

# Ministère des Transports

**Rapport  
annuel  
1996-1997**

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, rue Jean-Talon Nord  
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 — 1997  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISBN : 2-551-17805-3  
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 1997.

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

Le ministre des Transports,

Jacques Brassard

Québec, septembre 1997



Monsieur Jacques Brassard  
Ministre des Transports  
Hôtel du Parlement  
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel 1996-1997 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 1997



## Table des matières

<b>La présentation du Ministère</b>	<b>9</b>		
<b>Chapitre I</b>			
<b>La mission et les fonctions du Ministère</b>	<b>9</b>		
1.1 Les lois constitutives	9		
1.2 La mission du Ministère	9		
1.3 Les programmes du Ministère	9		
<b>Chapitre II</b>			
<b>L'organisation et les ressources du Ministère</b>	<b>11</b>		
2.1 L'organisation administrative	11		
2.2 Les unités autonomes de service	11		
2.3 Les ressources humaines	11		
2.4 Les ressources financières	12		
<b>Chapitre III</b>			
<b>Le bilan du Plan stratégique 1994-1997 et le Plan stratégique 1997-2000</b>	<b>17</b>		
3.1 Le Bilan 1994-1997	17		
3.2 Le Plan stratégique 1997-2000	18		
<b>Les réalisations par secteur d'activité</b>	<b>21</b>		
<b>Chapitre IV</b>			
<b>La planification</b>	<b>21</b>		
4.1 Le plan de transport de l'agglomération de Montréal	21		
— Programme d'intervention 1995-1996	21		
4.2 Le plan de transport de l'agglomération de Québec	22		
4.3 Le plan de transport de l'Outaouais	23		
4.4 Les autres plans de transport régionaux	23		
4.5 L'aménagement du territoire et le développement régional	23		
4.6 Les données en transport	23		
<b>Chapitre V</b>			
<b>Les infrastructures routières</b>	<b>25</b>		
5.1 Les politiques routières	25		
5.1.1 La gestion routière	25		
5.1.2 L'environnement	25		
5.1.3 La sécurité routière	26		
5.2 Les travaux sur le réseau routier	27		
5.2.1 Le Plan d'action 1995-2000	27		
5.2.2 L'aide financière aux municipalités	27		
5.2.3 La signalisation	27		
5.2.4 Les immeubles excédentaires (rénovation cadastrale)	28		
5.2.5 Les travaux dans le cadre de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale de 1993 sur un programme stratégique de l'amélioration routière	28		
5.2.6 Les activités immobilières	28		
5.2.7 Les interventions sur le réseau routier	29		
5.3 Les pluies diluviennes	49		
<b>Chapitre VI</b>			
<b>Le système de transport des personnes et des marchandises</b>	<b>51</b>		
6.1 Le transport des personnes	51		
6.1.1 Le transport en commun urbain	52		
6.1.2 Le transport adapté aux personnes handicapées	53		
6.1.3 Le transport par taxi	53		
6.1.4 Le transport scolaire	53		
6.1.5 Le transport par véhicule hors route	53		
6.1.6 Le transport par autocar	53		
6.2 Le transport routier des marchandises	54		
6.2.1 Le transport des matières dangereuses	54		
6.2.2 L'arrimage	54		
6.2.3 Les charges et les dimensions	54		
6.2.4 Le transport hors normes	54		
6.2.5 Le camionnage en vrac	55		
6.3 Le transport maritime, aérien et ferroviaire	55		
6.3.1 Le transport maritime	55		
6.3.2 Le transport aérien	56		
6.3.3 Le transport ferroviaire	56		
6.3.4 Le train à haute vitesse Québec-Ontario	57		
<b>Chapitre VII</b>			
<b>La recherche et l'innovation</b>	<b>59</b>		
7.1 Les programmes de recherche	59		
7.2 Le transfert technologique	60		
7.3 L'information documentaire et scientifique	60		
7.4 La cartographie et la géomatique	60		
7.5 La recherche et le développement en sécurité routière	60		
<b>Chapitre VIII</b>			
<b>Le soutien administratif</b>	<b>63</b>		
8.1 Les ressources humaines	63		
8.2 La gestion financière	64		
8.2.1 Le fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	65		
8.2.2 Le prix de revient des produits et services	65		

- 8.3 Les ressources matérielles et l'approvisionnement **65**
- 8.4 Les contrats octroyés **67**
- 8.5 Les réclamations **68**
- 8.6 Les ressources informationnelles **69**
- 8.7 Les mécanismes de contrôle et de vérification **70**
- 8.8 Les enquêtes **70**
- 8.9 Les relations extraministérielles **70**

## **Chapitre IX**

### **Les communications et les relations avec les citoyens 73**

- 9.1 Les campagnes publicitaires **73**
- 9.2 Les relations avec les médias et les usagers **73**
- 9.3 Internet **74**
- 9.4 Diffusion **74**
- 9.5 Linguistique **74**
- 9.6 Congrès **74**
- 9.7 La gestion des plaintes **74**
- 9.8 L'application de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* **74**

## **Chapitre X**

### **Le rapport sur l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs 75**

#### **Les annexes**

- Annexe 1 Les lois et les règlements sous l'autorité du ministre des Transports **77**
- Annexe 2 La description et les mandats des unités administratives du Ministère **79**
- Annexe 3 La liste des organismes relevant du ministre des Transports **83**
- Annexe 4 La carte des directions territoriales du Ministère **85**

#### **Liste des tableaux**

- 1- Évolution de l'effectif autorisé et de l'effectif régulier en place de 1994-1995 à 1996-1997 **12**
- 2- Affectation des budgets de 1996-1997 et de 1995-1996 par programme et élément de programme **13**

- 3- Répartition des dépenses par activité, par direction territoriale en 1996-1997 **14**
- 3-A Répartition des dépenses par activité, par région administrative en 1996-1997 **15**
- 4- Dépenses relatives à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1996-1997 **29**
- 5- Répartition par direction territoriale des subventions versées en 1996-1997 pour l'aide financière aux municipalités **30**
- 5-A Répartition par région administrative des subventions versées en 1996-1997 pour l'aide financière aux municipalités **31**
- 6- Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement du réseau routier par direction territoriale, en 1996-1997 **32**
- 6-A Répartition par région administrative des dépenses 1996-1997 relatives aux travaux d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement du réseau routier **33**
- 7- Les principaux travaux par direction territoriale en 1996-1997 **33**
- 8- Aide au transport terrestre des personnes — Dépenses de transfert par direction territoriale en 1996-1997 **51**
- 8-A Aide au transport terrestre des personnes — Dépenses de transfert par région administrative en 1996-1997 **52**
- 9- Dépenses en recherche-développement par secteur d'activité en 1996-1997 **59**
- 10- Investissement en formation par catégorie d'emploi en 1996-1997 **63**
- 11- Nombre de jours perdus en accidents de travail et en maladies professionnelles de 1992 à 1996 **64**
- 12- Achats majeurs effectués par le Ministère en 1994-1995, 1995-1996 et 1996-1997 **66**
- 13- Évolution des dépenses en télécommunications de 1992-1993 à 1996-1997 **67**
- 14- Répartition des contrats adjugés de 1994-1995 à 1996-1997 **67**
- 15- Réclamations sur contrats **68**

# 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, de prendre les mesures destinées à améliorer les systèmes en les coordonnant et en les intégrant. Par ailleurs, elle l'autorise à accorder des subventions aux 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, à améliorer et à 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 réparation 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 à préparer les plans et devis des chaussées et des ouvrages d'art, à réaliser les travaux requis dans le respect des règles de protection de l'environnement, à assurer la sécurité des usagers de la route et l'efficacité des infrastructures.

### ***3. La gestion interne et le soutien***

Ce programme permet 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 établissements d'enseignement privé subventionnés 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**

Le Ministère a poursuivi ses efforts de rationalisation tout en recherchant l'efficience de son organisation dans un souci constant de fournir des produits et des services de qualité à ses clientèles. Ainsi, le nombre de directions et de services est passé respectivement de 32 à 30 et de 175 à 165. Cette diminution a été rendue possible notamment par une meilleure intégration des activités. À l'annexe 2, on trouvera une description du mandat des unités administratives.

Également, dans le sens des orientations gouvernementales, le Ministère a amorcé le processus d'implantation de deux unités autonomes de service, soit : le Centre de signalisation de Québec et le Centre de gestion de l'équipement roulant. Les principaux résultats visés sont une meilleure utilisation des ressources et des équipements ainsi que l'augmentation de la productivité.

L'engagement du Ministère dans la révision de l'organisation du travail, qui se concrétise au sein du Comité ministériel sur l'organisation du travail composé de représentants de l'employeur et d'associations d'employés, a conduit à l'élaboration d'un plan d'action concernant les sujets suivants :

- Cadre général gouvernant l'assouplissement de la gestion des conditions d'emploi ;
- Moyens pour faciliter la mobilité du personnel ;
- Semaine de travail modulée pour réduire les coûts du temps supplémentaire ;
- Banque de suppléance pour combler des besoins ponctuels en personnel ;
- Groupes de suggestions pour favoriser la participation du personnel et des gestionnaires dans l'amélioration de l'organisation ;
- Mode de fonctionnement et grille d'analyse pour la sous-traitance ;
- Maintien de l'expertise ;
- Télétravail.

Concernant l'implantation des groupes de suggestions, 46 groupes ont déjà été créés et les suggestions formulées devraient permettre d'atteindre les objectifs poursuivis par le Comité ministériel sur l'organisation du travail, soit :

- trouver des moyens d'économie ;

- améliorer l'efficacité des services à la population ;
- maintenir la qualité de vie au travail des employés ;
- permettre une utilisation optimale des employés.

#### **2.2 Les unités autonomes de service (UAS)**

Le Ministère, comme les autres organisations gouvernementales, a évalué la pertinence d'établir, dans certains secteurs, un cadre de gestion axé sur l'atteinte des résultats mesurables en s'appuyant sur la mobilisation du personnel et l'imputabilité des gestionnaires. Le moyen privilégié a été la création d'unités autonomes de service.

À la suite de l'étude d'opportunité du printemps 1996, le Ministère acceptait de convertir en UAS le Centre de signalisation de Québec qui fabrique les panneaux de signalisation routière. Les principaux résultats visés sont une meilleure utilisation des ressources et des équipements et une augmentation de la rentabilité et de la productivité du Centre.

La deuxième unité autonome de service concerne la gestion du parc automobile du Ministère, auquel est affecté un budget de l'ordre de 60 M\$ et des effectifs d'environ 500 personnes. En effet, l'élaboration d'un portrait global des ateliers mécaniques du Ministère a suscité l'intérêt des gestionnaires et, sur recommandation du Comité ministériel de l'organisation du travail, un groupe de travail a été mandaté afin qu'un choix stratégique de gestion en vue d'améliorer la rentabilité et la productivité du parc automobile soit recommandé. Il a donc été décidé de créer une unité autonome de service pour gérer ce secteur.

Au cours de 1996-1997, le responsable du Centre de signalisation de Québec et le responsable du Centre de gestion de l'équipement roulant ont finalisé leur entente de gestion et leur plan d'action visant la mise en place des unités autonomes de service.

L'acceptation de ces documents par le Conseil du trésor concrétisera la création des deux UAS.

#### **2.3 Les ressources humaines**

L'objectif du plan quinquennal de réduction de l'effectif, à la suite de la décentralisation de la voirie locale et conformément à l'objectif gouvernemental en ce domaine qui était d'atteindre 5 652 postes, a été dépassé par une rationalisation accrue et par le

départ à la retraite de 361 employés qui ont bénéficié de la mesure de départs assistés.

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 5 123, pour une enveloppe d'effectif autorisé de 5 288.

Tableau 1

**Évolution de l'effectif autorisé et de l'effectif régulier en place de 1994-1995 à 1996-1997**

Catégorie d'emploi	Effectif autorisé			Effectif régulier en place au 31 mars		
	94-95	95-96	96-97	1995	1996	1997
Administrateurs d'État	7	7	7	6	6	5
Cadres supérieurs	175	115	105	149	144	131
Cadres intermédiaires	392	241	223	314	289	262
Professionnels	985	998	986	893	946	929
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	2 577	2 621	2 447	2 377	2 380	2 284
Ouvriers	2 055	2 104	1 520	1 734	1 706	1 461
Employés ayant bénéficié du <i>Programme temporaire d'indemnisation des départs volontaires</i>	334	174	0	334	174	51
<b>Total</b>	<b>6 525</b>	<b>6 260</b>	<b>5 288</b>	<b>5 807</b>	<b>5 645</b>	<b>5 123</b>

#### 2.4 Les ressources financières

Comme le montre le tableau 2, le budget alloué au Ministère dans le cadre de ses programmes réguliers pour l'exercice financier 1996-1997 s'élève à 1 356 577 000\$. À ce budget de base, se sont ajoutés des crédits extrabudgétaires de 36 606 000\$, dont 36 000 000\$ pour la reconstruction des infrastructures routières dans les régions touchées par les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet, lesquels ont été financés par un fonds spécial gouvernemental créé à cette fin en cours d'année. Le solde de 606 000\$ constitue la contribution du gouvernement fédéral au volet d'aide aux expéditeurs de l'Est du Québec dans le cadre de l'avenant à l'*Entente quinquennale fédérale-provinciale sur le programme stratégique d'amélioration routière*.

De plus, le Ministère a procédé à des investissements totaux de 435 628 000\$ en vertu du nouveau Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), dont la création a été annoncée dans le Discours sur le budget.

Cette modification du mode de financement des travaux routiers fait de l'exercice financier 1996-1997 une année de transition et rend difficile la comparaison des crédits budgétaires autorisés avec ceux de l'exercice précédent.

Il est toutefois possible, en procédant à certains ajustements des données des tableaux 3 et 3A, lesquels présentent une information détaillée par direction territoriale et région administrative selon les grands secteurs d'activité, de procéder à une comparaison des dépenses effectuées par le Ministère en 1996-1997 par rapport à celles de 1995-1996. On obtient, après ajustements, un montant total de dépenses de 1 740 159 800\$. Ce dernier représente en fait une réduction de 9,4 % par rapport à la dépense totale enregistrée en 1995-1996.

Tableau 2

## Affectation des budgets de 1996-1997 et de 1995-1996 par programme et élément de programme (0000 \$)

	1996-1997	1995-1996
<b>01 - Systèmes de transport terrestre</b>	<b>260 957</b>	<b>357 765</b>
01 - Recherche et développement	11 713	12 224
02 - Transport des personnes	245 212	341 212
03 - Transport des marchandises	4 032	4 329
<b>02 - Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport</b>	<b>542 575</b>	<b>978 798</b>
01 - Amélioration du réseau routier	62 295	327 043
02 - Réfection du réseau routier	719	158 533
03 - Entretien des infrastructures de transport	360 687	356 253
04 - Ateliers	43 704	45 243
05 - Soutien	75 170	91 726
<b>03 - Gestion interne et soutien</b>	<b>60 840</b>	<b>101 213</b>
01 - Direction	4 405	5 373
02 - Soutien administratif	47 796	87 024
03 - Soutien technique	8 639	8 816
<b>04 - Commission des transports</b>	<b>9 002</b>	<b>10 032</b>
01 - Commission des transports	9 002	10 032
<b>05 - Transport maritime et aérien</b>	<b>45 609</b>	<b>53 508</b>
01 - Transport maritime	38 940	44 773
02 - Transport aérien	6 669	8 735
<b>06 - Transport scolaire</b>	<b>437 594</b>	<b>429 161</b>
01 - Aide au transport scolaire	437 237	428 540
02 - Soutien administratif	357	621
<b>Total (crédits budgétaires)</b>	<b>1 356 577<sup>1</sup></b>	<b>1 930 477<sup>2</sup></b>
<b>29 - Fonds d'assistance financière pour certaines régions sinistrées</b>	<b>36 000</b>	—
01 - Fonds d'assistance financière pour certaines régions sinistrées	36 000	—
<b>40 - Comptes à fins déterminées</b>	<b>606</b>	<b>24 922</b>
02 - Programme stratégique d'amélioration routière	606 <sup>3</sup>	24 922
<b>Total (crédits extra-budgétaires)</b>	<b>36 606</b>	<b>24 922</b>
<b>50 - Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier</b>	<b>435 628</b>	—
01 - Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	435 628	—
<b>Total (investissements autorisés)</b>	<b>435 628</b>	—

1. Les données de 1996-1997 correspondent au budget apparaissant au livre des crédits, lequel a été ajusté pour tenir compte, d'une part, de la création avec effet rétroactif du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR) et, d'autre part, des compressions budgétaires récurrentes effectuées après le début de l'exercice financier.

2. Les données de 1995-1996 correspondent à celles publiées dans les «Comptes publics».

3. Les travaux réalisés dans le cadre de l'entente stratégique d'amélioration routière ont été intégrés au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR); seule demeure l'enveloppe budgétaire relative aux subventions d'aide aux expéditeurs de l'Est du Québec.

Tableau 3

## Répartition des dépenses par activité, par direction territoriale en 1996-1997 (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			Sous-total 1996-1997	Investissements FCARR	Total 1996-1997	Total 1995-1996
					Maritime	Aérien	Scolaire				
<i>Direction générale de l'Est</i>											
Gapésie — Îles-de-la-Madeleine		546,6	20 429,6		3 224,6	1 521,6	13 011,1	38 733,5	11 203,2	49 936,7	60 202,9
Bas-St-Laurent		1 054,2	35 131,7		179,4	21,7	22 346,5	58 733,5	15 800,6	74 534,1	86 974,6
Côte-Nord		520,0	21 368,5		5 022,3	1 199,9	7 767,2	35 877,9	19 555,1	55 433,0	51 601,3
Saguenay — Lac-Saint-Jean-Est		2 208,1	15 866,6				16 578,1	34 652,8	16 601,5	51 254,3	48 854,0
Lac-Saint-Jean-Ouest — Chibougamau	1,1	503,4	12 109,7				8 933,2	21 547,4	10 486,1	32 033,5	31 110,7
Mauricie — Bois-Francs		3 082,2	46 782,3				36 058,5	85 923,0	30 300,4	116 223,4	115 551,1
<b>Sous-Total</b>	<b>1,1</b>	<b>7 914,5</b>	<b>151 688,4</b>	<b>0,0</b>	<b>8 426,3</b>	<b>2 743,2</b>	<b>104 694,6</b>	<b>275 468,1</b>	<b>103 946,9</b>	<b>379 415,0</b>	<b>394 294,6</b>
<i>Direction générale de Québec</i>											
Chaudière — Appalaches	34,4	2 890,8	46 316,3		3,5	220,7	33 979,3	83 445,0	31 321,4	114 766,4	128 883,2
Québec	6,0	11 163,8	41 326,9				32 177,4	84 674,1	30 454,5	115 128,6	130 869,3
<b>Sous-Total</b>	<b>40,4</b>	<b>14 054,6</b>	<b>87 643,2</b>	<b>0,0</b>	<b>3,5</b>	<b>220,7</b>	<b>66 156,7</b>	<b>168 119,1</b>	<b>61 775,9</b>	<b>229 895,0</b>	<b>259 752,5</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>											
Laval — Mille-Îles		12 438,5	14 719,1				41 572,8	68 730,4	15 709,8	84 440,2	81 700,7
Île-de-Montréal	456,2	165 388,6	29 676,1				42 806,9	238 327,8	41 165,6	279 493,4	354 015,7
Est-de-la-Montérégie	5,0	20 368,3	30 770,6		2 244,1		47 615,5	101 003,5	21 105,7	122 109,2	132 067,5
Ouest-de-la-Montérégie		6 742,4	26 567,2				34 655,2	67 964,8	17 004,8	84 969,6	112 470,4
<b>Sous-Total</b>	<b>461,2</b>	<b>204 937,8</b>	<b>101 733,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 244,1</b>	<b>0,0</b>	<b>166 650,4</b>	<b>476 026,5</b>	<b>94 985,9</b>	<b>571 012,4</b>	<b>680 254,2</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>											
Estrie	12,0	2 731,7	33 220,2				21 588,7	57 552,6	21 143,9	78 696,5	85 853,2
Laurentides — Lanaudière	183,7	1 740,9	41 289,8				34 107,9	77 322,3	30 524,1	107 846,4	118 284,9
Outaouais	144,5	6 153,3	29 129,0				26 229,4	61 656,2	15 977,0	77 633,2	81 980,0
Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec		742,7	39 401,0	102,0	1 633,5	16 790,4	58 669,6	22 322,8	80 992,4	74 435,1	
<b>Sous-Total</b>	<b>340,2</b>	<b>11 368,6</b>	<b>143 040,0</b>	<b>0,0</b>	<b>102,0</b>	<b>1 633,5</b>	<b>98 716,4</b>	<b>255 200,7</b>	<b>89 967,8</b>	<b>345 168,5</b>	<b>360 553,2</b>
Autres <sup>4</sup>	9 667,4	15 878,0 <sup>1</sup>	52 374,0 <sup>2</sup>	60 373,5	27 655,3	1 301,7	398,4	167 648,3	83 120,6	250 768,9	225 213,6
<b>Total</b>	<b>10 510,3</b>	<b>254 153,5</b>	<b>536 478,6<sup>3</sup></b>	<b>60 373,5</b>	<b>38 431,2</b>	<b>5 899,1</b>	<b>436 616,5</b>	<b>1 342 462,7</b>	<b>433 797,1<sup>3</sup></b>	<b>1 776 259,8</b>	<b>1 920 068,1</b>

1. Inclut les dépenses de la CTQ (8,5 M\$).

2. Inclut une somme de 27,1 M\$ à titre d'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier.

3. Exclut les investissements réalisés pour la reconstruction du réseau routier dans les régions sinistrées à la suite des pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996 (35,2 M\$).

4. Directions centrales.

Tableau 3A

## Répartition des dépenses par activité, par région administrative en 1996-1997 (000 \$)

Régions administratives	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 1996-1997	Investissements FCARR	Total 1995-1996
					Maritime	Aérien	Scolaire			
Bas-Saint-Laurent		1 054,2	35 131,7		179,4	21,7	22 346,5	58 733,5	15 800,6	86 924,7
Saguenay—Lac-Saint-Jean	1,1	2 649,2	24 195,0				22 737,9	49 583,2	25 899,3	70 163,7
Québec	6,0	11 163,8	41 326,9				32 059,1	84 555,8	30 454,5	130 751,3
Mauricie—Bois-Francs		3 082,3	46 782,3				36 058,5	85 923,1	30 300,4	115 551,1
Estrie	12,0	2 731,7	33 220,2				21 588,7	57 552,6	21 143,9	85 853,2
Montréal	456,2	165 388,6	29 676,1				41 088,9	236 609,8	41 165,6	352 636,2
Outaouais	144,5	6 153,3	29 129,0				26 229,4	61 656,2	15 977,0	81 980,0
Abitibi—Témiscamingue		742,7	28 949,3			12,9	16 498,5	46 203,4	19 927,5	66 638,6
Côte-Nord		520,0	21 368,5		5 022,3	1 199,9	7 767,2	35 877,9	19 555,1	51 601,3
Nord-du-Québec		62,3	14 233,0		102,0	1 620,6	4 901,7	20 919,6	3 583,6	19 095,0
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine		546,6	20 429,6		3 224,6	1 521,6	13 011,1	38 733,5	11 203,2	60 252,8
Chaudière—Appalaches	34,4	2 890,8	46 316,3		3,5	220,7	33 979,3	83 445,0	31 321,4	128 883,2
Laval		6 360,3	8 694,1				13 435,6	28 490,0	8 261,7	32 965,7
Lanaudière	39,0	3 614,5	15 029,2				31 175,2	49 857,9	17 439,1	63 917,5
Laurentides	144,7	4 204,5	32 285,6				31 069,8	67 704,6	20 533,1	103 102,4
Montérégie	5,0	27 110,7	57 337,8		2 244,1		82 270,7	168 968,3	38 110,5	244 537,8
Directions centrales	9 667,4	15 878,0 <sup>1</sup>	52 374,0 <sup>2</sup>	60 373,5	27 655,3	1 301,7	398,4	167 648,3	83 120,6	225 213,6
<b>Total</b>	<b>10 510,3</b>	<b>254 153,5</b>	<b>536 478,6</b> <sup>3</sup>	<b>60 373,5</b>	<b>38 431,2</b>	<b>5 899,1</b>	<b>436 616,5</b>	<b>1 342 462,7</b>	<b>433 797,1</b> <sup>3</sup>	<b>1 920 068,1</b>

1. Inclut les dépenses de la Commission des Transports du Québec (9 388 200 \$).

2. Inclut une somme de 27,1 M\$ à titre d'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier.

3. Exclut les investissements réalisés pour la reconstruction du réseau dans les régions sinistrées à la suite des pluies diluviennes des 11 et 12 juillet 1996 (35,2 M\$).



## Chapitre III

### Le bilan du Plan stratégique 1994-1997 et le Plan stratégique 1997-2000

#### 3.1 Le Bilan 1994-1997

L'exercice 1996-1997 marque la fin du cycle triennal du plan stratégique ministériel. Le plan stratégique regroupait cinq choix stratégiques. Ces choix sont les suivants :

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

Le Plan stratégique 1994-1997 a généré pas moins de cent cinquante réalisations importantes.

À l'examen des résultats, on constate que le Ministère s'est principalement donné, dans divers secteurs, un meilleur encadrement. Cela s'est traduit notamment par l'élaboration de politiques d'exploitation du réseau, par des stratégies à l'égard du transfert d'infrastructures fédérales, par des orientations en matière d'intermodalité du transport des personnes, par des plans de transport, par l'adoption d'orientations en matière de recherche et de développement et des cadres de gestion de la R-D, ainsi que par l'adoption et la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière.

D'une façon plus précise, les réalisations ministérielles les plus significatives se regroupent ainsi :

- En ce qui concerne le développement socio-économique des régions du Québec :
  - la défense des intérêts du Québec auprès du gouvernement fédéral dans le contexte de la décentralisation d'infrastructures et de services fédéraux ;
- l'entretien et le développement des infrastructures maritimes, notamment par l'ajout d'un bateau à la traversée de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac en période estivale, l'allongement de deux bateaux et la réparation de certaines installations portuaires dont celles de Sorel, de Baie-Comeau, de Saint-Siméon, de Montmagny et de Port-Meunier ;
- la modification du Règlement sur le transport des matières dangereuses pour harmoniser la réglementation québécoise avec les réglementations canadiennes et américaines ;
- l'entente Canada-Québec relative au Programme stratégique d'amélioration routière. Ce programme de 150 millions de dollars a pour objectif l'efficacité et la sécurité des transports, l'amélioration de la compétitivité et du développement économique ainsi que la création d'emplois.
- En ce qui concerne le maintien en bon état des infrastructures et des équipements dans un contexte de mobilité et de sécurité des usagers :
  - l'adoption du plan de gestion du réseau routier 1995-2000. Les objectifs consistent à :
    - . assurer une meilleure conservation du réseau ;
    - . maintenir l'effort pour l'amélioration de la sécurité ;
    - . adapter le réseau à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes ;
  - l'aide à la prise en charge du réseau de la voirie locale par l'entremise de trois programmes visant à assurer l'entretien régulier et l'amélioration du réseau local ainsi que la réparation des ponts et autres ouvrages ;
  - l'adoption de la loi encadrant l'utilisation des véhicules hors route ;
  - l'implantation du réseau de camionnage. Les objectifs consistent à :
    - 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 pour les véhicules lourds ;
  - la finalisation de la Ligne de train de banlieu Montréal — Deux-Montagnes ;
  - l'aménagement de voies réservées à Québec, à Sherbrooke et à Hull ;
  - l'adoption de la politique de sécurité dans les transports et le développement intégré d'analyse de sites accidentogènes (SIAS).
- En ce qui concerne le développement de l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport dans le respect de l'environnement :
- l'adoption du plan de transport de l'Outaouais et l'élaboration de 7 autres plans de transport régionaux (projets rendus à divers stades de réalisation) ;
  - l'élaboration d'un plan d'action visant l'établissement d'un système de gestion environnemental ;
  - le dépôt du rapport d'étape du Groupe de travail et l'adoption du principe de l'intégration des modes et de la prise en charge par le milieu ;
  - l'analyse de l'encadrement des modes de transport terrestres des personnes, en matière de déréglementation.
- En ce qui concerne la recherche et le développement technologique :
- la définition des orientations ministérielles en recherche et développement 1995-1998 ;
  - l'implantation du Réseau mondial d'échange et la mise sur pied du Centre québécois de transport de technologies routières.
- En ce qui concerne l'amélioration de la performance de l'organisation et le soutien du personnel :
- l'implantation d'un système de gestion par attentes significatives axé sur l'atteinte de résultats mesurables ;
  - l'abaissement notable du nombre de jours de travail perdus consécutifs à des accidents de travail ou à des maladies professionnelles et par voie de conséquence une réduction de la cotisation ministérielle à la CSST ;
  - l'adoption et la diffusion d'une politique de communication interne et externe ;
  - la mise en place d'un système corporatif de gestion des plaintes ;
  - le développement d'indicateurs de gestion dans le cadre de la programmation de la communication, du suivi budgétaire, de la vente d'immeubles excédentaires, de l'absentéisme, de l'écart sur les contrats et les loyers ;
  - la rationalisation des dépenses dans différents secteurs comme les inventaires, le coût des loyers et les télécommunications ;
  - la certification de conformité aux normes ISO du Service de la conception des structures et de la section prestation d'essais de la Direction du laboratoire des chaussées.

### 3.2 Le Plan stratégique 1997-2000

En 1996-1997, le Ministère a révisé l'ensemble de ses orientations et objectifs en tenant compte de ceux définis par le gouvernement dans sa planification stratégique 1997-2000.

Le Plan stratégique 1997-2000 du Ministère expose comment ses dirigeants entendent assurer les transports sur son territoire en relevant les défis posés par une situation financière difficile et un contexte socio-économique exigeant. Ses trois orientations et ses onze objectifs font écho aux préoccupations, aux orientations et aux objectifs du gouvernement. S'appuyant sur une gestion plus souple mais rigoureuse ainsi que sur un partenariat élargi avec son personnel et ses partenaires, le Ministère entend mettre la mobilité au service du développement socio-économique du Québec de l'an 2000.

#### *Soutenir le développement économique*

La première orientation est de *soutenir le développement économique de toutes les régions du Québec par des infrastructures et des services qui assurent le transport des personnes et des marchandises de manière à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises*. Cette orientation comporte trois objectifs :

- Faire en sorte que les entreprises et l'industrie touristique disposent d'infrastructures et de services de transport adéquats à meilleur coût.
- Alléger le cadre normatif et réglementaire du transport des marchandises et des personnes, et l'harmoniser avec ceux des provinces et des États voisins.
- Soutenir les entreprises et les organismes dans la promotion, sur les marchés extérieurs, de l'expertise du Québec en matière de transport ainsi que des avantages à tirer de ses infrastructures, de ses systèmes et de ses services de transport.

### ***Assurer la mobilité et la sécurité des usagers***

La deuxième orientation est d'*assurer la mobilité et la sécurité des usagers par la préservation des infrastructures et l'intégration des systèmes de transport avec le souci de l'environnement et de l'aménagement*. Cette orientation comporte cinq objectifs :

- Préserver de façon optimale les infrastructures et les équipements.
- Améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation.
- Accroître l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises.
- Tenir compte des dimensions environnementales et énergétiques dans la planification, la conception et l'exécution des interventions.
- Privilégier, en coopération avec nos partenaires, la recherche et le transfert technologique.

### ***Assurer des services de qualité***

La troisième orientation est de *desservir efficacement la population et préserver la qualité des services offerts tout en répondant à ses nouveaux besoins, cela en étroite collaboration avec le personnel et en concertation avec les partenaires*. Cette orientation comporte trois objectifs :

- Rechercher des modes de financement plus efficaces et des façons plus économiques d'assurer les services en ayant recours au partenariat avec les secteurs public et privé au besoin.
- Rechercher l'amélioration continue de la gestion, de la performance ainsi que de la qualité des produits et des services en tenant compte des besoins des usagers.
- Susciter la participation du personnel à l'amélioration continue des produits et des services en le responsabilisant davantage et en l'aidant à s'adapter au changement.



# 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 socio-économique, d'environnement et d'intermodalité.

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

Depuis le dépôt en 1995 du diagnostic et des orientations devant guider l'élaboration du plan de transport, l'Agence métropolitaine de transports et le ministère de la Métropole ont été institués et le gouvernement a proposé la mise sur pied d'une Commission de développement de la métropole ayant aussi des responsabilités dans le domaine. Ces changements institutionnels ont incité le Ministère à ajuster, sinon les orientations, à tout le moins les modalités de la démarche du plan et l'échéancier pour assurer l'arrimage avec ses nouveaux partenaires.

Les travaux d'élaboration d'un plan de gestion des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de l'agglomération se sont néanmoins poursuivis. Un premier volet vise l'identification des mesures et des projets d'intervention en matière de déplacements de nature interrégionale.

Afin d'assurer la cohérence des interventions sur le territoire métropolitain, le second volet comprend la définition d'objectifs et de cibles à l'égard des déplacements de nature métropolitaine et locale dont la planification relève principalement des partenaires.

Enfin, l'élaboration d'outils législatifs, réglementaires et financiers devant appuyer le Ministère et ses partenaires dans la mise en œuvre du plan de gestion des déplacements constitue le troisième volet de la démarche.

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

La mise en œuvre du programme d'intervention de deux ans élaboré pour répondre à l'urgence des problèmes de transport de l'agglomération montréalaise

pendant la réalisation du plan de transport s'est poursuivie. Les interventions définies au programme ainsi que les nouveaux engagements majeurs réalisés par le Ministère ou ses partenaires grâce à son soutien financier sont décrites ci-après.

Pour la plupart des réalisations relatives au transport en commun, la contribution du Ministère s'effectue au moyen d'une subvention versée au service de la dette des sociétés de transport.

#### *Améliorer les services de transport en commun et l'accès à ces services*

Le réaménagement du terminus de la station de métro Angrignon a été achevé par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) et le Ministère y a contribué cette année par une subvention de 776 000 \$. Les aires d'attente du terminus ont été améliorées, une nouvelle boucle a été ajoutée à l'aire d'opération et un stationnement de courte durée a été implanté. Pour tout l'ensemble du projet, le Ministère a versé 1,9 million de dollars soit 75 % des dépenses admissibles.

La Société (STCUM) a aussi terminé l'implantation de voies réservées aux autobus sur le chemin de la Côte-de-Liesse et la rue Papineau et prolongé la voie réservée du boulevard Pie IX. La participation du Ministère s'est chiffrée à 1,6 million de dollars pour ces trois projets, représentant 75 % des dépenses admissibles.

#### *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 travaux de près d'un million de dollars ont permis d'améliorer la voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute 15 nord.

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

Une nouvelle section de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15 a été mise en service à l'été 1996. Le Ministère a consacré 50 millions de dollars

à l'ensemble du projet. 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 2,5 millions de dollars a été attribué à la poursuite de l'implantation du système de gestion de la circulation autoroutière sur le réseau autoroutier de Montréal. Ainsi à la fin 1996, 24 caméras de télésurveillance, 30 panneaux à messages variables et 56 stations de détection des véhicules sont installés. Ces équipements contribuent à minimiser les effets de congestion récurrente durant les périodes de pointe et à réduire sensiblement 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 versé 9,5 millions de dollars, soit 60 % des coûts d'acquisition d'autobus à plancher surbaissé par la STCUM et la Société de transport de Laval (STL). Ces véhicules permettent aux personnes handicapées et à mobilité réduite d'utiliser les services de transport en commun réguliers.

La mise en œuvre et le suivi du projet pilote pour adapter la gare Roxboro et 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 a impliqué une contribution de 316 000 de dollars du Ministère. La validation du concept et l'évaluation des coûts de son extension sont en cours sous la responsabilité du Ministère. Le cas échéant, l'Agence métropolitaine de transports sera cependant responsable de la mise en œuvre du concept.

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

— Maintien des actifs pour le transport en commun

La ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes a été remise en service le 27 octobre 1995 et le Ministère a consacré un million cette année pour finaliser les contrats de signalisation, d'électrification, de matériaux et de stationnement. L'achalandage en période de pointe, qui a doublé en un an d'opération, ainsi que le succès des stationnements incitatifs démontrent l'attrait du service auprès des usagers.

Par ailleurs, des subventions de 1,3 million de dollars ont été consenties à la STCUM pour le main-

tien 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. Une subvention de 1,6 million de dollars a été accordée pour l'agrandissement du siège social de la STL.

— Réfection du réseau routier

Des travaux majeurs de réfection de la chaussée et de structures de l'autoroute 25 (14 millions de dollars) ainsi que du tunnel L.-H. Lafontaine (13 millions de dollars) ont été réalisés.

La concentration et l'ampleur des travaux dans cet axe majeur ont nécessité des mesures exceptionnelles de l'ordre de 3,7 millions de dollars mises en œuvre par le Ministère et ses partenaires pour augmenter et faciliter la desserte en transport en commun et fournir une alternative aux automobilistes utilisant habituellement le tunnel. Une de ces mesures, la voie réservée pour autobus sur l'autoroute 20, a été maintenue à titre expérimental après la durée des travaux par l'Agence métropolitaine de transports.

À Laval et sur la rive nord, le pont Vachon sur l'autoroute 13 et le pont Lachapelle sur la route 117 ont bénéficié d'investissements de l'ordre de plus 3 millions de dollars. Les travaux d'élargissement de la route 337 ont aussi été amorcés (1,3 million de dollars). Sur la rive sud, les travaux sur la route 116 afin d'en améliorer la capacité portante, le confort et la sécurité se sont poursuivis (1,7 million de dollars) et d'importants travaux de réfection de chaussées ont été faits sur l'autoroute 20 et la route 132 (4 millions de dollars).

Globalement, dans la grande région de Montréal, la réhabilitation des chaussées et des ouvrages d'art a bénéficié d'un budget de l'ordre de 59 millions de dollars sur un total de 72 millions de dollars consacrés aux travaux de construction sur le réseau routier.

La liste détaillée des travaux est donnée au tableau 7.

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

L'élaboration du plan de transport de l'agglomération de Québec s'est poursuivie en 1996-1997 avec la production du document *Bilan et tendances*. Ce document synthèse complétait la problématique et l'analyse des tendances (horizon 2011) au regard de la démographie, des transports et de l'aménagement du territoire. On y abordait également les effets des tendances sur les systèmes de transport, l'aménagement du territoire et l'environnement et on y présentait les grands enjeux qui allaient sous-tendre la proposition de plan de transport.

La proposition de plan de transport, qui constitue la dernière étape du plan de transport, a été entreprise en 1996-1997. La proposition a retenu quatre axes d'intervention découlant de la confrontation des enjeux et des orientations qui ont fait consensus auprès du Ministère et des élus de l'agglomération. Ces axes d'intervention visent à :

- réduire l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail ou domicile-études aux périodes de pointe ;
- assurer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports et des municipalités ;
- réduire et atténuer les effets négatifs des activités de transport routier sur les usagers de la route et la population ;
- assurer l'accès aux réseaux nationaux et internationaux de transport dans le but de soutenir à long terme le développement économique de l'agglomération et de contribuer à la valorisation de son statut de capitale.

Un document synthèse, présentant ces axes ainsi que les objectifs et les grands moyens d'action s'y rattachant, a été transmis aux membres du Comité des élus dans le but de recueillir leurs commentaires sur la proposition. Une rencontre du Comité des élus est prévue d'ici la fin de 1997 pour que celui-ci se prononce sur les objectifs et les moyens d'action. La portée du plan de transport et les suites à y donner dépendront des choix qui y seront faits par les élus.

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

Le 26 septembre 1996, le Ministère rendait public le *Plan de transport de l'Outaouais*. Cette région devenait ainsi la première à disposer d'un plan de transport à l'échelle de la région administrative.

Dans le cadre de la réalisation du plan, la région de l'Outaouais s'est dotée de nouvelles orientations et priorités en transport qui privilégient la conservation des infrastructures et l'utilisation accrue du transport collectif. La mise en œuvre de ces priorités est amorcée depuis que le plan a été rendu public, et les actions portent principalement sur :

- la préservation et l'amélioration des réseaux de transport ;
- la gestion de la demande en matière de transport ;
- les mesures d'aménagement du territoire ;
- le développement des infrastructures et des réseaux de transport ;
- l'accroissement de l'efficacité et de la sécurité ;
- la mise en place d'un processus de concertation et de suivi du plan de transport.

Les trois principaux projets de développement inscrits dans le plan de transport sont les suivants :

- Le boulevard La Vérendrye

Le décret pour autoriser la construction du boulevard a été adopté en janvier 1997, et la construction doit être amorcée à l'automne 1997.

- L'autoroute 50

La période relative au mandat pour tenir une audience publique sur le projet a été fixée du 1<sup>er</sup> avril 1997 au 1<sup>er</sup> août 1997.

- L'axe McConnell-Laramée

Le Ministère a amorcé la préparation des plans et devis pour le tronçon boulevard Saint-Joseph, autoroute 50.

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

Les responsables du plan de transport des Laurentides ont déposé au cours de 1996 une série d'études techniques devant servir de base à l'élaboration du diagnostic. Le diagnostic doit être finalisé à l'automne 1997.

Le groupe de travail du plan de transport de la Côte-Nord termine actuellement son diagnostic et une proposition d'orientations.

Les plans de transport de Lanaudière, de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Estrie, de la Mauricie—Bois-Francs sont actuellement à l'étape de la préparation d'un programme de travail et à la mise en place d'une structure de fonctionnement. De même, le Saguenay—Lac-St-Jean est à finaliser son programme de travail.

### **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**

Le Ministère utilise des données nombreuses et diversifiées pour répondre à ses besoins d'élaboration de politiques, de planification des systèmes de transport et d'opérations courantes sur le réseau routier.

À cet effet, deux documents permettant la mise sur pied d'une banque de données ministérielles ont été réalisés en 1996-1997. L'un porte sur l'inventaire des besoins et l'autre sur les données existantes. Cet exercice permettra de mieux cibler les besoins et de s'assurer de disposer de données pertinentes et fiables.

La planification et la gestion du réseau routier nécessitent des données mises à jour annuellement. Ainsi, le Ministère a procédé à plus de 3 700 relevés de circulation, dont 1 250 ont servi à inventorier la circulation lourde sur le réseau. Enfin, plus de 380 opérations de recensement manuel à des intersections ont été réalisées afin d'analyser les problèmes de sécurité et de fluidité.

Ainsi, le Ministère procède annuellement à la collecte d'information sur 22 000 km de son réseau pour évaluer le confort de roulement et la fissuration de la chaussée. De plus, la moitié du réseau routier a fait l'objet d'un inventaire sur l'orniérage de la route et le Ministère a poursuivi son programme d'évaluation des ponts sur 295 structures.

Le Ministère a procédé à l'automne 1996 à la réalisation d'une enquête *origine-destination* régionale auprès de 35 000 ménages de l'agglomération de Québec. Cette enquête supportera de nombreux exercices de planification des transports dans cette région, autant pour le Ministère que pour les intervenants du milieu.

## **Chapitre V**

### **Les infrastructures routières**

#### **5.1 Les politiques routières**

##### **5.1.1 La gestion routière**

###### **Politique sur les accès routiers**

Le Ministère a amorcé, en novembre 1995, la consultation sur son projet de *Politique sur les accès routiers*. L'objectif de cette politique vise à mettre en place des mesures de planification des accès permettant d'améliorer la sécurité routière et la fluidité de la circulation.

Au cours de l'année 1996, cette consultation a été effectuée auprès de certaines MRC et municipalités.

Des projets pilotes ont débuté dans quelques régions afin de valider les critères de planification des accès. Le Ministère a intégré la démarche de planification des accès dans la préparation de certains plans de transport régionaux.

Le projet de politique a été modifié à la lumière des commentaires et des recommandations des divers organismes et personnes consultés. Il sera présenté aux autorités du Ministère au printemps 1997.

###### **Politique sur l'entretien des routes d'accès aux localités isolées**

Le Ministère a mis en œuvre sa *Politique sur l'entretien des routes d'accès aux localités isolées* situées sur les terres du domaine public à la suite de l'approbation de ladite politique par le Conseil des ministres et par le Conseil du trésor à l'automne 1996. Cette politique prévoit le versement d'une subvention aux conseils de bande ou aux municipalités régionales de comté pour que ceux-ci puissent procéder à l'entretien des routes forestières utilisées par des communautés isolées pour assurer leur désenclavement, à la suite de l'interruption des opérations forestières sur le territoire.

###### **Remorquage et dépannage**

Le *Règlement sur la circulation, le dépannage et les remorquages sur certaines voies de communication de la région de Montréal*, actuellement en vigueur, ne remplit plus adéquatement sa tâche, car les problèmes de congestion dus aux incidents de la circulation ont pris de l'ampleur. Le Ministère envisage de faire adopter par le gouvernement un nouveau règlement qui stipule que seules les entreprises

sous contrat avec le Ministère sont autorisées à faire du remorquage et du dépannage sur toutes les autoroutes de l'île de Montréal, le pont Honoré-Mercier et ses approches, les tunnels Louis-Hippolyte-Lafontaine et Ville-Marie et certaines sections d'autoroutes de l'île Jésus et des rives nord et sud. Cette mesure permettra d'améliorer la sécurité des usagers de la route dans des endroits particulièrement névralgiques du réseau.

###### **Politique sur le vélo et Route verte**

Au cours de l'année 1996-1997, le Ministère s'est vu confier la coordination gouvernementale de la Route verte. Ce projet du Plan d'action Jeunesse du gouvernement vise à établir des liens cyclables à la grandeur du Québec, sur plus de 3 000 km. C'est d'ailleurs dans le cadre de ce projet que le Ministère a amorcé une réflexion interministérielle quant à la création d'un fonds de développement de la Route verte et des aménagements cyclables sur la base d'une contribution des cyclistes.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la *Politique sur le vélo*, le Ministère a réalisé près de 100 km de voies cyclables sur son réseau routier, permettant ainsi de compléter ou de relier des réseaux cyclables régionaux, dont des tronçons de la Route verte. Une étude sur l'utilisation du vélo en 1995 et 1996 a également été finalisée par Vélo Québec, mandaté à cette fin par le Ministère.

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

###### **Politique sur le bruit routier**

Le Ministère a adopté une *Politique sur le bruit routier* qui s'inscrit dans une perspective de protection et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. Cette politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par l'utilisation des infrastructures de transport routier, et constitue un élément de mise en œuvre de la *Politique sur l'environnement* du Ministère.

###### **Établissement d'un système de gestion de l'environnement**

La première étape en vue de l'établissement d'un système de gestion de l'environnement a été complétée par la réalisation d'une étude portant sur le profil environnemental des activités du Ministère. Cette étude, qui visait à cerner les répercussions et

les risques environnementaux associés à ces activités, permettra d'établir un plan d'action qui définira notamment les priorités d'intervention.

### **Allègement de la procédure d'autorisation de certains projets routiers**

Une entente administrative a été conclue entre le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement et de la Faune concernant l'autorisation générale découlant de l'article 128,8 de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* et la délivrance du certificat d'autorisation découlant de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Cette entente, qui s'appuie sur le fait que le Ministère, par sa *Politique sur l'environnement*, assume sa part de responsabilité dans la résolution des problèmes environnementaux liés aux transports, a permis d'alléger la procédure d'autorisation de certains projets routiers assujettis à ces deux lois.

### **Études de caractérisation environnementale des terrains**

Le Ministère a réalisé 28 études de caractérisation environnementale de terrains contaminés dans le cadre du programme de démantèlement et de remplacement des réservoirs à carburant, ou des projets d'acquisition de terrain.

### **Formation en environnement**

Le volet environnemental est de plus en plus présent dans la réalisation quotidienne des activités du Ministère. En conséquence, la formation en environnement a été très importante au cours de l'exercice 1996-1997. En effet, 14 sessions de formation portaient sur les thèmes suivants :

- 1) la détermination des contraintes à l'occupation du sol occasionnées par le bruit routier ;
- 2) l'entente administrative MEF/MTQ sur les demandes de certificat d'autorisation du MEF ;
- 3) la gestion des déchets générés par les activités du MTQ ;
- 4) les consultations interministérielles en provenance du MEF ;
- 5) le cadre de référence sur les habitats fauniques de remplacement lors de certains travaux de développement ;
- 6) l'intégration de la problématique du bruit dans les plans de transport régionaux.

### **5.1.3 La sécurité routière**

#### **Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 1996-2000**

En avril et mai 1996, des journées en sécurité routière ont eu lieu pour valider et compléter le plan d'action. Ces rencontres ont été l'occasion de mobiliser, d'informer et de sensibiliser les gestionnaires et le personnel du Ministère concerné par la sécurité routière. Le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 1996-2000 a été diffusé en janvier 1997 à l'ensemble des directions du Ministère.

La mise en œuvre de ce plan a débuté cette année, notamment par :

- un inventaire des situations irrégulières (parapets, piliers, culées de viaducs, portails de tunnels, portiques et lampadaires) à corriger dans les trois prochaines années ;
- la correction des sites dangereux.

Un suivi annuel des réalisations sera effectué pour évaluer les résultats sur la sécurité routière.

#### **Politique sur la gestion du suivi des accidents mortels**

La *Politique sur la gestion du suivi des accidents mortels*, mise à jour en janvier 1997, vise à renforcer l'action du Ministère pour améliorer la sécurité lorsqu'un accident mortel se produit sur le réseau sous sa responsabilité.

Afin d'agir rapidement sans devoir attendre les recommandations des coroners, le Ministère a établi :

- une entente avec la Sûreté du Québec afin d'être informé promptement du lieu et des circonstances d'un accident mortel survenu sur son réseau ;
- un processus d'inspection du site dans les 24 heures suivant l'accident ;
- une procédure d'échange d'information entre les divers intervenants.

#### **Formation en sécurité**

En 1996-1997, la formation auprès des spécialistes en sécurité a porté sur l'étude des sites par l'analyse des accidents — module 1 de *L'étude des sites accidentogènes*. Par ailleurs, un guide concernant l'analyse de carrefours avec feux est sur le point d'être terminé. De plus, des journées d'information sur la sécurité routière en viabilité hivernale se sont déroulées dans chacune des directions territoriales à l'automne 1996. Ces rencontres ont permis de dégager des éléments de solution afin d'accroître la sécurité en cette matière. Ces éléments

serviront à chacune des unités administratives concernées, pour élaborer leur plan d'action respectif de la gestion globale d'hiver.

## **5.2 Les travaux sur le réseau routier**

### **5.2.1 Le Plan d'action 1995-2000**

L'exercice 1996-1997 a constitué la deuxième année du *Plan d'action 1995-2000*. 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.

En raison des restrictions budgétaires, le Ministère n'a pu parvenir au niveau d'investissement requis pour atteindre les objectifs fixés dans le plan d'action. Ainsi, malgré un budget spécial de 75 M\$ annoncé dans le discours sur le budget, les sommes disponibles pour les travaux routiers, soit 283,9 M\$, ne représentent que 69 % de la somme moyenne établi dans le plan d'action pour assurer le maintien de la qualité globale du réseau.

Plus précisément, 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 109,9 millions de dollars ont été consacrés en 1996-1997 à la réalisation de travaux de conservation des chaussées, dont 68,5 millions pour la pose de couches d'usure, 35 millions pour le renforcement et la reconstruction des infrastructures routières et 6,4 millions pour divers travaux de réfection de chaussées ou d'autres éléments de la route. Le Ministère est intervenu ainsi sur quelque 1685 km du réseau routier supérieur.

En ce qui concerne les structures (ponts et viaducs), le Ministère a investi 52,4 millions de dollars pour leur entretien, leur renforcement ou leur remplacement. Ainsi, 206 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 avaient pour principal objectif 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 ont nécessité des débours de 71,8 millions de dollars en 1996-1997.

### **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 la capacité des axes existants. Certaines interventions demeurent toutefois nécessaires. Le Ministère y a consacré en 1996-1997 quelque 49,6 millions de dollars. Toutes ces données sont présentées dans le tableau 4.

#### **5.2.2 L'aide financière aux municipalités**

Afin d'aider les municipalités à assumer leurs responsabilités, près de 121 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 aux tableaux 5 et 5A la répartition par direction territoriale et par région administrative de l'aide financière aux municipalités.

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 1000 municipalités, sur un total d'environ 1500, en ont profité.

Quant à l'aide à l'amélioration du réseau local, un montant de près de 24 millions de dollars y a été consacré, et ce, pour 957 municipalités.

Enfin, l'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art a porté sur des structures réparties dans 175 municipalités et pour lesquelles plus de 9 millions de dollars ont été alloués.

#### **5.2.3 La signalisation**

##### **Plan global de signalisation de destination**

Le Ministère a entrepris la réalisation d'un schéma directeur de signalisation de destination qui vise à établir les noms des municipalités à faire apparaître à toutes les sorties d'autoroute et intersections sur le réseau routier. Ces mentions, déter-

minées conformément aux nouvelles normes de signalisation du Ministère, sont revues dans le but d'afficher les destinations municipales qui sont le plus susceptibles d'être recherchées par les usagers ou de leur servir de points de repère sur le réseau routier du Québec. En 1996-1997, le Ministère a mené à terme la réalisation d'un projet pilote dans ce dossier sur le territoire de cinq municipalités régionales de comté.

### **Signalisation touristique**

Au cours de l'année 1996, le Ministère, en collaboration avec Tourisme Québec, a élaboré deux nouveaux programmes de signalisation à l'intention de la clientèle touristique du Québec. Il s'agit de la signalisation des arrondissements historiques reconnus par le ministère de la Culture et des Communications et de la signalisation des routes et circuits touristiques déterminés par les associations touristiques régionales. Pour ce dernier programme, deux projets pilotes ont été amorcés à l'été 1996.

### **Formation concernant la signalisation et les normes**

Depuis la mise en application de nouvelles normes de signalisation routière en 1990 et considérant les besoins continus de formation et d'information en ce domaine, le ministère des Transports donne des sessions de formation pour l'application des normes de signalisation des travaux. Cette formation vise à assurer une application homogène et sécuritaire de cette signalisation sur l'ensemble du réseau routier. D'ailleurs, plusieurs organismes publics ont bénéficié des services informationnels du Ministère en cette matière.

Il en est de même des nouvelles normes de conception, de construction et d'entretien du réseau routier, pour lesquelles le Ministère a donné de nombreuses sessions de formation, la plus importante ayant trait à la conception et à la construction routière ainsi que sur les abords de route. D'autres ont porté sur les glissières de sécurité, la viabilité hivernale et l'entretien des aéroports. Ces sessions ont permis, outre une meilleure diffusion de l'information, d'atteindre les objectifs d'amélioration constante des connaissances concernant la sécurité sur les routes du Québec.

### **5.2.4 Les immeubles excédentaires (rénovation cadastrale)**

À la suite des discussions avec le ministère des Ressources naturelles, le ministère des Transports a préparé un projet de loi modifiant la *Loi sur le ministère des Transports* l'autorisant, lors d'une rénovation cadastrale, à disposer d'immeubles de moins

de valeur – 5 000 \$ et moins – et à renoncer à son droit de propriété sur un tel immeuble en faveur du propriétaire du terrain contigu. Le Conseil du trésor recommandait son approbation, en mars 1997, au Conseil des ministres.

### **5.2.5 Les travaux dans le cadre de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale sur le programme stratégique d'amélioration routière**

Au cours de l'exercice, plus de 28 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 le programme stratégique d'amélioration routière à frais partagés à parts égales. Après quatre ans, près de 95 % de ce programme de 150 millions de dollars a été réalisé.

Les projets retenus en 1996-1997 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, aux 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'adapter 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, plus de cinq millions de dollars ont été consacrés durant l'année au volet d'aide aux expéditeurs et, sur une base de partage à parts égales, un peu plus de 21 millions de dollars au volet routier.

### **5.2.6 Les activités immobilières**

Le Ministère a dépensé 14 425 000 \$ au cours de l'année 1996-1997 pour l'acquisition de droits immobiliers, dont la presque totalité pour des acquisitions reliées aux travaux routiers. Cette dépense représente une augmentation de près de 20 % par rapport à l'exercice précédent, laquelle est essentiel-

lement due à l'augmentation prévue des travaux d'amélioration sur le réseau routier au cours des prochaines années.

### 5.2.7 Les interventions sur le réseau routier

Les dépenses relatives à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1996-1997 ont totalisé 933 880 800 \$, dont 122 630 200 \$ ont été consacrés au programme d'aide au réseau municipal, alors que 811 250 600 \$ ont été investis dans le réseau du Ministère. Ce dernier montant est inférieur de 66 514 300 \$, soit 6,6 %, à celui de l'année précédente.

On trouvera au tableau 4, les dépenses relatives à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport, en 1996-1997.

En 1996-1997, le Ministère a dépensé plus de 460 millions de dollars en travaux d'entretien, de conservation et d'amélioration sur le réseau routier, soit une diminution de 29 millions de dollars par rapport à 1995-1996. On trouvera aux tableaux 6, 6A et 7 la répartition des dépenses, par direction territoriale et par région administrative, relatives aux travaux d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement sur le réseau routier, ainsi qu'une liste des travaux réalisés dans chacune des directions territoriales.

Tableau 4

### Dépenses relatives à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1996-1997

	1996-1997		1995-1996	
	000 \$	%	000 \$	%
<b>Rémunération</b>	<b>230 042,7</b>	<b>24,6</b>	<b>226 032,6</b>	<b>22,6</b>
Permanents	189 586,2 <sup>1</sup>	20,3	184 948,2	18,5
Occasionnels	40 456,5	4,3	41 084,4	4,1
<b>Exploitation du réseau</b>	<b>214 898,2</b>	<b>23,0</b>	<b>203 380,5</b>	<b>20,3</b>
Entretien d'hiver	114 939,3	12,3	107 201,1	10,7
Entretien d'été	61 450,3	6,6	58 480,5	5,8
Ateliers, usines et autres	38 508,6	4,1	37 698,9	3,8
<b>Travaux routiers</b>	<b>315 715,4</b>	<b>33,8</b>	<b>362 476,0</b>	<b>36,2</b>
Conservation des chaussées	109 994,1	11,8	112 392,7	11,2
Conservation des structures	52 412,4	5,6	39 458,2	3,9
Amélioration du réseau routier	71 837,5	7,7	106 937,7	10,7
Développement du réseau routier	49 671,0	5,3	64 746,5	6,5
Dépenses connexes <sup>2</sup>	31 800,4	3,4	38 941,0	3,9
<b>Aide au réseau municipal</b>	<b>122 630,2</b>	<b>13,1</b>	<b>158 152,4</b>	<b>15,8</b>
Prise en charge du réseau local	87 597,8	9,4	87 830,9	8,8
Amélioration du réseau local	23 681,3	2,5	57 012,4	5,7
Réfection des ponts et ouvrages d'art	9 371,7	1,0	8 822,2	0,9
Autres	1 979,4	0,2	4 486,9	0,4
<b>Dépenses administratives</b>	<b>50 594,3</b> <sup>3</sup>	<b>5,4</b>	<b>50 353,6</b>	<b>5,0</b>
<b>Total</b>	<b>933 880,8</b>		<b>1 000 395,1</b>	

Notes :

1. Incluant 11,1 M\$ à titre de contributions de l'employeur maintenant imputées au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier.
2. Les dépenses connexes comprennent les acquisitions immobilières, le déplacement d'utilités publiques et les honoraires professionnels.
3. Incluant 5,5 M\$ de télécommunications maintenant décentralisées et imputées aux travaux sur le réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport

Tableau 5

**Répartition par direction territoriale des subventions versées en 1996-1997 pour l'aide financière aux municipalités (000 \$)**

Directions territoriales	Prise en charge du réseau local			Amélioration du réseau local	Réfection des ponts et autres ouvrages d'art	Total 1996-1997	Total 1995-1996
	1	2	3				
<i>Direction générale de l'Est</i>							
Gaspésie- Îles-de-la-Madeleine	2 180,6	31,1	134,9	400,0	404,2	3 150,8	4 412,5
Bas-Saint-Laurent	10 363,1	101,0	74,9	940,7	497,4	11 977,1	15 760,7
Côte-Nord	477,7	7,4	2,5	513,3	94,9	1 095,8	1 176,4
Saguenay- Lac-Saint-Jean-Est	1 764,1	15,4	10,0	600,9	822,7	3 213,1	4 007,0
Lac-St-Jean-Ouest - Chibougamau	1 308,1	98,7	30,5	404,4	149,9	1 991,6	2 420,4
Mauricie - Bois-Francs	11 147,4	58,4	197,9	1 922,7	1 113,6	14 440,0	18 873,0
<b>Sous-total</b>	<b>27 241,0</b>	<b>312,0</b>	<b>450,7</b>	<b>4 782,0</b>	<b>3 082,7</b>	<b>35 868,4</b>	<b>46 650,0</b>
<i>Direction générale de Québec</i>							
Chaudière-Appalaches	12 271,2	90,4	76,5	2 033,4	1 038,2	15 509,7	18 972,2
Québec	1 850,6	38,2	67,7	2 121,4	641,7	4 719,6	8 856,7
<b>Sous-total</b>	<b>14 121,8</b>	<b>128,6</b>	<b>144,2</b>	<b>4 154,8</b>	<b>1 679,9</b>	<b>20 229,3</b>	<b>27 828,9</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>							
Laval - Mille-Îles	0,4	—	22,4	376,6	203,0	602,4	1 157,9
Île-de-Montréal	0,0	—	—	5 745,6	—	5 745,6	1 768,0
Est-de-la-Montérégie	3 935,6	—	104,4	1 238,9	623,7	5 902,6	8 534,1
Ouest-de-la-Montérégie	2 973,6	—	243,1	2 110,6	531,8	5 859,1	6 526,1
<b>Sous-total</b>	<b>6 909,6</b>	<b>0,0</b>	<b>369,9</b>	<b>9 471,7</b>	<b>1 358,5</b>	<b>18 109,7</b>	<b>17 986,1</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>							
Estrie	9 910,8	6,3	82,4	1 269,7	668,6	11 937,8	14 800,0
Laurentides-Lanaudière	9 778,1	138,3	90,3	1 908,1	1 189,7	13 104,5	19 256,3
Outaouais	10 219,2	78,9	17,5	1 283,9	783,1	12 382,6	15 257,3
Abitibi-Témiscamingue - Nord-du-Québec	7 449,7	62,1	86,4	811,1	609,2	9 018,5	11 886,9
<b>Sous-total</b>	<b>37 357,8</b>	<b>285,6</b>	<b>276,6</b>	<b>5 272,8</b>	<b>3 250,6</b>	<b>46 443,4</b>	<b>61 200,5</b>
<b>Total</b>	<b>85 630,2</b>	<b>726,2</b>	<b>1 241,4</b>	<b>23 681,3</b>	<b>9 371,7</b>	<b>120 650,8</b>	<b>153 665,5</b>
<b>Nombre de municipalités</b>	<b>902</b>	<b>105</b>	<b>240</b>	<b>957</b>	<b>175</b>		

1 = Entretien été-hiver

2 = Chemins à double vocation

3 = Signalisation, passages à niveau

Note : Les subventions diverses et aux autochtones (498,6 k\$) et la conservation des structures — Pont de Québec (9 025 k\$) ne sont pas intégrées dans ces données, non plus que les travaux réalisés en régie par le MTQ.

Tableau 5A

**Répartition par région administrative des subventions versées en 1996-1997 pour l'aide financière aux municipalités (000 \$)**

Régions administratives	Prise en charge du réseau local			Amélioration du réseau local	Réfection des ponts et autres ouvrages d'art	Total 1996-1997	Total 1995-1996
	Entretien été-hiver	Chemins à double vocation	Signalisation, passage à niveau				
Bas-Saint-Laurent	10 363,1	101,0	74,9	940,7	497,4	11 977,1	15 760,7
Saguenay—Lac-Saint-Jean	3 072,2	111,6	40,5	1 005,3	972,6	5 202,2	6 410,4
Québec	1 850,6	38,2	67,7	2 121,4	641,7	4 719,6	8 856,7
Mauricie—Bois-Francs	11 147,4	58,4	197,9	1 922,7	1 113,6	14 440,0	18 873,0
Estrie	9 910,8	6,3	82,4	1 269,7	668,6	11 937,8	14 800,0
Montréal	—	—	—	5 745,6	—	5 745,6	1 768,0
Outaouais	10 219,2	78,9	17,5	1 283,9	783,1	12 382,6	15 257,3
Abitibi—Témiscamingue	7 187,8	62,1	86,4	806,1	609,2	8 751,6	11 545,4
Côte-Nord	477,7	7,4	2,5	513,3	94,9	1 095,8	1 176,4
Nord-du-Québec	261,9	2,5	0,0	5,0	0,0	269,4	358,5
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	2 180,6	31,1	134,9	400,0	404,2	3 150,8	4 412,5
Chaudière-Appalaches	12 271,2	90,4	76,5	2 033,4	1 038,2	15 509,7	18 972,2
Laval	—	—	—	—	—	—	—
Lanaudière	2 715,9	59,3	81,6	967,2	308,9	4 132,9	6 418,4
Laurentides	7 062,6	79,0	31,1	1 317,5	1 083,8	9 574,0	13 995,8
Montréal	6 909,2	—	347,5	3 349,5	1 155,5	11 761,7	15 060,2
<b>Total</b>	<b>85 630,2</b>	<b>726,2</b>	<b>1 241,4</b>	<b>23 681,3</b>	<b>9 371,7</b>	<b>120 650,8</b>	<b>153 665,5</b>
<b>Nombre de municipalités</b>	<b>902</b>	<b>105</b>	<b>240</b>	<b>957</b>	<b>175</b>		

Note: Le GH, subventions diverses et aux autochtones (498,6 k\$), le FA, conservation des structures — Pont de Québec (9 025 k\$) ne sont pas intégrées dans ces données, non plus que les travaux réalisés en régie par le MTQ.

Tableau 6

**Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement du réseau routier par direction territoriale, en 1996-1997 (000 \$)**

Directions	Entretien		Conservation des chaussées	Conservation des structures	Amélioration du réseau routier	Développement du réseau routier	Total 1996-1997	Total 1995-1996
	Hiver	Été						
<i>Direction générale de l'Est</i>								
Gapésie — Îles-de-la-Madeleine	6 247	1 568	5 436	1 511	4 140	—	18 901	25 095
Bas-St-Laurent	8 727	2 940	3 858	954	8 599	1 228	26 306	31 009
Côte-Nord	7 767	3 857	3 927	1 472	5 289	9 915	32 226	26 544
Saguenay — Lac-Saint-Jean-Est	3 750	1 681	4 407	359	5 125	4 473	19 795	16 785
Lac St-Jean-Ouest - Chibougamau	3 349	2 386	4 066	499	1 473	2 575	14 348	12 505
Mauricie — Bois-Francs	8 774	4 840	12 199	4 182	4 217	3 465	37 677	34 974
<b>Sous-total</b>	<b>38 613</b>	<b>17 271</b>	<b>33 892</b>	<b>8 977</b>	<b>28 843</b>	<b>21 656</b>	<b>149 252</b>	<b>146 912</b>
<i>Direction générale de Québec</i>								
Chaudière — Appalaches	10 221	4 304	9 998	5 258	6 838	5 092	41 711	46 737
Québec	10 343	4 687	5 244	5 410	10 446	448	36 577	46 512
<b>Sous-total</b>	<b>20 564</b>	<b>8 991</b>	<b>15 242</b>	<b>10 668</b>	<b>17 284</b>	<b>5 540</b>	<b>78 288</b>	<b>93 249</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>								
Laval — Mille-Îles	4 343	2 676	3 914	3 857	639	2 584	18 012	17 501
Île-de-Montréal	5 337	3 648	11 159	19 557	2 941	4	42 647	27 788
Est-de-la-Montérégie	7 634	4 293	11 133	1 904	2 678	303	27 946	42 947
Ouest-de-la-Montérégie	6 540	3 571	6 968	845	1 516	2 306	21 745	39 209
<b>Sous-total</b>	<b>23 854</b>	<b>14 189</b>	<b>33 173</b>	<b>26 163</b>	<b>7 774</b>	<b>5 197</b>	<b>110 349</b>	<b>127 444</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>								
Estrie	7 241	3 388	7 681	1 253	3 676	4 112	27 352	30 806
Laurentides — Lanaudière	10 008	4 850	7 789	2 038	3 466	13 104	41 254	41 138
Outaouais	5 690	2 849	3 080	2 162	5 923	62	19 767	21 793
Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec	8 909	8 855	8 696	1 151	4 872	—	32 484	23 426
<b>Sous-total</b>	<b>31 848</b>	<b>19 942</b>	<b>27 246</b>	<b>6 605</b>	<b>17 937</b>	<b>17 278</b>	<b>120 856</b>	<b>117 163</b>
Autres <sup>1</sup>	60	1 057	442				1 559	4 449
<b>Total</b>	<b>114 939</b>	<b>61 450</b>	<b>109 994</b>	<b>52 412</b>	<b>71 838</b>	<b>49 671</b>	<b>460 305</b>	<b>489 217</b>

1. Directions centrales.

Note: Tous les montants excluent les coûts de la main d'œuvre, les honoraires professionnels, les coûts d'acquisitions immobilières, les utilités publiques, l'achat de matériel roulant, l'électricité et les dépenses administratives. Les sommes dépensées pour l'entretien constituent des crédits budgétaires, alors que celles pour la conservation, l'amélioration et le développement constituent des investissements réalisés dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier.

Tableau 6A

**Répartition par région administrative des dépenses 1996-1997 relatives aux travaux d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement du réseau routier (000 \$)**

Régions administratives	Entretien		Conservation des chaussées	Conservation des structures	Amélioration du réseau routier	Développement du réseau routier	Total 1996-1997	Total 1995-1996
	Hiver	Été						
Bas-Saint-Laurent	8 727	2 940	3 858	954	8 599	1 228	26 306	31 009
Saguenay—Lac-Saint-Jean	5 722	3 328	7 717	832	6 598	7 048	31 245	24 855
Québec	10 343	4 687	5 244	5 410	10 446	448	36 578	46 512
Mauricie—Bois-Francs	8 774	4 840	12 199	4 182	4 217	3 465	37 677	34 974
Estrie	7 241	3 388	7 681	1 253	3 676	4 112	27 351	30 806
Montréal	5 337	3 648	11 159	19 557	2 941	4	42 646	27 788
Outaouais	5 690	2 849	3 080	2 162	5 923	62	19 766	21 793
Abitibi—Témiscamingue	8 351	4 058	6 568	1 151	4 872	—	25 000	20 089
Côte-Nord	7 767	3 857	3 927	1 472	5 289	9 915	32 227	26 544
Nord-du-Québec	1 934	5 536	2 883	26	—	—	10 379	7 772
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	6 247	1 568	5 436	1 511	4 140	—	18 902	25 095
Chaudière-Appalaches	10 221	4 304	9 998	5 258	6 838	5 092	41 711	46 737
Laval	1 429	1 218	1 546	3 513	114	833	8 653	6 395
Lanaudière	4 989	2 237	5 969	1 515	1 203	4 784	20 697	16 167
Laurentides	7 933	4 071	4 188	867	2 788	10 071	29 918	36 077
Montérégie	14 174	7 864	18 100	2 749	4 194	2 609	49 690	82 155
<b>Sous-total</b>	<b>114 879</b>	<b>60 393</b>	<b>109 553</b>	<b>52 412</b>	<b>71 838</b>	<b>49 671</b>	<b>458 746</b>	<b>484 768</b>
Directions centrales	60	1 057	442	—	—	—	1 559	4 449
<b>Total</b>	<b>114 939</b>	<b>61 450</b>	<b>109 995</b>	<b>52 412</b>	<b>71 838</b>	<b>49 671</b>	<b>460 305</b>	<b>489 217</b>

Note: Tous les montants excluent les coûts de la main-d'œuvre, les honoraires professionnels, les coûts d'acquisitions immobilières, les utilités publiques, l'achat de matériel, l'électricité et les dépenses administratives. Les sommes dépensées pour l'entretien constituent des crédits budgétaires, alors que celles pour la conservation, l'amélioration et le développement constituent des investissements réalisés dans le cadre du FCARR.

Tableau 7

**Les principaux travaux par direction territoriale en 1996-1997**
**DIRECTION: Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Grande-Rivière	Réaménagement de la route existante	4,3	214	Augmentation de la capacité portante
132	Gaspé (Petit-Cap)	Réaménagement de la route existante	1,6	263	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Saint-Maxime-du-Mont-Louis	Reconstruction d'une route existante, section urbaine	0,3	141	Augmentation de la capacité portante de la route et du drainage
132	Port-Daniel	Réaménagement de la route existante	1,3	157	Augmentation de la capacité portante de la route et du drainage
132	Escuminac	Réaménagement de la route existante et élimination de traverse	2,8	1 043	Amélioration de la sécurité
132	Escuminac	Réaménagement de la route existante	4,0	161	Amélioration de la sécurité

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

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
132	Carleton	Réaménagement de la route existante	1,7	139	Amélioration de la sécurité
132	Caplan	Travaux d'empierrement pour protéger la structure de la chaussée		100	Entretien préventif
132	Gaspé	Renforcement de la structure de la chaussée	1,7	115	Amélioration du confort des usagers
132	Percé	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,7	137	Amélioration du confort des usagers
132	Gaspé (Douglastown)	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,0	104	Amélioration du confort des usagers
132	Cloridorme	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,5	227	Amélioration du confort des usagers
198	Fletcher	Renforcement de la structure de la chaussée	4,0	499	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Anse-de-l'Étang	Renforcement de la structure de la chaussée	2,4	201	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Percé (Anse-à-Beaufils)	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,3	180	Amélioration du confort des usagers
132	Sainte-Anne-des-Monts	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,4	158	Amélioration de la sécurité
198	Larivière et Lefrançois	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,8	172	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Rivière-à-Claude	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,0	109	Amélioration du confort des usagers et du drainage
132	Carleton	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,8	272	Amélioration de la sécurité
132	Carleton et Saint-Omer	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,1	398	Amélioration de la sécurité
132	Maria	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,2	185	Amélioration de la sécurité
132	Gaspé	Reconstruction d'un mur		200	Amélioration de la sécurité
199	Havre-aux-Maisons	Renforcement d'un pont		490	Augmentation de la capacité du pont
199	Havre-aux-Maisons	Entretien d'un pont		528	Entretien préventif

**DIRECTION: Bas-Saint-Laurent**

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
296	Saint-Guy	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,0	132	Amélioration du confort des usagers et de la sécurité
132	Causapscal	Réaménagement de la route existante	5,4	628	Augmentation de la capacité portante et du drainage
232	Sainte-Blandine	Réaménagement de la route existante	1,4	433	Augmentation de la capacité portante et du drainage
Chemin Kempt	Saint-Octave-de-Métis	Réaménagement de la route existante	0,7	165	Augmentation de la capacité portante et du drainage

**DIRECTION: Bas-Saint-Laurent** (suite)

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
132	Saint-Fabien	Réaménagement de la route existante	1,0	194	Amélioration de la sécurité
132	Sainte-Flavie	Revêtement d'enrobé bitumineux	9,7	274	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
296	Saint-Guy	Reconstruction d'une route existante, section rurale	2,5	700	Amélioration du confort des usagers, de la sécurité et de la capacité portante
132	L'Isle-Verte	Réaménagement de la route existante, section urbaine	1,6	520	Amélioration de la capacité portante et du drainage
132	Cacouna à Trois-Pistoles	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,6	110	Amélioration de la sécurité
132	Kamouraska	Réaménagement de la route existante	2,4	282	Augmentation de la capacité portante et du drainage
4 <sup>e</sup> Rang	Saint-Onésime-d'Isxorth	Réaménagement de la route existante	0,6	198	Augmentation de la capacité portante et du drainage
195	Saint-Jérôme-de-Matane	Reconstruction de la route existante, section rurale	1,5	896	Augmentation de la capacité portante de la route
132	Matane/Saint-Ulric	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,5	111	Amélioration de la sécurité
195	Saint-Vianney	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,0	153	Amélioration du confort des usagers
132	Saint-Jacques-le-Majeur-de-Causapsal	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,8	260	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Sainte-Flavie	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,3	207	Amélioration du confort des usagers et de la sécurité
295	Lejeune	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,3	124	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
185	Cabano	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,4	515	Amélioration du confort des usagers et de la sécurité
296	Saint-Médard	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,7	203	Amélioration de la sécurité
020	Rivière-Ouelle, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,9	259	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
020	Kamouraska et Saint-Pascal	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,2	439	Amélioration du confort des usagers
132	Baie-des-Sables	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,4	365	Amélioration du confort des usagers et de la sécurité
Saint-Adelme 96630	Saint-Adelme	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,3	334	Amélioration du confort des usagers et de la sécurité

**DIRECTION: Québec**

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
360	Beauport Boischatel	Reconstruction d'un pont	0.2	3 075	Amélioration de la sécurité
138	Portneuf	Reconstruction d'un pont	0.1	1 582	Amélioration de la sécurité
381	TNS- Charlevoix-O	Revêtement bitumineux sur asphalte	15.0	528	Amélioration du confort des usagers
362	Saint-Irénée	Réaménagement de la route existante, correction de courbes	0.4	435	Amélioration de la fluidité de la circulation
138	Saint-Siméon	Reconstruction d'un pont, réaménagement de l'intersection	1.0	2 360	Amélioration de la sécurité, augmentation de la capacité du pont
138	St-Fidèle-de-Mont-Murray	Ajout d'une voie lente	2.4	270	Amélioration du confort des usagers
138	Saint-Siméon	Construction d'une voie auxiliaire	0.2	378	Amélioration de la fluidité de la circulation
Côte de la Martine	Petite-Rivière-St-François	Construction d'une aire de vérification des freins	0.7	81	Amélioration de la sécurité
138	Château-Richer	Réaménagement de l'intersection	0.7	588	Amélioration de la sécurité
138	Boischatel	Réaménagement de l'intersection	1.3	521	Amélioration de la sécurité
Avenue Royale	Beaupré	Reconstruction d'une route, section urbaine	1.0	500	Augmentation de la capacité portante de la route
367	Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	Reconstruction d'une route, section urbaine	0.9	400	Amélioration de la sécurité
40	Grondines et Deschambault	Pavage des accotements	12.9	442	Amélioration de la sécurité
Route Gravel	Pointe-aux-Trembles	Revêtement enrobé bitumineux	2.3	180	Amélioration du confort des usagers
138	St-Augustin et Grondines	Pavage des accotements	25.8	297	Amélioration de la sécurité
362	Pointe-au-Pic et Saint-Irénée	Revêtement enrobé bitumineux	13.9	717	Amélioration du confort des usagers
138	Baie-St-Paul	Revêtement enrobé bitumineux	6.9	591	Amélioration du confort des usagers
573	Ste-Foy, Québec, Val-Bélair	Revêtement enrobé bitumineux des usagers	19.8	907	Amélioration du confort
440	Sainte-Foy	Revêtement enrobé bitumineux	14.4	1 201	Amélioration du confort des usagers
365	Pointe-aux-Trembles, Pont-Rouge	Revêtement enrobé bitumineux	8.8	372	Amélioration du confort des usagers
138	Pointe-aux-Trembles	Revêtement enrobé bitumineux	8.9	487	Amélioration du confort des usagers
368	Beauport	Entretien d'un pont	1.0	796	Entretien préventif

**DIRECTION: Chaudière-Appalaches**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
173	Lévis et Pintendre	Élargissement de 2 à 4 voies	3,7	4 737	Amélioration de la sécurité et de la fluidité
173	St-Côme- Linière	Pont et approches	0,6	1 350	Amélioration de la sécurité
20	Lévis	Réaménagement — intersection sortie 321 et route des Îles	0,2	375	Amélioration de la sécurité
271	St-Octave- de-Dosquet	Reconstruction de la route	0,7	360	Rendre conforme aux normes
277	St-Malachie	Réaménagement d'intersection	0,6	398	Amélioration de la sécurité
116	St-Agapit	Réaménagement, section urbaine	0,3	350	Amélioration de la sécurité
271	Ste-Agathe	Reconstruction de la route	2,8	500	Rendre conforme aux normes
Divers routes	Diverses	Glissières de sécurité	10,0	500	Amélioration de la sécurité
277	St-Léon- de-Standon	Réaménagement d'intersection	0,7	550	Amélioration de la sécurité
173	Scott	Pont et approches	0,9	700	Rendre conforme aux normes
132	Ste-Croix	Revêtement bitumineux	10,1	400	Amélioration du confort des usagers
20	L'Islet-sur-Mer St-Jean-Port-Joli	Revêtement bitumineux	8,8	515	Amélioration du confort des usagers
269	St-Honoré	Renforcement — B.B.	3,9	375	Amélioration de la capacité portante
112	Robertsonville	Revêtement bitumineux	9,5	350	Amélioration du confort des usagers
20	St-Nicolas	Revêtement bitumineux	5,7	470	Amélioration du confort des usagers
132	St-Michel	Revêtement bitumineux	8,4	475	Amélioration du confort des usagers
20	Lévis	Revêtement bitumineux	6,9	485	Amélioration du confort des usagers
20	L'Islet-sur-Mer St-Jean-Port-Joli	Revêtement bitumineux	10,0	600	Amélioration du confort des usagers
204	St-Prosper	Revêtement bitumineux	5,7	390	Amélioration du confort des usagers
173	St-Théophile	Renforcement — B.B.	4,4	525	Augmentation de la capacité portante
132	St-Nicolas	Revêtement bitumineux	8,0	500	Amélioration du confort des usagers
263	Ste-Praxède	Revêtement bitumineux	5,5	400	Amélioration du confort des usagers
204	St-Martin	Renforcement — B.B.	3,4	300	Augmentation de la capacité portante
283	Ste-Lucie	Revêtement bitumineux	6,6	300	Amélioration du confort des usagers
216	St-Malachie	Revêtement bitumineux	7,1	335	Amélioration du confort des usagers

**DIRECTION: Chaudière-Appalaches (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
281	St-Raphaël	Renforcement — B.B.	5,6	839	Augmentation de la capacité portante
271	St-Ephrem	Reconstruction — pont	—	580	Amélioration de la sécurité
112	Vallée-Jonction	Réparation — pont	—	600	Entretien préventif
20	St-Vallier	Réparation — pont	—	350	Entretien préventif
73	St-Nicolas	Reconstruction — pont	—	680	Entretien préventif
216	Irlande	Reconstruction — pont	—	425	Amélioration de la sécurité
20	Val-Alain	Réparation — pont	—	425	Entretien préventif

**DIRECTION: Côte-Nord**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
138	Diverses municipalités	Pavage intérieur de courbes	4,3	430	Amélioration de la sécurité
138	Aganish	Reconstruction de 2 ponts		3 000	Augmentation de la capacité des ponts
389	Gueslis	Renforcement structure de chaussée	27	650	Amélioration du confort des usagers
138	Havre-St-Pierre Baie-Johan-Beetz	Construction d'une nouvelle route	20	13 000	Développement
138	Port-Cartier	Reconstruction d'un pont Correction de courbes	2,1	3 050	Amélioration de la sécurité et augmentation de la capacité du pont
138	Rivière-Saint-Jean	Reconstruction d'un pont Correction de courbes	1,0	700	Amélioration de la sécurité et augmentation de la capacité du pont
138	Franquelin	Correction de courbes	0,8	333	Amélioration de la sécurité
138	Betsiamites	Refaire la route détruite par le déluge	0,5	460	Redonner la route aux usagers
389	Territoire non subdivisé	Renforcement, structure chaussée et revêtement	13,1	1 819	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité des ponts
172	Sacré-Cœur	Revêtement enrobé bitumineux Réfection du drainage	6,0	479	Amélioration du confort des usagers
138	Sept-Îles	Revêtement enrobé bitumineux	2,0	247	Amélioration du confort des usagers
138	Baie-Comeau	Revêtement enrobé bitumineux Réaménagement d'intersection Réfection égout pluvial	2,0	744	Amélioration de la fluidité de la circulation et du confort des usagers
138	Aganish	Reconstruction du pont capacité limitée	0,180	316	Amélioration de la sécurité, augmentation de la capacité du pont
138	Aganish	Reconstruction, pont non fonctionnel	0,100	867	Amélioration de la sécurité, augmentation de la capacité du pont

**DIRECTION: Côte-Nord (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
138	Baie-Trinité Rivière-Pentecôte Sept-îles	Installation de glissières de sécurité	3,0	122	Amélioration de la sécurité routière

**DIRECTION: Saguenay—Lac Saint-Jean—Est**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
170	Jonquière	Élargissement de 2 à 4 voies séparées — 3671-95-0906	2,5	2 377	Amélioration de la sécurité — augmentation de la possibilité de dépassement
170	Larouche	Élargissement de 2 à 4 voies séparées — 3672-96-0904	4,6	1 150	Amélioration de la sécurité — augmentation de la possibilité de dépassement
175	TNS Lac- Pikauba	Ajout d'une voie lente + BB	14,0	3 058	Amélioration de la sécurité
175	TNS Belle- Rivière	Reconstruction d'une route existante	4,4	500	Amélioration de la sécurité
170	La Baie	Reconstruction d'une route existante	2,1	1 200	Amélioration de la sécurité
169	TNS Lac-Achouakan	Reconstruction d'une route existante	4,7	529	Amélioration de la sécurité

**DIRECTION: Lac—Saint-Jean-Ouest—Chibougamau**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
169-373 167-113	Roberval, Dolbeau, St-Félicien, Queylus, Chibougamau, St-Prime, Chapais, Aigremont, Ducharme	Réfection des chaussées	42	4 050	Amélioration du confort des usagers
169	St-Prime	Aménagement de stationnement	1,8	146	Amélioration de la sécurité
113-155 169-167	Gand, La Doré, Ailleboust, Roberval, Lac-Bouchette	Réparation de ponts	1,6	499	Amélioration de la sécurité
169-373	Péribonka, Normandin	Corrections géométriques	0,6	180	Amélioration de la sécurité
167	Bignell, O'Sullivan, Gauvin	Déneigement et déglçage	142,64	254	
167-113	Bignell, O'Sullivan, Gauvin	Entretien	204	1 070	Entretien préventif

**DIRECTION: Lac—Saint-Jean-Ouest—Chibougamau (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
155-169 collectrices	Diverses	Travaux reliés aux inondations du 20 juillet 1996		355	Remise en état des infrastructures
169-373	St-Félicien	Réfection de la route et aménagement urbain	0,9	1 017	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
155-169	Diverses	Glissières de sécurité	1,7	138	Amélioration de la sécurité

**DIRECTION: Mauricie—Bois-Francs**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-55	Shawinigan	Réparation d'un pont	0,1	430	Préservation de la structure
Ch. de l'île	Saint-Jean- Baptiste-de- Nicolet	Renforcement d'un pont	0,14	400	Augmentation de la capacité du pont
143	L'Avenir	Reconstruction d'un pont	0,1	340	Assurance d'un lien sécuritaire
Ch. Canton Vallières	La Tuque	Réparation d'un pont	0,17	300	Préservation de la structure
155	Boucher	Reconstruction d'un pont	0,1	490	Assurance d'un lien sécuritaire
359	Saint-Luc-de- Vincennes	Réparation d'un pont	0,1	210	Préservation de la structure
A-20	Saint-Germain- de-Grantham	Réparation d'un pont	0,1	220	Préservation de la structure
A-20 Ch. du Golf	Saint-Germain- de-Grantham	Réparation d'un pont	0,1	380	Préservation de la structure
157	Notre-Dame-du- Mont-Carmel	Réaménagement de la route existante	1,4	572	Amélioration de la sécurité
155	Boucher	Réaménagement de la route existante	13,0	470	Amélioration du confort et la sécurité
A-55	Saint-Nicéphore	Réaménagement de la route existante	4,6	822	Amélioration du confort
Boul. Foucault	Saint-Charles-de- Drummond	Reconstruction de la route, section urbaine	1,2	602	Amélioration du confort
116	Plessisville	Élargissement de 2 à 4 voies contiguës	4,3	3 435	Amélioration du confort
132	Bécancour	Couche d'usure	4,5	596	Amélioration du confort
155	Grandes-Piles	Couche d'usure	2,7	268	Amélioration du confort
A-40	Ste-Anne-de- la-Pérade	Renforcement et couche d'usure	12,5	1 337	Augmentation de la capacité portante
157	St-Louis-de- France	Couche d'usure	6,2	262	Amélioration du confort
A-20	Ste-Anne-du- Sault	Couche d'usure	9,3	1 082	Amélioration du confort
161	Chesterville	Couche d'usure	6,9	417	Amélioration du confort
165	St-Louis-de- Blandford	Renforcement et couche d'usure	2,1	305	Augmentation de la capacité portante

**DIRECTION: Mauricie–Bois-Francs (suite)**

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
165	Princeville	Renforcement et couche d'usure	5,0	1 027	Augmentation de la capacité portante
A-20	St-Cyrille	Couche d'usure	3,9	351	Amélioration du confort
139	Wickham	Couche d'usure	5,9	201	Amélioration du confort
143	St-Nicéphore	Couche d'usure	7,6	528	Amélioration du confort
A-20	Drummondville	Couche d'usure	4,8	479	Amélioration du confort
351	Charette	Réaménagement de la route existante	2,8	330	Amélioration de la sécurité
157	St-Louis-de-France	Reconstruction de la route existante urbaine	1,2	478	Amélioration de la sécurité
A-40	Louiseville	Réaménagement de la route existante	0,9	350	Augmentation de la capacité portante
A-40/A-20 Routes diverses	Diverses	Glissières de sécurité	11,6	376	Amélioration de la sécurité
A-55/A-40 Routes diverses	Diverses	Réfection de ponceaux	0,2	290	Maintenance des investissements

**DIRECTION: Laval — Mille-Îles**

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
Pont Vachon A-13	Laval, Boisbriand	Entretien d'un pont	—	2 544	Remise en état
Pont Lachapelle 117 N	Laval	Entretien d'un pont	—	904	Remise en état (peinture)
337	Mascouche et Terrebonne	Réaménagement de la route existante amélioration de la fluidité de la circulation	2,4	1 392	Amélioration de la sécurité,
440	Laval	Réparation de dalles	2,0	577	Amélioration du confort des usagers, amélioration de la sécurité
A-25	Mascouche	Réfection de ponceaux et couche d'usure		1 043	Entretien et amélioration du confort des usagers
A-15-Nord	Laval	Couche d'usure et signalisation des usagers, de la sécurité et entretien	1,0	969	Amélioration du confort
A-40	Repentigny	Couche d'usure du pont Benjamin-Moreau au boul. Brien	4,4	517	Amélioration du confort des usagers, de la sécurité et entretien
A-40	Repentigny	Couche d'usure direction ouest, de la limite du territoire à la route 343		337	Amélioration du confort des usagers, amélioration de la sécurité
335	Bois-des-Filion	Construction d'un chemin d'accès	0,1	358	Accès au nouveau parc industriel

## **organigramme**

## **organigramme**

**DIRECTION: Île-de-Montréal**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-25	Montréal	Réparation du tunnel Louis-H.-Lafontaine (éclairage, chaussée, système de contrôle, structure etc.)	1	12 950	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers. Prolonger la vie des ouvrages réparés
A-25	Montréal et Anjou	Réfection de la chaussée	4	10 833	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers. Prolonger la vie des ouvrages réparés
A-25	Montréal	Réparation des structures au-dessus de l'autoroute 25 (22 structures)		3 626	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers. Prolonger la vie des ouvrages réparés
A-19	Montréal	Pose d'une couche d'enrobé drainant à l'approche sud du pont Papineau-Leblanc	2	326	Diminution du bruit causé par la circulation routière. Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
A-13/ A-40	St-Laurent	Réparation de structures dans l'échangeur A-13/A-40 (7 structures)		1 990	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers. Prolonger la vie des ouvrages réparés
A-19	Montréal	Réparation du pont Papineau-Leblanc		478	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers. Prolonger la vie des ouvrages réparés
A-40	Montréal	Réfection d'une station de pompage		306	Amélioration du drainage de l'autoroute
A-15, A-40 A-25, A-720	Diverses	Pose d'équipement de gestion de la circulation (caméras, panneaux à messages variables, etc.)		2 639	Amélioration de la fluidité de la circulation

**DIRECTION: Est-de-la-Montérégie**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-10	Bromont, Shefford, Bolton-Ouest	Correction et couche d'usure	17,6	1 587	Amélioration du confort des usagers
A-20/ A-25	Longueuil	Dispositifs de sécurité Réparation du pont de l'île Charron	0,9	695	Amélioration de la sécurité et conservation de la structure
A-20/ A-25	Longueuil, Boucherville	Réparation de la chaussée, béton, couche d'usure et mesures d'atténuation	18,4	2 695	Amélioration du confort des usagers
A-20/ Marie- Victorin	Longueuil	Réparation du pont	—	345	Conservation de la structure
A-20	St-Simon	Correction, couche d'usure	2,7	578	Amélioration du confort des usagers
A-30	Brossard, Laprairie	Aménagement paysager	6,5	303	Mise en valeur des abords routiers
A-30	Brossard, St-Hubert	Renforcement, couche d'usure	9,4	1 053	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
Route 116	St-Basile- le-Grand, McMasterville	Renforcement, couche d'usure	4,3	1 700	Amélioration du confort et rétablissement de la route

**DIRECTION: Est-de-la-Montérégie (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-20/ route 132	Longueuil	Planage, couche d'usure	3,5	428	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
Route 132	St-Michel- d'Yamaska, Yamaska-Est, St-Gérard- Majella	Correction, couche d'usure	12,6	1 263	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
Route 133	Sorel	Correction, couche d'usure	2,2	302	Amélioration du confort des usagers
Route 139	Roxton Falls, Roxton, Acton Vale	Décohésionnement, renforcement, couche d'usure	9,5	723	Amélioration du confort des usagers
Rue Compton	Bromont	Reconstruction du pont, capacité limitée	—	457	Assurer la fonctionnalité du réseau
Terminal Sorel	Sorel	Réfection du tablier d'embarquement	—	2054	Transport maritime

**DIRECTION: Ouest-de-la-Montérégie**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-20	Île-Perrot	Couche d'usure	4,8	1 002	Amélioration du confort des usagers
209	St-Jean- Chrysostome	Correction d'une courbe	0,8	540	Amélioration de la sécurité
138	St-Paul-de- Châteauguay	Renforcement du pont Lefebvre	0,1	720	Augmenter la capacité du pont
A-30	Candiac, La Prairie	Construction, nouvelle route	5,4	2 090	Amélioration de la fluidité de la circulation
138	Ormstown	Correction et couche d'usure	9,5	432	Amélioration du confort des usagers
Don Quichotte	Île-Perrot	Correction et couche d'usure	6,8	320	Amélioration du confort des usagers
338	St-Zotique	Correction et couche d'usure	7,0	391	Amélioration du confort des usagers
227	Ste-Marie- de-Monnoir	Correction et couche d'usure	8,2	349	Amélioration du confort des usagers
325	St-Télesphore	Correction et couche d'usure	10,9	436	Amélioration du confort des usagers
138	Elgin	Correction et couche d'usure	12,4	415	Amélioration du confort des usagers

**DIRECTION: Estrie**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-55	St-François- Xavier-de- Brompton	Construction de la 2 <sup>e</sup> chaussée	9,5	3 870	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
251	Martinville	Reconstruction d'un pont	—	1 112	Augmentation de la capacité du pont et amélioration du confort des usagers

**DIRECTION: Estrie** (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
A- 10	Deauville	Revêtement enrobé bitumineux	31,9	951	Amélioration du confort des usagers
161	Nantes	Renforcement de la structure de la chaussée	5,1	921	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
112	Stukely-Sud	Renforcement de la structure de la chaussée	9,0	910	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
249	St-Georges-de-Windsor	Reconstruction d'une route existante	3,1	905	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
243	Potton	Renforcement de la structure de la chaussée	6,0	682	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
243	Melbourne	Renforcement de la structure de la chaussée	5,8	659	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
108	Bury	Renforcement de la structure de la chaussée	6,7	608	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
222	St-Denis-de-Brompton	Renforcement de la structure de la chaussée	3,6	509	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
112	St-Gérard	Reconstruction d'une route existante	1,6	497	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
Diverses	Diverses	Réparation et installation de glissières de sécurité	—	444	Amélioration de la sécurité
Ch. de	Lac-Drolet la Station	Renforcement de la structure de la chaussée	2,7	392	Amélioration du confort des usagers et augmentation de la capacité portante de la route
108	Cookshire	Reconstruction d'un pont	—	310	Augmentation de la capacité du pont et amélioration du confort des usagers
A-410	Sherbrooke	Réfection de la dalle d'un viaduc	—	285	Entretien préventif et amélioration du confort des usagers

**DIRECTION: Laurentides-Lanaudière**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
158	Saint-Antoine	Urbanisation (protocole)	1.3	1 033	Amélioration du drainage et urbanisation
	Joliette	Réparation et installation de glissières de sécurité	1.3	624	Amélioration de la sécurité des usagers
A-15	Bellefeuille	Modification de l'éclairage et du drainage	3.0	482	Amélioration de la sécurité des usagers
A-15	Mirabel	Modification de l'éclairage	0.1	313	Amélioration de la sécurité des usagers

**DIRECTION: Laurentides-Lanaudière (suite)**

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
117	La Conception	Construction d'une nouvelle route	14.7	3 536	Nouvel axe de développement, chaussées séparées
A-50	Lachute	Construction d'une nouvelle route	11.0	2 767	Nouvel axe de développement
A-50	Mirabel	Construction d'une nouvelle route	11.7	2 719	Nouvel axe de développement
A-25	Saint-Roch-Ouest	Remblai de préchargement	0.1	1 720	Développement, préparatifs pour le dédoublement des voies
343	Saint-Charles-Borromé	Construction d'une nouvelle route	3.9	1 671	Contournement de Joliette
344	Grenville	Reconstruction d'un pont	0.6	660	Amélioration de la capacité portante et du confort de roulement et amélioration de la sécurité des usagers
117	Saint-Faustin, Lac-Carré	Réfection majeure de la chaussée	7.5	1 709	Amélioration de la capacité portante et du confort de roulement
A-40	Saint-Thomas	Insertion et forage de ponceaux	0.4	780	Amélioration du drainage
117	Mont-Laurier	Couche d'usure	10.8	612	Amélioration du confort de roulement
A-31	Saint-Thomas	Planage, correction et couche d'usure	10.9	572	Amélioration du confort de roulement
A-15	Mirabel	Réfection de ponceaux et remplacement de clôtures	8.0	509	Amélioration du drainage
339	Saint-Roch-Ouest	Réfection de la route	3.7	431	Amélioration de la capacité portante et du confort de roulement
341	Saint-Jacques	Recyclage et couche d'usure	6.9	420	Amélioration de la capacité portante et du confort de roulement
117	Mirabel	Correction et couche d'usure	6.0	418	Amélioration du confort de roulement
131	Saint-Félix-de-Valois	Correction, rechargement, couche d'usure	0.1	335	Amélioration du confort de roulement
343	Saint-Ambroise-de-Kildare	Correction et couche d'usure	1.0	299	Amélioration du confort de roulement
Pont Dupuis	Sainte-Julienne	Réparation d'un pont	0.5	400	Amélioration de la capacité portante et du confort de roulement
Côte Nord	Mirabel	Réparation de 3 structures	0.3	345	Amélioration du confort de roulement
347	Ste-Geneviève-de-Berthier	Remplacement du tablier du pont	0.5	343	Amélioration de la capacité portante et du confort de roulement

**DIRECTION: OUTAOUAIS**

<b>Route</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>Dépenses 1996-1997 (000 \$)</b>	<b>Impact de l'intervention</b>
323	St-Émile de Suffolk	Réaménagement de la route existante	3.4	719	Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation
117	Saretti	Réaménagement de la route existante	13.0	3 985	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers

**DIRECTION: OUTAOUAIS**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
107	Aumond	Revêtement enrobé bitumineux	4.2	233	Amélioration du confort des usagers
148	Lochaber-Partie-Ouest	Revêtement enrobé bitumineux	12,6	1 693	Amélioration du confort des usagers
105	Kazabazua	Revêtement enrobé bitumineux	5.6	483	Amélioration du confort des usagers
105	Chelsea	Reconstruction d'un pont	0.1	822	Augmentation de la capacité du pont
Rue Maclaren	Buckingham	Reconstruction d'un pont	0.1	1 192	Augmentation de la capacité du pont

**DIRECTION: Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
113	Senneterre Ducros	Réfection majeure de la chaussée	11.8	1 043	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort des usagers.
386	Barraute Bellecourt	Renforcement au gravier et couche d'usure	10.1	646	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort des usagers.
111	Trecesson Launay Taschereau	Correction et couche d'usure	23.0	984	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
117	Rivière-Héva	Retraitement de la chaussée	8.0	2 083	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort des usagers
109	Baie-James	Couche d'usure mince	51.6	1 609	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
109	Rivière-Héva La Motte	Rechargement, correction et couche d'usure	6.7	611	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
109	Saint-Dominique-du-Rosaire	Correction et couche d'usure	15.6	518	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
390	Pouliaries Taschereau	Couche de surface	6.3	203	Amélioration de la capacité portante
393	Rapide-Danseur	Aménagement de transitions, rechargement, correction et couche d'usure	6.1	562	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
101	Saint-...douard-de-Fabre	Aménagement de transitions, rechargement, correction et couche d'usure	7.5	608	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
395	Preissac	Renforcement de la structure de la chaussée et revêtement bitumineux (parachèvement de projet)	3.0	366	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort des usagers
395	Preissac	Drainage et réparation de fondation	10.0	199	Amélioration de la capacité portante, de la sécurité et du confort des usagers
393	Palmarolle	Couche d'usure mince	4.0	100	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
117	Dubuisson Val-d'Or	Reconstruction d'un pont (en cours de réalisation)	2.2	4 100	Amélioration de la sécurité

**DIRECTION: Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec (suite)**

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long. (km)	Dépenses 1996-1997 (000 \$)	Impact de l'intervention
22410	Rouyn-Noranda	Réfection du tablier	—	126	Augmentation de la capacité du pont
21570 R-101 21910	Authier Rollet Saint-Joseph- de-Cléricky	Réparation de pont	—	155	Entretien de pont
21400	Clerval	Renforcement d'un pont couvert	—	168	Augmentation de la capacité du pont
22890	Moffet	Renforcement de 2 ponts	—	316	Augmentation de la capacité des ponts
117	Louvicourt	Réparation de pont	—	124	Entretien
397	Barraute	Réparation de pont	—	199	Entretien

**5.3 Les pluies diluviennes*****Pluies diluviennes de juillet 1996***

Les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996 ont causé des dommages considérables aux infrastructures du Ministère dans les régions du Saguenay–Lac-St-Jean, de la Côte-Nord, de Charlevoix et, dans une moindre mesure, dans celle de la Mauricie–Bois-Francs. Les dommages au réseau routier ont entraîné la fermeture de plusieurs routes et l'isolement de certaines populations pendant plusieurs jours.

Il s'est avéré primordial pour le Ministère de mobiliser toutes les ressources requises pour rétablir promptement l'utilisation des liens endommagés, particulièrement les routes 138, 155, 169, 170, 172 et 175, en procédant à des travaux d'urgence.

Vu l'ampleur des dégâts, des travaux de reconstruction ont été réalisés au cours de l'été et de l'automne 1996 et d'autres travaux seront effectués au cours de la saison estivale 1997 pour assurer la stabilité et la longévité des ouvrages touchés. La majorité des travaux d'urgence ont pu être réalisés avec le personnel et l'outillage du Ministère.

On estime présentement à quelque 57,6 M\$ le coût global de remise en état des infrastructures et des berges lorsque tous les travaux auront été effectués. Voici d'ailleurs une ventilation de ces coûts par secteur.

Secteur d'intervention	Coût des travaux 1996-1997	Coût prévu des travaux 1997-1998	Total
Côte-Nord	3,1 M\$	0,3 M\$	3,4 M\$
Saguenay–Lac-St-Jean-Est	27,8 M\$	18,2M\$	46,0 M\$
Lac-St-Jean-Ouest–Chibougamau	0,4 M\$	0,1 M\$	0,5 M\$
Charlevoix	4,0 M\$	3,2 M\$	7,2 M\$
Mauricie–Bois-Francs	0,4 M\$	0,1 M\$	0,5 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>35,7.M\$</b>	<b>21,9 M\$</b>	<b>57,6 M\$</b>

### ***Pluies diluviennes de novembre 1996***

La région de la Mauricie–Bois-Francs a connu une seconde période de pluies diluviennes au début de novembre 1996. Les dommages causés au réseau routier du secteur s'élèvent à quelque 3,0 M\$. Les travaux déjà réalisés en 1996-1997 totalisent 1,8 M\$ et le coût prévu des parachèvements en 1997-1998 est de l'ordre 1,2 M\$.

## Chapitre VI

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

#### 6.1 Le transport des personnes

Le Ministère verse près de 670 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 aux tableaux 8 et 8A la répartition des dépenses de transfert par direction territoriale et par région administrative.

Tableau 8

#### Aide au transport terrestre des personnes Dépenses de transfert par direction territoriale en 1996-1997

Directions	Aide au transport terrestre des personnes \$			
	Transport en commun	Transport adapté	Transport scolaire	Total
<i>Direction générale de l'Est</i>				
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine — Bas-Saint-Laurent	68 108	1 532 708	35 357 629	36 958 445
Côte-Nord	65 593	454 448	7 767 198	8 287 239
Saguenay — Lac-Saint-Jean-Est	1 355 075	852 994	16 578 141	18 786 210
Lac-Saint-Jean-Ouest — Chibougamau	—	503 436	8 933 206	9 436 642
Mauricie — Bois-Francs	1 576 050	1 506 223	36 058 491	39 140 764
<b>Sous-total</b>	<b>3 064 826</b>	<b>4 849 809</b>	<b>104 694 665</b>	<b>112 609 300</b>
<i>Direction générale de Québec</i>				
Chaudière-Appalaches	1 704 174	1 186 619	33 979 329	36 870 122
Québec	8 199 595	2 964 185	32 177 360	43 341 140
<b>Sous-total</b>	<b>9 903 769</b>	<b>4 150 804</b>	<b>66 156 689</b>	<b>80 211 262</b>
<i>Direction générale de Montréal</i>				
Laval — Mille-Îles	10 135 742	2 288 116	41 572 836	53 996 694
Île-de-Montréal	143 183 966	16 140 744	42 806 881	202 131 591
Est-de-la-Montérégie	16 468 965	2 322 464	47 615 532	66 406 961
Ouest-de-la-Montérégie	5 496 110	1 246 317	34 655 184	41 397 611
s-sous-total	175 284 783	21 997 641	166 650 433	363 932 857
Direction Plan et activités régionalisées	2 468 580 <sup>(1)</sup>	—	—	2 468 580
<b>Sous-total</b>	<b>177 753 363</b>	<b>21 997 641</b>	<b>166 650 433</b>	<b>366 401 437</b>
<i>Direction générale de l'Ouest</i>				
Estrie	733 027	1 998 698	21 588 721	24 320 446
Laurentides — Lanaudière	429 199	1 311 660	34 107 878	35 848 737
Outaouais	4 873 665	1 279 633	26 229 403	32 382 701
Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec	79 143	663 561	16 790 386	17 533 090
<b>Sous-total</b>	<b>6 115 034</b>	<b>5 253 552</b>	<b>98 716 388</b>	<b>110 084 974</b>
<b>Total</b>	<b>196 836 992</b>	<b>36 251 806</b>	<b>436 218 175</b>	<b>669 306 973</b>
<i>Autres subventions :</i>				
Soutien aux organismes nationaux de promotion, divers	80 500	35 000 <sup>(2)</sup>	74 400	189 900
<b>Grand total</b>	<b>196 917 492</b>	<b>36 286 806</b>	<b>436 292 575</b>	<b>669 496 873</b>

(1) Comprend une somme de 2 455 270 \$ pour le fonctionnement des trains de banlieue, ce qui est une activité applicable à la grande région de Montréal.

(2) Il s'agit d'une subvention de l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté au Québec qui est indiquée, dans les tableaux détaillés, comme «Autres subventions» applicable au transport en commun.

Tableau 8A

**Aide au transport terrestre des personnes**  
**Dépenses de transfert par région administrative en 1996-1997**

Régions administratives	Aide au transport terrestre des personnes \$			
	Transport en commun	Transport adapté	Transport scolaire	Total
Bas-Saint-Laurent	68 108	986 135	22 346 543	23 400 786
Saguenay—Lac-Saint-Jean	1 355 075	1 294 157	22 737 849	25 387 081
Québec	8 199 595	2 964 185	32 059 085	43 222 865
Mauricie—Bois-Francs	1 576 050	1 506 223	36 058 491	39 140 764
Estrie	733 027	1 998 698	21 588 721	24 320 446
Montréal	145 652 546	16 140 744	41 088 885	202 882 175
Outaouais	4 873 665	1 279 633	26 229 403	32 382 701
Abitibi—Témiscamingue	79 143	663 561	16 498 489	17 241 193
Côte-Nord	65 593	454 448	7 767 198	8 287 239
Nord-du-Québec	—	62 273	4 901 666	4 963 939
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	—	546 573	13 011 086	13 557 659
Chaudières—Appalaches	1 704 174	1 186 619	33 979 329	36 870 122
Laval	4 749 481	1 596 284	13 435 689	19 781 454
Lanaudière	2 411 720	1 202 743	31 175 234	34 789 697
Laurentides	3 403 740	800 749	31 069 791	35 274 280
Montréal	21 965 075	3 568 781	82 270 716	107 804 572
<b>Sous-total</b>	<b>196 836 992</b>	<b>36 251 806</b>	<b>436 218 175</b>	<b>669 306 973</b>
<i>Autres subventions :</i>				
Soutien aux organismes nationaux de promotion, divers	80 500	35 000	74 400	189 900
<b>Total</b>	<b>196 917 492</b>	<b>36 286 806</b>	<b>436 292 575</b>	<b>669 496 873</b>

1 – Comprend une somme de 2 455 270 \$ pour le fonctionnement des trains de banlieue, ce qui est une activité applicable à la grande région de Montréal.

2 – Il s'agit d'une subvention de l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté au Québec qui est indiquée, dans les tableaux détaillés, comme «Autres subventions» applicable au transport en commun.

### 6.1.1 Le transport en commun urbain

Le Ministère a consacré près de 200 millions de dollars à l'aide à l'exploitation et aux immobilisations des services de transport en commun urbain, en 1996-1997, dont plus de 90 % pour ceux de la région de Montréal.

#### L'aide à l'exploitation

Plus de 19,6 millions de dollars en subventions à l'exploitation ont été versés aux 20 organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) de la région de Montréal. Pour les dix OMIT situés dans les autres régions du Québec, ces subventions totalisent 1,8 million de dollars. Le Ministère a consacré également 2,5 millions de dollars au coût d'opération de la ligne de trains de banlieue Montréal—Deux-Montagnes.

#### L'aide aux immobilisations

Sur le plan de l'aide aux immobilisations, le Ministère a versé une subvention de 175,9 millions de

dollars, dont 87,7 millions pour couvrir le service de la dette des actifs subventionnés (autobus, train) aux neuf organismes publics de transport en commun et 88,2 millions à la Communauté urbaine de Montréal pour le service de la dette du métro, et une autre 2,3 millions pour le parachèvement des travaux de modernisation de la ligne de Deux-Montagnes.

#### Intégration des services de transport collectif

Dans le cadre de la révision de ses interventions sur le territoire, le Ministère a produit le rapport *Le transport terrestre des personnes — Bilan et perspectives*, publié en juin 1996. Le rapport recommandait de favoriser une meilleure intégration des divers services de transport collectif en donnant plus de latitude au milieu local dans la planification et l'organisation de ses services de transport.

Parallèlement, un groupe de travail interministériel formé de représentants du ministère des Transports, du ministère des Affaires municipales, du mi-

nistère de l'Éducation, du ministère de la Métropole et du ministère de la Santé et des Services sociaux a été créé. Le mandat du groupe de travail consiste principalement à coordonner les travaux réalisés conjointement par les ministères engagés dans le dossier. À cet effet, des comités techniques ont été formés pour étudier la notion de territoire, le financement et la fiscalité, les services de transport adapté, l'encadrement institutionnel et normatif et la problématique montréalaise.

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

Au total, 99 services de transport adapté, desservant quelque 900 municipalités du Québec, ont bénéficié de subventions gouvernementales de 36,3 millions de dollars, assurant ainsi 3,7 millions de déplacements de voyageurs handicapés.

Le développement de ce programme s'est poursuivi en 1996-1997 avec la création d'un nouveau service de transport adapté à Grande-Vallée en Gaspésie et l'intégration de plusieurs municipalités à des services existants.

Au cours de l'exercice, le Ministère s'est également impliqué dans les travaux du groupe de travail de l'Agence métropolitaine de transport sur la réciprocité des services dans la région de Montréal et a amorcé une réflexion en vue d'apporter certains correctifs à la politique d'admissibilité des personnes handicapées au transport adapté en vigueur depuis janvier 1994.

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

Des modifications au *Règlement sur le transport par taxi* ont été préparées, visant à modifier certains territoires et à procéder à l'ajout de certains permis pour mieux répondre à la demande.

En parallèle avec ces modifications et dans le cadre du dossier gouvernemental sur la déréglementation, le Ministère envisage une refonte majeure de l'encadrement juridique relatif à l'industrie du taxi.

### **6.1.4 Le transport scolaire**

La contribution du Ministère au transport scolaire s'est élevée à près de 436,3 M\$, ce qui représente une hausse de 1,8 % par rapport à l'exercice financier précédent. Une compensation financière de près de 6 M\$ a été versée pour pallier la croissance de la clientèle inscrite.

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 publié un

bilan des actions concernant la sécurité dans le transport scolaire. Ce document dresse le portrait des actions menées par le MTQ de concert et en collaboration avec tous les autres intervenants du milieu.

Enfin, le Ministère a piloté l'adoption du *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, traitant principalement de la conception des véhicules et des équipements de sécurité, ainsi que du *Règlement sur le transport des élèves*. Ces règlements ont été adoptés en mars 1997 et entreront en vigueur en juillet 1997.

### **6.1.5 Le transport par véhicule hors route**

L'utilisation des véhicules hors route est une réalité qui est maintenant bien ancrée dans les mœurs des Québécois. De 1989 à 1995, le nombre de motoneiges immatriculées est passé de 103 790 à 158 982, soit une augmentation de plus de 50 %. Pour la même période, le nombre de véhicules tout terrain immatriculés est passé de 59 999 à 147 647, soit une augmentation de 150 %.

Devant l'ampleur de ce phénomène et la problématique qu'il génère, le projet de loi 43 — *Loi sur les véhicules hors route* a été adopté, par l'Assemblée nationale, en décembre 1996. Ce texte législatif vise à encadrer l'utilisation et la circulation des motoneiges et des véhicules tout terrain tant sur les terres du domaine public que sur celles du domaine privé. Il a pour objectif la sécurité, la paix publique et le respect de la propriété, la protection du patrimoine, de la flore et de la faune ainsi que le développement harmonieux de la pratique récréative.

### **6.1.6 Le transport par autocar**

Le Ministère assumait la coprésidence du Groupe de travail sur le transport par autocar au Canada, qui a remis son rapport au Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière en octobre 1996. L'*Accord sur le commerce intérieur* de 1994 avait donné lieu à la création de ce groupe de travail chargé d'établir un consensus avec les provinces et l'industrie sur la libéralisation du transport extraprovincial.

Le Ministère a approuvé la mise en œuvre, pour janvier 1998, d'un plan de rationalisation des contrôles économiques du transport extraprovincial. Les changements toucheront l'harmonisation de la réglementation des services réguliers et la libéralisation des services nolisés et des services de colis par autocar.

Par ailleurs, le Ministère poursuit sa collaboration avec les municipalités pour trouver une solution au problème de l'abandon de certains services régionaux de transport par autocar.

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

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

Le Ministère a procédé en 1996 à des modifications réglementaires dans le dossier du transport des matières dangereuses. Ces modifications portaient sur des mesures d'harmonisation avec les autres entités gouvernementales, sur des nouvelles mesures de sécurité pour la circulation dans les tunnels et sur une nouvelle restriction pour la circulation dans le tunnel de Melocheville.

Le Ministère a assuré la distribution du nouveau guide nord-américain des mesures d'urgence auprès des intervenants touchés par le transport des matières dangereuses.

Un colloque d'information a été organisé par le Ministère en mai 1996 sur les futures modifications réglementaires prévues par le gouvernement fédéral au cours des prochaines années. Ce colloque tenu à Québec réunissait une centaine de participants engagés à divers niveaux dans le transport des matières dangereuses.

Enfin, le Ministère a participé activement au Comité interprovincial sur la reformulation de la réglementation.

### **6.2.2 L'arrimage**

Le Ministère continué d'œuvrer au sein du Comité de gestion du programme de recherche national sur l'arrimage des charges. Ce programme de recherche, qui a débuté en 1994 et dont le Ministère a réalisé une partie importante en 1995, vise à élaborer les standards qui seront utilisés dans l'établissement de normes d'arrimage sécuritaires, lesquelles doivent tenir compte des particularités des véhicules routiers et des différents équipements utilisés pour retenir les chargements.

En Amérique du Nord, certaines exigences des réglementations sur les normes d'arrimage diffèrent d'un pays, d'un État et d'une province à l'autre. Dans un contexte de libre-échange, ces différences constituent souvent des contraintes pour les transporteurs circulant dans plusieurs territoires sous des administrations différentes. En 1996, des discussions entre les provinces du Canada, le ministère des Transports du Canada et la Federal Highway Administration ont permis d'élaborer un processus d'harmonisation des normes d'arrimage. Ce processus d'harmonisation a débuté par un projet nord-américain de recherche, lequel vise à établir les bases d'un standard commun d'arrimage.

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

Le Ministère dirige un groupe de travail mis sur pied en 1993 qui a pour mandat d'établir des normes simples et communes à l'égard des charges et des dimensions des véhicules dans l'Est du Canada. Un projet d'harmonisation des normes, présenté en 1996, a été accepté par toutes les provinces de l'Est sauf l'Ontario. Les discussions se poursuivront en 1997.

Entre-temps, le Ministère va de l'avant et les grandes lignes des modifications réglementaires ont été dévoilées en décembre 1996. Essentiellement, les modifications réglementaires comporteront des diminutions de charges, une simplification des normes et une incitation à utiliser des véhicules plus performants au point de vue de la sécurité.

### **6.2.4 Le transport hors normes**

Le Ministère intervient dans tous les dossiers de transport hors normes où une expertise technique doit attester la faisabilité du transport. Le nombre de permis spéciaux analysés depuis 1992 se maintient autour de 20 000 par année.

<b>Année</b>	<b>Permis</b>
1992	19 841
1993	17 920
1994	18 391
1995	23 395
1996	19 226

Environ 25 % des permis visent des véhicules hors normes quant à la charge. Depuis le transfert de responsabilités en matière de voirie locale, les municipalités sont de plus en plus engagées dans le traitement des demandes de permis spéciaux de nature exceptionnelle. La nature de leur engagement doit toutefois être réanalysé pour ce qui est du transport hors normes quant à la charge. À compter du 1<sup>er</sup> avril 1997, le Ministère continuera à assumer l'inspection et l'évaluation des ponts qui ont été remis aux municipalités le 1<sup>er</sup> avril 1993. Il a commencé des négociations en 1996 avec les municipalités sur un cadre d'opération dans lequel il s'engagera à traiter, sans leur intervention, la majorité des demandes de permis et à les consulter pour les cas de nature extraordinaire.

Le Ministère a publié en 1996 un guide sur les dépanneuses en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec et l'industrie concernée. Des négociations débutées en 1996 se poursuivent avec les différents intervenants pour en arriver à des opérations de dépannage sécuritaires et efficaces.

Enfin, le Ministère a publié en janvier 1997 un dépliant explicatif sur le transport hors normes. Ce document devrait aider l'industrie et les différents intervenants à mieux comprendre les règles du transport hors normes.

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

Le gouvernement fédéral a sanctionné le 20 juin 1996 la *Loi de mise en œuvre de l'accord sur le commerce intérieur* (projet de la loi C-19). La déréglementation fédérale va perturber de manière significative une industrie qui est essentiellement locale et va remettre en cause l'équilibre, sur les plans social et économique, de l'industrie québécoise du transport en vrac.

Le Ministère a mené des consultations auprès de l'industrie du transport vrac pour mesurer les effets de la loi C-19 et pour trouver des avenues de solution.

Sur le plan canadien, lors de la dernière réunion tenue à Charlottetown le 10 octobre 1996, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé la création d'un groupe de travail interprovincial sur le camionnage en vrac afin d'évaluer les conséquences de l'abrogation de la partie III de la *Loi sur les transports routiers* sur le transport local de matières en vrac effectué par des véhicules à benne.

## **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.

### **6.3.1 Le transport maritime**

En vertu de sa mission, l'un des objectifs majeurs du Ministère est de favoriser le développement des industries maritimes et portuaires du Québec et de ses régions, en harmonie avec les politiques gouvernementales en matière socio-économique, industrielle et commerciale. Dans cette perspective, le Ministère a accru ses activités relatives aux différents volets de la réforme maritime du gouvernement fédéral. Annoncée en 1994 et progressant rapidement en 1996, cette réforme constitue une vaste opération de désengagement, de dévolution et de tarification des services maritimes et touche particulièrement le Québec. En effet, elle 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 que les services de brise-glace, d'aide à la navigation et de dragage du fleuve Saint-Laurent feront l'objet de tarifications.

Pour faire face aux enjeux liés au projet de Transports Canada de se retirer de la gestion et de la propriété de trente-sept ports du Québec, le Ministère a entrepris l'élaboration d'une politique gouvernementale visant à définir la position du Québec dans ce domaine. Dans cette perspective, un suivi étroit de la situation des principaux ports et une opération de consultation ont été menés pour établir un consensus quant aux orientations gouvernementales.

En collaboration avec les industries et les associations concernées, le Ministère a intensifié ses consultations et ses actions auprès du gouvernement fédéral en ce qui concerne le recouvrement des coûts afin que les industries et les ports du Saint-Laurent soient traités équitablement relativement aux tarifications dans le domaine des aides à la navigation, du déglacage et du dragage.

En vue du développement des industries maritimes de la région de Québec, le Ministère a réitéré son soutien aux travaux de la table de concertation maritime *Initiative*. À la suite de la remise du rapport final, le Ministère a autorisé, en accord avec les autres partenaires, un prolongement du mandat afin qu'un suivi des recommandations finales soit effectué sur une période de deux ans.

### **Les liaisons maritimes**

L'engagement direct du Ministère dans le secteur maritime vise à assurer les liens maritimes entre les régions économiques et le désenclavement des populations des territoires isolés. Cet engagement se traduit par un soutien financier de certains services de dessertes et de traversiers qui s'est élevé à plus de 37 millions de dollars, dont 28 millions pour la Société des traversiers du Québec.

Dans un souci d'améliorer le lien maritime du Saguenay, le Ministère a fait procéder avec la Société des traversiers du Québec, à l'allongement des deux traversiers reliant Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac, contribuant ainsi à augmenter la capacité de cette traverse maritime.

Puisque les contrats des dessertes maritimes de la Moyenne et Basse-Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine prenaient fin en mars 1997, le Ministère, à la suite d'une large consultation, a négocié des accords de principe avec les transporteurs afin d'assurer le maintien de ces liens maritimes.

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

La phase II de la reconstruction du terminal de Sorel a été achevée. Les travaux comprenaient la relocalisation temporaire de la traverse pour la durée de la reconstruction, la démolition des installations, la reconstruction du quai et la réfection de l'appareil de levage, avec l'ajout d'une passerelle séparée pour l'embarquement des piétons, ce qui améliore la sécurité de ces derniers. De plus, la gare fut rénovée afin de répondre aux besoins des usagers. La ville de Sorel est maintenant dotée d'un terminal moderne qui s'intègre parfaitement à son environnement.

## **La réglementation maritime**

En avril 1996, le Ministère a annoncé un important projet de réforme de la réglementation applicable au transport maritime au Québec, par la prépublication d'un projet de règlement visant à abroger l'Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau. Ce changement vise à éliminer les contraintes réglementaires au développement de services de transport maritime, tout en assurant pour tous les usagers du transport maritime de passagers une meilleure protection.

### **6.3.2 Le transport aérien**

Le Ministère a poursuivi l'examen du dossier de la libéralisation des vols réguliers internationaux de Mirabel en faveur de Dorval et des différents aspects qui caractérisent ce transfert d'activités internationales.

Sur le plan du transport aérien international, le Ministère a suivi l'application de nouvelles dispositions de la politique canadienne (invalidation des autorisations inutilisées et choix des nouveaux transporteurs canadiens, accès des transporteurs étrangers au Canada en dehors du cadre bilatéral). Dans cette perspective, le Ministère a prévu une étude d'impact des politiques et réglementations canadiennes sur les différents aspects du transport aérien international au Québec (accès au marché, propriété et contrôle étrangers, exploitation des services, mécanismes d'application des politiques) en vue de la défense des intérêts du Québec.

Dans le but de mieux connaître les tendances de certains secteurs de l'industrie du transport aérien au Québec, le Ministère a fait procéder à deux analyses. La première vise à faire ressortir les principales tendances du secteur des vols nolisés et ses effets sur l'économie québécoise, la deuxième a comme objectif de dégager l'évolution économique et financière de Canadien International en tant que par-

tenaire d'American Airlines et d'en prévoir les effets possibles sur les services aériens au Québec.

Enfin, le Ministère a contribué, en collaboration avec Air Canada et Bell Canada, au développement des activités du Département de recherche et de publication de l'Institut international de formation en gestion aéronautique civile, en entreprenant une étude d'impact des nouvelles technologies de communication sur le 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 par le Ministère, le ministère des Affaires municipales et le Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes.

À la suite de l'octroi de décrets permettant à plusieurs municipalités d'entamer les négociations avec Transports Canada, les représentants du ministre et du Ministère ont effectué une tournée des municipalités concernées pour expliquer les attentes du gouvernement du Québec quant à la cession.

Chaque projet de cession fait l'objet d'une évaluation coordonnée par le MAM. Au cours de l'année, la cession des aéroports de Rouyn-Noranda et d'Alma a été menée à terme.

Par ailleurs, le Ministère s'intéresse aux travaux 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).

### **6.3.3 Le transport ferroviaire**

Le Ministère a poursuivi sa démarche relative à l'élaboration d'un document d'orientations en vue de l'adoption d'une position clairement définie en ce qui concerne les infrastructures ferroviaires. Depuis l'entrée en vigueur, en juillet 1996, de la *Loi sur les transports au Canada*, le gouvernement du Québec est partie prenante, à titre d'acquéreur potentiel, du mécanisme de transfert et de cessation de lignes contenu dans la loi.

Dans le cadre du mécanisme de transfert, plusieurs transporteurs ferroviaires ont manifesté leur intérêt pour l'achat des lignes mises en vente par les grandes compagnies de chemin de fer.

En septembre 1996, la compagnie de chemin de fer Québec Sud, filiale du transporteur américain Iron Road Railway, a acquis le réseau du Saint-

Laurent et Hudson (SL&H) dans le sud du Québec. La compagnie ontarienne Ottawa Valley Railink a acquis en octobre 1996 la ligne reliant *Smiths Falls* à *Sudbury* en Ontario, ainsi qu'une antenne au Québec de *Mattawa* à *Témiscaming*. La Société des chemins de fer du Québec a acquis la ligne *Matapédia — Chandler* du CN en novembre 1996 et l'exploite sous le nom de Chemin de fer Baie des Chaleurs. Le Ministère a suivi de très près la vente de ces lignes et a soutenu, par des avis techniques, le secteur privé dans leur prise en charge.

En ce qui concerne les lignes ferroviaires inscrites au plan de rationalisation des compagnies ferroviaires dans le mécanisme d'arrêt d'exploitation comme *Québec — Shannon, Chandler — Gaspé* et le tronçon *Tracy — Sorel*, elles ont aussi retenu l'attention et nécessité l'intervention du Ministère. De fait, le Ministère s'est vu offrir ces lignes et a dû procéder à des études et analyses afin d'être en mesure de susciter leur prise en charge ou d'envisager de les acquérir. Les milieux régionaux touchés par la décision des compagnies ferroviaires ont également été soutenus au moyen d'études économiques et par l'expertise des employés du Ministère dans leur démarche visant l'acquisition de lignes. La ligne *Chandler — Gaspé* du CN, qui avait été inscrite pour cessation d'exploitation, a été acquise en 1997 par la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie.

Le maintien d'un réseau ferroviaire de base demeure une préoccupation, et ce dans l'optique d'une éventuelle politique intégrée de transport des marchandises visant une utilisation optimale des infrastructures de transport déjà disponibles.

### **La sécurité ferroviaire**

Le Ministère exerce une certaine juridiction dans le domaine ferroviaire, notamment au chapitre de la sécurité. Au cours de l'année, il a procédé à 48 inspections de voies et d'équipement, dont 27 sur des sites industriels desservis par des lignes ferroviaires.

De plus, le Ministère a entrepris une révision de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé* afin de l'adapter au besoin de la clientèle tout en l'harmonisant à la *Loi sur la sécurité fédérale*, ainsi que la conception d'une réglementation minimale à l'intention des sites industriels et des chemins de fer circulant à des vitesses inférieures à 16 km/h.

### **Les emprises ferroviaires abandonnées**

En juillet 1996, le Ministère a pris possession de 14 emprises ferroviaires désaffectées du Canadien National, qui représentent 616,5 kilomètres de voie pour une superficie de près de 5 000 acres. Des négociations avec les MRC vont mener à leur prise en charge par ces dernières à des fins récréotouristiques principalement.

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

Le rapport final de la première phase de l'étude sur le train à haute vitesse recommandait 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 devait financer au moins 50 % des coûts. Depuis, le ministère des Transports est toujours en attente de propositions du secteur privé.

Le Ministère a cependant commandé une étude sur le potentiel du corridor Montréal — New-York afin de compléter l'information du rapport final sur le train à haute vitesse. Cette étude a démontré que l'achalandage dans ce corridor ne serait pas en mesure d'assurer la rentabilité d'un train à haute vitesse.



## Chapitre VII La recherche et l'innovation

Au Ministère, la recherche et l'innovation sont orientées vers les besoins liés à sa mission. Elles doivent également être rentables, créatrices et ciblées sur les orientations prioritaires.

De plus, le Ministère se préoccupe particulièrement de la diffusion des résultats de la recherche-développement qui doit être assurée de façon à optimiser les retombées économiques, environnementales, sécuritaires et sociales.

Pour assurer cette diffusion le Ministère compte, bien sûr, sur la compétence de ses experts, mais également sur son Centre de transfert de technologie routière et son Centre de documentation. Transport Québec est également reconnu pour son expertise en matière de cartographie et de géomatique.

### 7.1 Les programmes de recherche

Différentes activités permettent au Ministère d'être proactif en recherche et innovation. Pensons d'abord aux programmes de recherche à contrat ainsi qu'à la recherche réalisée par le personnel du Ministère, au Programme de recherche universitaire en sécurité routière, au Programme de recherche-développement en transport (PARDT), au Programme de bourses d'études et de recherche FCAR et au soutien offert aux organismes et à des chaires universitaires. Le tableau 9 présente la répartition des dépenses en activités de recherche pour l'exercice 1996-1997. Il reflète également l'importance des efforts consentis par le Ministère à la préservation des infrastructures routières québécoises.

Tableau 9

#### Dépenses en recherche-développement par secteur d'activité en 1996-1997

Secteur d'activité	Dépenses (M\$)	%
Infrastructures routières	3,4	75
Système de transport des personnes	0,9	20
Système de transport des marchandises	0,2	5
<b>Total</b>	<b>4,5 *</b>	<b>100</b>

\* Ne comprend pas les projets de recherche réalisés dans le cadre du Programme de recherche universitaire en sécurité routière, le soutien aux organismes et aux chaires universitaires.

Le Ministère a publié le *Répertoire des projets de recherche-développement 1996-1997*. Ce répertoire rassemble des informations synthétiques sur

172 projets terminés et en cours de réalisation dans lesquels le Ministère a été engagé.

Aussi, le Ministère a mis en place avec la SAAQ un nouveau Programme de recherche universitaire en sécurité routière. Celui-ci vise à fournir des informations à la fine pointe des connaissances technologiques, analytiques et comportementales afin de mieux éclairer dans le choix des moyens pour accroître la sécurité et abaisser le taux de mortalité et de blessés graves sur nos routes. Les deux organismes y consacreront 600 000 \$ par année pendant trois ans. Dix-huit projets sont présentement en cours de réalisation. Les projets portent entre autres sur :

- la géométrie routière et les abords de route ;
- les aménagements en milieu urbain ;
- le marquage ;
- la conduite en période hivernale ;
- l'affichage publicitaire le long des routes ;
- l'évaluation des effets en sécurité routière d'un nouveau produit (peinture à l'époxy) de marquage des chaussées plus durable ;
- l'évaluation de l'apport du système de gestion de circulation à Montréal par rapport aux accidents avec blessés.

Le Ministère soutient plusieurs organismes voués au développement des transports et au transfert technologique, dont l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), l'Association canadienne des transports (ATC), l'Association canadienne des transports urbains (ACTU) et le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CÉRIU).

Autre effet de levier important en matière de recherche, de veille et de transfert technologique : les contributions du Ministère à la Chaire industrielle sur le béton projeté et les réparations en béton de l'Université Laval, à la Chaire industrielle en technologie du béton de l'Université de Sherbrooke et, la plus récente, à la Chaire «Environnement : paysage et interventions» de l'Université de Montréal. Les travaux de recherche entrepris par cette dernière concernent la qualité paysagère des entrées routières importantes au Québec et le concept d'aménagement d'entrées d'agglomération. Ainsi, pour chaque dollar investi par le Ministère, le maintien de ces chaires génère des investissements totaux de l'ordre de 7 à 9 \$.

## 7.2 Le transfert technologique

L'engagement du Ministère dans l'échange de connaissances et dans la promotion du transfert de technologie routière s'est accentué au cours de la dernière année.

Déjà membre du Réseau mondial d'échanges (RME) et agissant à titre de nœud national, le Ministère a multiplié les contacts auprès des intervenants québécois agissant dans les divers aspects du domaine de la route. À la suite de ces démarches, cinq nouveaux organismes du Québec sont devenus membres du RME et ont accepté d'agir comme nœud du réseau mondial, permettant par la même occasion de jeter les bases d'un réseau québécois d'échanges et de coopération. Le développement du Réseau mondial et du réseau québécois permet à de plus en plus de spécialistes de communiquer et d'échanger des connaissances, des techniques et des technologies nouvelles.

À la suite de la réalisation des programmes américains et canadiens de recherche routière (Stratégic Highway Research Programme et C-SHRP), les administrations routières de ces deux pays sont entrées dans une importante phase d'implantation des résultats de recherche. Au-delà de 150 produits de nature diverse ont été développés dans le cadre de ces deux programmes de recherche. Le groupe stratégique d'implantation des produits SHRP et C-SHRP, mis sur pied à la demande du Ministère et réunissant des partenaires québécois publics et privés, a permis de constater que pas moins de 68 produits sont soit déjà implantés, en opération ou en évaluation avancée, notamment dans les secteurs suivants: les bitumes et les enrobés, le béton et les structures, les opérations routières incluant la sécurité routière et le rendement des chaussées. Il s'agit là d'un effort de transfert technologique très important.

## 7.3 L'information documentaire et scientifique

Conscient de l'importance de l'information dans le succès des organisations modernes, le Centre de documentation du Ministère a continué d'assurer les services de soutien documentaire aux employés du Ministère, mais également aux professionnels et organismes québécois liés aux transports. Ainsi, en 1996-1997, le Centre a répondu à 16 342 demandes d'information et a prêté plus de 24 500 documents. On dénombre 260 clients externes dont des bureaux d'ingénieurs-conseils, des municipalités et des étudiants.

L'utilisation de techniques modernes de recherches documentaires, tels l'accès aux banques informatisées spécialisées et Internet, a permis d'améliorer la qualité des services. De plus, le Ministère a entre-

pris l'implantation d'un système structuré de veille technologique par lequel des recherches et des diffusions systématiques d'information sont effectuées en fonction de cibles prioritaires préétablies.

De nombreuses publications ont été produites afin de faire connaître les nouvelles acquisitions à la collection du Centre et le contenu des périodiques auxquels il est abonné. Les connaissances et innovations techniques acquises au Ministère ou ailleurs dans le monde font également d'objet d'une couverture spéciale.

## 7.4 La cartographie et la géomatique

Le Ministère a produit une base géographique numérique à l'échelle 1:250 000 et réalise actuellement une base numérique multi-échelle pour l'ensemble du territoire québécois, traitant particulièrement du réseau routier entretenu par le Ministère. Cette réalisation vise à densifier l'information géographique dans les endroits les plus peuplés (ex. Montréal).

Cette première livraison s'inscrit dans un nouveau processus d'utilisation des techniques spécialisées reliées à la géomatique et adaptées à l'intégration des modes de transport et à la gestion opérationnelle du Ministère. Actuellement, on dénombre une quinzaine de projets liés au domaine de la géomatique en cours au Ministère.

De plus, un effort important a été consacré à la mise à jour de 60 feuillets à l'échelle du 1:50 000 ainsi qu'à la production d'environ 600 plans municipaux pour les secteurs de l'Abitibi-Témiscamingue, de Québec, de la Chaudière-Appalaches, de la Mauricie-Bois-Francs, de l'Est-de-la-Montérégie et de Laval-Mille-Îles.

## 7.5 La recherche et le développement en sécurité routière

Le Ministère est très actif dans ce secteur comme nous l'avons vu dans le cadre du programme de sécurité routière. À cela s'ajoute un projet de station météorologique. Aussi, dans le but de vérifier l'intérêt de stations météorologiques pour les opérations d'entretien du Ministère, celui-ci, en collaboration avec le ministère de l'Environnement et de la Faune, a procédé en octobre 1996 à l'installation de quatre d'entre elles, soit la station de Beauport (le long de l'autoroute de la Capitale), la station de Sainte-Foy (le long de l'autoroute Henri IV), la station de Lévis (le long de l'autoroute Robert-Cliche) et la station de Charny (le long de l'autoroute 20).

Cette expérimentation, qui sera échelonnée sur une période de deux ans, permettra de suggérer les grandes orientations à privilégier dans le développement futur d'un réseau de stations météorologiques.

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

Le Ministère a traité plusieurs 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 chaussée et des produits industriels. Des articles ont été régulièrement publiés dans *Recherches Transport* et à l'occasion des congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), de l'Association Transports Canada (ATC) et de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR).

Plus de 300 essais de laboratoire ont été réalisés selon la norme ISO 9002. À cet effet, deux services de la Direction du laboratoire des chaussées ont maintenu leur accréditation pour une deuxième année consécutive.

Le Ministère a poursuivi le développement du système de gestion des chaussées, en ce qui a trait à notre connaissance de l'état des chaussées et à l'élaboration des stratégies optimales d'intervention; toutes les données (uni, texture et adhérence de surface, capacité structurale, etc.), leur traitement statistique, leur interprétation et leur archivage sont de mieux en mieux organisés. Les études spéciales en conception et en réfection de chaussées, de même que les suivis de performance des nouvelles techniques, y occupent une large part.

Le Ministère a réalisé 305 dossiers d'expertise en stabilité de pentes de sol et de roc, en remblais, en études de fondation, de puits, en études hydrogéologiques, de coupes de roc, de remblais-digues et en études de réclamations.

Une nouvelle méthode de formulation des enrobés est en cours d'implantation. La caractérisation et le contrôle des bitumes selon leurs grades de performance ont beaucoup évolué en 1996. Les spécifications sur les granulats sont mises en vigueur en 1996 à partir d'une nouvelle façon de les classer. Une méthode de caractérisation des matériaux bouche-fissures a été mise au point. Des essais sophistiqués, tels que l'essai triaxial cyclique, l'essai de fissuration à basse température et de fissuration par fatigue des enrobés, sont en cours d'utilisation et permettront d'établir des critères de performance.

Le Ministère a également effectué plus de 3 700 interventions diverses comportant des activités d'expertise, de recherche, d'assurance de la qualité, d'évaluation et de normalisation dans les secteurs de la chimie, du béton de ciment, de la métallurgie et de la peinture.

### ***La recherche-développement et l'expertise en structures***

Le Ministère est toujours à la recherche de nouvelles technologies et de nouveaux procédés pour augmenter l'espérance de vie des ponts (membrane imperméable, thermographie, matériaux composites, protection cathodique, peinture).

Sachant que l'entretien requiert la majeure partie du budget dédié aux structures, le Ministère a mis au point une méthode pour déterminer de façon objective, simple et économique la qualité du béton lors d'une réparation. Il est donc possible de détecter les parties saines de béton, permettant ainsi de s'assurer que la réparation est solidement ancrée à l'ouvrage et que la durée de vie de celui-ci ne sera pas compromise.

La majorité des revêtements des ponts du Québec n'ont pas la capacité d'empêcher l'eau et les ions chlorures provenant des sels déglaçants d'atteindre le béton de la dalle. Comme les membranes d'étanchéité ne datent que de 1987, un enrobé coulé à froid a été essayé pour étancher à peu de frais les milliers de ponts dépourvus de membranes d'étanchéité modernes, surtout ceux situés sur les grands axes de circulation. Les résultats obtenus jusqu'à maintenant semblent très encourageants.

La durabilité du béton à haute performance est supérieure à celle du béton ordinaire. Afin de maintenir son leadership dans ce domaine de pointe, neuf ponts ont été réparés par le Ministère en utilisant le béton à haute performance. Tous ces projets ont été mis en chantier au cours de l'année 1996.

Le Ministère a également obtenu la norme ISO 9001 pour son activité «Conception d'ouvrages d'art». Cette déclaration s'inscrit dans la démarche «qualité» entreprise il y a huit ans pour améliorer la qualité de nos interventions sur le réseau routier.



## Chapitre VIII

### Le soutien administratif

#### 8.1 Les ressources humaines

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

Le Ministère, dans un souci d'efficacité et de respect des objectifs gouvernementaux en matière de rationalisation des emplois, a mis en application diverses mesures d'adaptation de l'organisation. Celles-ci ont permis de situer l'enveloppe de l'effectif autorisé à 5 288 au 31 mars 1997, soit une diminution de 972 postes par rapport à l'an passé.

La gestion rigoureuse du personnel excédentaire a permis de régulariser la situation de 664 employés sur un total initial de 772, soit 86 %.

Au cours de la dernière année, le Ministère, étant conscient de l'impact créé par les réductions d'effectif et les changements organisationnels, a élaboré différents outils et programmes visant à soutenir les gestionnaires et les employés afin de les mobiliser davantage.

De plus, l'implantation de la nouvelle politique ministérielle sur la gestion du rendement qui s'adresse, dans un premier temps, aux gestionnaires permettra de viser des résultats précis, de reconnaître le travail effectué et de mieux cibler les améliorations à apporter.

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

Le Ministère s'est doté d'un cadre de gestion du développement des personnes avec des orientations pour chaque catégorie d'employés. Ces orientations s'inscrivent dans la volonté gouvernementale exprimée dans la *Loi favorisant le développement de la formation de la main-d'œuvre* et sont cohérentes avec les choix stratégiques et objectifs ministériels poursuivis en la matière. À titre d'exemple, citons le maintien et le développement de l'expertise technique et professionnelle et l'acquisition d'habiletés, d'attitudes et de comportements susceptibles d'améliorer la qualité de nos interventions auprès de la clientèle.

Plus précisément, pour l'exercice financier 1996-1997, plus de 5,2 M\$ ont été consacrés à la formation. Cette performance a permis de situer notre investissement à 2 % de la masse salariale, ce qui correspond à l'objectif ministériel poursuivi.

Tableau 10

#### Investissement en formation par catégorie d'emploi en 1996-1997

Catégorie d'emploi	Unités centrales (\$)	Unités territoriales (\$)	Total (\$)
Cadres supérieurs	113 829,64	161 178,33	275 007,97
Cadres intermédiaires	12 445,65	382 164,77	394 610,42
Professionnels	692 516,80	894 244,74	1 586 761,54
Fonctionnaires	469 155,79	2 077 376,51	2 546 532,30
Ouvriers	573,04	396 977,69	397 550,73
Non répartis*	39 295,00	17 147,04	56 442,04
<b>Total</b>	<b>1 327 815,92</b>	<b>3 929 089,08</b>	<b>5 256 905,00</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.

## *La santé et la sécurité au travail*

Le Conseil du trésor a fixé à 30 % l'objectif de réduction du nombre de jours perdus en accidents du travail pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1993 au 31 décembre 1996. L'année de référence était 1992.

Depuis, le Ministère a réduit sensiblement le nombre de jours perdus et a même largement dé-

passé l'objectif prévu. Ainsi, au 31 décembre 1996, le Ministère a atteint une réduction de 52,5 % par rapport au bilan de 1992. Cette baisse a un effet direct sur l'indice de gravité et le montant de cotisation que le Ministère doit verser à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST).

Tableau 11

### **Nombre de jours perdus en accidents de travail et en maladies professionnelles de 1992 à 1996**

	1992	1993	1994	1995	1996
Jours perdus	17 275	12 350	8 764	8 147	8214
Pourcentage de réduction		29 %	49 %	53 %	52,5 %
Indice de gravité <sup>(1)</sup>	31,58	35,29	29,94	25,49	31,35

1. L'indice de gravité est le rapport entre le nombre de jours perdus et le nombre d'accidents de travail ou de maladies professionnelles, incluant les rechutes, les récidives, les aggravations.

Présentement, le Ministère constate un plafonnement concernant le nombre de jours perdus, si l'on compare les années 1995 et 1996. Même si l'objectif a été dépassé d'une façon très satisfaisante, le Ministère entend maintenir ses efforts sur la prévention.

Il faut souligner le travail constant des 77 comités de santé et de sécurité du travail et des divers intervenants. Leur apport a beaucoup contribué à l'atteinte de l'objectif.

## **8.2 La gestion financière**

De façon à assurer une utilisation optimale de ses ressources financières, le Ministère a élaboré, dans le cadre de la revue des programmes 1996-1997, un plan stratégique pour la période de 1996-1997 à 1998-1999. Cette démarche lui a notamment permis de définir ses orientations budgétaires pour cette période et d'adopter, pour l'exercice financier 1996-1997, un plan de dépenses lui permettant de respecter son budget.

Les principales composantes de la stratégie ministérielle retenue pour 1996-1997 sont les suivantes :

- Finaliser la mise en place de la nouvelle structure administrative et adopter une série de mesures visant une plus grande rationalisation de la gestion interne et une amélioration de la productivité, lesquelles correspondent à environ 10 % de l'ensemble des dépenses de fonctionnement (loyers, administration et autres).
- Réduire de plus de 50 % l'enveloppe budgétaire relative au Programme d'aide financière à l'amélioration du réseau routier municipal.

- Maintenir l'enveloppe budgétaire relative aux travaux d'entretien d'été et d'hiver du réseau routier et ajuster celle relative aux travaux d'immobilisations sur le réseau routier (développement, amélioration et conservation) et aux dépenses connexes (honoraires professionnels, acquisitions immobilières, utilités publiques et personnel occasionnel). Dans ce cas, la stratégie initiale a été revue en début d'exercice avec l'annonce, dans le Discours sur le budget, d'une hausse de 75 M\$ des crédits affectés aux travaux routiers.

- Au chapitre des revenus budgétaires, le Ministère a perçu un montant total de 504 268 815 \$ provenant des sources suivantes : 488 417 800 \$ des droits et permis (Société de l'assurance automobile du Québec), 639 665 \$ de la signalisation, 12 342 978 \$ de la vente de biens et services et 2 868 372 \$ en recouvrement. De plus, le Ministère a mis l'accent sur la vente de biens immobiliers excédentaires qui ont totalisé des revenus de 5,5 millions de dollars.

- D'autre part, les contributions du gouvernement fédéral faisant l'objet de revenus extrabudgétaires dans le cadre de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale 1993 sur le Programme stratégique d'amélioration routière totalisent 14 019 820 \$.

Un montant de 16 millions de dollars a été encaissé pour le volet d'aide au transport des marchandises, destiné à atténuer dans les régions touchées, dont celle de l'Est du Québec, les effets négatifs sur les expéditeurs et à moderniser les réseaux de transport.

### **8.2.1 Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier**

La création du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), rétroactive au 1<sup>er</sup> avril 1996, avait comme objectif de donner au Ministère un outil de gestion permettant, grâce à une modification du mode de financement, d'augmenter le volume d'investissement des travaux de conservation et d'amélioration.

Pour la première année d'opération, le niveau d'investissement consenti par le gouvernement a été de 435,6 M\$, dont 316 M\$ de travaux de construction (incluant l'ensemble des dépenses connexes). Pour financer cet investissement, une somme de 345,9 M\$ a été empruntée au Fonds de financement du ministère des Finances.

Les investissements ont été capitalisés et amortis selon les axes d'intervention suivants :

	<b>Investissement (1996-1997) M\$</b>	<b>Durée de vie utile</b>	<b>Période retenue</b>
• Conservation des chaussées	150 818	5 à 8 ans	5 ans
• Conservation des structures	78 469	15 à 20 ans	15 ans
• Amélioration	117 393	10 à 15 ans	10 ans
• Développement	87 130	15 à 20 ans	15 ans

Il faut souligner que le FCARR est une entité comptable et, conséquemment, il n'apporte aucune modification au fonctionnement opérationnel ou organisationnel du Ministère.

### **8.2.2 Le prix de revient des produits et services**

En janvier 1997, le Ministère a produit un rapport portant sur l'évolution des prix de revient des produits et services des centres de services de Hull et de Lac-Mégantic pour l'année financière 1995-1996.

Les objectifs poursuivis dans ce mandat étaient les suivants : procéder à une expérience pilote d'évaluation des prix de revient ; valider un cadre méthodologique que le Ministère entend diffuser ; évaluer la disponibilité et la fiabilité des données sur les coûts d'opération enregistrés dans les systèmes.

En plus de présenter les résultats détaillés, le rapport recommande de faire du calcul des prix de revient un instrument de travail privilégié.

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

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

Le Guichet unique du Ministère 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 1996-1997, 83 dossiers ont été présentés et évalués, ce qui correspond à une diminution de 14 % par rapport à l'exercice précédent : 31 propositions ont été acceptées, soit une augmentation de 47 %.

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 reconnues, 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.

Les deux dossiers inscrits au système à l'exercice 1995-1996 ont été finalisés par l'émission de deux listes de produits homologués en 1996-1997. Il s'agit de «Produits de marquage des chaussées de moyenne et de longue durée» et de «Systèmes de peintures à base de zinc pour structures d'acier».

Le Ministère introduit des mécanismes d'assurance qualité dans ses pratiques d'approvisionnement. Les fournisseurs de bitume doivent faire approuver un plan d'assurance qualité pour être en mesure de soumissionner. Quatre fournisseurs sur six ont vu leur plan accepté.

Tableau 12

**Achats majeurs effectués par le Ministère en 1994-1995, 1995-1996 et 1996-1997  
(000 \$)**

Achats	1994-1995	1995-1996	1996-1997	Variations (%)
Chlorures	31,2	34,6	39,0	13
Matériaux bitumineux et granulaires	25,4	19,6	23,3	19
Ateliers mécaniques	12,7	13,3	12,1	(9)
Produits divers	8,5	11,0	12,6	15
Signalisation	13,7	10,6	9,7	(8)
Technologie de l'information	4,3	4,5	1,7	(62)
Équipements	3,7	7,4	8,8	19
Produits ferreux	0,9	1,1	1,3	18
Bois	0,8	1,0	1,0	0
Produits de béton	1,0	0,9	1,3	44
<b>Total</b>	<b>102,2</b>	<b>104,0</b>	<b>110,8</b>	<b>7</b>

### *La gestion des immeubles*

En gestion des immeubles, le plan d'action visant la rationalisation a permis de dépasser la cible d'économie fixée à plus de 6 M\$. En effet, à la suite des compressions, le budget pour les loyers a été fixé à 40,2 M\$, alors que les crédits initiaux en 1995-1996 étaient de 46,9 M\$. Le loyer réel payé en 1996-1997 a été de 39,7 M\$, représentant une diminution de 15,3 % par rapport au budget de l'exercice précédent. Cette rationalisation a aussi permis d'abaisser les superficies occupées de 359 731 m<sup>2</sup> en 1995-1996 à 325 865 m<sup>2</sup> en 1996-1997, soit une diminution de 33 866 m<sup>2</sup> ou 9,4 %.

Par ailleurs, plusieurs projets majeurs ont été réalisés, soit : l'aménagement des directions de l'Île-de-Montréal, de la Mauricie-Bois-Francs et des Laurentides-Lanaudière, l'agrandissement du Centre de services d'Anjou, à la suite de la fermeture du Centre de services de Montréal, le réaménagement du Sous-centre de services de Trois-Rivières, ainsi que les cohabitations interministérielles à Chicoutimi, à Mont-Laurier et à Papineauville.

Enfin, la décentralisation du budget pour les loyers a été structurée afin d'être effective à partir du 1<sup>er</sup> avril 1997.

### *La gestion des télécommunications*

Au cours de l'exercice 1996-1997, les dépenses en télécommunications ont augmenté de 695 900 \$. Un nouveau réseau de communication rejoint maintenant tous les centres de services et les directions territoriales du Ministère, occasionnant des coûts de 645 000 \$. La croissance des dépenses en téléphonie et en interurbains est imputable à l'acquisition de trois systèmes téléphoniques jusque-là exploités en location. Toutefois, ces dépenses sont non récurrentes. Pour les années subséquentes, le niveau de dépenses en télécommunications est estimé à 6,5 M\$.

Enfin, la décentralisation des budgets et de la gestion des comptes reliés aux télécommunications est effective depuis le 1<sup>er</sup> avril 1996.

Tableau 13

**Évolution des dépenses en télécommunications de 1992-1993 à 1996-1997  
(000 \$)**

Activités	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Téléphonie et interurbains	4 195,0	3 275,9	3 235,4	2 751,3	2 957,5
Communications informatiques (Liens dédiés et commutés, modem)	1 162,5	1 130,8	1 094,9	1 379,4	2 025,0
Téléservices (télécopieurs)	159,1	161,8	145,2	151,6	145,5
Radiocommunications	2 257,7	2 283,1	2 623,0	2 696,6	2 600,0
Expertise-conseil	0,4	—	27,0	24,0	—
Escompte	(174,3)	(489,9)	(280,6)	(170,8)	(200,0)*
Total	7 600,4	6 361,7	6 844,9	6 832,1	7 528,0

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

#### 8.4 Les contrats octroyés

Le Ministère a adjugé 847 contrats de construction pour des marchés totalisant 275,1 millions de dollars, 377 contrats de déneigement pour des marchés totalisant 34,8 millions de dollars et 192 contrats de services professionnels pour des marchés totalisant 16,6 millions de dollars.

Le nombre de contrats de construction a accusé une hausse de 9 %, alors que les prix totaux des marchés ont baissé de 3 % par rapport à l'exercice précédent, le prix du marché se situant en moyenne à 98,4 % du montant estimé du contrat.

Parmi les contrats de construction, 252 furent adjugés à prix tarifé pour la fourniture et la pose d'enrobés bitumineux. Cette modalité réglementaire peut s'appliquer aux contrats d'un montant estimé inférieur à 0,5 million de dollars et stipule, sous certaines conditions, que les travaux sont confiés à l'entrepreneur qui présente le prix le moins élevé en tenant compte des coûts de transport.

En ce qui concerne le déneigement, 242 contrats ont été conclus avec des municipalités pour un prix total de 7,9 millions de dollars et 135 avec des entrepreneurs pour un prix total de 26,9 millions de dollars, à savoir un grand total de 34,8 millions de dollars, représentant 94,3 % de l'estimation du Ministère.

Tableau 14

**Répartition des contrats adjugés de 1994-1995 à 1996-1997**

Année	Coût estimé (000 \$)	Prix des marchés (000 \$)	Nombre
<b>Construction (*)</b>			
1994-1995	234,8	242,7	751
1995-1996	296,5	283,6	777
1996-1997	282,4	275,1	847
<b>Hiver (**)</b>			
1994-1995	33,0	34,4	270
1995-1996	23,4	23,2	178
1996-1997	36,9	34,8	377
<b>Services professionnels</b>			
1994-1995	23,6	23,6	256
1995-1996	19,4	18,8	181
1996-1997	17,1	16,6	192
<b>Total</b>			
1994-1995	291,4	300,7	1 277
1995-1996	339,3	325,5	1 136
1996-1997	336,4	326,5	1 416

(\*) 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. Plus de 84 % incluent la fourniture des matériaux (sel et abrasifs) par l'entrepreneur ou la municipalité selon un approvisionnement libre ou auprès du Ministère.

## 8.5 Les réclamations

### *Les réclamations sur contrats*

Le Ministère a reçu 53 réclamations relatives à des contrats de construction et d'entretien au cours de l'exercice financier 1996-1997, totalisant un montant de 18 176 631 \$. Un total de 43 règlements à l'amiable ont été conclus avec les entrepreneurs pour un montant de 3 077 778 \$. Cependant, 23 réclamations ont été refusées par le Ministère parce qu'elles étaient sans fondement ou présentées après l'échéance du délai contractuel.

Par ailleurs, 11 dossiers ont fait l'objet de poursuites judiciaires au cours de l'exercice. Par contre, 12 poursuites judiciaires se sont terminées au cours de la même période, soit 7 par règlement hors cour et 5 par jugement non contesté. Dans trois des cas, la Cour a totalement rejeté la demande de l'entrepreneur. Dans les deux autres cas, la Cour a donné partiellement raison à l'entrepreneur.

On constate au tableau 15 une diminution constante du nombre de réclamations depuis 1993-1994 et, en contrepartie, une augmentation du montant total réclamé pour les trois dernières années.

Les efforts investis par le Ministère dans la qualité de la confection des documents de soumission et sur le règlement des litiges au cours des travaux sont sûrement responsables en partie de la baisse du nombre de réclamations. D'un autre côté, le marché

extrêmement compétitif, la mise en place de clauses contractuelles plus contraignantes et la récente jurisprudence de plus en plus sévère envers les donneurs d'ouvrages experts ont certainement contribué en bonne partie à l'augmentation des montants réclamés et à l'augmentation des poursuites judiciaires intentées contre le Ministère.

### *Les réclamations des citoyens*

Entre le 1<sup>er</sup> avril 1996 et le 31 mars 1997, le Ministère a reçu 1 378 réclamations de citoyens alléguant avoir subi des dommages, soit à la suite de travaux d'entretien du réseau, soit à la suite de l'état inadéquat de la chaussée, ou pour toute autre cause susceptible d'engager la responsabilité du Ministère.

De ce nombre, 576 réclamations n'ont pas été retenues, aucune faute n'étant imputable au Ministère; 415 cas ont été réglés pour un montant total de 266 916 \$ et 387 cas sont toujours à l'étude. Un montant additionnel de 284 131 \$ a été également payé pour le règlement de dossiers antérieurs. Le total des indemnités versées est de 551 047 \$.

Il faut souligner que l'année 1996-1997 fut une année de transition, puisque la gestion opérationnelle de cette activité a été décentralisée dans les régions. L'un des objectifs est d'améliorer le service à la clientèle, en se rapprochant des utilisateurs du réseau routier.

Tableau 15

### Réclamations sur contrats

Année	Contrats finalisés <sup>1</sup>			I <sub>1</sub> (%)	Réclamations reçues		Règlements conclus <sup>2</sup>		
	nombre	montant signé ( \$ )	montant final ( \$ )		nombre	montant réclamé ( \$ )	nombre	montant ( \$ )	I <sub>2</sub> %
1993-1994	734	316 944 000	326 556 000	103,0	92	16 196 949	73	10 052 733	3,2
1994-1995	679	275 646 229	273 354 172	99,2	71	9 049 962	61	10 050 823	3,6
1995-1996	575	298 106 604	306 675 905	102,9	62	14 123 645	39	2 106 314	0,7
1996-1997	684	273 113 851	285 622 288	104,6	53	18 176 631	43	3 077 778	1,1
<b>Moyenne</b>	<b>668</b>	<b>290 952 671</b>	<b>298 052 091</b>	<b>102,4</b>	<b>69,5</b>	<b>14 386 797</b>	<b>54</b>	<b>6 321 912</b>	<b>2,2</b>

I<sub>1</sub>: Pourcentage du montant final par rapport au montant à la signature.

I<sub>2</sub>: Pourcentage du montant des règlements conclus en réclamation par rapport au montant des contrats finalisés dans la même année.

1- Contrats de construction et d'entretien (contrats de services auxiliaires non inclus).

2- Le montant total des règlements conclus en réclamation peut même être supérieur au montant total réclamé au cours du même exercice financier, puisque le règlement d'une réclamation survient souvent dans l'année suivante de sa réception et parfois même quelques années plus tard.

## 8.6 Les ressources informationnelles

### *Planification et suivi des investissements*

Les investissements en technologies de l'information ont été de l'ordre de 26,1 millions de dollars. Ils se répartissent comme suit : 11,8 millions pour les projets et 14,3 millions pour les services à maintenir ceux-ci se subdivisant en deux volets : 1,1 million pour l'administration et 13,2 millions pour les continuités. Le détail des principaux investissements est regroupé ci-dessous selon les axes : systèmes, technologies et soutien à la clientèle.

### *Les systèmes*

L'entretien des systèmes informatiques du Ministère a porté principalement sur les systèmes reliés à l'*inventaire et au sectionnement du réseau routier*, à l'*entretien d'hiver*, au *suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires*, à la *programmation et à la planification des projets*, au *système de micrographie des plans*, à la *gestion des contrats*, à la *préparation des demandes de paiement* et à la *gestion des structures*. De plus, plusieurs nouvelles initiatives ont été démarrées ou poursuivies au cours de l'année, dont notamment :

- le démarrage à l'automne 1996 de la configuration de deux solutions d'affaires (SAI) : la SAI exploitation et entretien des infrastructures de transport et la SAI géomatique ;
- l'implantation dans l'ensemble des unités concernées de l'application du *suivi des coûts d'entretien et de construction du réseau routier* et de l'application de *gestion des inventaires des pièces et des matériaux* en mode client/serveur ;
- la mise en place des fonctionnalités du système de *diagnostic de sécurité routière*, lequel permet aux utilisateurs de localiser les accidents en termes de « route-tronçon-section-chaînage » et de faire une analyse en sécurité routière afin de déterminer les sites les plus dangereux, compte tenu des informations concernant les accidents, les infrastructures routières et la circulation ;
- l'implantation du système de *diffusion de l'état des routes* (volet hiver), qui permet de soutenir le personnel de première ligne au niveau du renseignement sur l'état des routes durant la période hivernale. Ce système améliore de façon notable le processus de collecte et accélère la diffusion de l'information aux préposés aux renseignements et aux médias ;
- la mise en place de nouvelles fonctionnalités du système de *gestion des données de circulation*, qui permet d'effectuer un meilleur suivi de la circulation sur le réseau routier. La première livraison inclut : la gestion des demandes

d'information sur la circulation ; la production de relevés de circulation ; la gestion des sections de trafic, des intersections, des stations de comptage et des équipements de collecte ;

- la réalisation de tableaux de bord de gestion (prototypes) dans le but de soutenir les gestionnaires dans l'implantation d'une gestion par résultats et pour mesurer le degré d'atteinte des objectifs liés aux orientations ministérielles ;
- la mise en place d'un projet d'implantation d'une base de données informationnelles construites à partir des données sur les contrats et les engagements financiers ;
- la réalisation d'une analyse préliminaire pour évaluer l'impact de l'an 2000 sur les systèmes du Ministère ;
- la réalisation de travaux d'analyse et d'essais reliés au choix d'un progiciel de Gestion des chaussées.

### *Les technologies*

En plus des efforts consacrés à l'entretien et à l'amélioration des infrastructures et des technologies actuelles, cinq activités majeures ont été réalisées dans le domaine des technologies, notamment :

- la conversion de l'environnement de gestion du réseau étendu (Banyan Vines à Novell Netware) ;
- la mise en place de l'infrastructure technologique (matériel et logiciel) pour soutenir les applications de *suivi des coûts d'entretien et de construction du réseau routier* et de *gestion des inventaires des pièces et des matériaux* ;
- l'élaboration des préparatifs pour procéder à l'ouverture de la nouvelle infrastructure technologique à l'ensemble du Ministère. Celle-ci permettra à l'ensemble des unités administratives du territoire d'intégrer, aux réseaux locaux et au réseau étendu, des postes de travail en sus de ceux utilisant les applications du *suivi des coûts d'entretien et de construction du réseau routier* et de *gestion des inventaires des pièces et des matériaux*. Ces postes auront des possibilités d'accès aux fonctions de courrier électronique, d'Intranet et d'Internet, de services d'impression et de lien avec l'ordinateur central de la Direction générale des services informatiques gouvernementaux (DGSIG) ;
- la mise en place du réseau Internet, qui permet à un nombre croissant d'utilisateurs d'accéder aux différents services offerts ;
- l'élaboration d'un projet pilote sur l'environnement local Windows-NT, qui vise à évaluer la capacité d'intégration de cet environnement à

l'architecture globale du réseau étendu du Ministère et à évaluer son impact sur l'administration locale des ressources 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 activités ont été réalisées, notamment :

- la mise en place de nouvelles structures organisationnelles pour le soutien à la clientèle, dans le but d'optimiser la livraison des produits et services aux utilisateurs du Ministère ;
- l'implantation du site Intranet de la Direction des technologies de l'information, visant à diffuser de l'information et à fournir des services techniques de bureautique aux utilisateurs ;
- la réalisation d'un projet pilote de courrier électronique pour les gestionnaires du Ministère, afin de déterminer les impacts stratégiques, fonctionnels, administratifs, techniques et financiers liés à son usage avant d'entreprendre son déploiement ;
- le parachèvement de la conception assistée par ordinateur/dessin assisté par ordinateur (CAO/DAO), pour permettre aux concepteurs d'ouvrages routiers d'être plus performants et de produire des projets à meilleurs coûts ;
- l'implantation ministérielle d'un progiciel de suivi de la correspondance, pour diminuer les délais de réponse avec les partenaires et les usagers du réseau routier ;
- la bonification de la structure ministérielle de classification des documents, qui a permis d'actualiser et d'améliorer la structure de classification du Système corporatif de gestion des documents, d'informatiser les outils de référence et d'y introduire les nouvelles fonctions et orientations ministérielles.

### **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, des règlements ou des 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 ;

- les directives relatives au processus d'achat 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) ;
- l'analyse de la consommation de chlorure de sodium par rapport à la norme ;
- l'évaluation de la qualité des estimations du Ministère dans le cadre du processus de préparation des contrats de construction ;
- les mécanismes de contrôle relatifs à la consommation électrique pour l'éclairage routier et pour les feux lumineux ;
- les lois, les règlements et les directives ministérielles concernant la gestion des matières dangereuses et des déchets générés par les activités du Ministère.

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 une plus grande rigueur dans la gestion des opérations.

### **8.8 Les enquêtes**

Afin d'assurer la sauvegarde de ses biens et de ses intérêts, le Ministère a mis en place différentes mesures de contrôle et a procédé aussi à des enquêtes dans le cas où il avait subi des pertes par la faute de ses employés ou de ses mandataires.

Cent huit dossiers ont été traités durant l'année. Ces enquêtes ont pu donner lieu, parfois, à des mesures disciplinaires, à des poursuites civiles, voire à des résiliations de contrat.

### **8.9 Les relations extraministérielles**

Le Ministère a poursuivi ses efforts de priorisation de ses activités avec le gouvernement fédéral, les autres provinces et les associations nationales et internationales œuvrant dans le domaine des transports. Ces efforts ont été concentrés sur les dossiers porteurs de retombées techniques et scientifiques ou pour promouvoir l'expertise québécoise. Considérant sa participation aux activités hors Québec comme un plan d'investissement, le Ministère s'est défini un cadre d'orientations basé sur ses besoins en matière d'expertise scientifique et technologique, sur les besoins de ses partenaires privés sur les marchés extérieurs, ainsi que sur ceux relatifs au rayonnement du Québec en matière de transport à l'intérieur des réseaux internationaux.

Le Ministère s'est ainsi donné les objectifs suivants :

- la priorisation du développement ou du maintien de l'expertise scientifique et technologique dans ses actions extérieures ;
- la priorisation de la promotion et de la défense des intérêts du Québec sur les plans national et international ;
- le soutien au secteur privé québécois pour l'exportation de ses produits et de son savoir-faire.

### ***Les associations nationales et internationales***

Le Ministère a maintenu 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), l'Association mondiale de la route (AIPCR) et la Northeast Association of State and Transportation Officials (NASTO). Cette dernière tiendra d'ailleurs son congrès 1997 à Québec, pour la première fois à l'extérieur des États-Unis.

Sur le plan canadien, le Ministère a participé à une rencontre du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada, ainsi qu'à deux réunions de travail des sous-ministres fédéral et provinciaux des transports.

### ***Les délégations et les missions***

En partenariat avec des entreprises québécoises œuvrant sur les marchés extérieurs, le Ministère a accueilli des délégations de la Chine, de la Russie, du Rwanda et de la Roumanie. Dans ce dernier cas, des cadres roumains ont participé à des stages de formation dans les domaines de l'entretien d'hiver, de la planification, de la gestion des contrats et du suivi des chantiers. Le Ministère a également donné des séminaires de formation en Roumanie sur ces mêmes dossiers. Par ailleurs, dans le cadre du programme franco-québécois d'échange de fonctionnaires, deux représentants du Ministère ont effectué des stages prolongés en France, stages portant sur la conservation des chaussées et sur le rôle de l'État et la décentralisation.

### ***Le réseau mondial d'échanges (RME)***

Président du Réseau mondial d'échanges (RME), le sous-ministre a accueilli les membres de son conseil d'administration à Québec au début de 1997. Le réseau a progressé rapidement ; en 1994 on dénombrait 64 membres fondateurs et, en novembre 1996, le nombre de membres était porté à 114.

Au cours du dernier exercice, on a mis en place les assises de l'organisation en adoptant le document *Pour une compréhension commune du Réseau mondial d'échanges*, qui présentait le concept du Réseau, son orientation et son mode de fonctionnement. On adoptait également un plan de classement pour normaliser les domaines d'expertise et la classification des normes. Un plan de communication et un plan de marketing ont été mis de l'avant pour appuyer une campagne de promotion prévue pour septembre prochain.

### ***La coordination des dossiers autochtones***

Le Ministère a mis en place une politique d'entretien des chemins de villages isolés. Huit communautés autochtones profitent de cette politique d'entretien.

Le Ministère a également transféré la gestion de ses treize aéroports nordiques à l'administration régionale Kativik dans le but de laisser une plus grande autonomie aux Inuit dans la gestion et l'exploitation des aéroports qui desservent le Nunavik. D'autres interventions en régie ou à contrat avec des conseils de bande ou au moyen de subventions ont toujours lieu, tels l'entretien de routes, le déneigement, les voies réservées aux autobus et le transport scolaire chez les Cris et les Inuit.

Le Ministère est sollicité pour participer à des discussions ou à des négociations concernant des dossiers autochtones communs avec d'autres ministères et, pour participer à des rencontres avec les autorités autochtones. Les relations sont constantes avec le Secrétariat aux affaires autochtones.

Le Ministère, conjointement avec la nation huronne-wandat, a mis fin à l'entente qui permettait à cette dernière nation de récupérer les carcasses de gros gibiers tués sur le réseau routier.



## **Chapitre IX**

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

Tout au cours de l'exercice 1996-1997, les divers mandats du Ministère ont nécessité la réalisation d'un nombre important d'activités de communication visant l'information des différentes clientèles, la sensibilisation du public à la sécurité routière et la production des outils de soutien requis.

#### **9.1 Les campagnes publicitaires**

##### ***Opération Tunnel***

Les travaux exécutés dans l'axe du tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine durant l'été 1996 ont illustré l'importance de la communication pour influencer les comportements des usagers du réseau routier. Le défi était de taille, puisqu'il fallait susciter des changements de comportement, dans un très court laps de temps.

La communication pouvait tabler sur ces mesures réelles, soit les mesures d'atténuation proposées aux usagers. Supportée par une stratégie de communication bien adaptée aux besoins et aux clientèles, la promotion de ces mesures (ex. : parc de stationnement incitatif, transport en commun) s'est avérée un moyen efficace d'influencer la demande en transport.

##### ***Campagne sur la sécurité routière en conditions hivernales***

La campagne d'information et de publicité sur la sécurité routière en conditions hivernales a pris une envergure exceptionnelle, avec l'ajout d'un volet spécial portant sur l'efficacité des matériaux et le phénomène de la glace noire.

Sous le thème *Prenez le dessus sur l'hiver!*, il s'agissait pour le Ministère de poursuivre ses efforts de communication afin de modifier les habitudes de conduite en hiver.

Le sondage réalisé au terme de la campagne indique que la population est très sensible aux messages publicitaires du Ministère, particulièrement aux capsules informatives diffusées à la radio et aux panneaux promotionnels installés sur le réseau, la majorité des répondants affirmant qu'ils influencent leur comportement.

##### ***Campagne sur la sécurité à motoneige***

Sous le thème *La motoneige en toute sécurité*, le Ministère, en collaboration avec la Fédération des

clubs de motoneigistes du Québec, a mené une première campagne d'information visant à sensibiliser les motoneigistes à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires. Divers messages ont été diffusés sur les ondes radiophoniques.

#### **9.2 Les relations avec les médias et les usagers**

Un total de 36 conférences de presse ont été organisées au cours du dernier exercice sur divers thèmes liés aux mandats du Ministère. Des centaines d'échanges avec les médias ont eu lieu tout au long de la période du déluge en juillet 1996 dans les régions du Saguenay, de Charlevoix, de la Côte-Nord et de la Haute-Mauricie.

Le Ministère n'a ménagé aucun effort auprès des médias pour sensibiliser les usagers de la route à la nécessité d'adopter des comportements sécuritaires, en plus de faire connaître son mode d'entretien des routes en hiver.

Aussi, un nouveau système informatisé de collecte et de diffusion des renseignements sur l'état des routes a été implanté. Ce système permet d'améliorer la fiabilité des données et diminue les délais de transmission aux usagers de la route ainsi qu'aux médias.

Les relations avec les médias dans la grande région de Montréal ont été particulièrement intenses. Les travaux de réfection du tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, l'inauguration du service d'accès aux personnes en fauteuil roulant sur la ligne de train de banlieue Montréal — Deux-Montagnes et le rapport du coroner sur l'autoroute Métropolitaine constituent des exemples marquants.

##### ***Mission de presse internationale***

Au cours de la semaine du 2 au 7 juin 1996, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a organisé une mission de presse maritime internationale.

Venant d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie, onze journalistes chevronnés participaient à cette mission; ils étaient pour la plupart rédacteurs en chef des plus prestigieuses publications du secteur maritime international.

Au cours des mois qui ont suivi la mission, une imposante revue de presse regorgeant d'information sur le Saint-Laurent a littéralement inondé la clientèle internationale.

### 9.3 Internet

Après avoir adhéré à la stratégie de mise en œuvre de l'autoroute de l'information au Québec, le Ministère s'est employé à consolider son réseau interne (Intranet) et à augmenter de façon significative le nombre de liens avec Internet.

### 9.4 Diffusion

Plus de 240 documents ont été distribués sous forme de livres, brochures, dépliants, affiches, documents audiovisuels, communiqués, bulletins, etc.

### 9.5 Linguistique

La Direction des communications, en plus de réaliser ses activités habituelles liées à la révision linguistique des documents publiés par le Ministère, a participé aux travaux du Comité ministériel permanent d'élaboration et d'application de la politique linguistique ministérielle, laquelle est en cours d'élaboration. Ce comité a été mis sur pied et le projet de politique élaboré conformément aux dispositions de la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration.

### 9.6 Congrès

La Direction a apporté son soutien à l'organisation du congrès 1997 de la Northeast Association of State Transportation Officials. Premier congrès annuel de cette association à se tenir au nord du 45<sup>e</sup> parallèle, cet événement réunira quelque 600 spécialistes des transports, à Québec, du 8 au 11 juin 1997.

La Direction a également coordonné l'organisation d'un pavillon de l'industrie québécoise de la route et des transports à l'exposition du congrès mondial de la Fédération routière internationale qui se tiendra à Toronto en juin 1997, ainsi que la présence du Ministère au sein du pavillon du Canada à cette même exposition.

### 9.7 La gestion des plaintes

Le service aux citoyens est au cœur des préoccupations du Ministère qui offre, depuis le 1<sup>er</sup> avril 1996, dans le cadre de la *Politique sur la gestion des plaintes*, un traitement impartial et équitable dans la recherche de solutions pour régler tout différend.

En 1996-1997, le Ministère a enregistré et traité 1086 plaintes. De ce nombre, 63 % concernent l'exploitation du réseau, plus particulièrement l'entretien des routes durant la saison hivernale. Pour leur part, la signalisation et la sécurité routière ont fait l'objet de 30 % des plaintes. Ces dernières ont été en majorité présentées par des individus. Le délai moyen de traitement des plaintes est de 2,4 jours.

Pour diriger le citoyen, le Ministère a publié, dans les annuaires téléphoniques du Québec, les numéros d'accès aux services de renseignements et plaintes.

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

De manière à mieux faire comprendre les obligations de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, un guide de traitement des demandes d'accès a été produit et distribué aux principaux interlocuteurs du Ministère. Aussi, la directive administrative a été révisée pour refléter davantage les préoccupations actuelles.

Le responsable de l'accès a, au cours de l'année 1996, traité 56 demandes formelles, dont 49 concernaient l'accès à des documents administratifs et 7 la communication de renseignements personnels. Pour 80 % des demandes, l'accès a été accordé de façon partielle ou totale, alors que, pour le reste, les requêtes ont été refusées. Trois de ces demandes d'accès refusées ont été contestées et entendues devant la Commission d'accès à l'information.

## **Chapitre X**

### **Le rapport sur l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs**

Le 1<sup>er</sup> juillet 1996 entra en vigueur la nouvelle politique ministérielle sur la protection des non-fumeurs. Depuis ce temps, il est interdit de fumer dans les locaux, les établissements et les véhicules du Ministère. L'interdiction de fumer a été affichée dans chaque établissement et chaque véhicule.

Le Ministère a mis à la disposition des fumeurs un programme d'aide afin de soutenir les efforts consentis.

De plus, comme il est mentionné dans la Politique, un rapport sur l'application de la loi sera effectué après un an d'implantation, soit à compter de juillet 1997.



## **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 chemins de fer

L.R.Q., c. C-14.1

*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

### La description et les mandats des unités administratives du Ministère

L'organigramme du ministère des Transports se compose du Bureau du sous-ministre, de six directions générales, de 30 directions et de 165 services, dont 59 centres de services répartis sur le territoire.

#### Le Bureau du sous-ministre

Sont directement rattachés au sous-ministre, trois directions et deux services. 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 des communications** : soutenir 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.
- #### 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 du secrétariat** : assister le sous-ministre dans la gestion des affaires courantes ; contribuer à l'amélioration des relations avec les citoyens ; assurer l'interface dans certains dossiers ministériels avec les intervenants extérieurs et coordonner les relations extraministérielles 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, notamment lors de la disposition d'immeubles ou lors de leur 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.
  - **Le Service des enquêtes** : procéder aux enquêtes relatives à tout acte suspect posé par des fonctionnaires ou des mandataires, à toute pratique non conforme aux lois et aux règlements, et à tout acte mettant en cause la propriété du Ministère.
- **La direction 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.

### ***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 développe et met en place des politiques, des programmes, des normes, des projets et des guides. Elle doit assurer l'actualisation de la fonction d'évaluation de programmes à l'ensemble de l'organisation et doit soutenir 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. Aussi, elle développe et maintient à jour des connaissances relatives aux technologies, établit des banques de données et des modèles de transport appropriés à l'intention des unités centrales et territoriales.

De plus, elle a pour mandat d'encadrer et de soutenir les unités territoriales dans l'élaboration de leurs plans de transport, des politiques des programmes, ainsi qu'en matière d'expertise routière.

Cette direction générale comprend sept directions, dont trois sont coordonnées par l'adjoint aux infrastructures et aux technologies, soit : la Direction du soutien aux infrastructures, la Direction du laboratoire des chaussées et la Direction des structures.

- ***La Direction de la planification des transports :*** encadrer et soutenir les unités territoriales dans l'élaboration de leurs plans de transport au regard des orientations ministérielles ; soutenir l'ensemble des unités du Ministère par l'expertise et de l'information dans les domaines de la modélisation, de l'économie et de la statistique, afin de

leur permettre de réaliser leurs mandats ; assurer l'actualisation de la fonction d'évaluation de programme à l'ensemble de l'organisation ; soutenir le sous-ministre et le Comité de direction quant aux orientations stratégiques et à l'établissement d'un plan contenant les cibles stratégiques du Ministère.

- ***La Direction de la coordination de la recherche et de l'information en transport :*** élaborer les orientations, les politiques, les programmes et les modalités d'intervention du Ministère en matière de recherche-développement en transport et assurer la promotion et le transfert des résultats obtenus ; soutenir l'ensemble des unités du Ministère par l'expertise et de l'information dans les domaines de la géomatique et de la cartographie ; 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 soutenir les unités territoriales dans leur application ; réaliser ou s'assurer de la réalisation de recherches en technologie reliées aux systèmes et aux 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 soutenir les unités territoriales dans leur application ; réaliser et s'assurer de la réalisation de recherches en technologie reliées aux systèmes et aux équipement de transport des marchandises.
- ***La Direction du soutien aux infrastructures :*** soutenir l'action du Ministère en territoire en coordonnant le développement des normes techniques ainsi que des méthodologies et des systèmes en assurance de la qualité ; élaborer et proposer des politiques et des programmes ministériels en matière de sécurité dans les transports et l'environnement, et évaluer leur application ; 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 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, 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 quatre directions.

- **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 des 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.



### **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) 643-2359  
Télécopieur : (418) 643-8368

#### **Montréal**

545, boul. Crémazie Est, Bureau 1000  
Montréal (Québec) H2M 2V1  
Téléphone : (514) 873-2012  
Télécopieur : (514) 873-3342

---

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

M. Gérard Laganière, président  
1595, rue Saint-Hubert, Bureau 100  
Montréal (Québec) H2L 3Z2  
Téléphone : (514) 523-6444  
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 — Secteur N-6-2  
Québec (Québec) G1K 8J6  
Téléphone : (418) 528-3100  
Télécopieur : (418) 644-0339

#### **Montréal**

800, boul. Maisonneuve Est  
Montréal (Québec) H2L 4W3  
Téléphone : (514) 847-7610  
Télécopieur : (514) 873-5022

---

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

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

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

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

