Tableau 6  
Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de réfection et d'amélioration sur le réseau routier, par direction territoriale, en 1995-1996 (000 \$)

Directions	Entretien		Réfection		Amélioration		Total 1995- 1996	Total 1994- 1995
	Hiver	Été	Routes	Struc- tures	Routes	Struc- tures		
<i>Direction générale de l'Est</i>								
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	6 105	2 457	6 624	602	6 183	3 124	25 095	24 352
Bas-Saint-Laurent	8 310	2 702	7 835	601	10 652	909	31 009	38 210
Côte-Nord	7 919	3 672	5 333	—	9 020	600	26 544	35 803
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	3 589	1 224	3 301	1 021	7 487	163	16 785	13 042
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau	3 555	1 663	4 898	258	2 093	38	12 505	12 278
Mauricie—Bois-Francs	7 965	4 680	12 420	1 823	7 473	613	34 974	41 898
<b>Sous-total</b>	<b>37 443</b>	<b>16 398</b>	<b>40 411</b>	<b>4 305</b>	<b>42 908</b>	<b>5 447</b>	<b>146 912</b>	<b>165 583</b>
<i>Direction générale de Québec</i>								
Chaudière-Appalaches	9 356	4 664	13 567	4 600	13 918	632	46 737	42 114
Québec	9 724	3 731	6 383	3 770	22 022	882	46 512	38 162
<b>Sous-total</b>	<b>19 080</b>	<b>8 395</b>	<b>19 950</b>	<b>8 370</b>	<b>35 940</b>	<b>1 514</b>	<b>93 249</b>	<b>80 276</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>								
Laval—Mille-Îles	3 986	2 759	2 246	3 029	5 401	80	17 501	25 267
Île-de-Montréal	4 574	3 159	1 228	6 133	12 694	—	27 788	36 320
Nord-de-la-Montérégie	4 967	3 684	7 513	689	17 585	623	35 061	56 728
Sud-Est-de-la-Montérégie <sup>(1)</sup>	3 317	1 573	5 962	819	3 463	637	15 771	12 438
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	4 344	3 047	5 726	905	16 857	444	31 323	18 628
<b>Sous-total</b>	<b>21 188</b>	<b>14 222</b>	<b>22 675</b>	<b>11 575</b>	<b>56 000</b>	<b>1 784</b>	<b>127 444</b>	<b>149 381</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>								
Estrie	7 001	3 168	6 770	2 153	11 706	8	30 806	26 214
Laurentides-Lanaudière	8 959	4 694	6 822	1 613	19 045	5	41 138	49 997
Outaouais	4 904	2 949	3 374	2 091	7 995	480	21 793	26 212
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	8 571	4 863	5 121	210	4 404	257	23 426	31 961
<b>Sous-total</b>	<b>29 435</b>	<b>15 674</b>	<b>22 087</b>	<b>6 067</b>	<b>43 150</b>	<b>750</b>	<b>117 163</b>	<b>134 384</b>
Directions centrales	57	3 790	602				4 449	
<b>Total</b>	<b>107 203</b>	<b>58 479</b>	<b>105 725</b>	<b>30 317</b>	<b>177 998</b>	<b>9 495</b>	<b>489 217</b>	<b>529 624</b>

Note: Tous les montants incluent les sommes provenant du Compte à fins déterminées et excluent les coûts de la main-d'œuvre, les honoraires professionnels, les coûts d'expropriation, les utilités publiques, l'achat de matériel et d'électricité.

(1) Même si la fermeture de la Direction territoriale du Sud-Est-de-la-Montérégie a été annoncée le 8 mai 1995, le suivi budgétaire s'est effectué selon la structure budgétaire en place au 1<sup>er</sup> avril 1995.

Tableau 7

## Les principaux travaux par direction territoriale en 1995-1996

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

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Grande-Rivière	Réaménagement de la route existante	4,3	3 700	Augmentation de la capacité portante
132	Port-Daniel	Réaménagement de la route existante	1,3	495	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Escuminac	Réaménagement de la route existante et élimination de traverses	2,8	620	Amélioration de la sécurité
132	Escuminac	Réaménagement de la route existante	4,0	334	Amélioration de la sécurité
132	Carleton	Réaménagement de la route existante	1,7	116	Amélioration de la sécurité
199	L'Étang-du-Nord	Réaménagement de la route existante	2,7	311	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Chandler	Réaménagement de la route existante	1,0	300	Augmentation de la capacité portante et du drainage
Aéroport	Bonaventure	Réaménagement de l'aéroport	—	692	Amélioration de la sécurité
132	Caplan	Élargissement d'un pont	—	1 942	Augmentation de la capacité du pont
Saint-Isidore	Sainte-Thérèse-de-Gaspé	Remplacement d'un ponceau	—	226	Amélioration de la sécurité
132	Bonaventure	Construction d'un ponceau	—	128	Entretien préventif
Saint-Benoît	Saint-Alexis-de-Matapédia	Reconstruction d'un pont	—	450	Augmentation de la capacité du pont
132	Saint-Maxime-du-Mont-Louis	Réparation d'un mur	—	628	Entretien préventif
132	Chandler	Réparation d'un pont	—	150	Entretien préventif
199	Grosse-Île	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,8	298	Amélioration du confort aux usagers
199	Fatima	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,6	170	Amélioration du confort aux usagers
132 - 198	Gaspé	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,7	481	Amélioration du confort aux usagers
198	Fletcher	Réfection majeure	7,6	494	Amélioration du confort aux usagers
132	Gaspé	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,5	216	Amélioration du confort aux usagers
132	Saint-Maxime-du-Mont-Louis	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,3	157	Amélioration du confort aux usagers
198	Le François-La Rivière	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,0	297	Amélioration du confort aux usagers
132	Tourelle - La Martre	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,8	233	Amélioration du confort aux usagers
132	Saint-André-de-Restigouche	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,6	312	Amélioration du confort aux usagers

**Direction territoriale : Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
Route Lagacé	Matapédia	Réfection majeure	6,2	368	Amélioration du confort aux usagers
132	New Richmond	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,3	371	Amélioration du confort aux usagers
132	Sainte-Germaine-de-L'Anse-au-Gascon	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,0	284	Amélioration du confort aux usagers
132	Carleton	Revêtement d'enrobé bitumineux	8,0	579	Amélioration du confort aux usagers
Route Saint-Jogues	Hope	Réfection majeure	3,2	404	Amélioration du confort aux usagers
Route Chamberland	Saint-François-d'Assise	Réfection majeure	3,8	475	Amélioration du confort aux usagers

**Direction territoriale : Bas-Saint-Laurent**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Causapsal	Réaménagement de la route existante	5,4	3 719	Augmentation de la capacité portante et du drainage
195	Saint-Jérôme-de-Matane	Réaménagement de la route existante	2,8	200	Amélioration de la sécurité
Chemin Kempt	Saint-Octave-de-Métis	Réaménagement de la route existante	0,7	447	Augmentation de la capacité portante et du drainage
291	Saint-Honoré	Réaménagement de la route existante	2,0	702	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Grand-Métis	Réaménagement de l'intersection 132-234	0,6	159	Amélioration de la sécurité
20	Rivière-Ouelle	Plantation d'arbres brise-vent	4,5	119	Amélioration de la sécurité
195	Amqui	Réaménagement de la route existante	0,8	915	Amélioration de la sécurité
232	Sainte-Blandine	Réaménagement de la route existante	1,5	292	Augmentation de la capacité portante et du drainage
291	Saint-Patrice-de-Rivière-du-Loup	Réaménagement de la route existante	1,6	600	Augmentation de la capacité portante et du drainage
De la Rivière	Saint-Eusèbe	Renforcement d'un pont	—	107	Augmentation de la capacité du pont
Rang Nord-Ouest	Saint-René-de-Matane	Renforcement d'un pont	—	455	Augmentation de la capacité du pont
Rang 1	La Trinité-des-Monts	Reconstruction d'un pont	—	307	Augmentation de la capacité du pont
295	Saint-Michel-du-Squatec	Réparation d'un pont	—	347	Amélioration de la sécurité
232	Esprit-Saint	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,5	411	Amélioration du confort aux usagers

**Direction territoriale: Bas-Saint-Laurent (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Sainte-Flavie	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,9	410	Amélioration du confort aux usagers
234	Saint-Marcellin	Réfection majeure	5,4	548	Amélioration du confort aux usagers
132	Sayabec	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,3	429	Amélioration du confort aux usagers
132	Saint-Moïse	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,3	432	Amélioration du confort aux usagers
295	Dégelis	Réfection majeure	3,9	374	Amélioration du confort aux usagers
295	Auclair	Revêtement enrobé bitumineux	4,6	320	Amélioration du confort aux usagers
295	Saint-Juste-du-Lac	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,7	284	Amélioration du confort aux usagers
185	Notre-Dame-du-Lac	Réfection majeure	2,7	562	Amélioration du confort aux usagers
20	Notre-Dame-du-Portage	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,1	263	Amélioration du confort aux usagers
295	Sainte-Rita	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,5	137	Amélioration du confort aux usagers
132	Saint-Simon	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,1	442	Amélioration du confort aux usagers
185	Divers	Revêtement d'enrobé bitumineux	7,4	308	Amélioration du confort aux usagers
289	Rivière-Bleue	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,0	409	Amélioration du confort aux usagers
Route Kamouraska Saint-Pascal	Saint-Pascal & Kamouraska	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,9	144	Amélioration du confort aux usagers
20	Diverses	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,4	270	Amélioration du confort aux usagers
132	Petit-Matane	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,7	310	Amélioration du confort aux usagers

**Direction territoriale: Côte-Nord**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
138	Rivière-Saint-Jean	Correction de courbes	2,1	323	Amélioration de la sécurité
138	Port-Cartier	Correction de courbes et construction d'une voie auxiliaire	2,05	1 220	Amélioration de la sécurité
389	Gueslis (Territoire non subdivisé)	Correction de courbes et reconstruction d'un pont	65	470	Amélioration du confort aux usagers
138	Rivière-Saint-Jean	Correction de courbes et reconstruction d'un pont	1,0	300	Amélioration de la sécurité
Route Maritime	Baie-Comeau	Correction de courbes et construction d'une voie auxiliaire	4,1	1 200	Amélioration de la sécurité

**Direction territoriale : Côte-Nord (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
138	Saint-Paul-du-Nord	Glissière de sécurité	3,2	339	Amélioration de la sécurité
138	Rivière-au-Tonnerre	Correction de courbes	0,7	375	Amélioration de la sécurité
138	Aguanish	Reconstruction de deux ponts	—	600	Augmentation de la capacité des ponts
138	Baie-Johan-Beetz	Construction d'une nouvelle route	18,9	1 575	Nouveau lien routier
389	Territoire non subdivisé	Amélioration du drainage	13,0	2 106	Amélioration du confort aux usagers
	Pointe-aux-Outardes	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,7	476	Amélioration du confort aux usagers
138	Franquelin	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,9	636	Amélioration du confort aux usagers
138	Sault-au-Mouton	Revêtement d'enrobé bitumineux	7,5	424	Amélioration du confort aux usagers
138	Colombier	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,3	325	Amélioration du confort aux usagers
138	Bergeronnes	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,7	445	Amélioration du confort aux usagers
138	Rivière-aux-Tonnerre	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,9	508	Amélioration du confort aux usagers

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

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
175	Parc des Laurentides	Correction de profil, prolongement de voies lentes	4,4	1 800	Amélioration de la sécurité
170	Jonquière - Larouche	Élargissement de 2 à 4 voies	6,4	7 885	Amélioration de la fluidité de la circulation
169	Métabetchouan	Construction d'une voie auxiliaire	1,5	870	Amélioration de la sécurité
169	L'Ascension de Notre-Seigneur	Renforcement de gravier et de couche d'usure	6,5	728	Amélioration du confort aux usagers
170	La Baie (Côte Caribou)	Correction de courbes et de profil	2,1	707	Amélioration de la sécurité
169	Delisle	Correction de courbes et de profil	0,8	672	Amélioration de la sécurité
175	Chicoutimi	Sablage et peinture du pont Dubuc	—	508	Entretien préventif
Ligne Bagot	La Baie	Réaménagement de la route existante	2,3	618	Amélioration de la fluidité de la circulation
Chemin de l'Église	Lac Kénogami	Réaménagement d'intersection	0,8	446	Amélioration de la sécurité

**Direction territoriale : Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
169	Mont Apika	Glissières de sécurité (élimination par correction de pente de talus) - couche d'usure	0,5	110	Amélioration de la sécurité
170	Labrosse	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,9	161	Amélioration de la sécurité
170	Anse-Saint-Jean	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,9	685	Amélioration du confort aux usagers
170 172 Pont Dubuc	Jonquière Chicoutimi Chicoutimi	Planage et revêtement d'enrobé bitumineux	7,5	750	Amélioration du confort aux usagers
170	Saint-Bruno	Revêtement d'enrobé bitumineux	7,6	554	Amélioration du confort aux usagers
172	Shipshaw Saint-Ambroise	Revêtement d'enrobé bitumineux	7,7	396	Amélioration du confort aux usagers

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

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
167	Chibougamau	Réaménagement entrée Sud	1,8	600	Amélioration du confort aux usagers
167	La Doré	Isolation de chaussée	1,3	820	Amélioration du confort aux usagers
113	Baie James	Réfection de chaussée	10,0	1 230	Amélioration du confort aux usagers
155	Diverses	Couche d'usure	16,9	990	Amélioration de la sécurité
	Sainte-Jeanne-d'Arc	Réparation pont couvert	—	129	Protection du patrimoine routier
	Diverses	Réfection de la signalisation verticale	235,0	60	Conformité aux normes

**Direction territoriale : Mauricie-Bois-Francs**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
165	Bernierville	Voie de contournement	7,6	3 340	Amélioration de la fluidité, de la sécurité et du confort aux usagers
A-30	Bécancour	Renforcement de la structure de la chaussée	1,1	508	Amélioration du confort aux usagers
138	Louiseville	Reconstruction et élargissement	1,5	406	Amélioration de la fluidité et du confort aux usagers
A-20	Saint-Louis-de-Blandford	Revêtement d'enrobé bitumineux	22,5	2 676	Amélioration du confort aux usagers
A-20	Notre-Dame-du-Bon-Conseil	Revêtement d'enrobé bitumineux	7,0	1 430	Amélioration du confort aux usagers
255	Saint-Joachim-de-Courval	Revêtement d'enrobé bitumineux	9,0		

**Direction territoriale : Mauricie – Bois-Francs (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-40	Saint-Maurice Champlain	Renforcement et enrobé bitumineux	10,0	1 879	Augmentation de la capacité portante et du confort
A-40	Trois-Rivières Yamachiche	Glissières de sécurité	8,3	437	Amélioration de la sécurité
A-55	Bécancour				
A-55	L'Avenir	Voie de dépassement	3,2	757	Augmentation de la possibilité de dépassement
155	La Bostonnais Borgia	Glissières de sécurité	54,0	594	Amélioration de la sécurité
157	Cap-de-la-Madeleine	Aménagement d'un échangeur, autoroute 40	—	394	Amélioration de la sécurité
157	Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Réfection de la structure	—	346	Augmentation de la capacité du ponceau
A-55	Drummondville	Construction d'une bande centrale	1,4	445	Amélioration de la sécurité
Chemin La Croche	La Croche	Revêtement d'enrobé bitumineux	8,0	443	Amélioration du confort aux usagers
263	Chester Est	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,0	435	Amélioration du confort aux usagers
Rang Sainte-Cécile	Parisville	Revêtement d'enrobé bitumineux	9,9	731	Amélioration du confort aux usagers
153	Saint-Georges-de-Champlain	Revêtement d'enrobé bitumineux	8,0	1 086	Amélioration du confort aux usagers
159	Saint-Tite				
352	Saint-Adelphe				

**Direction territoriale : Chaudière-Appalaches**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
73	Sainte-Marie et autres	Pavage des accotements	20,0	500	Amélioration de la sécurité
20	Lévis (Côte du Passage)	Réaménagement d'échangeur	2,0	1 225	Amélioration de la fluidité de la circulation
112	Thetford Mines	Correction des fondations et devers	0,7	420	Amélioration de la sécurité
173	Lévis-Pintendre	Élargissement de 2 à 4 voies	3,7	1 500	Amélioration de la sécurité et de la fluidité
112	Saint-Édouard Frampton	Correction d'une courbe	1,4	440	Amélioration de la sécurité
275	Saint-Prosper	Réaménagement d'intersection	0,4	350	Amélioration de la sécurité
216	Saint-Paul-de-Montminy	Réaménagement d'intersection (route 283)	0,6	450	Amélioration de la sécurité

**Direction territoriale : Chaudière-Appalaches (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
73	Saint-Lambert et autres	Revêtement bitumineux	11,1	770	Amélioration du confort aux usagers
116	Bernières - Saint-Nicolas	Revêtement bitumineux	4,6	500	Amélioration du confort aux usagers
277	Sainte-Claire	Revêtement bitumineux	14,4	600	Amélioration du confort aux usagers
20	L'Islet	Revêtement bitumineux	12,1	665	Amélioration du confort aux usagers
20	Montmagny	Revêtement bitumineux	8,4	475	Amélioration du confort aux usagers
20	Saint-Apollinaire	Revêtement bitumineux	7,3	605	Amélioration du confort aux usagers
20	Lévis	Revêtement bitumineux	7,0	485	Amélioration du confort aux usagers
73	Sainte-Marie	Revêtement bitumineux	15,0	1 000	Amélioration du confort aux usagers
269	Saint-Sylvestre	Renforcement et revêtement bitumineux	3,5	720	Augmentation de la capacité portante
116	Saint-Agapit	Renforcement et revêtement bitumineux	5,4	703	Augmentation de la capacité portante
281	Saint-Raphaël	Renforcement et revêtement bitumineux	8,4	600	Augmentation de la capacité portante
112	Tring-Jonction	Renforcement et revêtement bitumineux	3,8	570	Augmentation de la capacité portante
216	Sainte-Apolline	Renforcement et revêtement bitumineux	6,4	690	Augmentation de la capacité portante
281	Saint-Raphaël	Renforcement et revêtement bitumineux	14,0	1 028	Augmentation de la capacité portante
277	Saint-Henri	Réaménagement de la route	1,8	525	Amélioration de la sécurité
116	Bernières	Réaménagement de la route	0,2	555	Amélioration de la sécurité
Diverses routes		Glissières de sécurité	12,6	850	Conformité aux normes
281	Armagh	Renforcement d'un pont	—	600	Amélioration de la sécurité
73	Bernières	Pont Laporte: réparation des joints de dilatation et pavage	—	2 300	Entretien préventif

**Direction territoriale : Québec**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
138	La Malbaie, Rivière Malbaie	Élargissement de 2 à 4 voies	3,2	5 357	Amélioration de la fluidité de la circulation
Diverses	La Malbaie, Saint-Siméon, Baie-Saint-Paul	Pavage intérieur des courbes	10,0	317	Amélioration de la sécurité

**Direction territoriale : Québec (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
175	Cáchon	Correction des courbes sous-standards	1,4	1 440	Amélioration de la sécurité
138	Saint-Tite-des-Caps	Réaménagement de la route existante	7,0	3 435	Amélioration de la sécurité
138	Deschambault	Stabilisation de talus	0,5	475	Amélioration de la sécurité
175	Cauchon	Pavage des accotements	12,0	485	Amélioration de la sécurité
138	Rivière Malbaie Saint-Fidèle-de-Mont-Murray	Correction de courbes Construction d'une voie auxiliaire	3,3	1 642	Amélioration de la sécurité
175	Cauchon	Construction d'un pont Correction de courbes	1,3	997	Amélioration de la sécurité
365	Pont-Rouge	Construction d'égouts pluviaux et régularisation des accès	0,7	500	Amélioration de la sécurité
170	Saint-Siméon, Chauveau Sagard	Couche d'usure et renforcement	10,5	618	Amélioration du confort aux usagers
40	Deschambault	Correction et couche d'usure	10,5	561	Amélioration du confort aux usagers
138	Saint-Tite-des-Caps	Renforcement et couche d'usure	2,8	322	Amélioration du confort aux usagers
138	Cap-Santé-Donnacona	Renforcement et couche d'usure	6,1	438	Amélioration du confort aux usagers
362	Les Éboulements	Renforcement et couche d'usure	3,3	801	Amélioration du confort aux usagers
Dufferin Montmorency	Québec	Autoroute Dufferin-Montmorency : Réparation de la structure	—	834	Entretien préventif
368	Beauport	Peinture du pont de l'Île d'Orléans	—	1 442	Entretien préventif
138	Saint-Fidèle-de-Mont-Murray	Correction de courbes et de profil	0,9	1 282	Amélioration de la sécurité
440	Québec-Beauport	Planage, couche d'usure	11,2	1 326	Amélioration du confort aux usagers
973	Québec	Planage, couche d'usure	14,0	764	Amélioration du confort aux usagers
40	Beauport	Planage, couche d'usure	2,6	158	Amélioration du confort aux usagers

**Direction territoriale : Laval-Mille-Îles**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-15	Laval, Montréal	Signalisation, pavage et voie réservée	8,0	165	Amélioration de l'efficacité
335 et 344	Bois-des-Filion	Réaménagement de carrefour, feux de circulation	—	337	Amélioration de la fluidité et de la sécurité au carrefour

**Direction territoriale: Laval-Mille-Îles (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-640	Boisbriand	Glissière de sécurité	6,0	689	Amélioration de la sécurité
341 et 344	L'Assomption	Réaménagement de l'intersection et éclairage	0,3	473	Amélioration de la sécurité
Montée Valiquette	Terrebonne	Pont Valiquette	—	80	Reconstruction d'une structure complexe
A-13	Laval, Pierrefonds, Saint-Laurent	Aménagement de voies réservées au covoiturage; couche d'usure	10,9	700	Amélioration de l'efficacité
344	Oka	Couche d'usure	3,8	1 158	Conservation des acquis
A-40	Le Gardeur	Réparation du pont Benjamin-Moreau	4,7	238	Conservation des acquis
125	Terrebonne	Réparation du pont et tablier du pont Préfontaine-Prévost	2,0	2 137	Conservation de la structure
A-15	Laval	Réparation des dalles et tablier du pont Préfontaine-Prévost	0,2	415	Conservation de la structure
A-15	Laval	Couche d'usure, voies rapides et de service	24,0	1 120	Conservation des acquis
A-40	Saint-Sulpice	Couche d'usure	6,6	489	Conservation des acquis

**Direction territoriale: Île-de-Montréal**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-15	Saint-Laurent	Réfection d'une bretelle, sortie Henri-Bourassa	—	105	Amélioration d'une sortie de l'autoroute
A-40/ A-720/ A-25/ Décarie	Diverses municipalités	Développement et implantation d'un système de gestion de la circulation	—	8 670	Amélioration des conditions de la circulation et de la sécurité routière
A-20	Dorval	Installation d'atténuateurs d'impact	—	67	Amélioration de la sécurité routière
Diverses autoroutes	Montréal	Installation de clôtures	—	141	Amélioration de la sécurité
Boulevard urbain	La Salle	Construction d'un pont au-dessus du Canal Lachine	—	1 197	Accessibilité au réseau routier
A-15	Montréal	Construction d'un écran anti-bruit	—	2 500	Réduction du bruit pour les riverains
A-720	Montréal	Signalisation tunnel Ville-Marie	—	275	Amélioration de la sécurité
Montée des Sources/A-20	Pointe-Claire	Réparation de viaducs et réfection de la surface de béton	—	993	Préservation de l'intégrité structurale
A-720	Montréal	Réparation du tunnel Ville-Marie	—	4 500	Préservation de l'intégrité structurale, confort et sécurité des usagers
A-25	Montréal	Réparation du tunnel L.-H.-Lafontaine	—	50	Préservation de l'intégrité structurale, confort et sécurité des usagers
Diverses	Diverses	Installation de glissières de sécurité	—	180	Conformité aux normes de sécurité routière

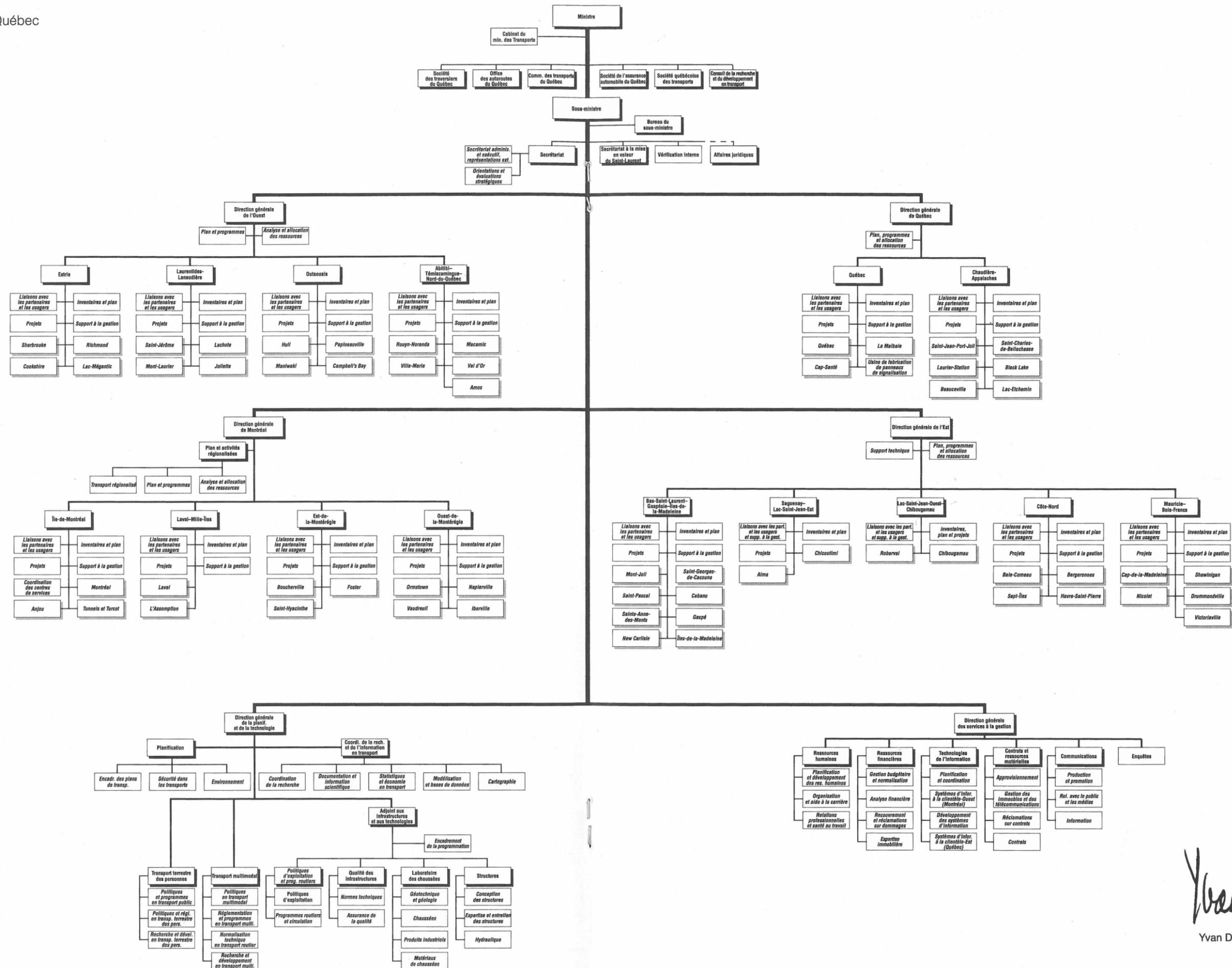
**Direction territoriale : Île-de-Montréal (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-20	Beaconsfield	Aménagement d'une intersection	0,1	100	Amélioration de la fluidité et de la sécurité
A-20	Pointe-Claire	Réfection de surface	4,0	925	Réduction du niveau sonore de la chaussée
A-20	Dorval	Réfection d'une station de pompage	—	400	Entretien préventif
A-40	Montréal	Réfection d'un joint	0,1	300	Préservation de l'intégrité structurale

**Direction territoriale : Est-de-la-Montérégie (Nouvelle structure)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-30, de l'A-10 à la route 104	Brossard	Nouvelle route	6,5	1 483	Amélioration de la desserte du sud de l'agglomération
A-20 (route 132)	Longueuil	Construction d'une bande centrale, réfection de la chaussée et de l'éclairage	8,1	9 890	Amélioration du confort et de la sécurité
Route 235	Saint-Barnabé-Sud Saint-Thomas-d'Aquin	Reconstruction de la route existante	4,2	762	Amélioration du confort aux usagers
A-20 (route 132)	Longueuil	Planage et thermorégénération	3,9	488	Amélioration du confort aux usagers
A-20 Carrefour Rang Fer-à-Cheval (sortie 102)	Sainte-Julie	Réaménagement géométrique	1,2	550	Amélioration de la circulation
Route 229	Sainte-Julie Saint-Mathieu-de-Belœil	Correction et couche d'usure	8,3	525	Amélioration du confort aux usagers
Routes 116 et 229	Mont-Saint-Hilaire	Renforcement, revêtement et construction d'un îlot de virage	6,6	1 114	Amélioration du confort, de la sécurité et de la capacité portante
Route 116	Saint-André-d'Acton Sainte-Christine	Correction et couche d'usure	12,9	514	Amélioration du confort aux usagers
A-20	Saint-Simon Sainte-Hélène-de-Bagot	Correction, couche d'usure et correction de devers	18,8	2 223	Amélioration du confort et de la sécurité
Route 116	Saint-Bruno-de-Montarville	Renforcement, revêtement et construction d'un îlot de virage	4,3	1 286	Amélioration du confort, de la sécurité et de la capacité portante
Rue de la Concorde	Saint-Hyacinthe	Reconstruction d'un pont	—	500	Facilitation du transport lourd interrive
Route 139	Granby	Correction et couche d'usure	7,3	488	Amélioration du confort aux usagers
A-10 et routes 215 et 243	Granby Bromont Lac Brome	Décohésionnement, renforcement et revêtement	24,5	4 419	Amélioration du confort et de la capacité portante

**ORGANIGRAMME**



*Yvan Demers*

Yvan Demers, sous-ministre

**Direction territoriale: Ouest-de-la-Montérégie (Nouvelle structure)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-10	Sainte-Angèle-de-Monnoir	Correction et couche d'usure	11,8	767	Amélioration de la structure
A-15	Saint-Jacques-le-Mineur	Réparation chaussée de béton	11,0	630	Amélioration du confort aux usagers
A-30, de la route 104 à l'A-15	Candiac, La Prairie	Nouvelle route	5,4	15 000	Amélioration de la desserte sud de l'agglomération
A-40	Vaudreuil-Dorion	Reconstruction de la dalle de béton, technique innovatrice	4,2	4 200	Amélioration du confort aux usagers
A-40 et 540	Vaudreuil-Dorion	Réparation de deux viaducs	—	431	Amélioration de la structure
Route 112	Saint-Césaire	Renforcement d'un pont, peinture	0,5	816	Conservation de la structure
Routes 112 et 133	Richelieu	Reconstruction, accès à l'intersection	1,0	820	Amélioration de la sécurité
Route 201	Coteau-du-Lac	Réparation d'un pont	0,1	366	Amélioration de la sécurité
Routes 203 et 209	Havelock, Franklin	Correction et couche d'usure	16,0	550	Amélioration du confort aux usagers
Route 338	Rivière-Beaudette	Réaménagement d'intersection	0,4	427	Amélioration de la sécurité
Diverses routes	—	Réfection de glissières de sécurité	—	959	Amélioration de la sécurité

**Direction territoriale: Estrie**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
Boulevard Saint-François	Sherbrooke et Fleurimont	Réaménagement de la route existante	4,7	1 950	Amélioration de la sécurité et de la capacité portante
55	Melbourne	Réaménagement de la route existante (ajout de deux voies lentes)	3,4	1 800	Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation
112	Ascot Corner	Réaménagement de la route existante	2,94	3 046	Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation
222	Maricourt	Réfection majeure	12,6	1 425	Amélioration du confort aux usagers et de la capacité portante
216	Sherbrooke	Réfection complète de la dalle de la structure	—	1 714	Amélioration du confort aux usagers
263	Piopolis	Reconstruction de la route existante	3,78	972	Amélioration de la sécurité, de la capacité portante et du confort aux usagers

**Direction territoriale: Estrie (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
255	Shipton	Reconstruction de la route existante	1,86	705	Amélioration de la sécurité, de la capacité portante et du confort aux usagers
161	Lac-Mégantic	Reconstruction de la route existante	0,33	385	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers
112 et 161	Weedon et Stormoway	Réfection majeure	8,88	417	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers
210 et 212	Newport canton	Réfection majeure	7,92	756	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers
108	Bury	Réfection majeure	4,0	502	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers

**Direction territoriale: Laurentides-Lanaudière**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
343	Saint-Charles-Borromée et Saint-Ambroise-de-Kildare	Construction d'une nouvelle route de contournement de Joliette	3,9	550	Amélioration de la fluidité de la circulation entre Joliette et le secteur nord de Lanaudière
343	Sainte-Marcelline-de-Kildare	Construction d'un égoût pluvial et pavage	1,2	433	Amélioration du confort aux usagers
Chemin Beauparlant	Saint-Charles-de-Mandeville	Reconstruction complète de la chaussée	1,6	325	Amélioration géométrique
Autoroute 40 Ouest	Berthierville	Réfection de la structure	—	410	Amélioration de la capacité structurale, sécurité et confort aux usagers.
Autoroute 31	Saint-Thomas, Joliette	Correction et couche d'usure	10,2	680	Amélioration du confort de roulement
117 et Chemin La Macaza	Canton de Marchand et La Macaza	Réfection majeure Correction et couche d'usure	15,4	1 071	Amélioration du confort de roulement
117	La Conception	Nouveau tracé à chaussées séparées	9,4	7 550	Nouveau réseau routier améliorant la circulation
117	Ivry-sur-le-Lac, Saint-Faustin	Réfection majeure	10	1 650	Amélioration du confort de roulement
Autoroute 15	Sainte-Anne-des-Lacs	Réfection d'une structure	—	853	Amélioration de la sécurité aux usagers
Autoroute 15 Nord et Autoroute 15 Sud	Bellefeuille, Prévost, Sainte-Anne-des-Lacs, Saint-Jérôme, Piedmont, Saint-Sauveur, Prévost	Planage, correction et couche d'usure	22,1	1 140	Amélioration du confort de roulement

**Direction territoriale: Laurentides-Lanaudière (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
117	Mirabel, Saint-Janvier	Planage, correction et couche d'usure	8	441	Amélioration du confort de roulement
Autoroute 50	Mirabel, Lachute	Prolongement d'une chaussée de l'autoroute 50 jusqu'à Lachute	11	3 515	Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation de transit
Route 158	Saint-Antoine	Urbanisation	1,3	767	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
370	Sainte-Adèle	Construction de voies auxiliaires	2,1	1 200	Amélioration de la capacité et de la sécurité des usagers
Chemin du Lac Supérieur	Lac Supérieur	Reconstruction de route	2,4	928	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers

**Direction territoriale: Outaouais**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
Boulevard McConnell/Laramée	Ville d'Aylmer	Construction d'un nouvel axe	3,7	2 343	Amélioration de la fluidité de la circulation
117	Sbarretti	Réaménagement de la route existante	13,0	2 330	Amélioration de la sécurité et de la fluidité
A-5	Hull et Chelsea	Glissière de sécurité et enrobé bitumineux	8,6	1 380	Amélioration de la sécurité et du confort aux usagers
148-321	Papineauville	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,2	739	Amélioration du confort aux usagers
107	Aumond	Réaménagement de la route existante	2,1	665	Amélioration de la sécurité et du confort aux usagers
105	Kazabazua et Wright	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,6	599	Amélioration du confort aux usagers
105	Wright	Réfection d'un pont	0,1	563	Amélioration de la sécurité
301	Portage-du-Fort	Réfection d'un pont	0,1	595	Amélioration de la sécurité
301	Leslie-Clapham	Réaménagement de la route et enrobé bitumineux	4,2	531	Amélioration de la sécurité et du confort aux usagers
Pont Cartier-McDonald	Hull	Réfection du pont	0,1	521	Amélioration de la sécurité
148-309	Ville de Masson-Angers	Réaménagement d'une intersection	0,1	406	Amélioration de la sécurité

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

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1995-1996 (000 \$)	Impact de l'intervention
111	Saint-Marc-de-Figuery	Renforcement et couche d'usure	20,7	1 872	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers
117	Rivière-Héva	Planage, renforcement et revêtement bitumineux	8,0	1 430	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort aux usagers
109	Amos	Drainage et revêtement bitumineux	2,4	1 247	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers
101 393	Destor Duparquet	Correction, couche d'usure et glissières	13,3	1 150	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers
395	Preissac	Structure de chaussée et revêtement bitumineux	3,0	963	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort aux usagers
390	Poularies Taschereau	Structure de chaussée et revêtement bitumineux	6,3	840	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort aux usagers
117	Cadillac	Revêtement d'enrobé bitumineux	11,3	615	Amélioration du confort aux usagers
Montée Letang	Témiscaming	Construction d'une voie d'accès pour camions	3,7	440	Amélioration de la sécurité
391	Saint-Eugène-de-Guigues	Correction et revêtement bitumineux	7,6	420	Amélioration de la capacité portante et du confort aux usagers
391	Saint-Edouard-de-Fabre	Renforcement d'un pont	0,1	230	Amélioration de la sécurité
Rangs 9-10	Bellecombe	Réparation d'un pont	0,1	188	Amélioration de la sécurité



## Chapitre VI

### Le système de transport des personnes et des marchandises

#### 6.1 Le transport des personnes

Le Ministère verse plus de 700 millions de dollars aux municipalités, aux sociétés de transport et aux commissions scolaires, pour l'organisation de

services de transport en commun, de transport adapté et de transport scolaire. On trouvera au tableau 8, la répartition des dépenses de transfert par direction territoriale.

Tableau 8  
L'aide au transport terrestre des personnes  
Dépenses de transfert par direction territoriale en 1995-1996

Directions territoriales	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				
Bas-Saint-Laurent	74 925	1 452 897	34 681 085	36 208 907
Côte-Nord	65 527	446 369	7 552 596	8 064 492
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	1 365 921	750 043	16 213 387	18 329 351
Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau		461 526	8 850 344	9 311 870
Mauricie—Bois-Francs	1 508 038	1 573 946	35 460 754	38 542 738
<b>Sous-total</b>	<b>3 014 411</b>	<b>4 684 781</b>	<b>102 758 166</b>	<b>110 457 358</b>
<i>Direction générale de Québec</i>				
Chaudière-Appalaches	1 490 939	1 181 500	33 351 537	36 023 976
Québec	9 814 524	2 700 400	31 435 803	43 950 727
<b>Sous-total</b>	<b>11 305 463</b>	<b>3 881 900</b>	<b>64 787 340</b>	<b>79 974 703</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>				
Laval—Mille-Îles	10 019 281	2 412 841	40 222 077	52 654 199
Île-de-Montréal	141 286 292	16 722 568	41 604 034	199 612 894
Nord-de-la-Montérégie	16 262 757	1 793 089	34 783 842	52 839 688
Sud-Est-de-la-Montérégie <sup>(1)</sup>	2 266 791	705 200	19 553 298	22 525 289
Sud-Ouest-de-la-Montérégie	3 056 137	1 035 502	25 697 617	29 789 256
<b>Sous-total</b>	<b>172 891 258</b>	<b>22 669 200</b>	<b>161 860 868</b>	<b>357 421 326</b>
Dir. Plan et activités régionalisées	52 146 739 <sup>(2)</sup>			52 146 739
<b>Sous-total</b>	<b>225 037 997<sup>(3)</sup></b>	<b>22 669 200</b>	<b>161 860 868</b>	<b>409 568 065</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>				
Energie	1 104 193	2 131 193	21 100 307	24 335 693
Laurentides-Lanaudière	442 314	1 311 984	34 555 525	36 309 823
Outaouais	4 769 754	1 307 222	25 418 343	31 495 319
Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec	78 839	669 769	16 452 288	17 200 896
<b>Sous-total</b>	<b>6 395 100</b>	<b>5 420 168</b>	<b>97 526 463</b>	<b>109 341 731</b>
Directions centrales <sup>(4)</sup>	106 000	40 000	1 607 562	1 753 562
<b>Total</b>	<b>245 858 971</b>	<b>36 696 049</b>	<b>428 540 399</b>	<b>711 095 419</b>

1- Même si la fermeture de la Direction territoriale du Sud-Est-de-la-Montérégie a été annoncée le 8 mai 1995, le suivi budgétaire s'est effectué selon la structure budgétaire en place au 1<sup>er</sup> août 1995.

2- Comprend 30 937 350 \$ pour le CMTC, 19 396 812 \$ pour le fonctionnement des trains de banlieue, 1 501 953 \$ pour l'amélioration à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et 310 624 \$ pour la surveillance de la modernisation des trains de banlieue.

3- Ce montant exclut les dépenses en capital de 49,2 M\$ encourues pour le parachèvement des travaux de modernisation de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes.

4- Les dépenses de fonctionnement et la rémunération ne sont pas incluses dans ces montants.

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

Le Ministère a consacré plus de 245 millions de dollars pour l'aide à l'exploitation et aux immobilisations des services de transport en commun urbain, en 1995-1996, dont plus de 90 % pour ceux de la région de Montréal.

#### **L'aide à l'exploitation**

Près de 14,5 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 onze OMIT situés dans les autres régions du Québec, cette subvention a atteint la somme de 1,6 million de dollars.

Le Ministère a consacré 19,5 millions de dollars au coût d'opération de la ligne de trains de banlieue Montréal—Deux-Montagnes. Il a également versé un montant supplémentaire de 30,9 millions de dollars qui s'ajoute aux 144,4 millions que le gouvernement consentait, dès 1990, au Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC), pour une durée limitée de cinq ans, dont le mandat a pris fin avec la création de l'Agence métropolitaine de transport.

#### **L'aide aux immobilisations**

Sur le plan de l'aide aux immobilisations, le Ministère a versé une subvention de plus de 227,2 millions de dollars, dont 178 millions pour couvrir le service de la dette des actifs subventionnés (autobus, train) aux neuf organismes publics de transport en commun et à la Communauté urbaine de Montréal pour le métro, et 49,2 millions pour le parachèvement des travaux de modernisation de la ligne de Deux-Montagnes.

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

Un total de 98 services de transport adapté, desservant quelque 850 municipalités du Québec, ont bénéficié de subventions gouvernementales de 36,7 millions de dollars, assurant ainsi 3,5 millions de déplacements de voyageurs handicapés.

Le Ministère a produit un guide à l'intention des intervenants travaillant dans des centres de réadaptation et les écoles spécialisées ou non spécialisées. *L'Apprentissage du transport en commun* devient ainsi un outil mis à la disposition des intervenants qui, en vertu de la politique d'admissibilité au transport adapté, pourront être appelés à donner une formation au transport en commun aux personnes ayant une déficience intellectuelle.

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

La contribution du Ministère au transport scolaire s'est élevée à près de 429 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 2,39 % par rapport à l'exercice financier précédent. Outre l'indexation générale de 1,01 % de l'enveloppe, une compensation financière de plus de 4 millions de dollars a été versée pour pallier la croissance de la clientèle inscrite, particulièrement la hausse de fréquentation des élèves handicapés ou en difficultés d'adaptation et d'apprentissage.

Par ailleurs, la sécurité du transport des élèves a continué d'être au cœur des préoccupations du Ministère. En plus de sa participation active à la campagne de sécurité destinée aux enfants comme aux usagers de la route, menée par l'Association du transport écolier du Québec, le Ministère a poursuivi l'analyse des différentes technologies permettant d'augmenter la sécurité des élèves.

Enfin, le Ministère a coordonné l'élaboration d'un cours qui devra obligatoirement être suivi par tous les conducteurs d'autobus scolaires, à tous les trois ans. Ce cours sera indispensable au renouvellement du certificat de compétence que doivent désormais détenir tous les conducteurs d'autobus scolaires.

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

Afin d'assurer une meilleure offre de services par limousines sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal et ainsi répondre à une demande de plus en plus pressante pour ce type de services, le gouvernement du Québec a levé, le 10 mai 1995, un moratoire en vigueur depuis 1983 et a fixé les conditions de spécialisation d'un permis de taxi autorisant leurs titulaires à offrir un service par limousine.

Par ailleurs, certains articles de la *Loi sur le transport par taxi* sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996, afin d'assurer une part de marché pour les différents types de permis prévus à ladite loi, notamment ceux de limousine et de conduite de véhicules antiques, et de faciliter également le contrôle des divers services désormais offerts.

Le programme de formation *Taxi Ambassadeur* a été implanté en mai 1995 sur les territoires de la Communauté urbaine de Montréal et de la Rive-Sud de Montréal, de même qu'à Trois-Rivières et à Sherbrooke. Il comporte un cours sur l'accueil et le service à la clientèle, ainsi qu'une session de sensibilisation quant au rôle des chauffeurs auprès de la clientèle touristique et des gens d'affaires.

Enfin, dans le cadre du virage ambulatoire du système de santé québécois, le Ministère a tenu à soutenir financièrement la Fédération des centres d'action bénévole du Québec pour lui permettre, grâce à son expertise, de développer un programme de formation à l'intention, entre autres, des chauffeurs de taxi qui seront appelés à offrir aux personnes malades et aux personnes âgées, des services de transport et d'accompagnement.

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

La mise en service d'autocars pouvant accueillir des personnes en fauteuil roulant constitue un fait marquant de l'année 1995-1996. Une aide financière de 125 000 \$ du Ministère a permis l'installation d'équipements spéciaux à bord de quatorze nouveaux autocars, répondant ainsi au programme fédéral d'accessibilité des transports.

Les nouveaux itinéraires accessibles aux personnes en fauteuil roulant relient désormais toutes les agglomérations du corridor Ottawa-Montréal-Québec et pratiquement tous les centres régionaux. Ces nouveaux réseaux établissent enfin la liaison avec les services régionaux et urbains de transport adapté qui desservent déjà plus de 85 % de la population québécoise.

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi ses échanges avec les provinces canadiennes et l'industrie au sein du Groupe de travail sur le transport par autocar au Canada, quant à l'établissement de différentes options de libéralisation du transport extraprovincial.

## **6.2 Le transport routier des marchandises**

### ***Le réseau routier de camionnage***

Un réseau routier de camionnage, sur les chemins publics relevant de la compétence du Ministère, est entré en vigueur en décembre 1995. Ce projet s'inscrit parmi les choix stratégiques du Ministère, dont celui qui vise la conservation du patrimoine routier et la sécurité des usagers de la route. Ce réseau permettra d'avoir une vision globale de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier québécois.

Les objectifs poursuivis par ce projet sont de :

- diriger les véhicules lourds sur le réseau routier approprié ;
- faciliter le contrôle routier ;
- permettre aux municipalités de planifier plus facilement la circulation des véhicules lourds ;
- permettre au Ministère et aux municipalités de cibler les interventions visant à améliorer le niveau de service des routes les plus utilisées par les véhicules lourds.

Le Ministère a mis à la disposition des camionneurs une carte leur permettant de mieux planifier leurs itinéraires en indiquant les routes à suivre et celles qui sont interdites aux véhicules lourds sur le réseau routier sous sa responsabilité. Le Ministère et les municipalités ont commencé à mettre en place la signalisation appropriée.

### ***Les charges et les dimensions***

Le projet visant à harmoniser les normes de charges et de dimensions des véhicules dans l'Est du Canada et qui devait être entériné en 1995, a été retardé à la demande de l'Ontario. Cependant, le Québec a poursuivi ses démarches avec les provinces canadiennes dans le but de simplifier et de rendre plus compatibles les normes de charges et de dimensions des véhicules routiers.

### ***L'arrimage***

Le Ministère a été l'un des principaux intervenants dans la réalisation d'un important programme de recherche sur l'arrimage des charges pour les véhicules lourds. Ce programme, auquel ont participé également d'autres administrations nord-américaines, a pour but d'évaluer les différents équipements et les méthodes d'arrimage utilisés pour assujettir les chargements sur les véhicules. Les résultats de cette recherche devraient permettre d'élaborer, en 1997, une norme d'arrimage nord-américaine. Depuis le début de 1996, le Québec participe, avec ses autres partenaires, aux travaux visant l'établissement de cette norme commune.

### ***Le transport des matières dangereuses***

Le Ministère a entrepris de modifier le *Règlement sur le transport des matières dangereuses* en 1995, afin d'accentuer l'effort d'harmonisation au niveau national, nord-américain et même international, des normes techniques de sécurité et d'identification des produits dangereux. Cet effort d'harmonisation permet aux entreprises québécoises de rester compétitives au niveau international et leur évite d'avoir à se conformer à différentes normes de sécurité lors du transport de matières dangereuses à l'extérieur du Québec.

Ce règlement a également pour but d'accroître la sécurité du public en limitant les risques pour les usagers de la route, en maximisant les interventions d'urgence et en minimisant les coûts associés aux accidents reliés au transport de matières dangereuses, tant au niveau des indemnisations des personnes qu'au niveau des infrastructures ou de l'environnement.

Une solution a été trouvée pour éviter d'interdire le transport des matières dangereuses par le tunnel de Melocheville, comme le recommandait une étude effectuée en 1991. Les véhicules transportant de telles matières devront s'engager dans une voie

d'évitement, aménagée de chaque côté et aux abords du tunnel, et attendre une signalisation leur permettant de s'engager seuls, à vitesse réduite, dans le tunnel.

### ***Le camionnage en vrac***

L'année 1995-1996 en aura été une d'ajustements législatifs et réglementaires importants dans le domaine du camionnage en vrac.

### **Les changements à la *Loi sur les transports***

Le Projet de loi n° 93 modifiant la *Loi sur les transports*, sanctionné par l'Assemblée nationale le 7 décembre 1995, a pour but d'alléger, devant la Commission, les procédures relatives à une demande non contestée, de clarifier le cas des transporteurs qui reçoivent une rémunération non conforme, et de responsabiliser davantage le requérant de services à l'égard d'une infraction à la loi. Ce dernier point répond, notamment, au souhait des associations de camionneurs.

### **Les changements réglementaires**

Le *Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac* a été adopté par le Conseil des ministres et est entré en vigueur le 18 mai 1995. Il concerne la délivrance, la remise en vigueur et le renouvellement de certains permis.

Ce règlement comprend trois volets pouvant se résumer comme suit :

- le permis de location en forêt peut maintenant être délivré à une entreprise corporative titulaire d'un permis de camionnage en vrac ;
- la Commission peut remettre en vigueur, sans publication, à certaines conditions et pour des raisons exceptionnelles, un permis de camionnage en vrac expiré au 30 juin. Dans les autres cas, la demande de remise en vigueur doit faire l'objet d'une publication ;
- une autre modification vise à assouplir la procédure de renouvellement des permis de courtage, ce qui permet à la Commission de traiter plus rapidement les demandes.

De plus, certaines modifications de concordance aux *Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec* sont entrées en vigueur le 7 septembre 1995, après adoption par le Conseil des ministres.

### **L'impact de la déréglementation fédérale sur le camionnage**

Le Ministère a fait d'énergiques représentations auprès du gouvernement fédéral relativement à

l'éventuelle déréglementation de l'industrie du camionnage en vrac par le Projet de loi C-19 intitulé : *Loi sur la mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur (ACI)*.

Le Québec s'oppose à certains effets de la loi fédérale, notamment au fait que les entreprises extraprovinciales de camionnage en vrac soient déréglementées au niveau intraprovincial et puissent exercer leurs activités sur tout le territoire du Québec sans permis et sans être soumis aux taux et tarifs de la CTQ. Le Québec souhaite que le projet de loi soit amendé pour maintenir un cadre réglementaire mieux adapté pour l'industrie du camionnage en vrac au Québec.

### **L'enquête sur l'organisation du camionnage en vrac au Québec**

Le Ministère a procédé au cours de l'année à une nouvelle consultation sur l'organisation du camionnage en vrac au Québec, afin de mettre à jour les résultats de l'enquête tenue en 1991 sur cette question. Plus de 2 000 détenteurs de permis de camionnage en vrac, travaillant dans les diverses régions du Québec, ont participé à cette consultation dont les résultats feront l'objet d'un rapport à l'automne 1996.

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

Le Ministère joue un rôle de plus en plus important en matière de transport maritime, aérien et ferroviaire. La promotion des intérêts du Québec auprès du gouvernement et des organismes fédéraux, de même que la maximisation des retombées économiques de ce secteur au Québec et la desserte, à prix concurrentiel, des régions périphériques motivent les actions du Ministère.

#### ***Le transport maritime***

En vertu de sa mission, l'un des objectifs majeurs du Ministère est de favoriser le développement socio-économique, industriel et commercial des régions. Dans cette perspective, le Ministère a accru ses activités relatives à la réforme maritime annoncée en juin 1994 par le gouvernement fédéral et qui doit devenir opérationnelle au cours du premier semestre de 1996. Cette réforme, qui constitue une vaste opération de désengagement, de dévolution et de tarification des services, touche particulièrement le Québec. En effet, celle-ci prévoit que la majorité des ports du Québec ne seront plus sous la responsabilité fédérale, que les grands ports, les services de pilotage et l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent seront profondément réorganisés et, surtout, que les services de brise-glace et d'aide à la navigation feront l'objet de tarifs appliqués à tout

navire fréquentant les eaux du Saint-Laurent. Dans le but de maintenir la compétitivité des industries maritimes et des secteurs industriels qui en dépendent, le Ministère a surveillé étroitement le développement de la réforme, il a consulté les milieux industriels et commerciaux pour établir ses positions vis-à-vis des orientations fédérales et a fait des représentations auprès des instances appropriées.

Le Ministère a participé activement aux travaux de la Table de concertation maritime *Initiative*, concernant les industries maritimes et portuaires de la région de Québec. Il a versé une contribution de 168 000 \$ pour les travaux de cet organisme. Les études menées et la dynamique déclenchée par le projet répondent à l'objectif principal qui était d'établir les conditions propres à la relance des activités maritimes dans la région de Québec.

Afin de trouver une alternative maritime au transport routier des marchandises, le Ministère a fait préparer, au coût de 75 000 \$, une étude de préfaisabilité sur la création d'un service maritime de type roulier sur le Saint-Laurent. Cette étude a permis d'établir les possibilités et les contraintes reliées à la mise en place d'un tel service.

Le Ministère, avec le soutien du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, a travaillé étroitement avec la Commission des Grands Lacs (EU) et avec l'Association internationale Villes et Ports (France), et a organisé d'importantes missions commerciales de gens d'affaires européens et américains au Québec dans le but de développer les trafics internationaux du Saint-Laurent.

### **Les liaisons maritimes**

L'engagement direct du Ministère dans les services de transport maritime 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 38 millions de dollars, dont 30 millions à la Société des traversiers du Québec.

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

La phase 1 de la reconstruction du terminal de Sorel a été complétée. Les travaux comprenaient l'aménagement de nouvelles voies d'accès et d'espaces de stationnement, ainsi que la réfection des installations nécessaires au terminal (signalisation, bâtiments, terrassement).

La réparation de connexions électriques au terminal routier et ferroviaire de Matane a complété le programme de polyvalence entrepris pour ces installations.

Par ailleurs, le Ministère a complété les plans et devis préliminaires pour la construction d'une nouvelle gare maritime à Baie-Comeau.

### **Le transport aérien**

Le Ministère a suivi de près l'application de l'entente canado-américaine sur les services aériens qui a été signée en février 1995. Il a consulté Transports Canada pour évaluer les impacts économiques de cet accord, particulièrement, pour le Québec. Il continuera d'observer attentivement l'évolution de cette libéralisation qui sera concrétisée en 1997 pour les aéroports de Montréal et de Vancouver, et en 1998 pour Toronto.

D'autre part, le Ministère observe l'état d'avancement de la mise en œuvre de la politique canadienne sur le transport aérien international, particulièrement en termes d'établissement de nouvelles liaisons aériennes.

À cet égard, le Ministère a examiné de près la situation du transport aérien international à Montréal, qui a été caractérisée par l'abandon des dessertes par certaines compagnies aériennes. Dès février 1996, il s'est engagé dans tout le dossier de la libéralisation des vols réguliers internationaux de Mirabel à Dorval, dont le but est de bloquer le déclin de Montréal dans le domaine du transport aérien international.

Enfin, le Ministère a subventionné divers projets reliés aux célébrations de l'aviation civile internationale comme le *Festival aérien de Montréal* et l'*Histoire de l'aviation au Québec*, de même que certains projets de recherche, dont l'un sur les facteurs et tendances récentes affectant la demande de transport aérien.

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

La dévolution des aéroports fédéraux à des municipalités préoccupe particulièrement le gouvernement du Québec qui doit approuver, le cas échéant, les ententes relatives à chaque projet de cession. À cet effet, il s'est donné des orientations générales, dans le cadre d'une politique en matière d'infrastructures aéroportuaires élaborée en consultation avec le ministère des Affaires municipales et le Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes.

Le Ministère a eu de nombreux échanges avec Transports Canada relativement aux projet d'ententes en vue de protéger les intérêts des municipalités concernées.

Part ailleurs, le Ministère est aussi présent, en qualité d'observateur, au sein de la Société aéroportuaire de Québec, qui a été formée en vue de la

prise en charge, par le milieu, de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec).

### **Les dessertes aériennes**

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1995, le montant consacré au maintien des services aériens réguliers sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord a été réduit de 3,2 millions de dollars à 1,8 million de dollars annuellement. Malgré cette réduction, le Ministère s'est assuré que le service offert répondait aux besoins de la population.

D'une durée de deux ans, la nouvelle entente prévoit le versement d'une aide financière au maintien du service aérien régulier dans les localités situées entre Natashquan et Saint-Augustin, de même que l'accès à tous les usagers des services réguliers prévus au programme de réduction des tarifs aériens.

Une aide financière de l'ordre de 200 000 \$ a été versée aux résidents des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti, afin de réduire leurs coûts de transport.

Les traverses aériennes, entre Montmagny et l'île aux Grues, Havre-aux-Maisons et l'île d'Entrée, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et l'île Verte ont été maintenues, en dehors de la période de navigation, grâce à une subvention de près de 200 000 \$.

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

Afin de satisfaire aux normes aéronautiques fédérales, le Ministère a poursuivi ses travaux de localisation de l'aire de trafic, de la voie de circulation et du chemin d'accès de l'aéroport de Bonaventure. Le remplacement de câbles électriques du système de balisage lumineux à l'aéroport de Saint-Augustin, a permis de corriger certains problèmes techniques.

Les aéroports nordiques ont également fait l'objet de travaux importants en 1995-1996. Le Ministère a effectué l'installation du balisage lumineux dans la partie de l'aire de trafic de l'aéroport de Puvirnituq qui avait été agrandie en 1994-1995. Un système visuel de pente d'approche (PAPI) a été installé à cet aéroport afin de faciliter les atterrissages de nuit et par mauvais temps sur la piste n° 19. Des clôtures contre les incursions de caribous sur les pistes ont été dressées aux aéroports de Puvirnituq et d'Inukjuak. Enfin, le Ministère a effectué un réaménagement de l'aérogare à l'aéroport de Ivujivik.

Un hélicoptère a été aménagé au village d'Aylmer Sound sur la Basse-Côte-Nord. Cet hélicoptère et celui de La Tabatière, situés à proximité des dispensaires locaux, ont été pourvus d'un système d'éclairage qui permet un déplacement sécuritaire des passagers et des malades.

### **Le transport ferroviaire**

Le Ministère est intervenu à maintes reprises, sans succès, pour faire apporter de nombreuses modifications au projet de loi C-14 portant sur la nouvelle politique ferroviaire canadienne, notamment sur une participation financière du gouvernement fédéral à la remise en état des voies ferrées, des droits de circulation pour les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) ainsi que l'extension des mécanismes de médiation et d'arbitrage aux CFIL.

Le Ministère a travaillé à l'élaboration d'une politique ferroviaire québécoise afin de définir sa position, eu égard aux enjeux que soulèvent la nouvelle politique ferroviaire fédérale et la situation précaire du transport ferroviaire qui prévaut en territoire québécois.

L'élaboration de cette politique ferroviaire québécoise a permis la mise en place d'une banque de données statistiques portant sur l'industrie desservie par le réseau ferroviaire québécois ainsi que sur le volume des marchandises transportées.

### **La sécurité ferroviaire**

Le Ministère assume sa juridiction dans le domaine ferroviaire, notamment au chapitre de la sécurité. Au cours de l'année, il a procédé à 43 inspections de voies et d'équipement ferroviaire, dont 28 sur des sites industriels utilisant du matériel ferroviaire.

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

Le rapport final de la première phase de l'étude sur le train à haute vitesse, commandé par les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec et rendu public en août 1995, conclut à la faisabilité technique, financière et économique de certains scénarios.

Toutefois, il recommande que la prochaine phase de l'étude ne porte que sur les technologies très rapides et qu'elle soit laissée à l'initiative du secteur privé qui devra participer à au moins 50 % des coûts. Les gouvernements tiendront compte du taux de rendement du projet et des investissements dans les autres modes de transport avant d'indiquer s'ils sont prêts à investir dans la phase d'avant-projet.

## Chapitre VII La recherche et l'innovation

Des orientations prioritaires en matière de recherche et de développement ont été définies, en concordance avec le plan stratégique du ministère des Transports. Elles permettront de mieux canaliser les efforts de recherche et ainsi de maximiser les bénéfices des investissements consentis. Les orientations retenues visent à :

- accroître la compétitivité et l'efficacité des transports en soutien au développement socio-économique du Québec ;
- adapter l'offre de transport aux besoins futurs de la population ;
- améliorer la sécurité des transports ;
- accroître la contribution du Ministère à l'équilibre environnemental ;
- améliorer l'efficacité des interventions du Ministère sur les infrastructures en transport ;
- développer l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises ;
- expérimenter de nouvelles technologies liées au transport.

Tableau 9  
**Dépenses de recherche-développement  
par secteur d'activité en 1995-1996**

Secteur d'activité	Dépenses (M\$)	%
Infrastructures routières	3,9	68
Système de transport des personnes	1,3	23
Système de transport des marchandises	0,5	9
<b>Total</b>	<b>5,7</b>	<b>100</b>

Comme le montre le tableau 9, la répartition des dépenses reflète l'importance de préserver, par des méthodes innovatrices, le patrimoine routier du Québec au moment même où les ressources financières sont de plus en plus restreintes.

La proportion de recherche initiée par le Ministère comparativement aux projets subventionnés a

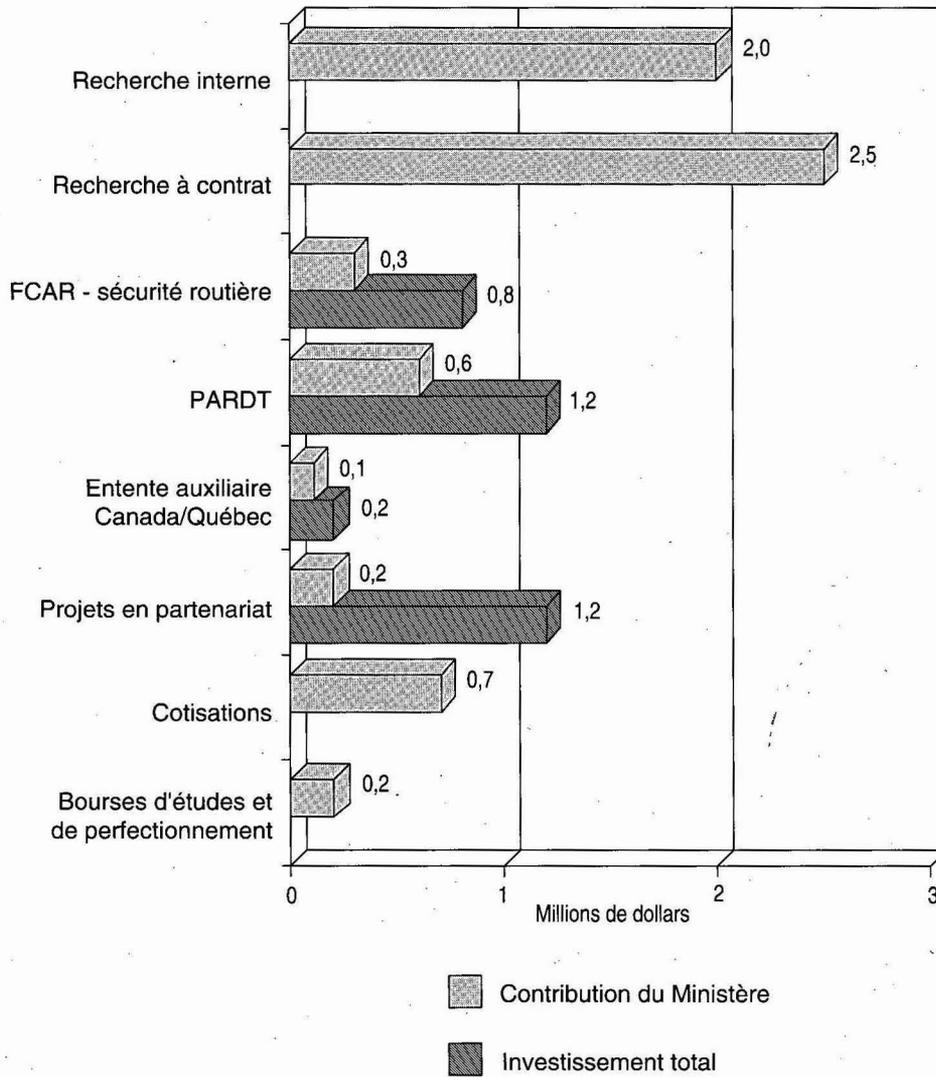
doublé en 1995-1996 par rapport à l'an passé ; ainsi le Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT) et l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports (volet R-D), terminés depuis 1994, ne représentent en 1995-1996 respectivement que 11 % et 2 % des budgets de recherche. Quant à l'Action concertée de soutien en sécurité routière, financée conjointement par le Ministère, la SAAQ et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR), elle prendra fin en 1996. Le Ministère consacre annuellement 300 000 \$ à ce programme, ce qui représente un peu plus de 5 % des investissements.

Le Ministère continue de privilégier le transfert technologique comme mode d'intervention ainsi que la réalisation de projets en partenariat. La synergie entre les intervenants de l'industrie, des universités et du secteur public est essentielle au développement, à la dissémination et à l'application de la technologie en transport. Les investissements dans ce type de projets ont d'ailleurs doublé par rapport à l'an dernier, ce qui donne lieu à des travaux de recherche pour un total de 1,2 million de dollars.

Aux investissements dans les projets de recherche spécifiques, il faut ajouter la contribution du Ministère au Programme de bourses d'études et de recherches du FCAR, qui s'élève à 170 000 \$ et qui permet à une quinzaine d'étudiants universitaires québécois d'acquérir une formation de recherche en transport, au niveau de la maîtrise et du doctorat. Le Ministère assure également un support actif à divers organismes voués à l'amélioration des transports tels que l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), l'Association des transports du Canada (ATC), l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), le Programme *Canadian Strategic Highway Research Program* (C-SHRP), la Chaire industrielle sur le béton projeté et les réparations en béton de l'Université Laval, la Chaire industrielle en technologie du béton de l'Université de Sherbrooke, etc. Ces contributions sont des leviers importants en matière de recherche, de veille et de transfert technologique, de concertation et de partenariat.

Graphique 1

**Investissements de recherche-développement par programme en 1995-1996**



### ***L'information documentaire et scientifique***

Au cours de l'année 1995-1996, le Service de la documentation et de l'information scientifique a répondu à 15 295 demandes d'information et quelque 23 000 documents ont été prêtés.

*L'inventaire des projets d'études et de recherches au ministère des Transports du Québec 1994-1995* a été publié. Il faut également souligner la parution de treize bulletins dans les différentes séries de *Recherches transport* ainsi que l'organisation de deux séminaires sur les systèmes intelligents de transport.

### ***Le transfert technologique***

L'engagement du ministère des Transports dans le domaine du transfert technologique a été marqué par des développements prometteurs au cours de la dernière année, particulièrement dans le secteur routier. C'est ainsi que par l'intermédiaire du Centre québécois de transfert de technologie routière, le Ministère est devenu membre du Réseau mondial d'échanges de connaissances routières dont le Secrétariat permanent est installé à Montréal. Le Ministère agit maintenant en tant que nœud du Réseau mondial d'échanges et peut ainsi communiquer avec des spécialistes de plus de 45 pays membres du Réseau mondial d'échanges.

À la suite de la réalisation d'importants programmes de recherche américain et canadien dans le domaine routier (SHRP et C-SHRP) pas moins de 150 produits, de pièces d'équipements et de méthodes de travail ont été développés. À l'initiative du Ministère, un groupe stratégique, réunissant des partenaires publics et privés, a été mis sur pied en vue de l'implantation au Québec de certains de ces produits qui répondent le mieux à nos besoins et qui présentent un avancement technologique.

Le Ministère a profité des retombées technologiques de la recherche américaine du Programme SHRP en adoptant une vingtaine de produits et de techniques susceptibles d'améliorer la performance de ses infrastructures.

### ***La recherche-développement et l'expertise en matériaux, sols et chaussées***

Au cours de l'exercice 1995-1996, le Ministère a traité quelques centaines de dossiers d'études techniques, d'expertises et de recherche dans les domaines de la réfection des chaussées, de la géotechnique et de la géologie, des matériaux de chaussées et des produits industriels. Le Ministère a poursuivi la réalisation d'une dizaine de guides, de documents audiovisuels et l'élaboration de cours de formation.

Dans la démarche d'homologation des produits et matériaux, deux types de produits ont atteint l'étape de l'avis public d'homologation, soit les produits de marquage de moyenne et de longue durée et les systèmes de peintures à base de zinc pour structure d'acier. Deux unités administratives ont été enregistrées ISO 9002 quant à la prestation de plus de 300 essais de laboratoire. De nombreux projets expérimentaux (75 sites, plusieurs produits différents) ont été suivis.

Enfin, le Ministère a poursuivi son programme d'élaboration et de remise à jour de ses huit cahiers de normes techniques sur les infrastructures routières. Un ouvrage sur les matériaux a été publié ainsi que des mises à jour des tomes portant sur la conception routière et l'entretien. À ce jour, sept tomes ont été publiés, soit ceux portant sur la conception routière, la construction routière, les ouvrages d'art, les abords de route, l'entretien, les matériaux et le matériel.



## Chapitre VIII Le soutien aux activités

### 8.1 Les ressources humaines

#### *La gestion des personnes et des emplois*

La réorganisation administrative de 1992-1993, qui a fait passer d'une à quatre le nombre de directions générales de territoire et diminuer de quatre à deux celui des directions générales centrales, comportait un scénario de diminution de 1 385 postes réguliers établissant la nouvelle enveloppe de l'effectif autorisée à 5 652 postes. Le scénario prévoyait également la diminution de 1 250 employés saisonniers. Ces coupures d'effectifs doivent s'échelonner jusqu'en 1996-1997. Or, les différentes mesures mises de l'avant pour faciliter l'affectation du personnel, comme le programme de formation pour soutenir le personnel d'encadrement, le Bureau d'orientation de carrières et le Programme d'indemnisation des départs volontaires (1 104 employés ont signé une entente), les démarches personnalisées de recherche

d'emploi et la signature d'ententes avec les partenaires syndicaux, ont permis de ramener le nombre d'employés réguliers à 5 645 au 31 mars 1996, rendant ainsi possible l'atteinte de l'objectif fixé.

L'exercice de rationalisation entrepris par le Ministère a eu comme conséquence de déclarer un certain nombre d'employés excédentaires. Le Ministère a cependant décidé de gérer ces employés à l'intérieur des disponibilités ministérielles, et les efforts concertés des intervenants du milieu ont permis de régulariser la situation de 505 employés excédentaires, sur un total initial de 772, soit 65 %, qui avaient ce statut en juillet 1994.

Le tableau 10 montre l'évolution des effectifs occasionnels depuis la réorganisation administrative et indique une diminution de 1 390 employés occasionnels saisonniers depuis l'exercice budgétaire 1992-1993.

Tableau 10

#### **Évolution du nombre d'employés occasionnels et saisonniers occasionnels de 1992-1993 à 1995-1996**

	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Total d'employés occasionnels	6 274	3 387	3 402	3 150
Employés saisonniers occasionnels	4 080	2 853	2 794	2 690

#### *Le développement des ressources humaines*

Le Ministère a inscrit dans son plan stratégique l'objectif de consacrer au moins 2 % de sa masse salariale pour la formation de son personnel en privilégiant les employés qui fournissent un service direct à

la clientèle ainsi que ceux qui assument de nouveaux mandats. Pour l'exercice financier 1995-1996, plus de 4,6 millions de dollars ont été consacrés à la formation. En incluant le salaire des formateurs, le pourcentage d'investissement dans le développement des ressources humaines dépasse donc l'objectif fixé.

Tableau 11

#### **Dépenses de formation par corps d'emploi en 1995-1996**

	Unités centrales (\$)	Unités territoriales (\$)	Total (\$)
Cadres supérieurs	110 539	142 714	253 253
Cadres intermédiaires	10 530	345 733	356 263
Professionnels	686 613	1 011 679	1 698 292
Fonctionnaires	306 881	1 576 971	1 883 851
Ouvriers	565	347 702	348 268
Non-répartis *	76 334	9 057	85 391
<b>Total</b>	<b>1 191 462</b>	<b>3 433 856</b>	<b>4 625 318</b>

\* Les montants s'appliquant à la catégorie «non-répartis» concernent les dépenses attribuées globalement à une unité administrative sans égard aux individus qui ont bénéficié des programmes de formation.

En ce qui concerne les efforts de développement consentis aux employés de la catégorie des professionnels, il faut noter que 59 % des investissements ont été faits dans les unités territoriales pour une représentation de 45 %. En ce qui concerne le personnel de la catégorie des fonctionnaires, le taux des investissements se situe à 84 % sur le territoire pour un niveau de représentation de 72 %. L'objectif de privilégier les employés de première ligne a donc été atteint.

### ***La santé et la sécurité au travail***

Le Conseil du trésor a fixé l'objectif de réduire, d'ici 1996, le nombre de jours perdus en accidents du travail de 30 %, et ce, sur la base du bilan de 1992.

Depuis 1992, le Ministère a réduit le nombre de jours perdus bien au-delà des objectifs fixés. Pour l'année de calendrier 1995, cette réduction atteignait déjà 53 %, ce qui a un effet direct sur l'indice de gravité ainsi que sur le montant de cotisation à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST). L'indice de gravité se définit comme le rapport entre le nombre de jours perdus et le nombre d'accidents du travail et de maladies professionnelles incluant les rechutes, récurrences et aggravations. Le tableau 12 illustre bien cette évolution positive permettant de réduire les coûts de cotisation annuelle à la CSST.

Tableau 12

#### **Nombre de jours perdus en accidents du travail et en maladies professionnelles de 1992 à 1995**

	1992	1993	1994	1995
Jours perdus	17 275	12 350	8 764	8 147
Pourcentage réduction		29 %	49 %	53 %
Indice de gravité	31,58	35,29	29,94	25,49

L'atteinte de l'objectif est due au travail constant des 78 comités de santé et de sécurité du travail et des divers intervenants. Les corps et les classes d'emploi les plus touchés, par ordre décroissant, sont les ouvriers de voirie, les conducteurs de véhicules et d'équipement mobile et les chefs d'équipe en routes et structures.

### **8.2 La gestion financière**

De façon à assurer une utilisation optimale des ressources financières qui lui sont confiées, le Ministère a élaboré, dans le cadre de la revue des programmes 1995-1996, un plan stratégique pour la période 1995-1996 à 1997-1998. Cette démarche a notamment été l'occasion, pour le Ministère, d'identifier ses principaux défis, de définir ses orientations

budgétaires pour cette période et, pour l'exercice financier 1995-1996, d'adopter un plan de dépenses lui permettant de respecter les contraintes budgétaires qui lui avaient été fixées.

Ce plan prévoyait pour 1995-1996 un effort budgétaire reposant sur les principales mesures suivantes :

- la poursuite du plan de réorganisation administrative amorcé en 1992-1993 et qui devait entraîner une réduction nette de 212 postes permanents en 1995-1996 ;
- une amélioration du niveau de productivité dans l'ensemble des opérations ministérielles résultant en une réduction de 5 % des dépenses administratives et de 10 % des honoraires professionnels ;
- une révision des enveloppes budgétaires consacrées à la réfection et à l'amélioration du réseau routier ;
- une stabilité du budget affecté à l'entretien d'été et d'hiver.

Pour l'ensemble de l'exercice 1995-1996, les autorités ministérielles ont pu miser sur un suivi budgétaire détaillé sur une base mensuelle, qui a notamment permis d'assurer le respect des priorités établies au début de l'exercice et de procéder aux ajustements requis au cours de l'année.

Au chapitre des revenus, le Ministère a perçu un montant total de 497 193 533 \$ provenant des sources suivantes : 481 851 680 \$ des droits et permis (SAAQ), 1 188 014 \$ de la signalisation, 7 325 583 \$ de la vente de biens et services, 4 348 837 \$ de recouvrement et 2 479 419 \$ de transferts du gouvernement du Canada.

En 1995-1996, le Ministère a mis l'accent sur la vente de biens immobiliers excédentaires, lesquels ont totalisé des revenus de 5,9 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 65 % par rapport aux revenus de l'exercice 1994-1995 qui se chiffraient à 3,6 millions de dollars.

### **8.3 Les ressources matérielles et l'approvisionnement**

#### ***Les activités d'approvisionnement***

Le guichet unique du ministère des Transports a pour but de fournir un accès plus direct aux fournisseurs désireux de lui proposer de nouveaux produits ou de nouvelles technologies qui lui permettront d'accroître sa productivité sur le plan des opérations d'entretien du réseau routier et, par la même occasion, la sécurité en matière de transport.

Pour l'année 1995-1996, 96 dossiers ont été présentés et évalués, ce qui correspond à une augmenta-

tion de 37 % par rapport à l'an dernier: 21 propositions ont été acceptées au cours de l'année, soit une augmentation de 31 % sur l'année antérieure.

*L'homologation des produits* est l'acte par lequel le Ministère reconnaît officiellement la conformité d'un matériel, d'un produit ou d'un procédé en fonction de certaines normes d'organismes de normalisation reconnus, ou de spécifications techniques préalablement établies par le Ministère. À la suite de l'émission de la liste des produits homologués, seuls les fournisseurs offrant de tels produits

peuvent répondre à un appel d'offres du Ministère ou des services gouvernementaux.

Le système mis en place en 1995-1996 a permis d'inscrire deux dossiers. Il s'agit de *Produits de marquage pour les chaussées* et de *Systèmes de peintures à base de zinc pour structures d'acier*. Par ailleurs, cinq dossiers sont en cours d'évaluation.

Les achats majeurs effectués par le Ministère pour 1995-1996 totalisent 104 millions de dollars, soit une augmentation de 2 % sur l'année précédente.

Tableau 13

**Achats majeurs effectués par le Ministère en 1994-1995 et 1995-1996**

(000 \$)

Achats	1994-1995	1995-1996	Variations (%)
Chlorures	31,2	34,6	11
Matériaux bitumineux et granulaires	25,4	19,6	(23)
Ateliers mécaniques	12,7	13,3	5
Signalisation	13,7	10,6	(23)
Technologie de l'information	4,3	4,5	5
Équipements	3,7	7,4	100
Produits ferreux	0,9	1,1	23
Bois	0,8	1,0	25
Produits de béton	1,0	0,9	(10)
Autres	8,5	11,0	29
<b>Total</b>	<b>102,2</b>	<b>104,0</b>	<b>2</b>

***La gestion des immeubles***

Dans le cadre de la réorganisation du Ministère, qui s'est poursuivie au cours de l'exercice, divers projets majeurs ont été réalisés, dont l'aménagement de directions en territoire et le réaménagement des sièges sociaux de Montréal et de Québec.

Malgré l'augmentation des espaces résultant de l'installation de certaines directions sur le territoire, le Ministère a rétrocédé plus de 18 700 m<sup>2</sup>, représentant une économie annuelle de plus de 1,8 million de dollars au chapitre du budget consacré aux loyers des immeubles.

Enfin, un plan d'action a été élaboré pour identifier les moyens permettant d'atteindre des compressions additionnelles pour l'exercice 1996-1997. À

cet effet, le Ministère a amorcé une analyse de chacun des sites occupés afin de mesurer le potentiel de rationalisation de son parc immobilier.

***La gestion des télécommunications***

Le Ministère a poursuivi ses efforts de rationalisation au chapitre des télécommunications.

À la lecture du tableau 14, on constate une nette diminution des dépenses reliées à la téléphonie par rapport à l'exercice précédent, soit 484 100 \$ (15 %). Par ailleurs, cette réduction a servi à compenser les coûts additionnels reliés à l'actualisation du système informatique ministériel.

Tableau 14

**Évolution des dépenses en télécommunications de 1991-1992 à 1995-1996**  
 (000 \$)

Activités	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Téléphonie (Appareils téléphoniques, interurbains)	4 470,7	4 195,0	3 275,9	3 235,4	2 751,3
Communications Informatiques (Liens dédiés et commutés, modem)	1 344,4	1 162,5	1 130,8	1 094,9	1 379,4(*)
Téléservices (Télécopieurs)	169,3	159,1	161,8	145,2	151,6
Radio-communications	2 273,6	2 257,7	2 283,1	2 623,0	2 696,6
Expertise-conseil	12,2	0,4	0,0	27,0	24,0
Escompte	-208,6	-174,3	-489,9	-280,6	-170,8(**)
<b>Total</b>	<b>8 061,6</b>	<b>7 600,4</b>	<b>6 361,7</b>	<b>6 844,9</b>	<b>6 832,1</b>

(\*) Début du remplacement des IBM 8100.

(\*\*) Ristournes venant du Fonds des services des télécommunications.

### 8.4 Les contrats octroyés

Au cours de l'année, le Ministère a octroyé 777 contrats de construction pour un coût total de 283,6 millions de dollars, 178 contrats de déneigement pour un coût total de 23,2 millions de dollars et 181 contrats de services professionnels pour un coût total de 18,8 millions de dollars.

Pour les contrats de construction dont le nombre est sensiblement le même qu'en 1994-1995, le prix de l'octroi s'est situé à 95,6 % du coût qui avait été préalablement estimé.

Parmi les contrats de construction, 240 furent octroyés à prix tarifés pour la fourniture d'enrobés 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 prix 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.

En ce qui concerne le déneigement, 62 contrats ont été conclus avec des municipalités pour un coût total de 2,4 millions de dollars, et 116 avec des entrepreneurs pour un coût total de 20,8 millions représentant 99,1 % de l'estimation du Ministère.

Tableau 15

**Répartition des contrats octroyés de 1993-1994 à 1995-1996**  
 (000 \$)

Année	Coût estimé	Prix des contrats	Nombre
<b>Construction (*)</b>			
1993-1994	—	387,0	1 008
1994-1995	234,8	242,7	751
1995-1996	296,5	283,6	777
<b>Hiver (**)</b>			
1993-1994	—	20,7	381
1994-1995	33,0	34,4	270
1995-1996	23,4	23,2	178
<b>Services professionnels</b>			
1993-1994	—	37,3	310
1994-1995	23,6	23,6	256
1995-1996	19,4	18,8	181
<b>Total</b>			
1993-1994	—	445,0	1 699
1994-1995	291,4	300,7	1 277
1995-1996	339,3	325,5	1 136

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

(\*\*) La majorité des contrats de déneigement sont adjugés pour une année avec option de renouvellement pour les deux années subséquentes. Certains incluent la fourniture des matériaux (sel et abrasifs) par l'entrepreneur ou la municipalité.

## 8.5 Les réclamations

### *Les réclamations sur contrats*

En complément des activités usuelles d'analyse des réclamations, le Ministère s'est préoccupé de rechercher les moyens de réduire le nombre et l'importance des réclamations.

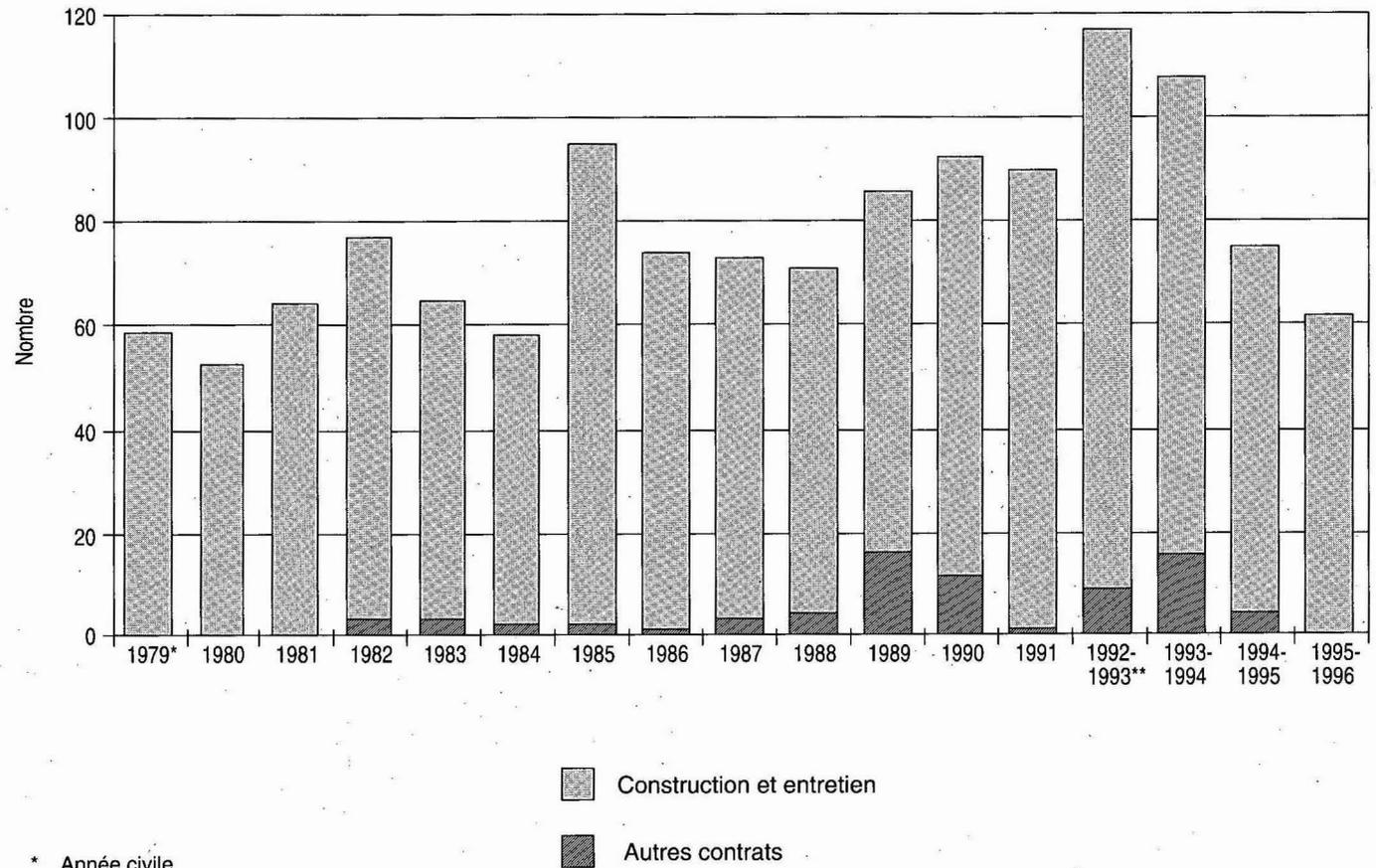
Le Ministère a réalisé les interventions suivantes :

- trois projets pilote de gestion de contrats selon la méthode de «Partnering», ont été mis de l'avant : l'évaluation de ces expériences sera complétée en 1996-1997 ;
- la formation en règlement de litiges, donnée à des représentants de directions territoriales, afin d'uniformiser la méthodologie d'analyse des litiges ;
- l'application d'une directive sur le processus de réclamations sur contrats qui permet de préciser le processus et le partage des responsabilités dans le cadre de fonctionnement de la procédure de réclamation ;
- les services de conseil téléphonique sur le règlement des litiges, afin de permettre aux directions territoriales d'obtenir l'éclairage d'un tiers avant de prendre position sur un litige.

Même s'il est difficile de faire un lien de cause à effet entre ces interventions et le nombre de réclamations, on constate aux graphiques 2 et 3 une diminution constante du nombre de réclamations depuis l'année 1992-1993, et une diminution du ratio nombre de réclamations reçues / nombre de contrats octroyés.

Graphique 2

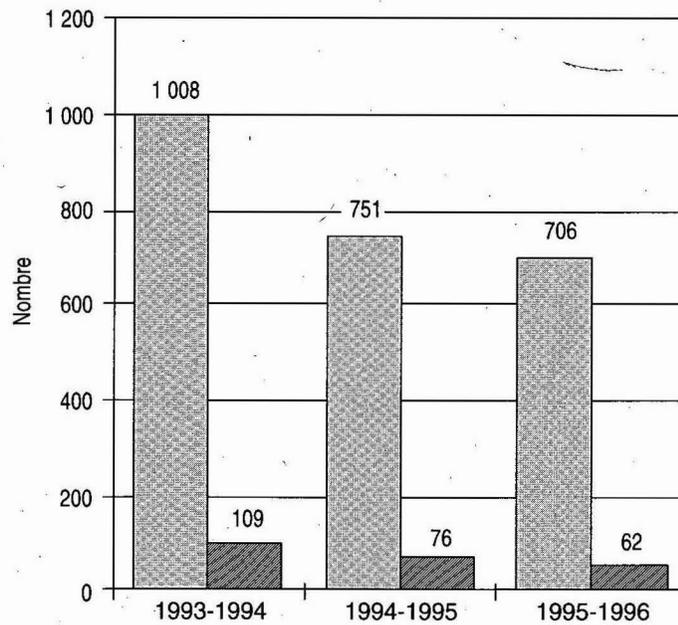
## Nombre de réclamations sur contrats de 1979 à 1995-1996



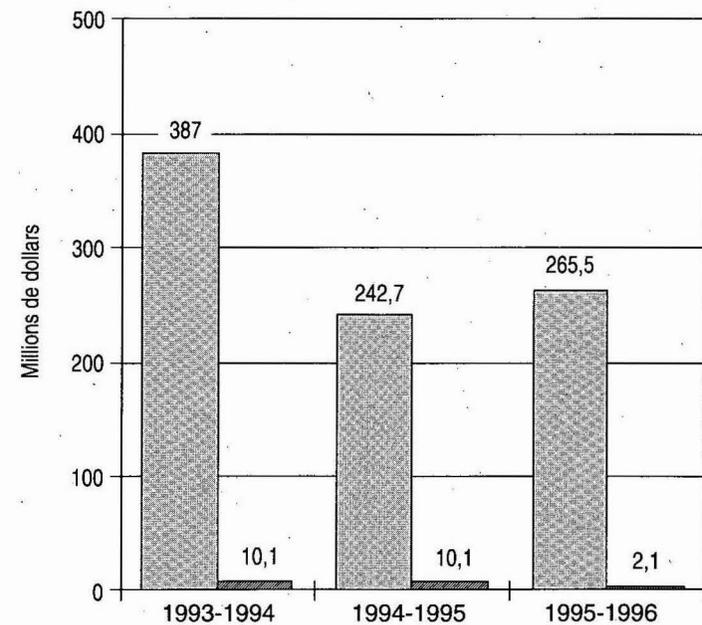
\* Année civile  
 \*\* Année budgétaire

Graphique 3

**Nombre et montant des réclamations (contrats de construction et de services auxiliaires)  
de 1993-1994 à 1995-1996**



■ Nombre de contrats  
■ Nombre de réclamations



■ Montant des contrats  
■ Montant payé en réclamation

### ***Les réclamations des citoyens***

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 1995 et le 1<sup>er</sup> avril 1996 (15 mois), le Ministère a reçu 1 469 plaintes de citoyens alléguant avoir subi des dommages, soit à la suite de travaux d'entretien du réseau, 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, 719 plaintes n'ont pas été retenues, aucune faute n'étant imputable au Ministère; 293 dossiers sont toujours à l'étude et 457 cas ont obtenu un règlement pour un total de 232 414 \$. Un montant additionnel de 432 765 \$ a également été payé pour le règlement de 91 dossiers antérieurs pour un total d'indemnités versées aux citoyens de 665 179 \$.

### **8.6 Les ressources informationnelles**

Les investissements en technologies de l'information ont été de l'ordre de 27,9 millions de dollars. Ils se répartissent comme suit: 13,1 millions pour les projets et 14,8 millions pour les services à maintenir et qui se subdivisent en deux volets: 1,4 million pour l'administration et 13,4 millions pour les continuités.

#### ***La gestion des investissements***

Deux projets d'envergure ont été amorcés: l'élaboration d'un plan triennal d'investissements (PTRI) et un système de suivi des investissements.

Le plan d'investissements de 1993 a été entièrement révisé de façon à mieux refléter l'évolution des priorités stratégiques du Ministère et de ses capacités de financement. Trois axes d'investissements ont été évalués: la pertinence des produits et services de la Direction de la technologie et de l'information et la priorisation des services à valeur ajoutée, le bilan des systèmes actuels et le plan de rationalisation, les priorités opérationnelles pour les nouveaux investissements à réaliser pour la période 1996-1999.

À partir des attentes signifiées tant par le Ministère que par les autorités gouvernementales, trois volets ont été retenus pour le suivi des investissements: les coûts, les bénéfices et l'évolution de la réalisation des projets d'investissements. L'élaboration d'un prototype de système intégré de suivi a été entreprise de façon à ce qu'il puisse générer les premiers rapports trimestriels dès 1996-1997.

#### ***Les systèmes et les technologies***

En plus des efforts consacrés à l'entretien et à l'amélioration des systèmes actuels, plusieurs nouvelles initiatives ont été démarrées ou poursuivies au cours de l'année, dont notamment:

- l'élaboration d'un projet de système d'information à référence spatiale en transport;
- le démarrage de la mise en place de l'infrastructure technologique ministérielle, par l'implantation dans les directions territoriales de Québec et de Chaudière-Appalaches;
- la réalisation d'un projet pilote sur l'introduction et l'utilisation au Ministère des différents services du réseau INTERNET;
- l'analyse préliminaire d'un système de gestion des chaussées devant permettre la production d'indicateurs d'objectifs sur la qualité du réseau routier;
- l'élaboration d'une solution technologique devant permettre une production à jour et plus rapide d'information au public sur l'état des routes et des travaux routiers;
- l'implantation du système de gestion des données de circulation devant permettre de mieux connaître l'usage du réseau routier;
- l'élaboration d'un système d'aide à l'établissement d'un diagnostic de la sécurité routière permettant une qualification des informations relatives aux accidents de la route;
- l'élaboration d'un projet de définition d'indicateurs de gestion devant permettre la quantification et la qualification des services rendus;
- l'implantation d'un système de CAO/DAO afin de supporter de façon plus productive et performante les travaux d'arpentage, de construction et de réfection du réseau.

#### ***Le soutien à la clientèle***

En plus des activités régulières visant à soutenir les clientèles dans leur utilisation quotidienne des ressources technologiques du Ministère, plusieurs projets ont été amorcés, notamment:

- l'établissement d'un plan ministériel de sécurité informatique relatif à ses ressources technologiques;
- la mise en place d'un guichet de service d'assistance aux clientèles devant leur permettre un service rapide de dépannage et un meilleur suivi de leurs demandes;
- le démarrage d'un projet pilote d'élaboration d'un dépôt de données devant permettre un meilleur accès aux données de gestion du Ministère;
- l'implantation au plan ministériel d'une solution administrative et technologique pour le suivi de la correspondance.

## 8.7 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 du présent exercice, les activités suivantes ont fait l'objet d'une vérification :

- le mandat d'intégration de biens et de services pour le remplacement des mini-ordinateurs IBM-8100 dont le coût est évalué à environ 15 millions de dollars;
- la *Loi sur le droit d'auteur et des pratiques administratives* sur l'utilisation des logiciels;
- les 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;
- le *Programme stratégique d'amélioration routière* (PSAR);
- les directives concernant la production des rapports de non-conformité lors de l'acquisition de biens et de services;
- les pratiques en vigueur aux différentes étapes du processus de gestion des protocoles d'entente avec les municipalités;
- les directives relatives au processus de sélection des fournisseurs de services professionnels pour les contrats de plus de 10 000 \$;
- le *Programme d'aide au transport en commun* pour les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT).

Les rapports de vérification contiennent des recommandations auxquelles le Ministère donne suite en prenant les décisions pour améliorer les pratiques administratives, en vue d'assurer plus de rigueur dans la gestion de ses opérations.

## 8.8 Les relations extraministérielles

Les activités du Ministère dans ses relations avec le gouvernement fédéral, les autres provinces et les associations nationales et internationales œuvrant dans le domaine des transports ont fait l'objet d'une importante rationalisation. En effet, la participation du Ministère, notamment, à des forums intergouvernementaux a été réduite sensiblement, de façon à concentrer les efforts sur les dossiers porteurs de retombées techniques et scientifiques au Québec et sur la promotion de l'expertise du Québec. Le Ministère considère la participation à des activités hors Québec comme un plan d'investissement qui

doit offrir des retombées concrètes pour le Québec. En ce sens, la priorité a été accordée aux programmes de recherche et développement réalisés en partenariat avec d'autres administrations, notamment le *Programme stratégique de recherche routière du Canada*.

Dans la même orientation, le Ministère a concentré sa participation aux activités des comités techniques et scientifiques d'associations nationales et internationales, notamment l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), l'Association des transports du Canada (ATC) et l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR). Compte tenu de l'importance grandissante des échanges nord-sud à la suite de l'implantation de l'Accord sur le libre échange nord-américain, le Ministère a, par ailleurs, intensifié ses activités avec la Northeast Association of State Transportation Officials (NASTO), association qui regroupe les administrations du nord-est américain œuvrant dans le domaine des routes et des transports. Celle-ci tiendra, dans la ville de Québec du 8 au 11 juin 1997, un congrès qui devrait rassembler près de 500 délégués.

Au plan multilatéral, le Ministère a participé à deux réunions de travail des sous-ministres fédéral et provinciaux des transports. Le Ministère y a présenté deux dossiers importants pour l'industrie québécoise du transport routier, soit l'harmonisation des charges et dimensions des véhicules, de façon à faciliter la circulation des marchandises entre les provinces, ainsi que l'introduction éventuelle d'une taxe d'utilisation du réseau routier pour les véhicules lourds au Canada, à compter de 1997, de façon à uniformiser le traitement fiscal des transporteurs routiers au Canada et aux États-Unis.

Enfin, en partenariat avec des entreprises québécoises œuvrant sur le plan international, le Ministère a accueilli des délégations de représentants de différents pays intéressés par le savoir-faire québécois en matière de construction et d'entretien de routes en conditions hivernales, de sécurité routière, de train à grande vitesse et de systèmes de perception électronique.

### *La coordination des dossiers autochtones*

Le Ministère a supporté financièrement certaines activités, notamment l'entretien de routes d'accès à des villages autochtones, le déneigement et l'entretien d'aéroports en milieu nordique. Ce sont des interventions en régie ou à contrat avec les Conseils de bande ou par le biais de subventions. Ainsi, en 1995-1996, le Ministère a encouru des dépenses de fonctionnement, de capital et de transfert de l'ordre de 10 014 499 \$. Les dossiers concernés sont: l'entretien de la voie réservée pour autobus sur la route 138 à Kahnawake, l'entretien et la gestion des 13 aéroports nordiques, les

dépenses de transferts dus au transport scolaire des commissions scolaires Crie et Kativik qui accaparent à elles seules 3 403 020 \$.

D'autre part, le Ministère a établi des modalités en vue de permettre à la nation huronne-wendat de récupérer les carcasses de gros gibiers tués sur les routes publiques, ce qui lui a permis de réaliser des économies. Toujours en relation avec la nation huronne-wendat, le Ministère a été appelé à participer à des négociations, entre la nation huronne-wendat et les gouvernements du Québec et du Canada en vue d'une entente portant sur son autonomie. Le Ministère a également participé à des consultations en milieu inuit, dans le but d'identifier les besoins dans des territoires isolés en regard de son projet de loi sur les véhicules hors routes. De plus, le Ministère étudie la mise en place d'une nouvelle signalisation des réserves indiennes.

## Chapitre IX

### Les communications et les relations avec les citoyens

#### 9.1 Le XX<sup>e</sup> Congrès mondial de la route

Du 3 au 9 septembre 1995, le Québec a accueilli le XX<sup>e</sup> Congrès mondial de la route et ses quelque 2 700 congressistes provenant de 113 pays, un événement tenu tous les quatre ans depuis 1908 et qui attire des personnalités ainsi que les plus grands experts internationaux de la route et des transports. Quelque 267 organismes et entreprises, regroupés dans quatorze pavillons, ont occupé le hall du Palais des congrès de Montréal à cette occasion. Cet événement aura certes été le plus important de l'année sur le plan des communications et des relations externes du Ministère, qui avait eu comme mandat de l'organiser.

Sa tenue à Montréal a permis la création du Réseau mondial d'échanges pour le transfert des connaissances dans le domaine routier, et l'implantation de son secrétariat permanent à Montréal. En outre, l'Association mondiale de la route a reconnu officiellement le Comité québécois de l'AIPCR qui représentera le Québec aux activités de l'Association.

Le Congrès a engendré des dépenses de 7,3 millions de dollars, dont 4,9 millions injectés directement dans l'économie de la région montréalaise par les congressistes. Il a de plus permis de dégager un surplus budgétaire de plus de 1 million de dollars. On note, depuis la tenue du congrès, un intérêt accru de la communauté routière internationale pour le Québec et son savoir-faire, ce qui ne peut que bénéficier aux entreprises québécoises.

#### 9.2 Les campagnes de sécurité routière

À l'intérieur de ses activités de promotion de la sécurité routière, le Ministère a tenu, notamment, deux importantes campagnes au cours de l'année.

La campagne d'information sur la sécurité en conditions hivernales intitulée: *C'est pas toujours la faute à l'hiver. Mettez-y du vôtre!* avait pour but de convaincre les usagers de la route de modifier leur comportement de conduite hivernale. Selon une étude d'impact, les usagers de la route ont reconnu l'efficacité et l'utilité de cette campagne.

Par ailleurs, une nouvelle campagne ayant pour thème: *La route, ça se partage!* a été menée en 1995 en collaboration avec la SAAQ. Cette campagne a vivement intéressé la population et a atteint

ses objectifs, qui consistaient à sensibiliser les automobilistes et les camionneurs au respect mutuel en toutes circonstances.

#### 9.3 Les relations avec les médias et les usagers

Dans l'ensemble, les rencontres du Ministère avec les médias d'information ont été plus fréquentes durant l'année, alors qu'on a tenu 58 conférences de presse comparativement à 43 en 1994-1995. Parmi les principaux sujets traités à l'occasion de ces événements, mentionnons des travaux au pont Pierre-Laporte, à Québec, l'inauguration de la gare fluviale de Montmagny, la survie des chantiers maritimes MIL Davie, la mise en service du train de banlieue de la ligne de Deux-Montagnes, l'aménagement de voies réservées sur les autoroutes 13 et 15 dans la région de Montréal, des consultations concernant le plan de transport de l'Outaouais, etc.

Soulignons, en particulier, une rencontre de presse tenue à l'atelier du Laboratoire des chaussées sous le thème: *Les effets de l'hiver sur les routes du Québec*. À cette occasion, le Ministère a donné des informations aux représentants des médias et fait des présentations sur des sujets tels que le dégel, les travaux d'expérimentation et de recherche sur le gel et les chaussées, les effets de l'hiver sur les enrobés ainsi que le marquage.

Ayant pour objectif de faciliter la compréhension de ces phénomènes, cette rencontre a atteint son but puisque les médias ont repris abondamment les sujets traités, ont fait état des travaux de recherche-développement au Ministère et exposé les contraintes importantes et réelles auxquelles celui-ci doit faire face.

Dans la région de Montréal, le Comité de coordination régional en transport (COMCRET), mis sur pied par le Ministère depuis 1986, a continué de planifier et de coordonner la réalisation des travaux routiers sur les grandes artères de la région métropolitaine, de façon à minimiser les inconvénients sur les usagers. Le COMCRET est composé d'une trentaine de partenaires du Ministère, notamment de corps policiers, de municipalités, d'organismes publics de transport en commun et de chroniqueurs de la circulation.

En 1995-1996, environ 400 000 demandes portant sur les renseignements généraux, sur l'état des routes et sur les travaux routiers ont été enregistrées au Ministère, soit une diminution d'environ 50 000 par rapport à l'année précédente. Cette différence s'explique en grande partie par des conditions routières moins difficiles en période hivernale.

Le Ministère a mis sur pied des groupes de travail en vue d'optimiser le processus de renseignement à Transports Québec. Les sujets étudiés par ces groupes portent, notamment, sur l'efficacité des sources d'information sur l'état des routes, sur l'éventuelle mise sur pied d'un système cartographique pour le renseignement, sur les analyses de situations et sur la diffusion de l'information.

En complétant, au cours de l'année, la mise en place d'un réseau de conseillers en communications en territoire, le Ministère a aussi renforcé ses relations avec les médias régionaux ainsi qu'avec les citoyens.

#### **9.4 La gestion des plaintes**

Le Ministère confirme que le service aux citoyens est au cœur de ses préoccupations et s'engage à lui offrir un traitement impartial et équitable dans la recherche de solutions pour régler tout différend. À cette fin, il a élaboré un mécanisme corporatif de gestion des plaintes et une Politique sur la gestion des plaintes qui entrera en vigueur le 1er avril 1996.

#### **9.5 L'application de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels***

Au cours de l'année, le responsable ministériel a revu le processus administratif pour améliorer la gestion de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*. Cette révision a comme objectif premier de mieux faire connaître la loi auprès des unités territoriales et centrales, et de mettre en place des moyens pour donner une vision corporative à l'interprétation de la loi et, ainsi, améliorer les services offerts aux citoyens dans ce domaine.

## Partie 3

### Annexes

---

#### Annexe 1

#### Les lois et les 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 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)

##### Les règlements

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

*Règlement sur le camionnage*

D. 47-88 du 13 janvier 1988

*Règlement sur la motoneige*

R.R.Q., 1981, c. C-24, r.21

*Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*

D. 1299-91 du 18 septembre 1991

*Règlement sur le permis spécial de circulation*

D. 1444-90 du 3 octobre 1990

*Règlement sur les normes d'arrimage*

D. 284-86 du 12 mars 1986

*Règlement sur les véhicules tout terrain*

D. 58-88 du 13 janvier 1988

*Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale*

D. 581-88 du 20 avril 1988

*Règlement sur le transport des matières dangereuses*

D. 674-88 du 4 mai 1988

*Règlement sur la signalisation routière*

A.M. du 24 novembre 1989

*Règlement sur le transport des élèves*

D. 647-91 du 8 mai 1991

*Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires acquis par le ministre des Transports*

D. 832-85 du 1<sup>er</sup> mai 1985

*Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports*

D. 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

### 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 32 directions et de 175 services, dont 59 centres de services répartis sur le territoire.

#### Le Bureau du sous-ministre

Sont directement rattachés au sous-ministre, deux 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 mandat des 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 défini précédemment, la Direction générale de Montréal doit appuyer les intervenants du milieu en effectuant des analyses et des études reliées à la gestion 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 quatre 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 trans-

port 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 matière de programmation, de réclamations sur dommages, de 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  
200, chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5  
Téléphone : (418) 643-5694  
Télécopieur : (418) 644-8034

#### **Montréal :**

505, rue Sherbrooke Est, 5<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2L 1K2  
Téléphone : (514) 873-6414  
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<sup>e</sup> 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  
Tour N6-2  
Québec (Québec) G1K 8J6  
Téléphone : (418) 528-3100  
Télécopieur : (418) 644-0339

#### **Montréal :**

Tour de la Place Victoria  
800, Place Victoria, 30<sup>e</sup> étage  
C.P. 392  
Montréal (Québec) H4Z 1L6  
Téléphone : (514) 954-7600  
Télécopieur : (514) 873-6603

---

#### **Société des traversiers du Québec (STQ)**

M. Patrice Saint-Amant, président-directeur général  
par intérim  
109, rue Dalhousie  
Québec (Québec) G1K 9A1  
Téléphone : (418) 643-2019  
Télécopieur : (418) 643-7308

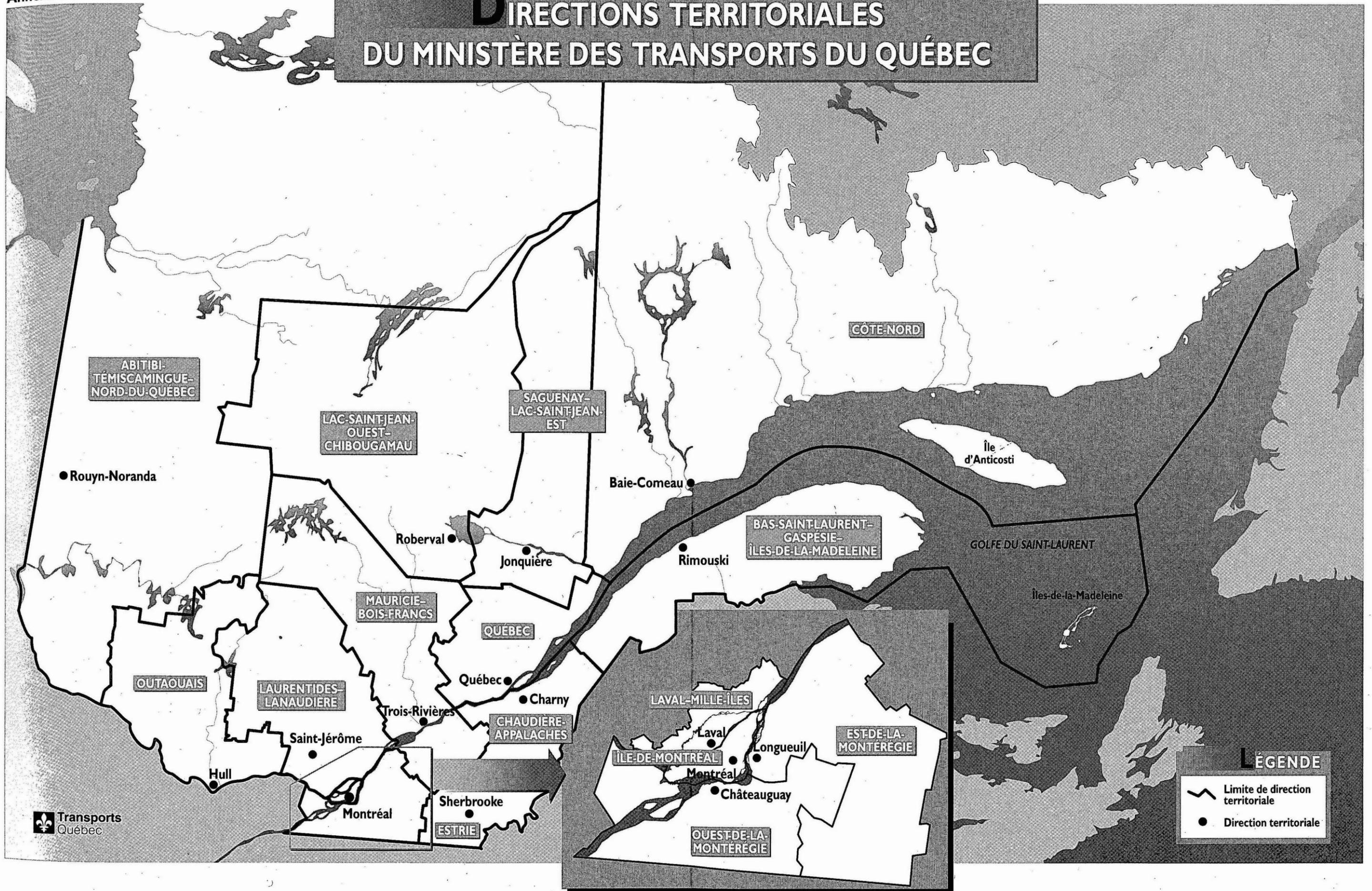
---

#### **Société québécoise des transports (SQT)**

M. Yvan Demers, président  
700, boulevard René-Lévesque Est, 28<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Téléphone : (418) 643-6740  
Télécopieur : (418) 643-9836

---

# DIRECTIONS TERRITORIALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC





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

ISBN 2-551-17161-X

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 093 740

4,00 \$