

1971/72 Voirie

les routes québécoises en 1972

CANQ
VO
100
1971-72

527206

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

CANQ

VO

100

1971-72

Québec, juillet 1972

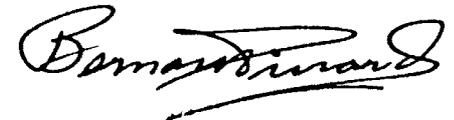
*Son Honneur le Lieutenant-gouverneur,
Monsieur Hugues Lapointe, C.P., C.R.,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.*

Monsieur le Lieutenant-gouverneur,

*J'ai l'honneur de vous présenter "Les routes québécoises
en 1972", rapport des activités du ministère de la Voirie
pour l'exercice 1971/1972.*

*Veillez agréer, monsieur le Lieutenant-gouverneur,
l'hommage de mon profond respect.*

Le ministre,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bernard Séguin". The signature is written in a cursive, flowing style with a prominent flourish at the end.

Québec, le 14 juillet 1972

*Monsieur Bernard Pinard,
Ministre de la Voirie,
Complexe "H",
Hôtel du Gouvernement,
Québec.*

Monsieur le ministre,

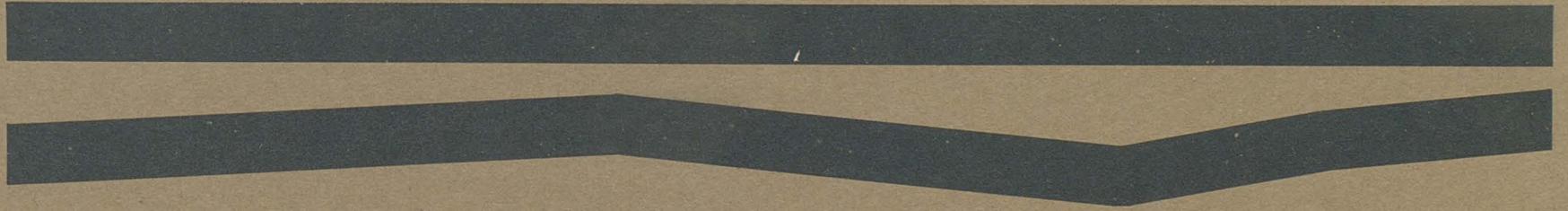
*J'ai l'honneur de vous présenter "Les routes québécoises
en 1972", rapport des activités du ministère de la Voirie pour
l'exercice 1971/1972.*

*Veillez agréer, monsieur le ministre, l'hommage de mon
profond respect.*

Le sous-ministre,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D'Amour', written in a cursive style.

budget record de 482 millions



les routes québécoises en 1972



Une politique expansionniste

Le programme de dépenses du Gouvernement du Québec pour l'année 1971/72 a été conçu, notamment, pour assurer une participation active de l'Etat à la reprise de l'activité économique par l'accroissement des dépenses d'immobilisation.

Le Gouvernement du Québec, au cours des deux dernières années, a dû intervenir en force dans l'économie de la Province pour corriger les effets négatifs d'une véritable récession de la conjoncture internationale. Le budget de l'année 1971/72 devait mettre l'accent sur les programmes d'investissement public.

Ainsi, non seulement le budget du Québec a augmenté de 16.6% en 1971/72, mais les crédits du ministère de la Voirie ont bénéficié d'une hausse de 23.1%. Quant aux immobilisations du même ministère, elles ont effectué un véritable bond en avant de 32.2%!

Le ministère de la Voirie a donc finalement utilisé des crédits nets de 406 millions de dollars, auxquels il convient d'ajouter quelque 76 millions de dollars provenant des imputations faites à d'autres institutions gouvernementales, ou de transferts effectués par d'autres paliers de gouvernement.

Sur des crédits bruts de 4.6 milliards de dollars engagés par le Gouvernement du Québec en 1971/72, le ministère de la Voirie a consacré plus de 483 millions de dollars aux travaux routiers, soit environ 10.3%.

Et pour la première fois de son histoire, le ministère de la Voirie a utilisé la quasi totalité des crédits qui lui étaient affectés!

Les effets positifs de cette politique n'ont pas tardé à se faire sentir sur la conjoncture économique québécoise et ils ont été quantifiés dans le traditionnel discours sur le budget, présenté par le ministre des Finances le 18 avril 1972: "L'année 1971 a été marquée, chez nous comme ailleurs au pays, par une reprise économique; au Québec, cette reprise s'est manifestée par une hausse du Produit national brut de 8.1%, dont 5.3% en termes réels. Cette croissance a été suscitée principalement par la demande intérieure qui a connu une augmentation de 9.7%.

"L'un des éléments principaux du mouvement de la demande intérieure fut certes la croissance des investissements dans la construction, qui a connu un bond de 16.5% grâce surtout au support des investissements publics ..."

Par ailleurs, la nouvelle présentation des comptes publics fait apparaître que, sur des crédits bruts de quatre milliards six cents millions de dollars, les dépenses de transfert représentent près de trois milliards et demi, essentiellement pour les secteurs de l'Education et des Affaires sociales. La véritable marge de manoeuvre du Gouvernement québécois peut donc s'évaluer à un milliard de dollars dont près de la moitié est consacrée à l'amélioration des infrastructures de transport routier.

Le niveau élevé des dépenses d'immobilisation en 1971/72, semble donc avoir contribué efficacement au taux de croissance de l'économie. Ce taux de croissance se confirmant en cours d'année, on aurait pu concevoir que les dépenses d'immobilisations soient restreintes. Mais la croissance importante de la main-d'oeuvre et le taux de chô-

Programme spécial et création d'emplois

mage indiquaient qu'une telle décision aurait été prématurée. Dès octobre 1971 il a donc été décidé de maintenir un niveau élevé de dépenses d'immobilisations. Cette décision a d'ailleurs été facilitée par un programme spécial fédéral-provincial de prêts pour le développement. Cette décision enfin a été confirmée par la présentation en avril 1972 des crédits budgétaires pour l'année 1972/73: les crédits bruts du ministère de la Voirie, pour la première fois de leur histoire, dépassent le cap du demi-milliard. Quant aux immobilisations, elles atteignent le niveau record des quatre cents millions.

Un certain nombre d'opérations de rattrapage ont par ailleurs contribué à grossir le budget du ministère de la Voirie: ainsi, le ministère a reçu des crédits supplémentaires de \$17 millions pour le paiement des expropriations, il a reçu des crédits additionnels de près de trente millions de dollars pour des fins d'immobilisations, pour provoquer un niveau encore plus élevé d'activité dans la construction et soutenir l'emploi durant l'hiver 1971/72.

Enfin, le nombre des ententes entre le Gouvernement du Québec et le Gouvernement fédéral s'est considérablement accru en 1971/72 ce qui a contribué à réduire sensiblement l'effort demandé à la collectivité québécoise. En 1970/71, seulement deux régions et pour une somme totale de 7.5 millions de dollars, bénéficiaient d'ententes entre le Gouvernement central et le Gouvernement du Québec. En 1971/72 par contre, \$42 millions de travaux étaient financés par des ententes qui comprenaient notamment: \$10.5 millions pour la région de Québec, \$4 millions pour la région de Trois-Rivières, \$14 millions pour la région aéroportuaire de Ste-Scholastique, \$14.2 millions pour l'est de la Province.

Le 14 octobre 1971, le ministre des Finances du Canada annonçait la décision du Gouvernement fédéral de mettre à la disposition des provinces un montant de \$160 millions de prêts pour permettre la mise en chantier de travaux additionnels destinés à soutenir l'emploi durant la période d'hiver.

A la suite de diverses consultations entre les premiers ministres et les ministres des Finances des provinces canadiennes, un programme d'investissement de \$63 millions a été mis en place au Québec.

Comme le ministre de l'Expansion économique régionale le laissait entendre le 3 décembre 1971, le Québec aura été la première province canadienne à se prévaloir de la totalité de sa quote-part du programme spécial de prêts.

Cela tient essentiellement au fait que le ministère de la Voirie peut mettre en oeuvre un fort volume de travaux dans des délais très courts et ce pour diverses raisons:

- De 1967 à 1970, le ministère de la Voirie accordait surtout la priorité à la voirie régionale et il existe aujourd'hui, au Québec, un fort besoin de rattrapage pour les grands projets;
- malgré une politique budgétaire québécoise très expansionniste et le fort volume d'investissements publics qui en découle, le ministère de la Voirie ne satisfait que 60% des besoins recensés dans son secteur;
- les administrateurs de la Voirie doivent désormais inscrire leurs besoins régionaux dans des programmes triennaux et les grands pro-

MILLIONS

ÉVOLUTION DES DÉPENSES

500

400

300

200

100

68-69

69-70

70-71

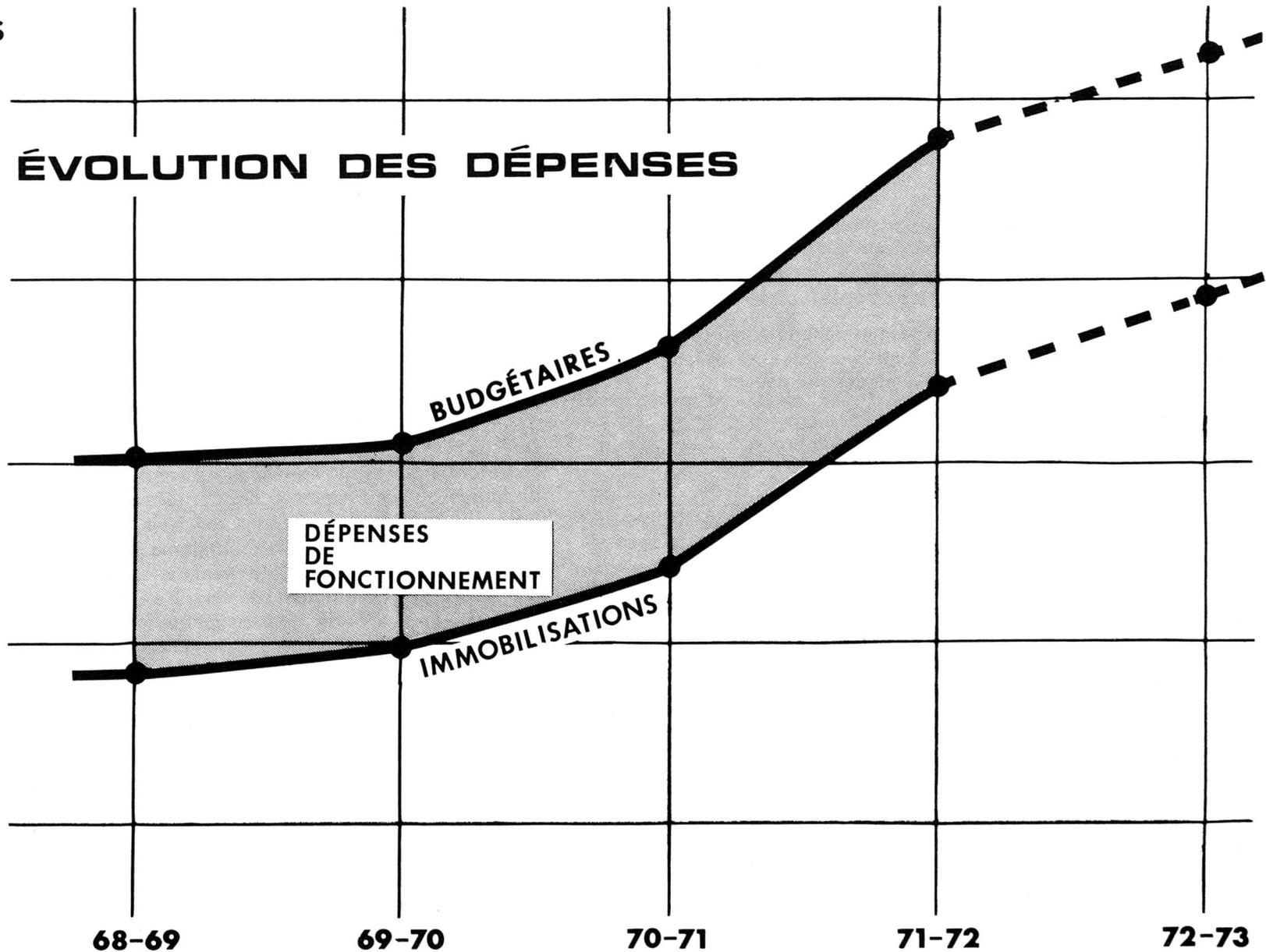
71-72

72-73

BUDGÉTAIRES

DÉPENSES
DE
FONCTIONNEMENT

IMMOBILISATIONS



jets dans des plans quinquennaux. Ces projections de besoins à moyen terme permettent à la Direction générale des plans et projets de réaliser, à l'avance, les plans des travaux à effectuer et à la Direction générale de l'Expropriation de libérer les emprises nécessaires;

— cette technique administrative permet de tenir à jour une véritable "banque" de projets pour une valeur d'environ \$ 100 millions, projets qui peuvent être mis en route en quelques semaines;

— l'amélioration des techniques de construction permet de réduire considérablement la période d'inactivité due aux conditions climatiques.

Pour toutes ces raisons, le ministère de la Voirie a respecté l'échéancier proposé, hormis quelques cas d'espèce dus à une grève de trois semaines dans la fonction publique québécoise. Sur un programme global de \$ 120 millions, avant le 31 mars 1973, près de \$ 100 millions de travaux étaient soumissionnés avant le début de mai 1972.

Pour répondre au premier objectif de l'entente fédérale-provinciale, la création immédiate d'emplois, on peut évaluer que les dix millions de dollars dépensés avant le 31 mai 1972 auront provoqué la création d'environ 1,100 emplois dans la construction et de 250 emplois indirects. On estime généralement que les investissements réalisés dans les différents programmes auront produit 50,000 journées/hommes pour le programme d'autoroutes, 10,000 journées/hommes pour le programme de voirie régionale et 21,500 journées/hommes pour le programme de structures.

L'entente a d'autre part permis d'avancer d'au moins six mois un cer-

tain nombre de grands projets comme le prolongement de la route 11 entre Ste-Agathe et St-Jovite, la construction de l'autoroute Transquébécoise dans les Cantons de l'Est et l'autoroute 40 entre Berthier et Pointe-du-Lac.

Le ministère de la Voirie a par ailleurs effectué ses investissements d'une manière aussi équitable que possible et surtout complémentaire aux autres ententes sur les zones spéciales. Ainsi, la région du Bas St-Laurent-Gaspésie, qui bénéficie déjà d'une autre entente Canada-Québec très avantageuse, n'a reçu aucune somme dans le cadre de ce programme spécial de création d'emplois. Par contre, les régions du Saguenay-Lac St-Jean ou des Cantons de l'Est, qui ne bénéficient d'aucune entente sur les zones spéciales, se partagent chacune un peu plus de 10% de tout le programme. Enfin, un effort particulier a été fait dans la région de Montréal où le niveau de sous-emploi saisonnier est particulièrement sensible. Il s'est agi, en conclusion, pour le ministère de la Voirie, de participer efficacement à une vraie politique d'expansion économique régionalisée et sélective.

Dépenses... Et revenus!

Afin de faciliter la transition pour la présentation du budget québécois par programmes, toutes les catégories de dépenses ont été reclassifiées suivant leur nature économique.

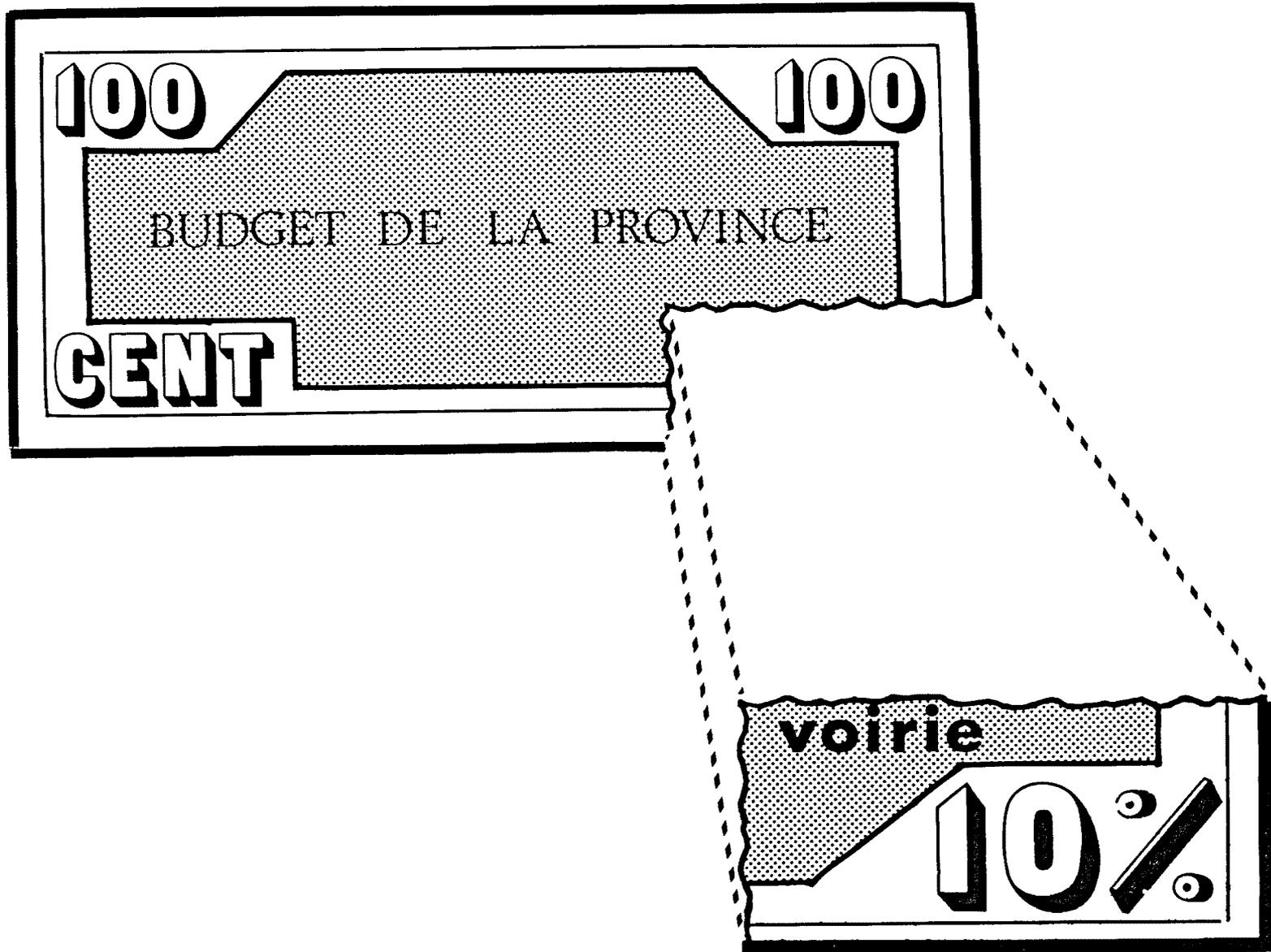
Le budget du ministère de la Voirie pour l'année 1971/72 se répartit donc, suivant les seize catégories proposées:

— Traitements, salaires et allocations:	\$ 82,230,000.
— Contributions de l'employeur, pensions:	\$ 800,000.
— Services de transport et de communication:	\$ 4,212,000.
— Services professionnels, administratifs et autres:	\$ 20,102,200.
— Entretien et réparations:	\$ 17,885,000.
— Loyers:	\$ 16,288,500.
— Fournitures et approvisionnements:	\$ 57,372,000.
— Matériel et équipement:	\$ 5,573,500.
— Terrains, immeubles et travaux de génie:	\$ 266,280,300.
— Dépenses de transfert:	\$ 11,971,200.
— Autres dépenses:	\$ 86,500.
BUDGET BRUT:	\$ 482,801,400.

— Contribution du Gouvernement du Canada:	\$ 9,854,000.
— Remboursements:	\$ 12,090,300.
— Imputations:	\$ 54,915,900.
BUDGET NET:	\$ 405,941,200.

Il peut être bon de rappeler que les taxes à la consommation sur les carburants rapportent au Gouvernement du Québec quelque \$341 millions et les droits et permis pour l'immatriculation des véhicules automobiles, \$114.5 millions. Sans même tenir compte de la taxe de vente sur tous les véhicules motorisés, on peut donc évaluer les revenus provenant de l'utilisation au Québec de véhicules-moteurs à un peu plus de \$455 millions.

La conclusion la plus immédiate est que le transport terrestre motorisé s'autofinance largement. Et encore, dans cette appréciation, ne tient-on pas compte des bénéfices marginaux acquis par certaines régions québécoises grâce aux investissements publics dans le secteur routier!



100

100

BUDGET DE LA PROVINCE

CENT

voirie

10%

Voirie – Transports: Un mariage de raison

Au cours de l'année 1971/72, beaucoup d'énergies au ministère de la Voirie se sont concentrées sur la préparation de l'intégration fonctionnelle de tous les ministères ou départements de ministères oeuvrant dans le secteur des transports au Québec.

A l'occasion de l'adoption par l'Assemblée nationale du projet de loi 221, "Loi du ministère des Transports", le ministre de la Voirie et des Transports, Monsieur Bernard Pinard, écrivait dans la revue l'Equipe, revue interne publiée par le Service d'Information du ministère, l'article qui suit, sous le titre: "Un mariage de raison..."

"Pour un Gouvernement qui a fait de la réforme administrative l'une de ses priorités, l'arithmétique législative tend à la simplification extrême des partages de portefeuilles ministériels. Un plus un... égale un!

En clair, cela signifie que la loi 221, "Loi du ministère des Transports", intègre sous un même et unique exécutif les deux anciens ministères de la Voirie et des Transports. Le projet de loi a été approuvé en troisième lecture le mardi 14 mars 1972 rassemblant autour de lui l'unanimité des membres de l'Assemblée Nationale.

Le ministre des Transports sait d'avance à quel point vous appréciez cette décision rationnelle. La mission que nous devons désormais remplir ensemble est d'une importance majeure pour le Québec de demain. Elle doit d'abord souligner notre philosophie du développement économique et social favorisé et provoqué par les investissements de transport. Plus particulièrement, nous devons:

— faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, déterminer leur nature, leur nombre et leur qualité, évaluer leur efficacité en fonction du développement social et économique des diverses régions du Québec.

— prendre les mesures destinées à améliorer ces services,

— promouvoir la participation des individus, des groupes et des organismes à la détermination des moyens de satisfaire leurs besoins dans le domaine des transports,

— favoriser l'étude et les recherches scientifiques dans le domaine des transports et de la voirie,

— obtenir des ministères du Gouvernement et des organismes publics les renseignements disponibles concernant leurs programmes, leurs projets et leurs besoins en matière de transports et de voirie,

— établir et maintenir des services de transport pour l'ensemble des ministères du Gouvernement et, pour toutes fins gouvernementales, en coordonner le fonctionnement avec celui des services de transport de tout organisme public ou privé,

— exercer une surveillance sur la propriété de tout chemin de fer construit ou subventionné par le Gouvernement et sur les travaux qui s'y rattachent ou en dépendent,

— promouvoir le développement et la mise en oeuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents,

— veiller à l'application de la loi de la Voirie, de la loi de la Régie des transports, de la loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile et du Code de la route.

Il est bien entendu d'autre part que le ministère des Transports reprend à son compte les protocoles d'entente signés avec les ministères de l'Agriculture et de la Colonisation et des Richesses naturelles. Il a bien l'intention d'en arriver rapidement à un accord semblable avec mon collègue, le ministre des Terres et Forêts.

Après proclamation du Décret d'application par le lieutenant-gouverneur en conseil, cette fusion va se traduire par un nouvel organigramme. Le secteur des opérations étant pratiquement inexistant à l'ancien ministère des Transports, les modifications toucheront surtout les secteurs de l'administration et de la planification. Au niveau de l'administration du ministère, la fusion ne devrait pas poser de problèmes majeurs, pas plus qu'elle n'en a posé avec la fusion Voirie-Travaux publics.

Essentiellement, cette intégration sectorielle vient donner une dimension intermodale aux services de planification et de recherche de l'ancien ministère de la Voirie. Il s'agit là, bien sûr, d'un mariage de raison consacrant une situation de fait puisque, dans le cadre de la compétence du Québec, la politique des transports s'exerçait surtout dans le domaine des transports de surface les plus communs, les transports routiers.

La nouvelle loi du ministère des Transports permettra au ministre, et donc au Gouvernement, de résoudre les problèmes de transport, non seulement en fonction des seules données du génie routier, mais en fonction de la rentabilité et de l'efficacité de tous les moyens et systèmes mis à sa disposition.

Le champ d'application le plus important et le plus immédiat se trouvera évidemment en milieu urbain. Nous devons sans doute naviguer entre un urbanisme à l'américaine et un autre à la scandinave... Nous voilà donc tous dans le même bateau. Et avec un seul capitaine à la barre."



Au cours d'une visite sur le site de "Canadian National Exhibition" de Toronto, le ministre, le sous-ministre, et deux sous-ministres adjoints ont rencontré l'exécutif de l'Ontario Department of Transportation, un super-ministère qui regroupe lui aussi, les anciens ministères de la Voirie et des Transports de cette province.

Un certain nombre de réformes administratives doivent être plus particulièrement soulignées parce qu'elles ont des répercussions au niveau provincial.

Décentralisation administrative:

Depuis un an le ministère de la Voirie s'est vraiment mis à l'écoute des régions. Le ministère a tenté de rapprocher au maximum l'administration gouvernementale de la population, il a demandé à chacun de ses administrateurs régionaux d'aller s'installer au coeur même de la région dont il a la charge. Dans chaque partie de la Province, une "antenne émettrice-réceptrice" a été installée qui recueille les besoins exprimés par la population et les transmet à Québec. D'une part, l'administrateur régional participe à la définition des objectifs. D'autre part, il s'assure que l'exécution des programmes se réalise suivant les échéanciers prévus.

C'est grâce à cette surveillance quotidienne du déroulement des opérations que le ministère de la Voirie a pu, pour la première fois de son histoire, utiliser la totalité des crédits qui lui étaient impartis, alors qu'au cours des années précédentes, il n'utilisait généralement que 85% de ces crédits.

Réorganisation territoriale:

Le ministère de la Voirie abandonne graduellement les circonscriptions électorales comme unités territoriales de gestion. Cette nouvelle carte administrative doit permettre une action plus cohérente et plus efficace, qui corresponde mieux aux réalités quotidiennes des régions.

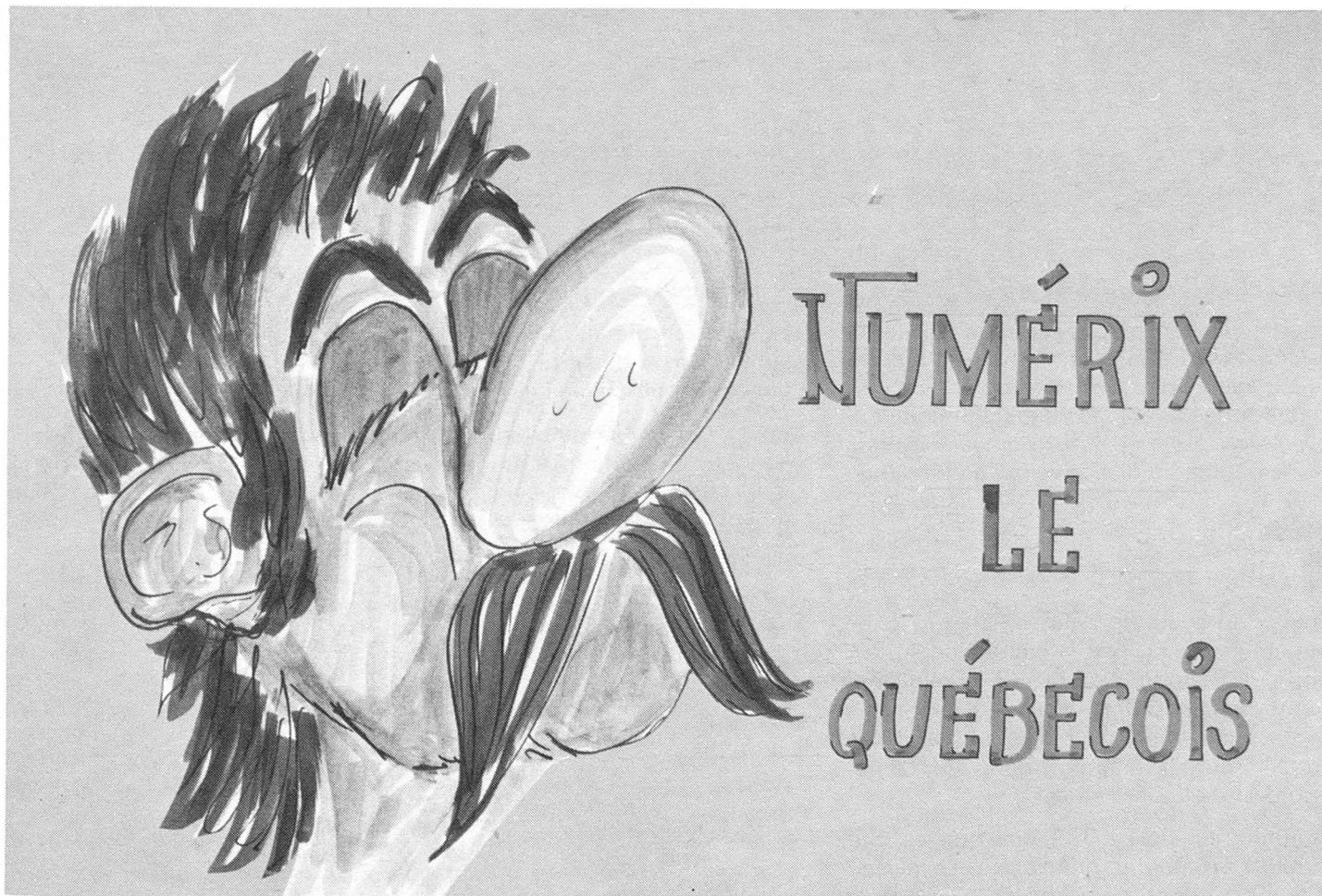
De plus, le ministère tient à associer davantage le député du comté, les élus locaux et les représentants des divers corps intermédiaires à l'élaboration de ses programmes régionaux; il tient compte de la nécessité d'une participation plus intense de tous les groupes de pression, dans la mesure où ils sont représentatifs d'une volonté régionale.

Programmation triennale des travaux régionaux:

Le ministère demande aux représentants des régions de tenir compte de l'intérêt global de toute leur région, et non seulement des privilèges immédiats dont pourraient bénéficier leurs comtés ou leurs municipalités, dans les recommandations qu'ils font aux administrateurs régionaux. Comme tous ces projets soumis ne peuvent être réalisés sur une seule année budgétaire, il est demandé aux députés, aux maires et aux responsables des divers corps intermédiaires de planifier leurs recommandations sur plusieurs années. Ceci permet, à même les budgets votés annuellement, mais additionnés année par année, de toucher à tous les besoins vraiment prioritaires d'une région, d'un comté ou d'une municipalité.

Mises en chantier plus rapides:

Pour la première fois en 1972, la quasi-totalité des chantiers de voirie ont été ouverts avant le 1er juin. En fait, environ 95% des contrats sont accordés avant l'été. Ce progrès considérable a été rendu possible grâce aux nombreuses ententes conclues avec le Gouvernement central sur le financement de certains grands projets, ainsi qu'à une programmation plus rigoureuse des travaux régionaux.



La nouvelle numérotation routière a été présentée à la population québécoise par "Numérix", un personnage créé par le Service de dessin du ministère à Montréal.

Mobilité des ingénieurs divisionnaires:

Le ministère de la Voirie tend de plus en plus à institutionnaliser la rotation des ingénieurs divisionnaires. Cette politique tend à réduire les pressions locales dont les ingénieurs peuvent être l'objet. Elle permet en outre de nommer un divisionnaire efficace dans une unité administrative plus importante, ou d'en muter un autre, dont les résultats sont peu satisfaisants, dans une unité administrative qui correspond mieux à ses possibilités.

Nouvelle numérotation routière:

La mise en application effective, au cours de l'année 1971/72, de la nouvelle numérotation routière vise à faciliter la circulation sur les meilleurs itinéraires possible. Pour atteindre cet objectif, le ministère a élaboré un système de numérotation simple, facile à mémoriser. Un numéro pair a été choisi pour les itinéraires ouest-est (parallèles au St-Laurent), un numéro impair pour les itinéraires nord-sud. Le numérotage se fait du sud au nord et de l'ouest à l'est.

Les numéros varient pour les autoroutes de 1 à 99 tandis que les chiffres de 100 à 199 sont attribués aux routes principales. Le réseau secondaire est identifié de 200 à 399, les numéros de 200 à 299 étant sur la rive sud et les numéros de 300 à 399 sur la rive nord du St-Laurent. Enfin, les préfixes 4, 6 et 8 sont réservés aux autoroutes de déviation et les préfixes 5, 7 et 9 aux autoroutes collectrices.

Le budget pour ce projet, s'élève globalement à \$550,000. et le réseau nouvellement numéroté comptera 11,000 milles de routes, soit 3,600 de plus que le réseau actuel.

Subventions aux municipalités:

Le ministère de la Voirie accorde chaque année plusieurs millions de subvention à des municipalités québécoises, les aidant ainsi à faire face à des problèmes de croissance et à des responsabilités accrues.

En 1971/72, le ministère de la Voirie accordait quelque quatre millions de subventions à des municipalités pour la construction de chemins ou de voies municipales, sans compte les neuf millions de dollars de subventions statutaires pour l'entretien d'hiver.

les grandes priorités



les routes québécoises en 1972



Le réseau routier québécois comporte certaines particularités dont il faut obligatoirement tenir compte dans l'analyse des budgets de voirie.

Si le parc automobile québécois s'est multiplié par 270 en un demi-siècle, passant de 7,500 véhicules-automobiles en 1914 à plus de deux millions aujourd'hui, le budget du ministère de la Voirie a connu la même progression soutenue. A titre de référence, rappelons que le seul budget d'entretien des routes, aujourd'hui, est quatorze fois supérieur au budget d'entretien de l'année 1958/59 !

Le fleuve Saint-Laurent coupe en deux la partie développée de la Province. Cela exige des investissements considérables en ponts, tunnels, traverses, etc. A titre d'exemple, signalons que le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine à Montréal a coûté 90 millions de dollars, le pont de Trois-Rivières \$60 millions et le pont Pierre Laporte \$50 millions. Aujourd'hui, on estime l'investissement pour un nouveau pont sur le Saint-Laurent à un peu plus de cent millions de dollars.

Bien que plus de 40% de la population québécoise soit concentrée dans la région de Montréal, le développement économique couvre un territoire très vaste. Cette autre particularité du Québec exige des investissements considérables per capita. En 1971/72, la Voirie a effectué \$45.89 de travaux routiers par habitant.

D'autre part, le prix moyen d'une route varie suivant sa nature, le milieu dans lequel elle est construite et le volume de circulation qu'elle peut accepter:

- Autoroute en milieu urbain \$ plus de 20 millions
- Autoroute en milieu rural \$ de 1 à 2.2 millions
- Route principale à deux voies \$400,000.
- Route secondaire à deux voies \$200,000.
- Chemin de gravier \$ de 75,000. à 100,000.

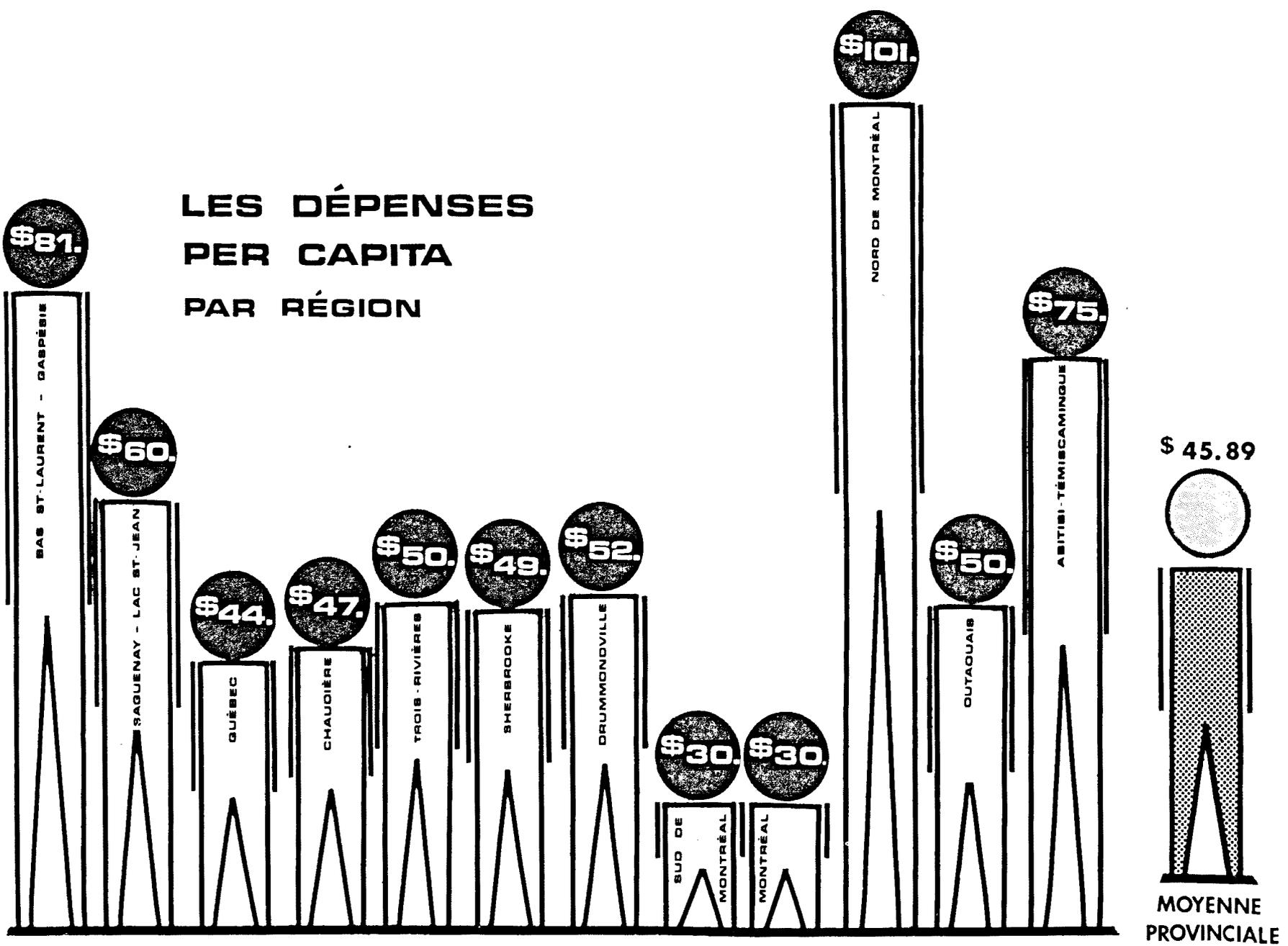
Le déneigement d'hiver, la réparation des dommages causés par le dégel au printemps, contribuent à grossir les budgets d'entretien de la Voirie: en 1971/72 ils approchent les 110 millions de dollars.

Enfin, le contexte nord-américain suppose un développement intensif des loisirs et de l'automobile au cours des années '70. L'urbanisation galopante de la région montréalaise exige des investissements exceptionnels. En 1971, la Voirie québécoise attribuait pour près de \$100 millions de contrats dans la construction d'un tronçon de 3.5 milles d'autoroute dans le sud de l'Île de Montréal.

Restent que les grands projets de la Voirie doivent se répartir à peu près équitablement entre toutes les régions du Québec, en tenant compte toutefois des grandes priorités gouvernementales et du bassin de population qu'ils prétendent servir. Ainsi, l'Île de Montréal à elle seule utilise plus de 23% du budget des travaux du ministère, mais la dépense per capita reste bien inférieure à la moyenne nationale, soit environ \$30. de travaux routiers par Montréalais.

Par contre, deux régions, comme le nord de Montréal où la Voirie effectue \$101. de travaux par habitant, et la Gaspésie, où il effectue \$81.,

LES DÉPENSES PER CAPITA PAR RÉGION



Encore une autoroute à Montréal ! Pourquoi ?

sont au nombre des premières priorités des deux Gouvernements provincial et fédéral. Ce qui explique un volume d'investissements exceptionnel, comme ce fut d'ailleurs le cas pour la région sud de Montréal dans les deux années précédant l'Expo de 1967.

Dans un numéro spécial de la revue de l'École polytechnique consacré au projet d'autoroute (Est-Ouest) sur l'Île de Montréal, le sous-ministre de la Voirie, Monsieur Claude Rouleau, donnait les principales raisons administratives qui ont poussé le Gouvernement du Québec à s'engager dans un programme de dépenses de l'ordre du quart de milliard de dollars...

... Pour le Gouvernement du Québec et plus particulièrement pour le ministère de la Voirie, il s'agit d'abord de répondre à trois questions:

— L'achèvement du réseau autoroutier sur l'Île de Montréal justifie-t-il un investissement qui dépasse le quart de milliard de dollars ?

— La construction d'une autoroute urbaine à Montréal s'inscrit-elle dans le cadre de la politique des transports établie collectivement par tous les membres du Cabinet ?

— Quelles sont les incidences d'un tel projet sur l'environnement et quels sont nos moyens de les minimiser ?

De nombreuses études entreprises tant en Europe qu'en Amérique du Nord tendent à prouver que l'opinion couramment répandue selon laquelle les transports en commun sont forcément moins onéreux que les transports individuels est discutable.

Bien sûr il est tentant de ne tenir compte que des contraintes immédiatement visibles. Comparer le coût des infrastructures d'une autoroute urbaine et d'un métro par exemple demeure un procédé trop sommaire. Il convient, dans le bilan comparatif des deux réseaux, de tenir compte également du coût d'exploitation et de la qualité des services rendus.

Que l'on soumette l'usager du transport en commun et l'automobiliste aux mêmes principes rigoureux de tarification, et on découvrira que l'automobiliste moyen est un payeur de taxes lourdement pénalisé par rapport à toute autre catégorie de citoyens.

La tarification des transports publics a souvent manqué de réalisme et de courage. Par contre, il est prouvé que l'automobile finance elle-même les investissements qu'elle requiert, en particulier grâce à la taxe sur la consommation des carburants.

Outre cette faculté de l'automobile de financer ses propres investissements, il faut mettre en évidence les gains réalisés par la société grâce aux économies de temps permises dans tous les déplacements à l'intérieur d'une ville.

L'automobile procure en effet presque toujours, grâce à la suppression des trajets terminaux et des ruptures de charge, à sa souplesse d'emploi et, dans de nombreux cas, à sa vitesse en ligne supérieure, une qualité de service bien meilleure que celle des transports en commun. Statistiquement, il apparaît que, quelle que soit la qualité du réseau de transport en commun, le déplacement urbain moyen de porte à porte est près de deux fois plus rapide en voiture particulière qu'en transport en commun.

La ville qui, jusqu'ici, avait obtenu les meilleurs résultats dans le domaine du transport en commun est Londres. Elle ne peut cependant faire réaliser, à ses autobus, des moyennes supérieures à 9 milles à l'heure. Au bilan comparatif de deux modes de transport, il conviendrait donc de faire intervenir le facteur temps. La somme des heures perdues

dans les déplacements urbains représente en effet un gaspillage considérable du seul point de vue de l'économie nationale.

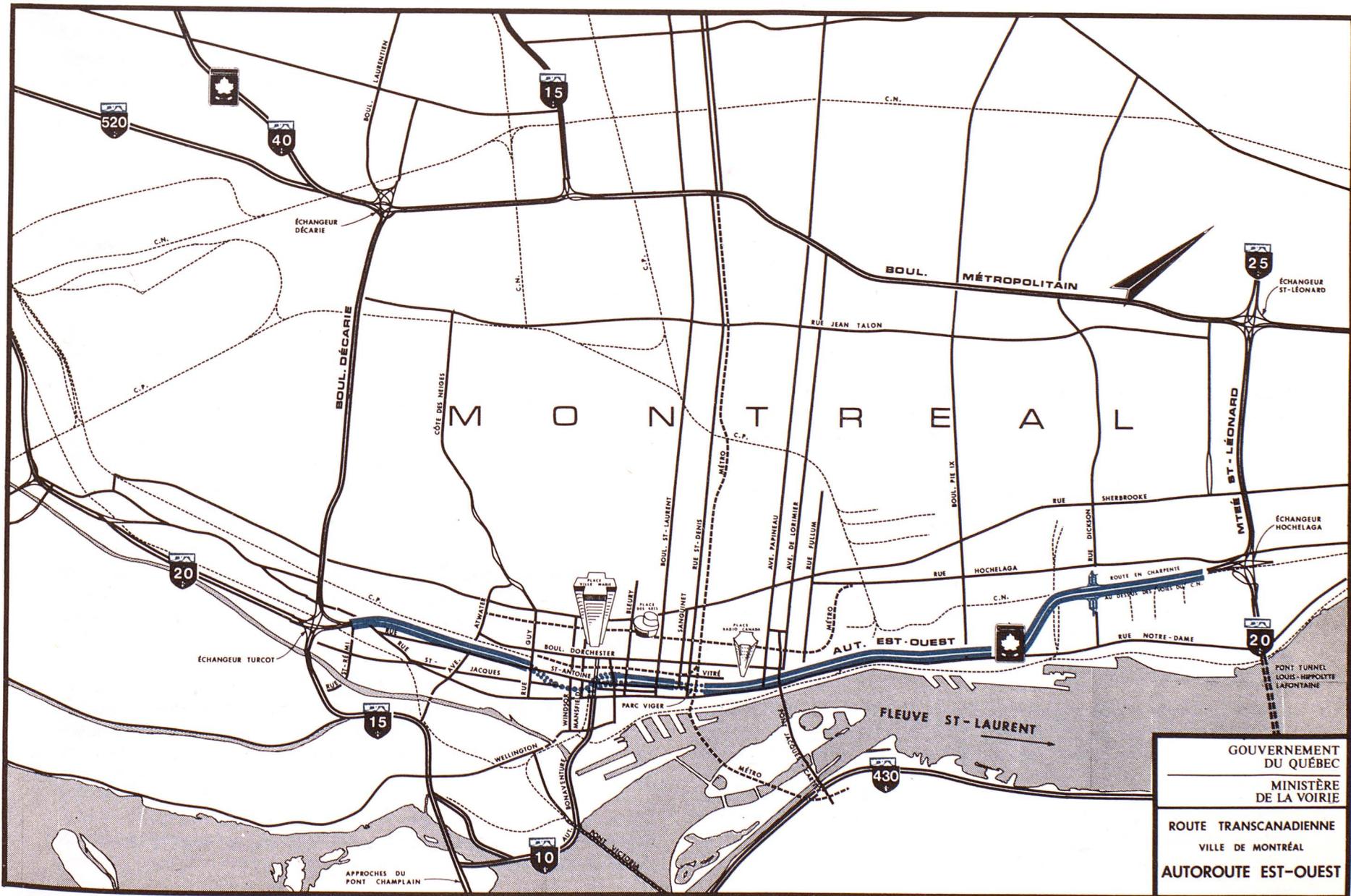
D'autres études ont déjà mis en évidence les bénéfices marginaux retirés par la société de la construction d'une autoroute dans le sud de l'île de Montréal: augmentation de la valeur des propriétés voisines de la voie rapide, création éventuelle de parcs industriels, de complexes immobiliers, de centres commerciaux, etc.

Est-ce à dire pour autant qu'hors la Voirie il n'est point de salut à Montréal ?

La construction d'une autoroute urbaine s'inscrit dans le cadre d'une politique gouvernementale bien précise, visant essentiellement à la recherche d'un juste équilibre entre transports en commun et transports individuels, équilibre qui garantisse aux personnes et aux biens le libre choix de leurs mouvements.

La recherche de cet équilibre doit cependant admettre la réalité telle qu'elle est. C'est dire qu'elle ne peut nier l'envahissement croissant de l'automobile. Elle doit tenir compte du contexte nord-américain qui est le nôtre, du niveau de vie des habitants, des habitudes de confort qu'ils ont tous, des facilités de mouvement qui leur ont toujours été garanties.

Jusqu'où ira-t-on ? Il n'est pas un analyste sérieux qui ose prédire une régression de la diffusion de l'automobile. Au contraire, tous se contentent prudemment d'espérer qu'on ne dépassera pas un véhicule par citoyen en âge de conduire...



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

ROUTE TRANSCANADIENNE
VILLE DE MONTRÉAL
AUTOROUTE EST-OUEST

Cependant, malgré tous ces handicaps, la souplesse d'utilisation du véhicule automobile en fait réellement un transport de masse: si, aux heures de pointe, les usagers du métro sont en général deux fois plus nombreux que les passagers des automobiles, sur une période de 24 heures, les autoroutes et les voies rapides transportent quatre fois plus de monde que les transports en commun;

Nous savons toutefois que les réseaux de grande voirie, surtout en milieu urbain, ont leurs propres limites. C'est pourquoi le Gouvernement, simultanément, garantit le financement de l'extension des transports en commun sur l'île de Montréal. C'est pourquoi les gouvernements municipaux commencent à mettre en place des mesures coercitives à l'encontre des automobilistes en surnombre: tarification des stationnements, sanction sévère des infractions.

Il n'y a pas lieu de privilégier une catégorie de citoyens plutôt qu'une autre. La réalisation de systèmes de communication équilibrés exige des sacrifices de part et d'autre. Je pense, que dans ce domaine, surtout si l'on tient compte de ses situations géographique et démographique particulières, la ville de Montréal supporte avantagement la comparaison avec toute autre ville du continent.

Libérer l'emprise d'une autoroute à six ou huit voies au coeur même de la ville la plus densément peuplée d'Amérique du Nord pose cependant des problèmes considérables. Elle alourdit fortement le prix de revient en raison du nombre important des expropriations et de leur valeur. Les études des ingénieurs démontrent à quel point le Gouvernement du Québec s'est soucié d'en minimiser les effets. Dans l'est de la ville par exemple, nous avons pu au maximum éviter les déplacements d'usines et la perte d'emplois pour la région.

On n'a pu totalement éviter les déplacements de population encore que, dans ce cas également, nous ayons choisi la solution la moins douloureuse. A quel niveau de gouvernement appartenait-il de tenter de réduire, pour les citoyens de Montréal, les inconvénients provoqués par la construction d'une autoroute ? Bien que la question reste posée, le ministère de la Voirie a tenté une expérience exceptionnelle: il a mis sur pied un organisme dont la mission est d'aider les personnes déplacées à se relocaliser sensiblement dans les mêmes conditions.

Il serait trop facile d'avancer que tout progrès exige une rançon. Comme il serait trop simple de prétendre que la construction d'une autoroute à Montréal est une "impensable charcuterie". Je préfère, aux aphorismes gratuits, opposer des chiffres précis: une autoroute urbaine ne consomme que 2% des espaces qu'elle dessert...

Quelles solutions de rechange nous proposera-t-on demain ? Je doute que les "urba-trains", les avions à décollage vertical et autres "monorails" soient une solution valable dans un petit périmètre densément peuplé.

A l'intérieur d'une ville, il faudra nous contenter, longtemps encore, des modes traditionnels de transport. L'automobile est un de ceux-là et le rôle des ingénieurs n'est pas de tenter de réconcilier deux catégories de citoyens, mais plutôt de permettre à chacune d'elles d'être ce qu'elle veut être.

Ceux que cette froide constatation rebute peuvent toujours emboîter le pas à l'urbaniste américain Victor Gruen qui, au nombre des transports de l'avenir, classe... la marche à pied !

**La région nord de Montréal
dans la perspective
d'un centre intermodal de transports
à Sainte-Scholastique**

Dans un hebdomadaire économique et financier de la métropole canadienne, le ministre de la Voirie, Monsieur Bernard Pinard, a présenté, en juin 1971, les grands objectifs de son ministère pour la région nord de Montréal...

L'un des défis des années 70 pour le ministère de la Voirie sera d'irriguer l'axe démographique et économique le plus dynamique à l'heure actuelle, celui de Montréal — St-Jérôme. Il s'agit en effet, pour le Gouvernement québécois, de canaliser l'impact créé dans ce corridor par l'ouverture d'un nouvel aéroport international et d'en tirer le meilleur parti.

Le réseau routier est certes l'équipement le plus structurant au point de vue du développement urbain et industriel. Son influence est déterminante dans la localisation des industries, des commerces, des résidences et des principaux équipements socio-économiques.

Dans l'axe Montréal — St-Jérôme, se marient les forces des tendances naturelles et les impératifs d'un développement urbain et industriel concentré. Nous pensons, au ministère de la Voirie, qu'il est plus facile d'accélérer un développement qui s'inscrit dans les tendances existantes plutôt que de l'amener là où il n'existe pas.

Nous respectons ainsi l'esprit de libre entreprise qui caractérise notre société et nous minimisons les coûts d'intervention de l'Etat.

Cet objectif immédiat — il devra être complété pour 1984 — ne préjuge pas des lignes de forces nouvelles créées éventuellement par la "Trans-

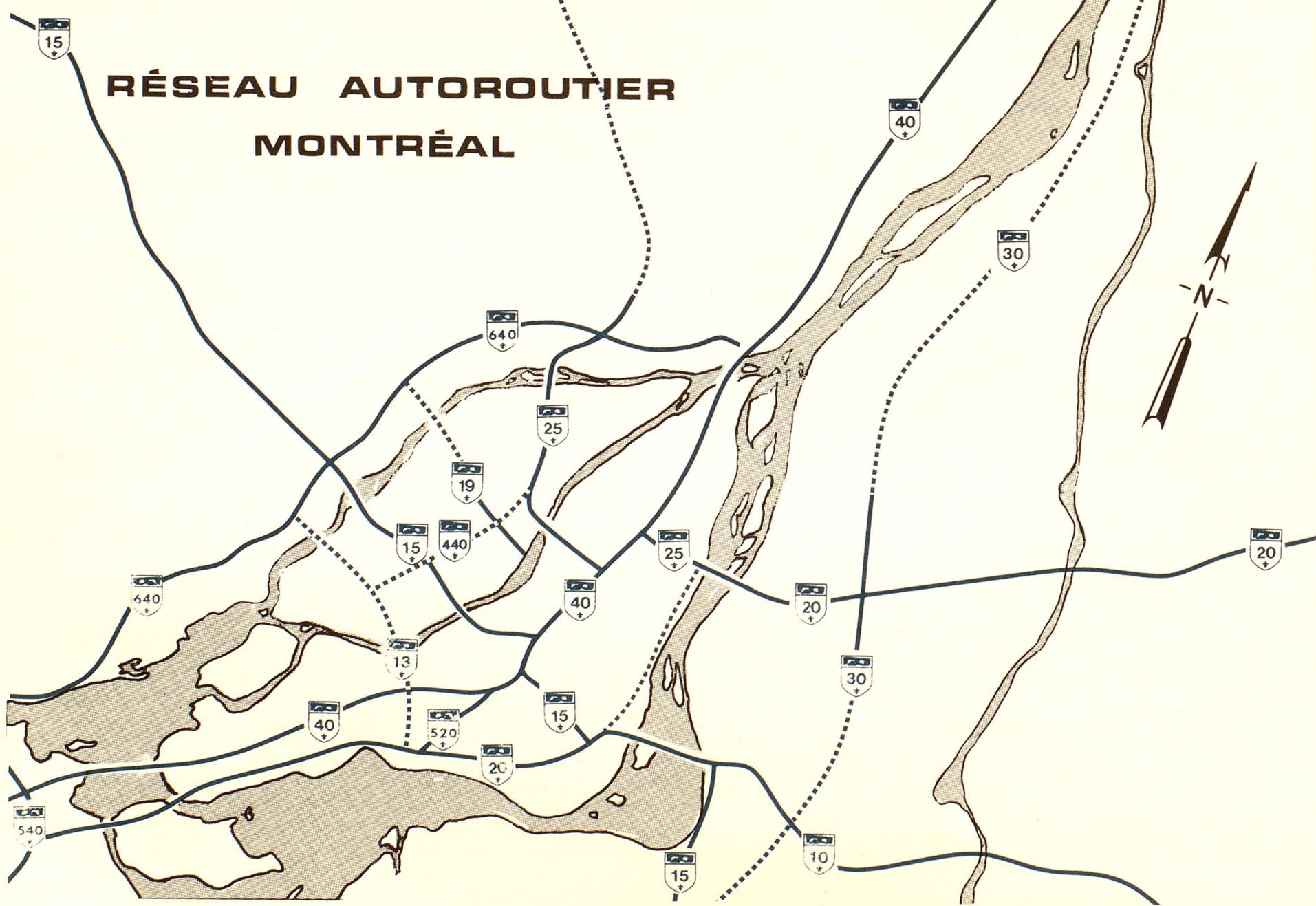
québécoise" de Sherbrooke à Shawinigan, par la route de l'acier de Montréal à Sorel ou par une liaison Joliette-Hull. Mais leurs effets seront aussi beaucoup moins concentrés.

Ces perspectives, à moyen et à long terme, démontrent l'importance des gestes posés par mon ministère, outil au service de tous mes collègues du gouvernement préoccupés d'un aménagement harmonieux du territoire québécois.

Notre premier souci sera donc de couvrir avec un grillage routier toute la région Nord de Montréal. Deux grandes autoroutes viendront compléter la distribution Nord-Sud déjà partiellement assurée par l'autoroute des Laurentides.

L'autoroute Papineau reliant l'est de Montréal à St-Jérôme donnera un accès direct au nouvel aéroport pour les gens venant du centre-ville ou de l'est de Montréal. Cette autoroute permettra également de décongestionner et de desservir la zone récréative des Laurentides. Il semble évident que cette route renforcera l'axe Laval — St-Jérôme. De plus elle permettra de libérer l'autoroute des Laurentides de son excès de circulation tout en favorisant St-Jérôme comme centre polarisant. L'autoroute Papineau rejoint l'autoroute des Laurentides au nord de la ville de St-Jérôme et complète ainsi un réseau de ceinture pour cette ville. Dans Montréal même, le raccordement de l'autoroute Papineau au boulevard Métropolitain exigera sans doute des investissements considérables; il conviendra d'en étudier, en temps voulu, l'opportunité.

RÉSEAU AUTOROUTIER MONTRÉAL



L'autoroute Chomedey a pour but premier d'assurer, à partir du Sud de l'Île de Montréal, une liaison directe et rapide entre l'aéroport de Dorval et le nouvel aéroport de Sainte-Scholastique; elle pourra également améliorer l'acheminement des produits agricoles vers le marché de Montréal en plus d'ouvrir la voie vers Lachute et, éventuellement, vers Hull.

Au niveau du développement industriel, compte tenu que le nouvel aéroport va stériliser une partie de cet axe nord-sud, nous pensons assurer une très honnête distribution des trois pôles importants: — Laval, Ste-Thérèse, et St-Jérôme. De plus, la pénétration de ces trois autoroutes dans le coeur même de l'Île de Montréal les reliera au centre-moteur que constitue la métropole.

Nous ne voulons pas cependant que notre réseau autoroutier puisse devenir contraignant pour le développement industriel. C'est pourquoi nous ouvrirons trois grands axes est-ouest susceptibles de se prolonger vers Hull et Joliette. À l'ouest, ils associeraient l'Outaouais au développement de l'axe Toronto-Montréal, à l'est ils élargiraient le couloir naturel du Saint-Laurent.

L'autoroute 640, déjà partiellement réalisée, assure un déblocage et un meilleur accès pour les villes situées à l'est de l'autoroute des Laurentides et au nord de la rivière des Mille-Iles. La partie ouest de la 640 assurera en outre une bonne liaison pour le parc provincial et la ville d'Oka.

Dans Laval, l'autoroute Laval aura pour fonction de relier à la base le réseau routier de la région: elle assurera une liaison entre l'autoroute

Chomedey, l'autoroute des Laurentides, l'autoroute Papineau et la Montée St-Léonard.

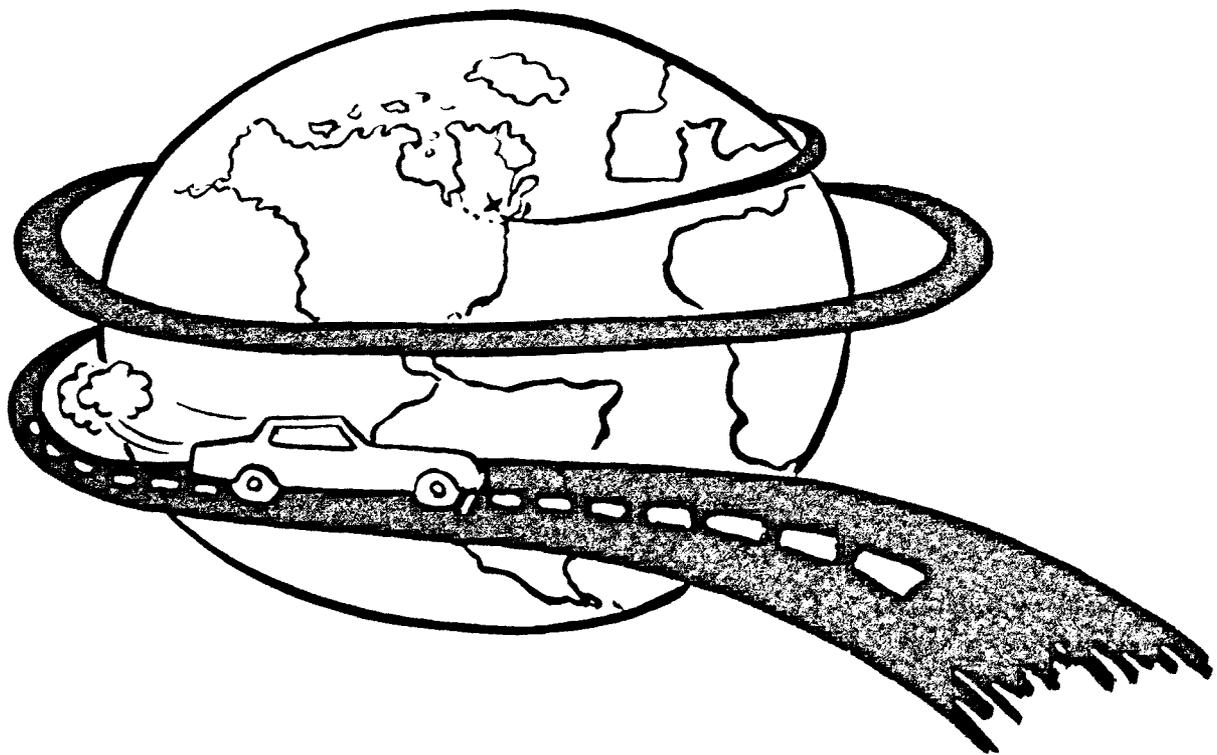
Plus au nord, une nouvelle autoroute — la 50 — relierait à long terme Hull et Joliette en passant par Lachute. Dès les premières phases de sa réalisation, elle pourra contribuer à desservir les zones au sud de la Rivière du Nord tout en créant un lien entre Joliette, St-Jérôme et Lachute, via l'aéroport international.

Nous pensons que ce quadrillage du couloir Montréal-St-Jérôme ne fige pas le développement industriel au contraire. En préservant un certain équilibre entre les axes nord-sud et les axes est-ouest nous n'hypothéquons pas l'avenir: notre réseau pourra être branché autant sur l'ouest que sur le sud, et il reste surtout ouvert vers les régions du nord-ouest québécois qui attendent beaucoup de l'avenir.

Il est bien certain que la force d'attraction du nouvel aéroport international est difficile à évaluer. C'est au niveau qualitatif sans doute que ce facteur jouera le plus. Nous prévoyons que les premiers occupants du corridor Montréal — St-Jérôme seront des industries légères à haute technicité.

Nous pensons toutefois qu'un réseau routier aussi complet devrait permettre à tous les secteurs industriels de se tourner vers le nord de la métropole.

Notre ministère est celui qui demande le plus d'efforts au Gouvernement quant aux immobilisations. Nous sommes convaincus que le dynamisme industriel permettra de rentabiliser au plus vite les investissements considérables consentis par le Gouvernement du Québec."



Deux fois le tour de la terre...

Telle est l'impressionnante mesure du réseau routier québécois. 50,000 milles de routes, de chemins et d'autoroutes justifient un budget de \$482 millions en 1971/72 et plus d'un demi-milliard de dollars en 1972/73.

Aux quatre coins de la Province: des priorités conjointes du Québec et du Canada

La seule route 6, qui ceinture toute la péninsule gaspésienne, représente quelque cinq cents milles de routes principales à reconstruire, à améliorer ou à entretenir.

Les Gouvernements fédéral et provincial ont cependant décidé d'entreprendre un effort exceptionnel sur le réseau routier de la Gaspésie et du Bas St-Laurent afin de leur donner toutes les possibilités d'exploiter leurs atouts touristiques. La péninsule gaspésienne, dans l'esprit des deux gouvernements, devrait attirer les touristes de toutes les provinces de l'Atlantique, de l'Ontario et de nombreux états américains, du nord-est de la côte Atlantique. Outre les parcs provinciaux déjà existants, un réseau routier moderne et efficace doit valoriser les investissements consentis par le Gouvernement central dans le Parc Forillon.

Une entente spéciale Canada-Québec permet au ministère de la Voirie d'investir jusqu'à \$54 millions dans l'est de la Province. Le Gouvernement fédéral et le Gouvernement du Québec partagent à égalité les coûts engagés et, en 1974, l'entente sera réévaluée pour deux années supplémentaires. C'est dire que la Voirie pourrait investir jusqu'à \$90 millions en cinq ans dans cette seule région.

La Voirie du Québec métropolitain n'exigera pas moins de \$145 millions d'investissements au cours des cinq prochaines années. Des chantiers sont ouverts aux quatre coins de la Vieille Capitale, notamment sur l'autoroute Dufferin-Montmorency, sur le boulevard Charrest-ouest et sur le boulevard périphérique qui contournera la ville de Québec par le nord et assurera ainsi le prolongement de l'autoroute de la Rive Nord, lui aussi en voie d'achèvement entre Berthier et Trois-Rivières.

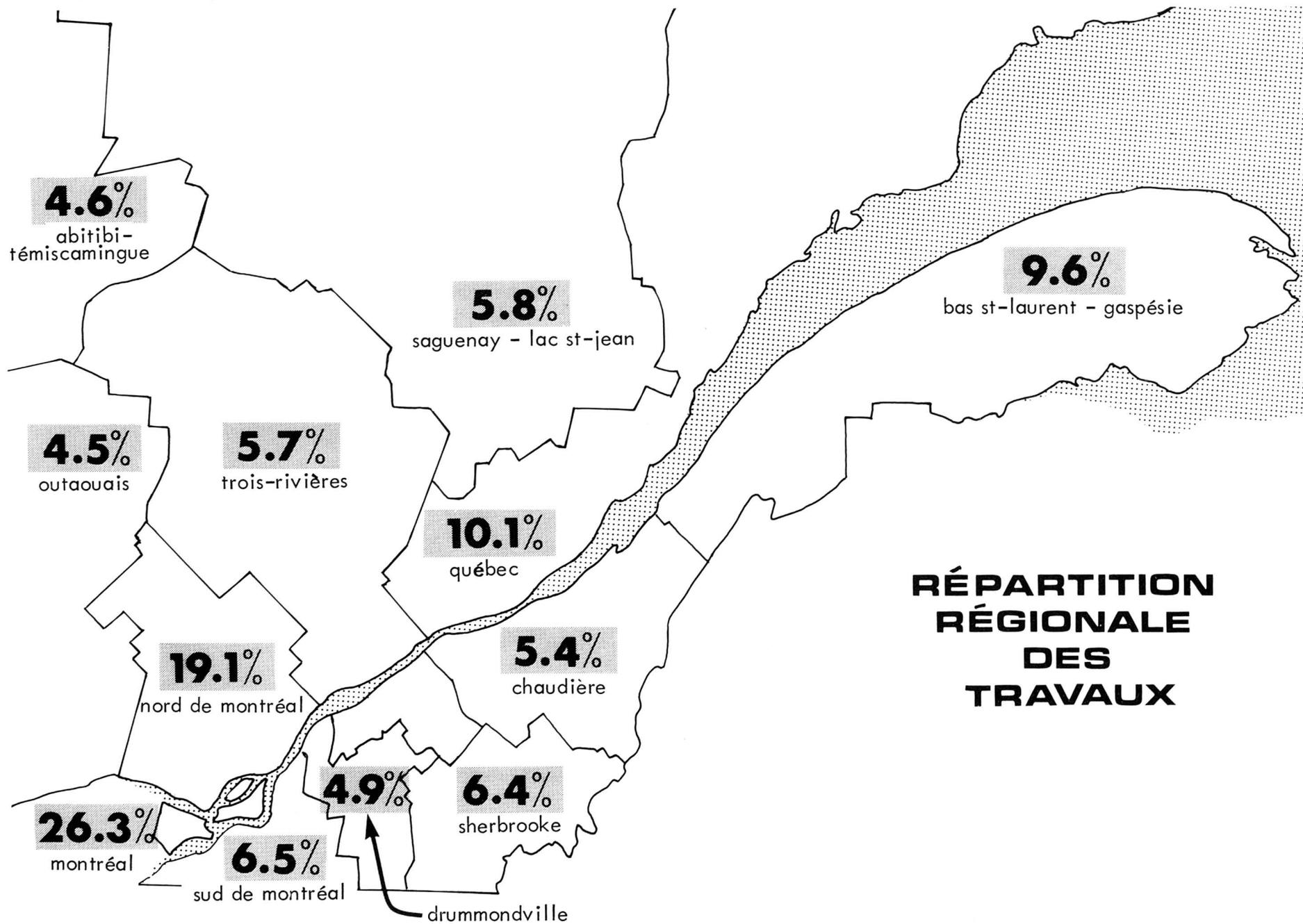
A plus long terme, d'ici une vingtaine d'années, le réseau de voies rapides et d'autoroutes dans la région québécoise devrait être porté à 84 milles, ce qui suppose la construction de quelque 48 milles d'autoroutes d'ici là ! Les chantiers actuellement ouverts portent sur une longueur d'environ 23 milles.

Le vaste projet d'une route Transcanadienne, commencé au Québec en 1961, sera définitivement terminé à l'automne 1972. Pour la petite histoire, ce sera le même ministre de la Voirie, Monsieur Bernard Pinard qui, après avoir conclu les premières ententes avec le Gouvernement fédéral, ouvrira le tout dernier tronçon entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick.

Dans la majeure partie de son tracé, et contrairement aux autres provinces canadiennes, l'autoroute Transcanadienne est à quatre voies divisées: 340 milles sur une longueur totale de 390 milles.

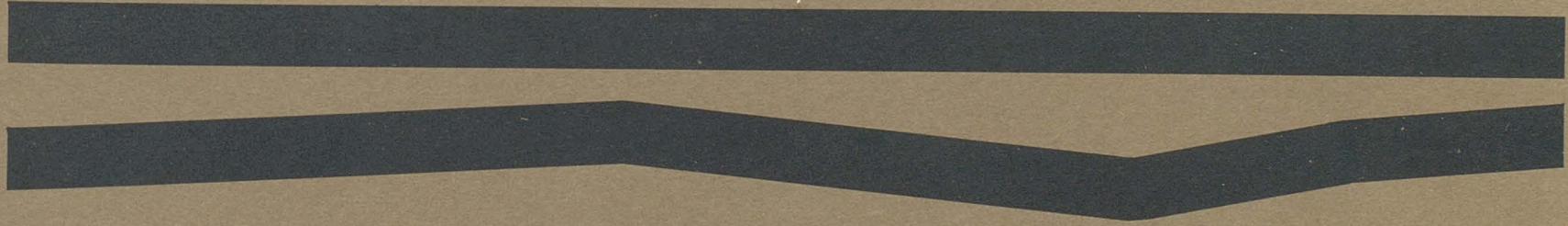
Un autre projet d'envergure, la Transquébécoise, véritable épine dorsale de la Province, bénéficie d'investissements de près de \$21 millions également répartis entre les régions des Cantons de l'Est et de la Mauricie.

Les efforts consentis sur les deux pôles actuels de Montréal et de Québec ne sont évidemment pas exclusifs. Ainsi est-il bien évident que les garanties offertes par le Gouvernement du Québec à la compagnie I.T.T. pour la mise en valeur de la Côte Nord exigeront de la part du ministère de la Voirie, de nouvelles priorités qu'on peut évaluer à environ \$25 millions.



RÉPARTITION RÉGIONALE DES TRAVAUX

les services de soutien



les routes québécoises en 1972



A la "Recherche" d'une administration plus efficace...

Divers services, au ministère de la Voirie, fournissent les supports administratifs requis pour faciliter le travail de production des autres secteurs.

L'année 1971/72, sur le plan administratif, a été surtout une année de consolidation de la réforme administrative et une préparation de l'intégration des deux ministères de la Voirie et des Transports, et des divers départements constructeurs de routes, venant d'autres ministères.

La direction de la Recherche a donc entrepris un certain nombre d'études et dirigé plusieurs expériences-pilotes capables de donner au ministère de la Voirie un maximum de rendement et d'efficacité.

Bien qu'amputée de ses services de Systèmes et Méthodes et d'Informatique en 1971, la direction de la Recherche a continué d'oeuvrer dans divers domaines. Elle a plus particulièrement poursuivi un travail amorcé en 1971 sur le Plan d'Organisation des ministères de la Voirie et des Travaux publics, en collaboration avec le ministère de la Fonction publique.

Ce travail s'est concrétisé au début de l'année 1972, par une vaste réunion des 260 plus hauts fonctionnaires des deux ministères de la Voirie et des Travaux publics. Au cours de cette réunion, le "Plan d'Organisation des ministères" a été présenté. Ce document illustre les organigrammes sommaires des unités administratives des deux ministères et décrit brièvement l'objectif général et les vocations de toutes ces unités.

Le mandat du Comité d'Etude du Plan d'Organisation des ministères de la Voirie et des Travaux publics, patronné par le ministère de la Fonction publique, se présentait sous un double aspect. D'une part, le premier objectif du comité fut d'examiner les principales alternatives quant aux modalités de rapprochement des ressources et des structures administratives en place dans les ministères concernés, et de formuler des recommandations à ce sujet. Le deuxième objectif du Comité, d'autre part, fut d'examiner en profondeur, en collaboration avec les gestionnaires des deux ministères, chacune des unités de ces deux organismes et, lorsque nécessaire, de remettre en cause leurs objectifs, leurs politiques et les moyens utilisés par eux. Cette deuxième phase de travaux a retenu l'attention de la direction de la Recherche pendant la majeure partie de l'année 1971/72.

La direction a d'autre part effectué un certain nombre de travaux sur la formulation de politiques ministérielles et sur la confection des réglementations et ententes en matière de Transport:

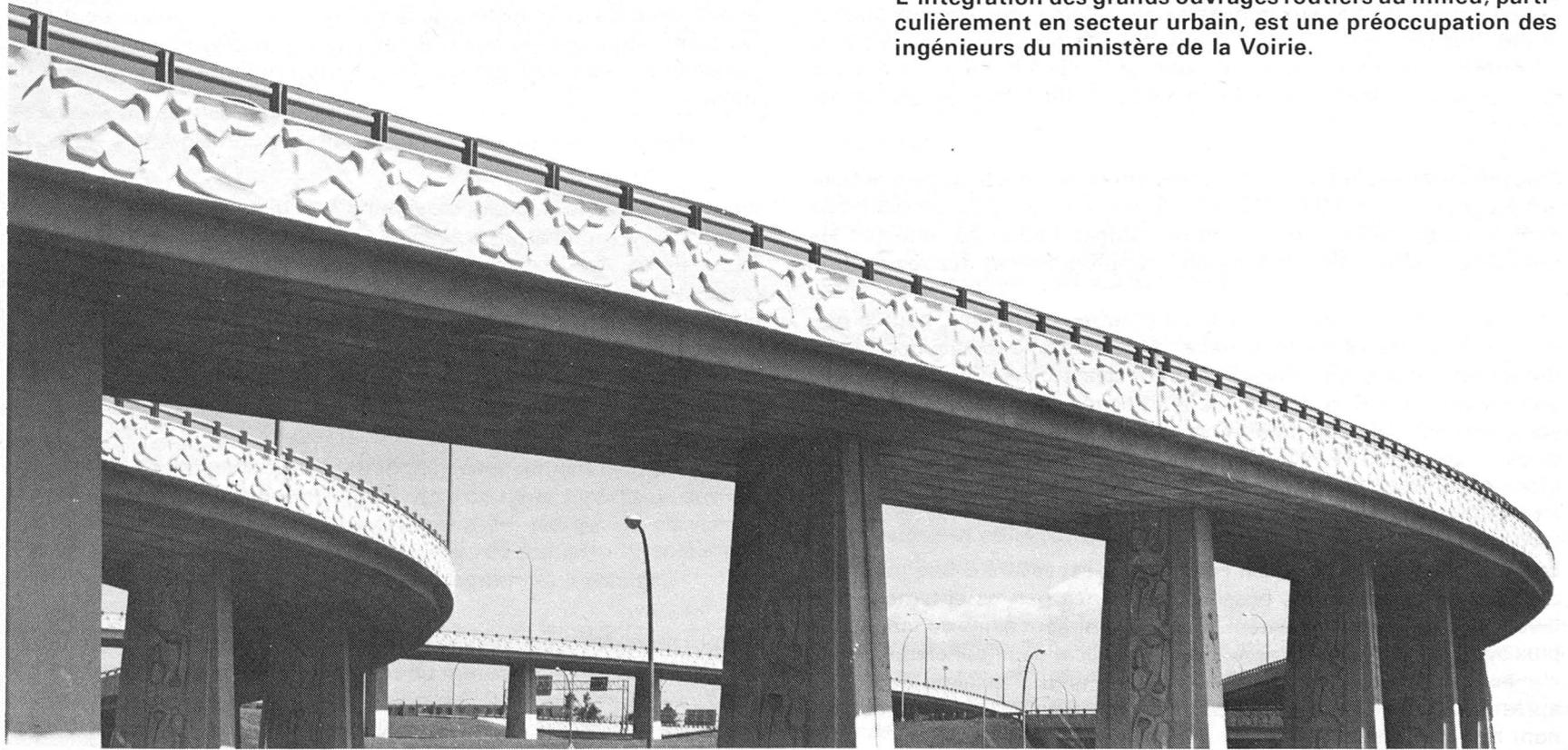
- réglementation du transport lourd et participation à la rédaction des arrêtés en conseil 1371-1372 et 3142;
- établissement de politiques de restriction en période de dégel;
- travaux des comités gouvernementaux sur le problème des camionneurs-artisans;
- formulation de politiques ministérielles en ce qui concerne les pneus à crampons et participation à une campagne d'information publique sur le sujet;
- négociations avec les ministères des Terres et Forêts, de l'Agriculture et de la Colonisation, des Richesses Naturelles, du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, pour le transfert de leurs chemins au ministère de la Voirie;
- étude du projet de loi des Transports (23) et participation aux travaux des comités sur la réglementation qui s'y rattache;
- participation à de nombreux comités interministériels, interprovinciaux ou internationaux incluant le comité de l'assurance automobile, le comité sur les rebuts d'automobiles, l'Association Canadienne des Routes et du Transport, le Comité des dégâts hivernaux aux chaussées parrainé par l'Organisation Internationale de Coopération et de Développement Economique (O.C.D.E.).

En collaboration avec le Service de l'Informatique, le ministère de la

Voie a mis au point un nouveau système de collection de toutes les informations sur les accidents routiers qui doit permettre, dans un avenir rapproché, d'introduire la notion de sécurité routière dans toute la planification du ministère de la Voirie. La fusion, prévue après la création du "nouveau ministère des Transports", des services de l'Informatique et de la Direction de la Sécurité Routière, doivent venir concrétiser, dans les faits, cette nouvelle préoccupation du ministère de la Voirie.

Enfin, la même direction de la Recherche s'est penchée sur les dossiers du "Management Information System", des taux de péage sur les autoroutes, de la banque des données du ministère et du traitement des données de l'inventaire routier.

Esthétique et fonctionnel peuvent faire bon ménage...
L'intégration des grands ouvrages routiers au milieu, parti-
culièrement en secteur urbain, est une préoccupation des
ingénieurs du ministère de la Voirie.



Une gestion financière plus rigoureuse... et plus rentable !

Le service de la Gestion Financière, en collaboration avec la direction de la Recherche, a préparé l'implantation de la "Budgétisation par programmes" (PPBS) aux ministères de la Voirie, des Travaux publics et des Transports. Il a élaboré la structure de programme de ces trois ministères, affectant chacune de leurs activités à l'une ou l'autre des deux grandes missions, économique ou administrative, du Gouvernement.

Plus précisément, le service de la Gestion Financière a préparé le budget-programme de 1971/72, rédigé les mémoires de programmes dans le cadre de la présentation du budget 1972/73, effectué les prévisions triennales de l'allocation inter-programmes des ressources.

Le service de la Gestion Financière a d'autre part permis, pour la première fois, au ministère de la Voirie, de dépenser la totalité des crédits qui lui étaient alloués, grâce à un suivi des projets plus rigoureux, à une surveillance plus étroite, dans chacune des régions, de toutes les opérations. La décentralisation administrative, effective à la Voirie depuis l'année 1971/72, a permis à chacun des administrateurs régionaux de s'assurer que l'enveloppe budgétaire qui était impartie à sa région, était complètement utilisée.

Enfin, le service de la Gestion Financière s'est assuré d'une meilleure exploitation de toutes les possibilités offertes par les ententes entre divers paliers de gouvernement, grâce notamment à une connaissance plus approfondie de leurs nombreuses implications financières. Ainsi, par exemple, le service a pu "récupérer" quatre millions de dollars après une étude plus approfondie d'une entente de 1968-69 concernant l'est du Québec.

Enfin, le service de la Gestion Financière visite chaque année, en compagnie de l'ensemble de l'exécutif du ministère, les douze régions administratives du ministère de la Voirie et négocie, directement avec les administrateurs régionaux et les ingénieurs divisionnaires, les engagements financiers prévus dans leurs programmes triennaux de travaux.

Perfectionnement et motivation du personnel

L'exercice financier 1971/72 a vu la direction du personnel orienter davantage ses activités vers la décentralisation de son administration aux niveaux régionaux, l'implantation d'un service de dotation en personnel, la réorganisation du secteur perfectionnement, la modernisation de ses services administratifs par la mise en application d'un système intégré de gestion du personnel et, finalement, une meilleure efficacité du service des relations de travail par l'établissement d'un système d'enregistrement plus rapide et plus précis des griefs.

S'insérant dans la poursuite d'un objectif global d'une meilleure utilisation des ressources humaines, le service de dotation en personnel a comme rôle principal d'assurer la disponibilité d'un personnel qualifié pour combler les nouveaux postes de même que les postes devenus vacants, soit en procédant par voie de réaffectation, de mutation, de changement de corps, d'avancement ou de promotion des employés, soit en procédant par voie de recrutement à l'extérieur de la fonction publique.

La "dotation en personnel" a retranché l'avancement et la promotion du secteur perfectionnement. Après cette nouvelle répartition des responsabilités le secteur perfectionnement a été réorganisé en vue de donner un nouvel essor aux cours du soir, de remettre en marche le système de la notation et d'établir un programme d'accueil.

Beaucoup d'efforts ont également été déployés pour tenter de regrouper les besoins de perfectionnement du ministère sous des titres communs et en arriver ainsi à une programmation systématique. Dans cette optique des cours de formation d'ordre pratique et général ont

été donnés aux contremaîtres et l'on envisage de développer encore davantage cette expérience avec les années.

Toujours en conformité avec les besoins exprimés par chaque direction ou chaque service à l'automne 1971, on continue à faire des recherches pour dresser une liste des cours donnés dans les diverses institutions des principales villes de la province. Cette liste permettra, sinon d'orienter les personnes qui désirent s'inscrire à des cours du soir, du moins de leur fournir certains renseignements. D'autres démarches sont entreprises pour tenter d'organiser à l'intérieur du ministère ou de faire organiser à l'extérieur des cours spécifiques propres à un service et qui ne sont dispensés nulle part, ou dispensés à des heures qui ne conviennent pas aux employés.

L'année 1971 a vu la concrétisation du projet de modernisation de la gestion du personnel avec la mise en application du système intégré de gestion du personnel. L'accent a surtout porté sur l'implantation des procédures administratives de gestion de personnel et de paie de même que sur la formation des personnes appelées à les utiliser. L'ensemble de ce système permet d'obtenir une banque d'information concernant tout le personnel travaillant au ministère et fournit les outils nécessaires et efficaces afin de faciliter l'exécution des opérations de gestion du personnel.

De plus, l'implantation d'un système intégré d'information et de paie a ramené la responsabilité de la préparation de la paie des fonctionnaires au niveau du ministère, ce qui a permis de rattacher les personnes affectées à la paie au service du Personnel, permettant ainsi une plus grande efficacité au niveau des transactions de paie.

L'ÉQUIPE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS

VOLUME 1, NUMÉRO 4, SEPTEMBRE 1971



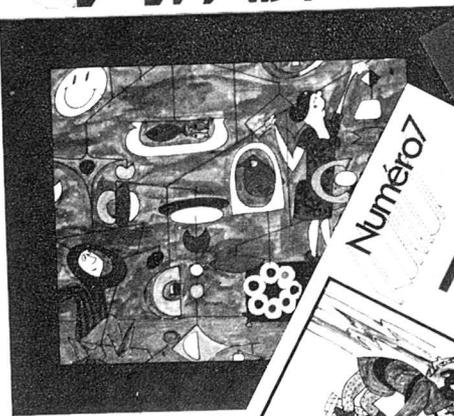
Transition

SUPPLÉMENT DE L'ÉQUIPE
VOLUME 1, NUMÉRO 2
JULIET 1971



Numéro 5

HABITAT
PAYSAN



Numéro 7

HABITAT
PAYSAN



L'ÉQUIPE

VOLUME 2 NUMÉRO 10 MAR 1972



Transition

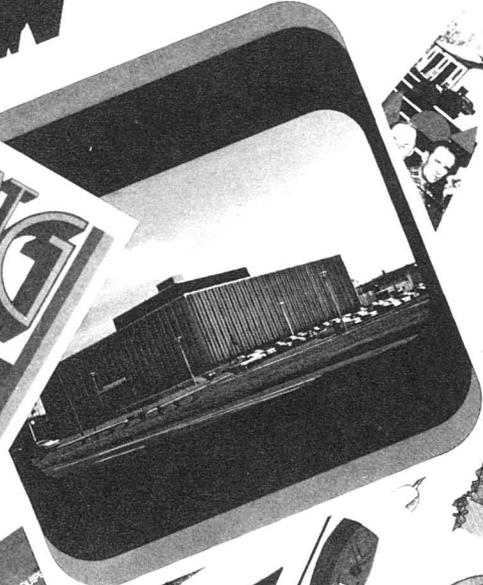
Pratiques





Transition

HABITAT D'AVANT-GARDE



HABITAT D'AVANT-GARDE

STATIONNEMENT



PERSONNEMENT

L'ÉQUIPE

L'ÉQUIPE

Transition RAPPORT D'ÉTAT
Publication de la Ville de Montréal

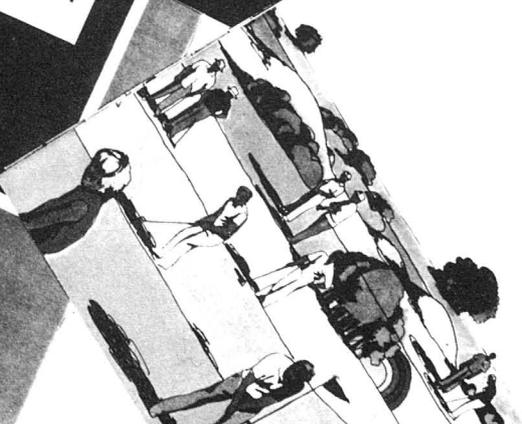
L'ÉQUIPE

VOLUME 1 N°100 8 MARS-AVRIL 1972

L'ÉQUIPE

Publication de la Ville de Montréal

PERSONNEMENT



Information: "Beaucoup plus pour moins cher !"

Au niveau des retraites, l'implantation du nouveau système permet d'établir des projections sur les futurs retraités et, le cas échéant, de prévoir leur remplacement.

Enfin, les principales activités du service des Relations de Travail ont porté sur l'interprétation et l'application de trois conventions collectives de travail régissant les fonctionnaires, les ouvriers et les professionnels du ministère de la Voirie.

Le service de l'Information a considérablement agrandi le champ de ses activités au cours de l'exercice financier 1971/72. Les initiatives nouvelles ont préparé le terrain à la fusion administrative avec le ministère des Transports.

L'annexion du département de renseignements sur l'état des routes et l'ouverture d'un dixième bureau de ce service à Gaspé entrent dans cette réorganisation des structures, en conformité avec le réseau moderne et complet de communications internes projeté par le ministère des Communications.

L'information interne a gravi cette courbe ascendante de production intensive et efficace. Le lancement de la revue interne "l'Equipe", a contribué largement à l'animation du milieu. La publication de "l'Equipe" a permis aux agents d'information de visiter une dizaine de divisions pour fins de reportage. Il y a eu aussi plusieurs entrevues avec des hauts fonctionnaires, des chefs de service, des retraités, des fonctionnaires et ouvriers de voirie. Cette rampe d'essai vers les relations humaines atteint son but et assure, en même temps, une banque de renseignements à partir de documents de services recueillis à la faveur des rencontres avec les cadres du ministère.

Pour réduire les inconvénients causés au public par la réalisation de certains grands projets, le ministère a ouvert un bureau d'information dans l'Est de Montréal et a créé une banque de logements qui sont offerts aux familles expropriées par la construction de l'autoroute Est-Ouest. De même, à Hull, le ministère a un service permanent d'information pour les résidents du boulevard De Maisonneuve.

L'image du ministère a été projetée aux quatre coins de la province. La progression des travaux routiers a été diffusée dans le public par la publication record de cent quatre-vingt-onze communiqués de presse. Des réalisations majeures comme le dernier tronçon de la Transcanadienne vers les frontières du Nouveau-Brunswick et la matérialisation de l'autoroute Dufferin-Montmorency, ont fait l'objet de conférences de presse étoffées.

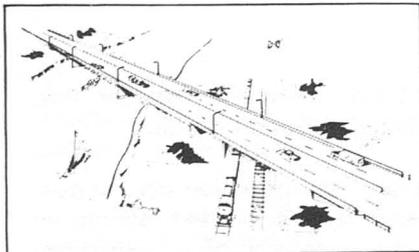
La campagne sur la nouvelle numérotation routière s'est révélée rentable. En effet, 153 des 189 hebdomadaires du Québec ont publié des reportages et des cartes sur le sujet; 39 de ces journaux locaux ont placé ces informations en première page, notamment dans la région de Montréal. Les postes de radio du Québec, dont Radio-Canada, ont fait écho à ces nouvelles. En hiver, les opérateurs en poste à la console du service de l'Etat des Routes à Québec, ont transmis régulièrement, sous forme d'entrevues, en direct sur les ondes, les conditions de circulation.

Le service de l'Information a participé à quatre expositions d'envergure: Canadian National Exhibition en août 1971, Terre des Hommes à l'été 1971, le Congrès de l'Association des routes et des transports à Vancouver du 13 au 16 septembre et Expo-Québec en septembre. A Expo-Québec, la Voirie était responsable du thème principal: "Voirie partout". La présentation de trois audio-visuels simultanés sur les travaux routiers au Québec, l'autoroute Dufferin-Montmorency, la nouvelle numérotation routière ("Numérix"), ont gagné la faveur des visiteurs.

Le service a aussi produit des films sur l'aménagement paysager, l'expropriation, les pneus à crampons et la signalisation routière.

Le service a enfin conçu une brochure sur l'expropriation dont la qualité a provoqué la remise d'un trophée au service. Il a fait rééditer en un million d'exemplaires la carte routière, y incluant deux corrections majeures: l'application de la première phase du nouveau numérotage des routes et l'addition d'un tableau des distances entre les grandes villes du Québec.

**DOSSIER
D'INFORMATION**



SHERBROOKE

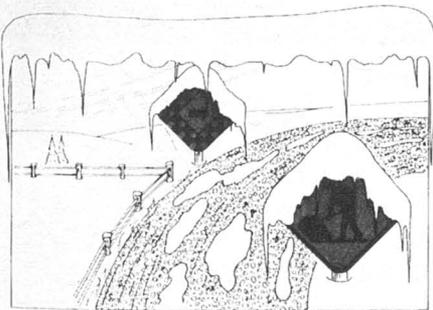


VOIRIE... PARTOUT



les routes québécoises en 1972 les routes québécoises en 1972 les routes québécoises en 1972 les routes québécoises en 1972

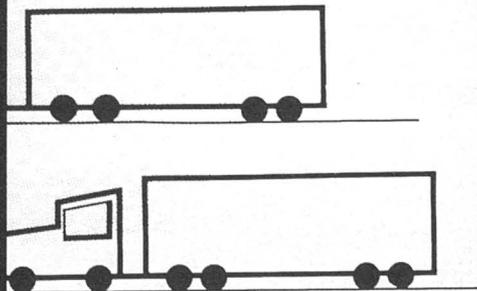
**DOSSIER
D'INFORMATION**



MINISTÈRE DE LA VOIRIE

québécoises en 1972 les routes québécoises en 1972 les routes québécoises en 1972

**DOSSIER
D'INFORMATION**
(arrêté en conseil 3142)



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

**DOSSIER
D'INFORMATION**



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA VOIRIE



en 1972 les routes québécoises

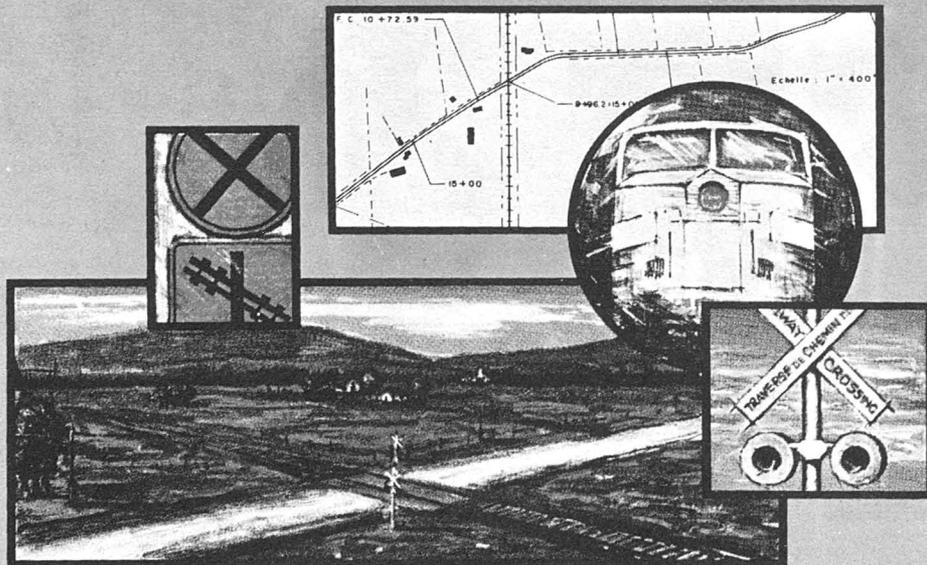


GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

DIRECTION GÉNÉRALE
DE LA PLANIFICATION
ET DE LA RECHERCHE

SERVICE TECHNIQUE
DE LA CIRCULATION



INVENTAIRE DES PASSAGES À NIVEAU

DIVISION N^o 58

le génie routier



les routes québécoises en 1972



Des besoins d'un milliard de dollars

Entre la décision du ministre de la Voirie de construire une route entre deux points A et B, et le jour où les premières automobiles circulent sur cette route, interviennent différents services, qui vont des études les plus techniques et les plus poussées jusqu'au service de la signalisation qui peint les lignes blanches et pose les derniers panneaux directionnels.

Tout le personnel de cadre de ces divers services est composé presque exclusivement d'ingénieurs, de techniciens supérieurs formés dans les universités québécoises. Spécialistes du génie routier, ils partent bien souvent parfaire leur spécialisation dans un pays étranger.

Assez curieusement, la planification, la confection d'un plan quinquennal, datent du début des années 70 au ministère de la Voirie. Il faut dire aussi que les gouvernements nord-américains ont toujours considéré le secteur de la construction, particulièrement le secteur des travaux publics, comme un élément régulateur de la conjoncture économique... Ce qui provoquait des courbes de dépenses budgétaires assez tourmentées!

Le ministère de la Voirie exige un certain volume de dépenses de fonctionnement qui se maintiennent assez régulièrement, d'année en année, autour des \$120 millions. Ils comprennent notamment les cent et quelques millions de dollars pour l'entretien des routes en été et en hiver, et de dix à quinze millions de charges administratives.

Dans le secteur des immobilisations par contre, le Gouvernement peut poser des gestes concrets qui influenceront plus ou moins la conjoncture économique de la Province. C'est ainsi que pour l'exercice financier 1971/72 le Gouvernement du Québec a décidé de donner la priorité aux investissements publics afin de soutenir sa politique de création d'emplois, de développement économique régional et de rattrapage dans les grands projets routiers. L'effort de la collectivité québécoise a d'ailleurs été soutenu par un certain nombre de prêts ou de subventions du Gouvernement central. C'est ainsi que le budget brut d'immobilisations du ministère de la Voirie augmentait de plus de cent millions de dollars sur la seule année 1971/72. Et qu'il approchera les quatre cents millions de dollars en 1972/73!

Bien que le ministère de la Voirie ait procédé à une véritable déconcentration administrative, les administrateurs régionaux participent à l'éla-

boration ou veillent à l'exécution de programmes toujours "décidés à Québec". S'adressant aux membres d'une Chambre de Commerce régionale en décembre 1971, le sous-ministre de la Voirie a justifié ainsi le maintien de la centralisation de tous les pouvoirs décisionnels dans la Vieille Capitale:

"... Il faut être réaliste. Il y a trop longtemps que la Voirie au Québec agit au jour le jour, à court terme. Abandonner totalement l'administrateur régional à sa région, c'est le livrer à une foule de pressions locales qui ne mènent, finalement, qu'à des "bouts de chemin sans issue". Parallèlement à cette politique de déconcentration administrative, il y a donc tout un nouvel état d'esprit qui anime les responsables du ministère de la Voirie dans la Vieille Capitale: ils sont d'abord soucieux, à partir de la perception des besoins régionaux que leur procurent leurs représentants locaux, de mettre en oeuvre des projets vastes et cohérents.

Il faut parfois toute l'autorité de l'administration centrale pour faire admettre à des corps intermédiaires, à des conseils municipaux, à des députés très dynamiques, que tel projet doit être différé si on ne veut pas provoquer le glissement de priorités budgétaires d'une région à une autre.

Si demain, conclut le sous-ministre de la Voirie, quelques villages unissent leurs forces pour bloquer nos routes, troubler l'opinion publique au point que nous devons céder immédiatement à leurs pressions, il est bien évident que d'autres régions auront à en souffrir. Car, si les gouvernements ont tendance à considérer leurs dépenses comme incompressibles, les contribuables, quant à eux, ont tendance à considé-

rer les recettes du Gouvernement (et leurs impôts!) comme inextensibles."

Cette politique exige donc un recensement précis des besoins de toutes les régions, l'établissement de priorités auxquelles les gestionnaires doivent se tenir impérativement.

Depuis 1970, le ministère de la Voirie établit ou revise chaque année le plan quinquennal de chacune de ses douze régions administratives. C'est à partir de ce document de travail que le conseil des ministres établit les priorités, en fonction des disponibilités budgétaires, des besoins socio-économiques de chacune des régions, de sa politique générale de développement économique régional.

Cet instrument de travail n'est pas seulement un ensemble de cartes en couleur, c'est surtout un document qui sensibilise l'exécutif de la Province aux vastes besoins du réseau routier québécois! Les prévisions quinquennales, établies en 1971/72, évaluaient ainsi les besoins à plus de un milliard de dollars d'ici cinq ans!

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA VOIRIE
GROUPE
pluridisciplinaire

DESSERTE STE-SCHOLASTIQUE
N.A.I.M.



étude pour la création d'un par corridor

gilles lussier
pierre heynemand
robert letarte
louis picard

groupe pluridisciplinaire
voirie du québec
décembre 1971

MINISTÈRE DE LA VOIRIE
Postes d'essence sur les autoroutes
Évaluation de la demande sur
les autoroutes existantes

Aire de préservation de Louiseville

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA VOIRIE
groupe
pluridisciplinaire

RÉTROSPECTIVE DES RÉUNIONS

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT
DE LA RÉGION DE MONTRÉAL
SOUS-COMMISSION DE TRANSPORT

localisation d'un centre de voirie à lachute

louis picard
urbaniste
groupe pluridisciplinaire
voirie
janvier 72

PROGRAMME ROUTIER QUINQUENNAL
GRANDS PROJETS
BUDGETS 1972-1977

Etudes de circulation et préoccupations socio-économiques

L'innovation qui est sans doute appelée à connaître le plus grand retentissement dans l'avenir est la création, à la fin de l'été 1971, d'une équipe pluridisciplinaire groupant, sous la responsabilité d'un ingénieur, un administrateur, un géographe, un urbaniste. Cette équipe relève directement du sous-ministre de la Voirie et n'est que l'embryon d'un groupe plus vaste qui pourrait aussi comprendre des architectes, des sociologues, des économistes, etc.

Suivant l'exemple de plusieurs grandes villes américaines comme Baltimore, Chicago et New York, le ministère de la Voirie commence donc à créer à Montréal un groupe de spécialistes qui n'analyse pas seulement les réalités techniques du milieu mais qui tient compte également des besoins et des attitudes de la population. Le groupe cherche donc à faire des grands axes du réseau routier québécois un apport positif au développement de la communauté.

Selon une thèse de plus en plus répandue parmi les spécialistes du génie routier, on pense en effet, au ministère de la Voirie, qu'on peut maximiser l'effet multiplicateur des investissements routiers, particulièrement en secteur urbain, en utilisant l'emprise libérée par la construction d'une autoroute urbaine pour la création de parcs de stationnement, d'aires de loisirs, d'édifices à bureaux ou d'immeubles résidentiels.

Le groupe pluridisciplinaire du Service technique de la Circulation suit en outre de très près le dossier de l'Aménagement de la région de Montréal. Il a étudié notamment, en collaboration avec un certain nombre d'autres ministères, l'impact de l'implantation d'un nouvel aéroport

international à Sainte-Scholastique sur le réseau des grandes routes de la région de Montréal.

L'ensemble du projet est déjà en voie de réalisation puisque la construction de certains tronçons est déjà amorcée. Les discussions, menées au niveau fédéral, ont permis d'arriver à une entente selon laquelle le ministère de l'Expansion économique régionale collabore financièrement à la réalisation de ces projets.

Le Service technique de la Circulation du ministère de la Voirie assure et coordonne la planification du réseau routier pour l'étendue de la Province. C'est lui qui a la responsabilité de la préparation et de la mise à jour des plans quinquennaux.

Deux groupes régionaux, l'un à Québec, l'autre à Montréal, effectuent toutes les études requises à une bonne planification routière, telles que des études "origine — destination", des inventaires du réseau, des études de besoins, etc.

Ainsi, la section des contrôles électriques de Montréal a codifié 7,655 unités d'éclairage dans le cadre de son inventaire mécanographique, la section a surtout installé ou réaménagé des groupes de feux de circulation ou d'éclairage routier dans le but d'améliorer les volumes de trafic acceptés par des sections de route ou la sécurité de tous les automobilistes. En 1971/72, la section a procédé à l'installation de 21 feux lumineux, effectué soixante modifications sur des systèmes existants et entretenu près de 350 feux de circulation et de 11,000 luminaires.

La section de la Signalisation routière a préparé des plans et devis pour douze grands projets d'autoroutes de la région Ouest de la Province. Des contrats sont actuellement en cours d'exécution sur l'autoroute 40 aux échangeurs de la route 17 (Ontario), de la Montée Wilson et Baie St-Thomas, ainsi que sur l'autoroute 640 entre l'autoroute des Laurentides et la route 65. La section a enfin préparé des plans à l'échelle 1": 400' montrant la signalisation existante sur les neuf grandes autoroutes de la région Ouest de la Province, produit 250 copies supplémentaires du rapport sur "Le numérotage des autoroutes du Québec, réseau actuel et projeté", et préparé des plans montrant les recensements véhiculaires sur toutes les routes de la région Ouest, prévues au nouveau numérotage.

Dans la Division des Inventaires et Programmes, la section Recensement de la Circulation a installé 460 stations de comptage automatique de la circulation et effectué 640 enquêtes manuelles de circulation. Des études Origine-Destination sur Val d'Or, Otterburn Park, St-Jean-Baptiste, St-Félix-de-Valois, St-Cléophas, représentent au total 168 heures d'entrevues; enfin, cette section a classifié les véhicules sur les 20 ponts entourant les îles de Montréal et Laval.

Un camion conçu pour effectuer la photo-inventaire du réseau routier a été mis à la disposition de la section des Inventaires et Programmes en juillet 1971. Pendant la période estivale, le camion a filmé près de 1,000 milles de routes. Une visionneuse, mise à la disposition du Service technique de la Circulation, permet de contrôler en tout temps certaines caractéristiques des routes filmées.

Le même service a enfin effectué diverses études Origine-Destination

sur le traversier entre Sorel et Berthier, sur la ville de Rouyn-Noranda, sur le tronçon de l'autoroute 50 entre Joliette et St-Gabriel de Brandon, sur le rang de la Montagne à Mont-St-Hilaire et sur Val d'Or; le service a en outre effectué l'inventaire photographique des 1,200 passages à niveau de la région Ouest et les informations sont enregistrées sur ruban I.B.M. au bureau central de Québec.

Tous les futurs grands axes routiers de la Province de Québec sont soigneusement étudiés avant même que le ministère de la Voirie ne décide de les construire. Leur localisation en particulier fait l'objet d'études approfondies. Dans la région Ouest, des études et avant-projets définitifs ont été effectués sur les autoroutes 51, dans son approche vers un futur pont entre Sorel et Berthier, sur l'autoroute 50 entre Lachute et Hull (65 milles), entre l'autoroute du Nord et l'autoroute des Laurentides (23 milles) et entre Joliette et St-Gabriel de Brandon (18 milles). D'autres études ont été effectuées sur les approches Est de l'aéroport de Ste-Scholastique.

Dans la région de Québec, et à la demande du sous-ministre adjoint à la Planification, des différentes directions régionales du ministère ou de certaines municipalités, la Division des Avants-projets a étudié les futures autoroutes Transquébécoise, Bic-Mont-Joli, de la Beauce, Laurentien et de la Rive Nord. Au total, 83 milles d'autoroutes, 161 milles de routes rurales, 257 carrefours à accès contrôlé, 6 ponts et 4 viaducs ont été étudiés.

Est-il besoin cependant de préciser au lecteur de ce rapport que toutes les études entreprises par le Service technique de la Circulation à Qué-

bec ou à Montréal peuvent précéder parfois de très loin la phase des réalisations pratiques?

Comme à Montréal, la section des Inventaires et Etude des besoins a mis sur ruban magnétique toutes les informations concernant les passages à niveau de sa région et a dressé un photo-inventaire de quelque 750 milles de routes.

La Division des Aménagements connexes du Service technique de la Circulation a procédé à l'installation des haltes routières et de sites de pique-nique sur diverses routes provinciales ou sur la Transcanadienne dans l'est. Au total, \$385,000 ont été consacrés à cette activité. La Division a par ailleurs alloué une somme de un million de dollars à la direction régionale de Drummondville pour l'aménagement du Parc des Voltigeurs et investi \$25,000 dans l'achat de tables de pique-nique.

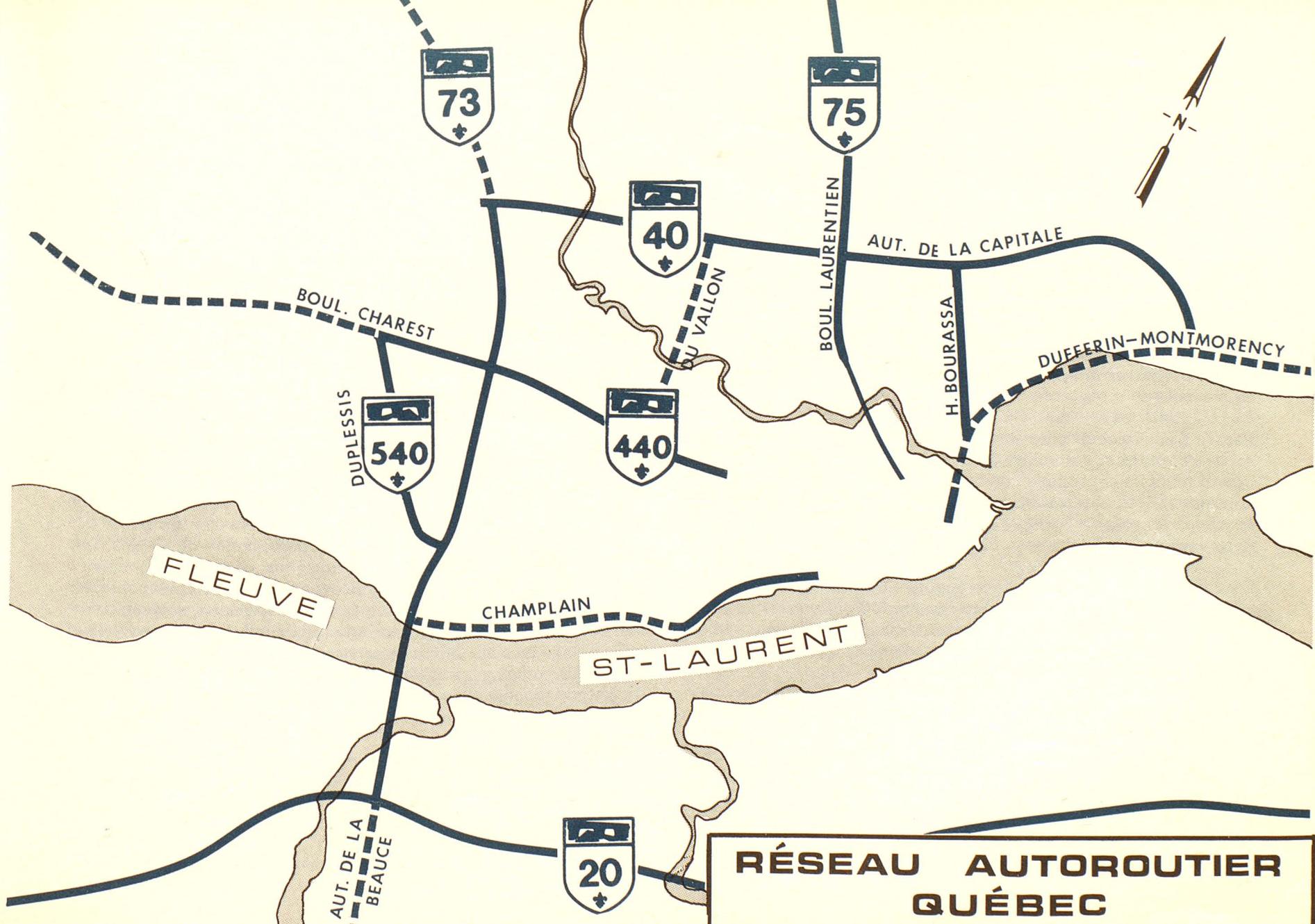
La mise en place d'une nouvelle numérotation routière et la réorganisation territoriale ont été élaborés par la Division des Projets spéciaux du Service technique de la Circulation. Outre ces deux projets majeurs déjà présentés au premier chapitre de ce rapport, la Division a régulièrement participé aux séances de la Commission de Géographie du Québec.

Enfin, la section de Cartographie voit au ramassage des informations pour fins cartographiques et revise annuellement les cartes géographiques. Les principales informations touchées sont les suivantes: localisation des routes, nouvelles chaussées, modification de surface, le chaînage, les limites administratives et la toponymie. Les équipes sont

à préparer les cartes municipales, des divisions et des régions suivantes: Trois-Rivières, Montréal, Sud de Montréal et Nord de Montréal.

La Division des Contrôles de la Circulation a étudié les demandes d'amélioration de la signalisation, d'installation de feux de signalisation, de feux clignotants et systèmes d'éclairage qui lui sont parvenus, au cours de l'année, des municipalités, Chambres de Commerce, députés, particuliers, etc...

Plusieurs de ces demandes ont exigé une inspection et requis la préparation des plans et mémoires estimatifs. La direction a étudié une vingtaine de demandes d'éclairage, une soixantaine de feux clignotants et une quarantaine de feux lumineux. Elle a enfin continué la préparation des plans de signalisation des autoroutes nouvellement construites. Ces plans furent réalisés pour l'autoroute de la capitale et aussi la Transcanadienne. Plusieurs modifications ont été apportées à la signalisation existante.



**RÉSEAU AUTOROUTIER
QUÉBEC**

Du pain sur la planche... à dessin!

Les Services techniques des Ponts et des Plans et Devis de Chaussées ont travaillé sur quelque 221 projets ou tronçons pour lesquels des ingénieurs-conseils ont été mandatés. 170 ont été complétés en 1971/72, qui représentent une amélioration routière sur 125 milles de routes et autoroutes, au coût estimatif de construction de \$72 millions, certains étant répartis sur quelques années de réalisation, trois au maximum.

Par les 159 projets confiés à l'entreprise privée, des plans pour 481 milles de routes et autoroutes sont en cours de préparation, au coût approximatif de construction de \$520 millions. Parmi ces projets, 84 concernent des ponts ou des ponts d'étagement améliorant 94 milles de routes, au coût de \$96 millions. Tous ces plans sont préparés sous la surveillance du ministère.

Il y eut en 1971/72, amélioration apportée à l'éclairage de 135 tronçons de routes, dont 70 ont été traités par la Division de l'Eclairage Routier. 165 passages à niveau ont bénéficié d'améliorations. 23 ont été étagés et 4 sont en construction. Globalement, cette dépense totale en 1971/72, \$6 millions.

Pour tous ces projets et tous ceux fournis par les régions, la Division des Plans Parcellaires a préparé des plans légaux d'arpentage; en 1971/72, la direction générale a préparé 113 rapports à la direction générale de l'Expropriation pour régler autant de cas de résidus de terrains; 242 conventions de services professionnels ont été préparées: 73 pour les ingénieurs-conseils, 46 pour les arpenteurs-géomètres, 99 pour les laboratoires de sols et matériaux et 24 pour des études spéciales et de la photogrammétrie.

Pour les 221 projets ou tronçons de routes et tous ceux pour lesquels les régions en ont fait la demande, le service des Sols et Matériaux a fait les expertises nécessaires à l'étude des sols et produit ses recommandations sur le tracé, le drainage, les fondations et le type de chaussée.

Dans la région Ouest du Québec, les divisions des projets spéciaux et régionaux, ingénieurs et techniciens, ont préparé les plans et devis pour fins de soumission de 72.2 milles de routes, totalisant un montant de \$15 millions.

La préparation des plans et devis du boulevard Maisonneuve à Hull a sûrement été le projet-clef, tant par la présentation du projet que par la complexité de sa conception. La participation du service dans l'élaboration du projet fut un apport très utile sur le plan économique et pratique, et les résultats le prouvent. Les éloges des responsables de la construction adressés à l'équipe de travail des projets régionaux ont contribué beaucoup à créer une collaboration plus intensifiée et plus étroite avec les différents services du ministère. La consultation avec les autorités municipales et fédérales a été vécue et a permis une réalisation répondant aux besoins économiques réels de la région dans une planification réaliste.

Le principe de dialogue et de consultation entre organismes gouvernementaux et le service, fut aussi mis en pratique pour l'établissement du réseau routier de la région du Nouvel Aéroport International à Ste-Scholastique.

Cette année, la section du design a fourni un rendement supérieur.

En plus du travail de voirie, cette section a été appelée à oeuvrer dans un champ d'action plus spécialisé, qui pourrait s'appliquer aux arts graphiques. Sa disponibilité et sa coopération ont été très appréciées par le Cabinet du Ministre. C'est à ce groupe qu'est due la conception graphique de ce rapport.

La direction générale de l'Expropriation a réglé au cours de l'année quelque 8,300 cas d'expropriation, représentant un déboursé de l'ordre de \$42 millions.

Suite à une étude des structures par le ministère de la Fonction publique, un nouvel organigramme a été mis en vigueur au mois de février 1972. Ce nouveau plan d'action, qui représente un meilleur partage des responsabilités, devrait accroître l'efficacité générale.

Le calcul des intérêts sur les indemnités qui devait subir des retards considérables parce que complété manuellement, s'effectue maintenant par ordinateur, ce qui élimine plusieurs délais.

Le programme de mécanographie se poursuit toujours et il est maintenant possible d'obtenir de nombreux rapports statistiques qui permettent une meilleure gestion.

Le Service des Utilités Publiques s'occupe de l'amélioration et de la protection des passages à niveau du Québec, de la construction d'étagements aux croisements de voies ferrées ainsi que du déplacement des installations électriques et téléphoniques, relativement aux projets du ministère.

Le ministère a amélioré les approches d'environ 80 passages à niveau, ce qui a nécessité des dépenses de l'ordre de \$510,000. De plus, les travaux exécutés par les compagnies de chemins de fer relativement à ces projets ont nécessité un déboursé de \$97,000.

Les compagnies de chemins de fer ont installé, à la demande du ministère, une protection automatique sur 85 passages à niveau et le déboursé du ministère envers le coût de ces travaux s'est établi à \$195,000. L'entretien des systèmes de protection déjà existants a absorbé le montant de \$514,000.

Quatre nouveaux projets d'étagements ont été mis en chantier et ont nécessité des investissements de \$225,000. Le parachèvement de 23 autres étagements a pour sa part nécessité des dépenses de \$5 millions.

La construction de routes a nécessité le déplacement d'installations d'utilités publiques pour un montant de \$3 millions. De plus, la construction de la route Transcanadienne a nécessité des déplacements supplémentaires pour environ deux millions. Les projets spéciaux eux-mêmes nécessitent des déboursés additionnels d'environ 1.2 million de dollars.



L'adjoint parlementaire au ministre de la Voirie, monsieur Raymond Mailloux, évalue quelques arpents de neige sur le tracé même de l'autoroute de la Rive nord, un tronçon de 6.5 milles entre Pointe-du-Lac et Trois-Rivières, un investissement de plus de six millions de dollars.

Soumissions et contrats: près de trois cents millions

Au total, le Service des Contrats du ministère de la Voirie a concrétisé 680 soumissions représentant des déboursés de \$275.8 millions.

309 soumissions de terrassement et gravelage de 640 milles de routes régionales ou locales ont justifié des dépenses de \$164 millions. En ce qui concerne le revêtement bitumineux, 540 milles de routes étaient répartis en 186 contrats accordés après soumissions publiques. Par contre, 217 contrats portant sur 630 milles de routes étaient directement négociés entre le ministère et les entrepreneurs.

Le ministre de la Voirie s'est expliqué de ce changement d'attitude de la part du ministère devant l'Association des Constructeurs de Routes et Grands travaux du Québec...

“... Je sais que certains d'entre vous (constructeurs de routes) se sont interrogés sur nos intentions réelles concernant notre possibilité de négocier des contrats de pavage inférieurs à \$150,000. Nous nous sommes rendu compte que, pour de petits contrats, nous n'avions bien souvent qu'un seul soumissionnaire. Dans ce cas, la négociation permet d'arriver à des conditions bien plus raisonnables pour nous. Par contre, en ce qui concerne de gros contrats comme ceux de la route Matagami-Amos ou de la Transcanadienne dans le Bas du Fleuve l'an dernier, l'ampleur des travaux peut justifier le déplacement d'une usine et il y a alors une compétition entre divers entrepreneurs. Il est bien évident que, dans ces conditions, nous allons en soumission.”

Pour la direction des Projets spéciaux, le montant global des travaux exécutés à contrat s'élève à la somme de \$682,631.38 a été affectée aux déplacements d'utilités publiques au cours du même exercice

financier. A ces montants, il faudrait ajouter les sommes payées en expropriation.

De plus, une expérience a été tentée sur la route Transcanadienne à Cabano, pour la mise hors gel d'une section de route, où les soulèvements différenciels créés par le gel étaient particulièrement considérables.

Le Service des Inspections, Enquêtes et Réclamations, a effectué un total de 186 enquêtes qui ont permis au ministère de récupérer diverses sommes importantes: d'employés indélicats du ministère, plus de \$5,000., \$15,616. d'entrepreneurs ou de fournisseurs, environ \$1,000. de particuliers ayant commis des vols sur les chantiers. La seule récupération des barils vides retournés aux entrepreneurs a permis au ministère de récupérer plus de \$33,000. Enfin, des vérifications sérieuses à travers la Province sur la qualité du béton bitumineux et des ciments asphaltiques a permis de recouvrer environ \$200,000. Par ailleurs, le ministère a dû payer \$64,000. par suite de réclamations en dommages portées contre lui.

L'embellissement des routes

Comme dans le passé, le Service s'est occupé de la normalisation de la signalisation, de la fabrication et de l'entretien des panneaux, de l'entretien des systèmes d'éclairage et des feux de circulation. Il s'est en outre occupé de l'application de la loi des affiches et panneaux-réclames le long des routes de même que de celle des cimetières d'automobiles.

L'usine a fabriqué et distribué dans les divisions un total de 194,443 panneaux. Le service a également distribué 472,740 gallons de peinture et 2,992,115 livres de microbilles de verre.

En plus de voir à la fabrication des panneaux, le service a continué à organiser et à surveiller l'implantation de la signalisation et le traçage de la barre blanche dans les divisions. Il a notamment participé activement à l'implantation du nouveau numérotage des routes tant par la fabrication des panneaux que par la surveillance et la coordination de leur installation.

Enfin, le service a participé activement aux travaux de comités de l'Association des Routes et Transports du Canada et de l'Institute of Traffic Engineers visant à l'uniformisation de la signalisation à travers le pays. Il a de plus collaboré activement aux travaux d'un comité interministériel visant à l'établissement d'une signalisation uniforme pour les sentiers de motoneige ainsi que des procédures de distribution de cette signalisation.

La restructuration de la Division des Permis et Règlements s'est poursuivie au cours de l'année par l'engagement de nouveaux inspecteurs de sorte que le service est maintenant représenté dans chaque région.

Ce personnel supplémentaire a permis l'application à la grandeur de la province de la loi des panneaux-réclames le long des routes et de celle des cimetières d'automobiles. Le tableau suivant résume les activités de cette division:

Textes de lois distribués:	9,391
Avis envoyés aux contrevenants:	10,371
Confection ou correction de plans:	943
Visites et entrevues:	9,711
Relevés topographiques:	7,581
Dossiers ouverts:	6,532
Dossiers fermés:	3,692
Dossiers à ouvrir au 31 mars 1972:	96
Affiches enlevées:	7,100
Dossiers envoyés au Contentieux:	746

600,000 tonnes de sel
40,000 milles de routes

On sait que l'entretien des routes en été et en hiver au Québec exige chaque année environ \$ 110 millions.

Au cours de l'été 1971, le Service de l'Entretien a dépensé \$66.7 millions sur près de 33,000 milles de routes. Ces travaux comprennent notamment 530 milles de couches d'usure, 400 milles de rechargement de gravier et 5,830 milles d'abat-poussière.

Dans l'hiver 1971 / 72, le ministère accordait \$8.5 millions de subventions pour l'entretien de 24,400 milles de routes par des municipalités. Le ministère de la Voirie entretenait lui-même 3,860 milles de routes importantes et faisait effectuer l'entretien de 11,560 milles de routes par l'entreprise privée au coût de \$8.8 millions.

Le déneigement nécessitait l'épandage de 620,000 tonnes de sel et de 200,000 tonnes d'abrasif.

L'entretien des ponts, pour sa part, exigeait des dépenses de \$5 millions en réparations de planchers et de structures, en peinture, rénovation de systèmes d'éclairage, galvanisation de garde-corps et inspections sous-marines.

Enfin, le ministère de la Voirie, en 1971, reprenait à sa charge l'entretien de 11,000 milles de chemins de colonisation concédés par le ministère de l'Agriculture. Le ministère recevait en outre le budget de \$2.5 millions qui y était attaché. Le ministère de la Voirie a, par ailleurs, dès cette première année, amélioré certains chemins de colonisation au coût de \$1.5 million.



Le Service des Inspections, Enquêtes et Réclamations a permis au ministère de "récupérer" près de \$300,000... Ce qui n'empêche pas le ministre de la Voirie de s'assurer lui-même de la qualité des matériaux utilisés pour la construction des routes et des ponts!



Sécurité:
une préoccupation
quotidienne
du Ministère
de la Voirie

La sécurité: une préoccupation quotidienne du ministère de la Voirie. Chaque année, le ministère participe financièrement à une campagne de sécurité organisée sur tous les chantiers de construction par l'Association des Constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ci-dessus).

Comme tous les citoyens de la province, le ministre de la Voirie écoute les directives d'un officier de la Sûreté du Québec concernant les lois qui régissent la pratique du sport de la motoneige (ci-contre).

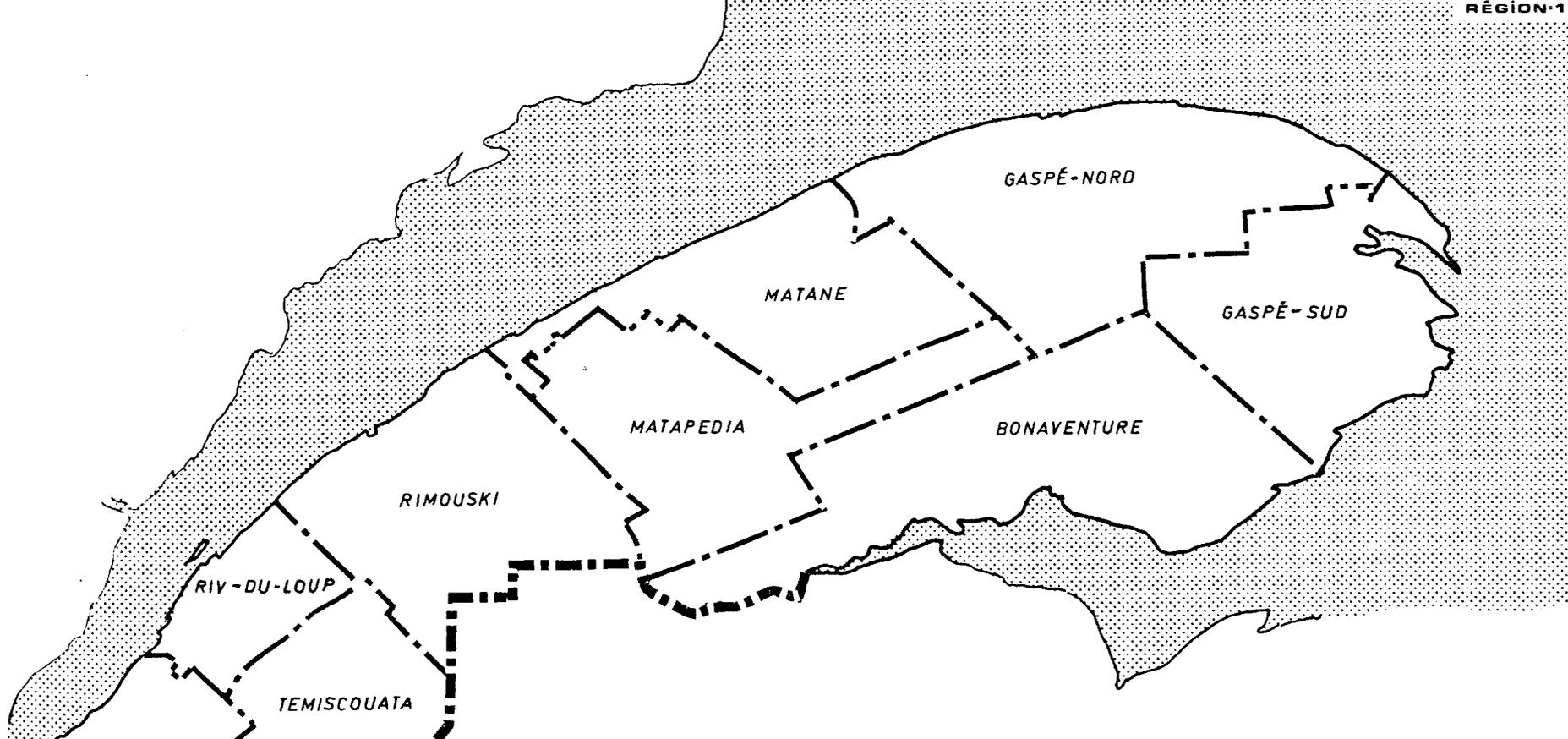


les travaux en 1971-72



les routes québécoises en 1972





BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE

ILES de la MADELEINE



Augmentation de 52.9% en deux ans

La péninsule gaspésienne bénéficie du plus fort budget de voirie de toute son histoire. L'investissement par habitant atteint le niveau record de \$81. comparativement à une moyenne provinciale de moins de \$46. Cet effort exceptionnel traduit la préoccupation conjointe des Gouvernements du Québec et du Canada de faire de cette importante région un centre touristique à la mesure du marché nord-américain.

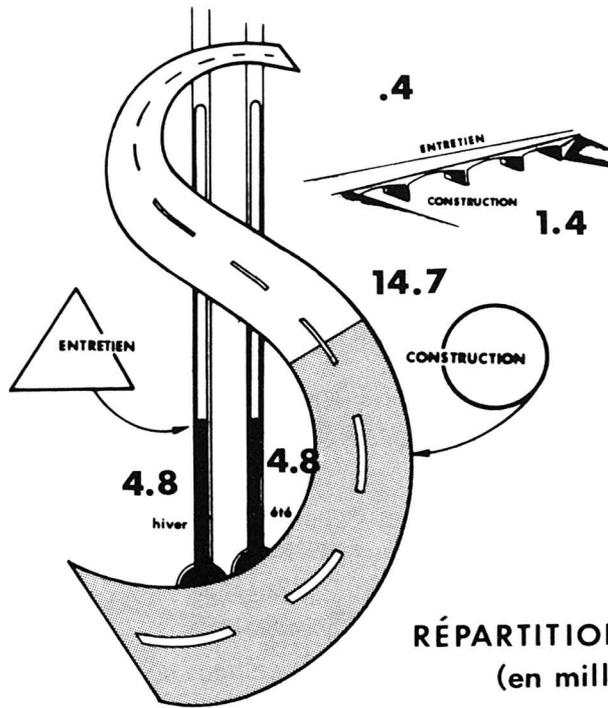
Une entente spéciale permet en effet au ministère de la Voirie d'investir jusqu'à \$54 millions dans cette région d'ici 1974. Au terme de cette première phase, les conditions de l'entente seront réévaluées et le volume des travaux routiers réalisé en cinq ans pourrait atteindre les \$90 millions. Les deux Gouvernements partagent à égalité les coûts engagés. En 1971/72, l'entente portait sur une somme de plus de \$14 millions et en 1972/73, près de \$26 millions seront dépensés dans cette région.

Le budget des immobilisations du ministère de la Voirie pour la route Transcanadienne dans l'est du Québec atteint, en 1971/72, près de \$25 millions. Grâce à cet ultime effort financier, la route Transcanadienne sera complétée sur tout le territoire québécois dès 1972. Le dernier tronçon jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick devant être ouvert dès cet automne.

Le seul tronçon Lévis-Frontière du Nouveau-Brunswick, ouvert dans les trois dernières années, d'une longueur de 161.7 milles, exige des dépenses de \$130 millions et la construction de 17 ponts et de 45 viaducs.

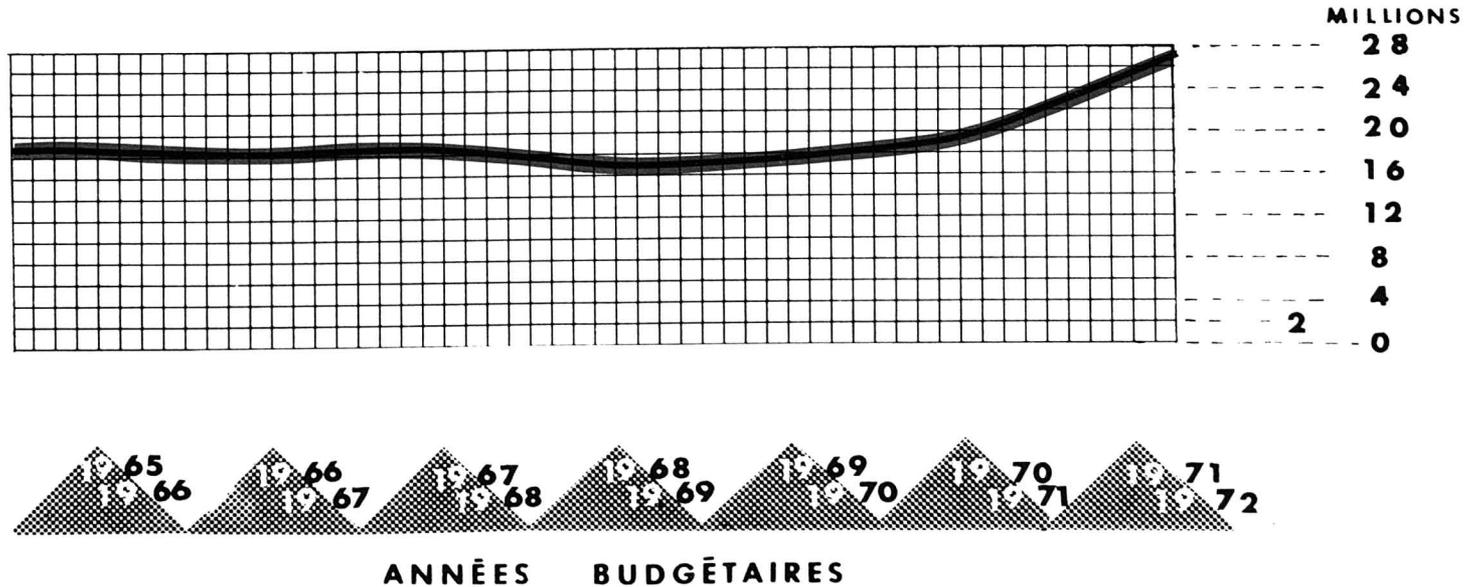
La route 6, de Ste-Flavie à Ste-Flavie représente une ceinture routière de plus de cinq cents milles. Préoccupé des conditions de sécurité routière dans l'est du pays, le ministère de la Voirie a entièrement refait la signalisation de cette route, ce qui ne représente pas moins de 1,100 milles de lignes blanches à tracer!

Le budget global pour les travaux routiers, dans la péninsule gaspésienne a bénéficié d'une croissance record de 52.9% depuis deux années. Le volume des travaux effectués est passé de \$17.2 millions en 1969/70 à \$19.3 en 1970/71 et \$26.3 millions en 1971/72.



BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



— BONAVENTURE: Route 6, importants investissements de terrassement, gravelage et pavage pour des sommes de \$540,000. dans Carleton-sur-mer et Carleton centre, de \$180,000. dans le canton de St-Godefroy, de \$363,000. dans New-Richmond ville, de \$217,000. dans St-Siméon et Bonaventure, de \$907,000. pour le contournement de New-Richmond, avec construction de deux ponts et éclairage complet du tronçon.

: Terrassement et gravelage d'un tronçon de 2.30 milles route Chapados, chemins 2e rang et St-Jogues dans Paspébiac et Hope canton, \$115,000.;

: Terrassement et gravelage de la route Miguasha Wafer dans Nouvelle; investissement de \$518,000.

— GASPÉ-NORD: Route 6, investissements de \$189,000. dans diverses municipalités pour l'installation de systèmes d'éclairage, de \$300,000. pour terrassement, gravelage et pavage dans Ville Mont-St-Pierre, de \$1,250,000. pour terrassement, gravelage et pavage dans le canton de Cloridorme, de \$500,000. dans Cap-Chat ville, de \$1,500,000 dans Anse-à-Valleau et de \$185,000. pour la pose d'un égout et l'élargissement de la chaussée dans Ste-Anne-des-Monts;

: Construction d'un pont au-dessus de la rivière Cap-Chat pour la route St-Octave de l'Avenir au coût de \$139,000.

— GASPÉ-SUD: Route 6, deux importants contrats pour terrassement, gravelage, asphaltage et éclairage de \$1,342,000. dans Percé et de \$1,527,000. dans Barachois paroisse;

: Revêtement en béton bitumineux du chemin des Falls à Percé. Construction d'un pont en boyau de tôle ondulée sur le chemin St-Isidore, dans St-Isidore de Gaspé.

— ILES-DE-LA-MADELEINE: Construction d'un pont de \$300,000. sur le chemin entre Havre aux Maisons et Cap aux Meules;

: Terrassement et gravelage d'un tronçon de cinq milles sur le chemin principal à l'Etang du Nord: \$187,000.;

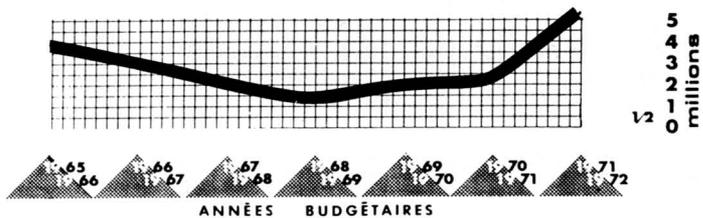
: Pose de revêtements en béton bitumineux sur divers chemins dans plusieurs municipalités pour une valeur de \$310,000.

— KAMOURASKA: Route Transcanadienne, contrat de \$1,670,000. pour travaux de fondation, revêtement en béton bitumineux et pose d'un système d'éclairage sur un tronçon de près de 18 milles dans St-Roch-des-Aulnets, Rivière-Ouelle et Ste-Anne-de-la-Pocatière. Construction d'un pont en béton à l'intersection de la route Transcanadienne et du chemin Haut de la Rivière dans la paroisse de St-Pacôme;

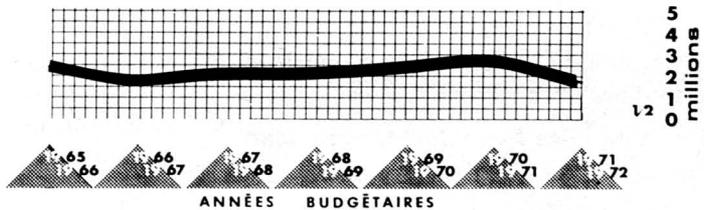
: Terrassement, gravelage du Rang des Côtes, sur une longueur de deux milles, dans St-Germain et St-Louis paroisse: \$103,000.;

: Terrassement, gravelage et construction d'un pont semi-permanent sur la route faisant le tour du Lac Pohénégamook dans St-Elleuthère au coût de \$114,000.

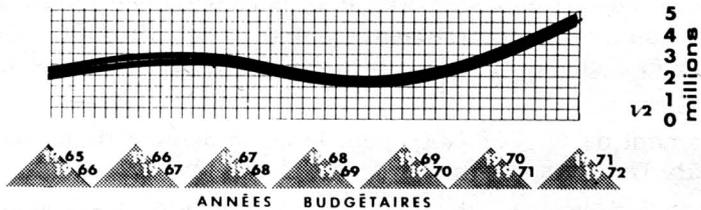
— MATANE: Pavage et constructions diverses sur la route 6, dépenses de \$280,000. dans la ville de Matane, de \$105,000. dans Capucien-Est, de \$350,000. dans Grand-Métis;



COMTÉ: BONAVENTURE

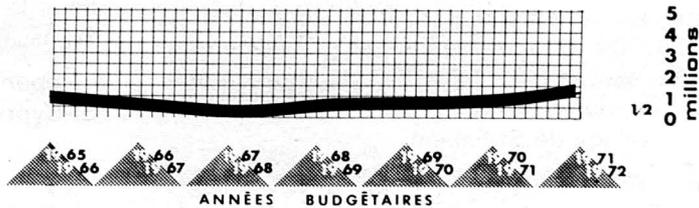


COMTÉ: GASPÉ-NORD

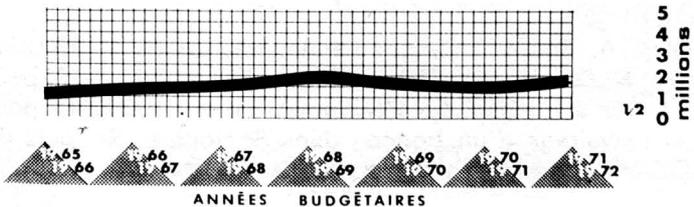


COMTÉ: GASPÉ-SUD

1 - BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE



COMTÉ: ILES DE LA MADELEINE



COMTÉ: KAMOURASKA

: \$ 361,000. de travaux dans St-Jérôme de Matane pour la construction d'un pont, terrassement, gravelage et pavage;

: Terrassement et gravelage de la route Price-Mont-Joli dans St-Jean-Baptiste au coût de \$ 223,000.

— MATAPÉDIA: Terrassement, gravelage et pavage sur la route 6 dans St-Moise paroisse pour \$ 657,000., dans St-Moise et Ste-Marie de Sayabec pour \$ 618,000., dans Lac-au-Saumon village, Assemet-quagan canton et Ste-Florence pour \$ 135,000.;

: Terrassement et gravelage de la route du lac Pitre dans St-Alexandre des Lacs;

: \$ 215,000. dans Causapsal pour la construction d'un pont en ciment sur la rivière Matapédia.

— RIMOUSKI: Importants investissements pour l'amélioration de la route 10, notamment \$ 254,000. de terrassement et gravelage dans Ste-Cécile du Bic et St-Fabien paroisse, \$ 2,084,000. de terrassement, gravelage et pavage dans Rimouski-Est village, \$ 270,000. pour la route de contournement du village de St-Fabien;

: Route Rimouski-Cabano, \$ 156,000. pour le terrassement et le gravelage de l'ancien chemin Taché-Est dans St-Narcisse de Rimouski, et \$ 108,000. pour le terrassement et le gravelage de l'ancien chemin Taché-Ouest dans les paroisses de St-Marcellin et St-Narcisse. Près de \$ 400,000. pour le terrassement, le gravelage et le pavage et l'éclairage de l'avenue Tessier dans la cité de Rimouski;

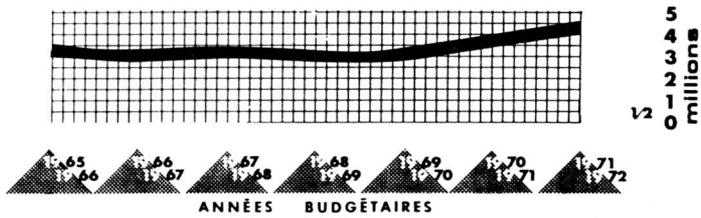
RIVIÈRE-DU-LOUP: Plusieurs millions d'investissements dans la route 10, son raccordement avec la route Transcanadienne. Contrat de \$ 2,726,000. pour terrassement et gravelage entre St-Patrice et Rivière-du-Loup; contrat de \$ 1,340,000. pour la construction d'un pont au raccordement de la route Transcanadienne et de la route 10 dans Rivière-du-Loup; contrat de \$ 580,000. pour la construction d'un pont d'étagement au même raccordement; contrat de \$ 1,580,000. pour la construction d'un tronçon de 3.5 milles dans St-Georges de Cacouna;

: Investissement de \$ 1,778,000. pour le raccordement de la route 10 à la route TransGaspésienne;

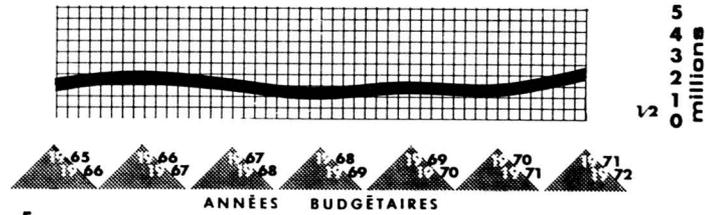
: Route Transcanadienne, dépenses de \$ 1,909,000. dans Notre-Dame du Portage pour la construction d'un viaduc à l'intersection de la Transcanadienne et des voies ferrées du CN. Investissement de \$ 530,000. pour le pavage et l'éclairage d'un tronçon dans le canton de Withworth et St-Honoré; \$ 313,000. dans St-Georges de Cacouna pour la construction d'un pont d'étagement à l'intersection de la Transcanadienne et de la route de l'Eglise;

: Dépenses de près de \$ 200,000 pour le pavage de la route 293 dans St-Cyprien et St-Jean-de-Dieu.

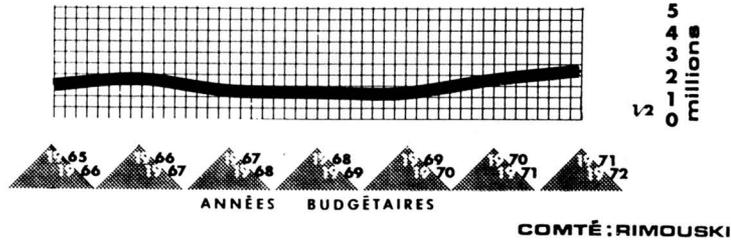
— TÉMISCOUATA: Route Transcanadienne, travaux de \$ 890,000. dans Cabano et N.-D. du Lacet Dégelis, dépenses de \$ 232,000. pour l'éclairage du même tronçon. Investissement de \$ 1,300,000. pour le pavage, et l'éclairage d'un tronçon dans St-Honoré, St-Louis du Ha! Ha! et Cabano;



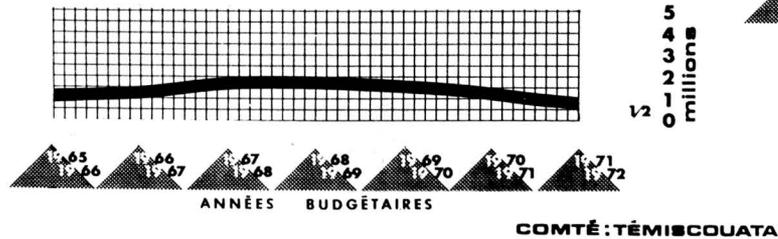
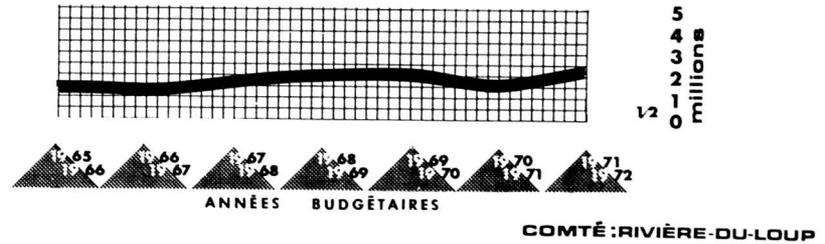
COMTÉ: MATANE



COMTÉ: MATAPÉDIA



1 - BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE

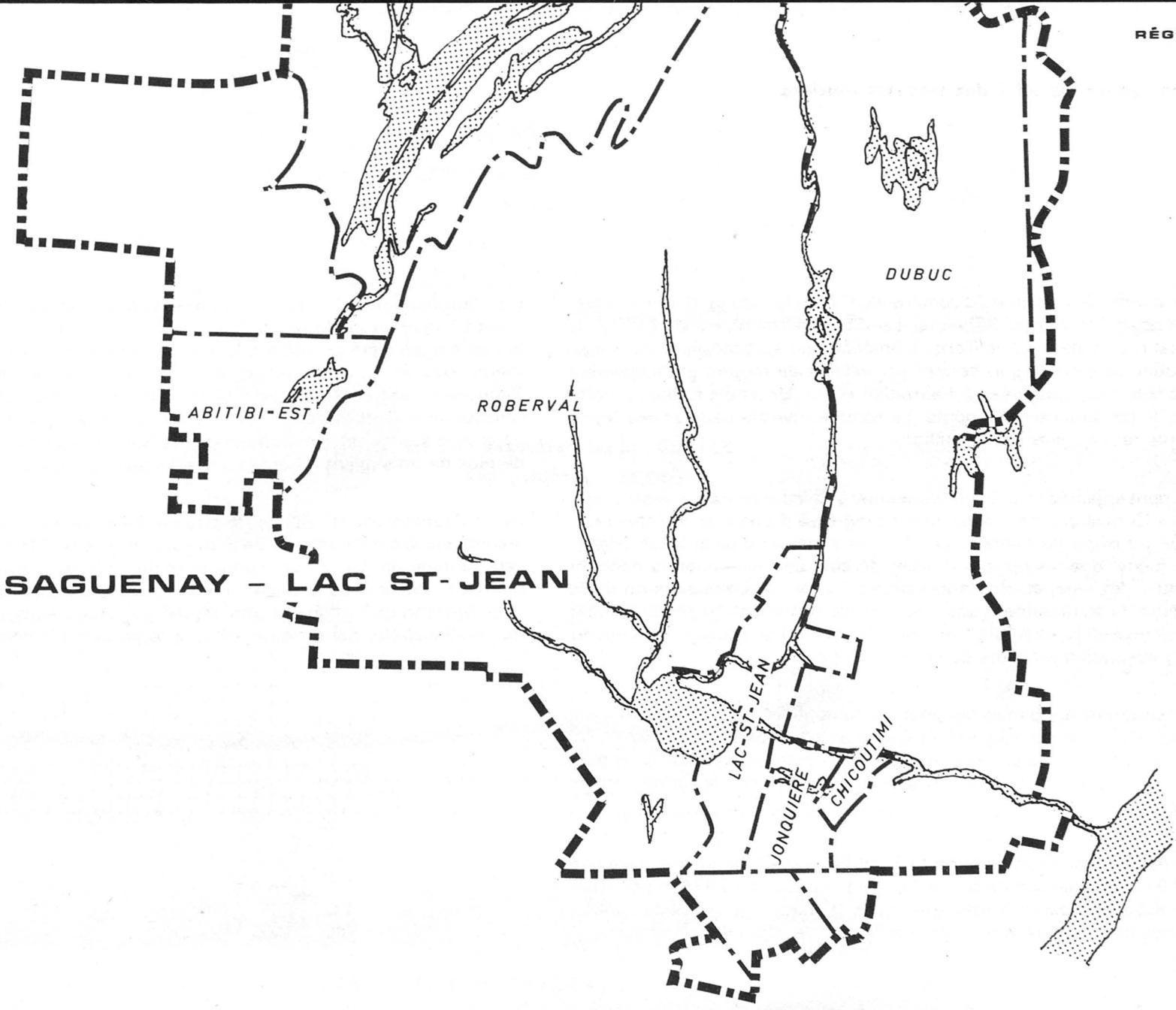




Le 27 octobre 1960, le Québec se prévaut de la loi fédérale sur la route Transcanadienne. Les ministres Bernard Pinar, du Québec et D.J. Walker, du Gouvernement central, signent la première entente sur la route Transcanadienne.

Le même ministre québécois de la Voirie, douze ans plus tard, inaugure le dernier chantier de la même Transcanadienne, jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick. Le tronçon québécois de la Transcanadienne est long de 389 milles. Il part de Pointe-Fortune, aux frontières ontariennes et va rejoindre la frontière du Nouveau-Brunswick, tout près de Ste-Rose du Dégelis. Il est à six voies sur une distance de 29 milles et à 4 voies sur la quasi-totalité du parcours.





SAGUENAY - LAC ST-JEAN

ABITIBI-EST

ROBERVAL

DUBUC

LAC-ST-JEAN

JONQUIÈRE

CHICOUTIMI

Croissance de 59% des travaux routiers

La somme des travaux de construction, de réparation ou d'amélioration du réseau routier du Saguenay-Lac-St-Jean atteint, en 1971/72, le total record de \$7.1 millions. L'amélioration spectaculaire du réseau routier de cette région permet par ailleurs de réduire graduellement les sommes consacrées à l'entretien d'été. Un effort spécial a porté sur la construction des ponts. La somme investie cette année représente un peu plus de \$4 millions.

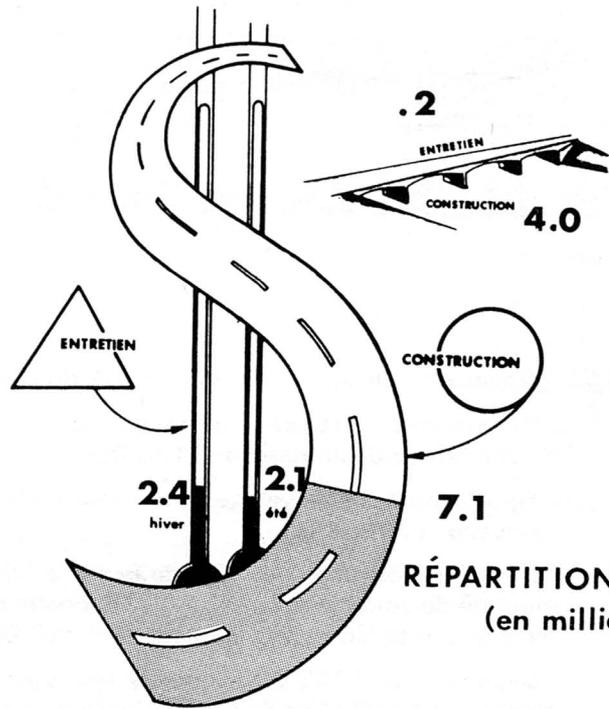
Le pont enjambant la rivière Saguenay à Chicoutimi est un vaste projet de \$13 millions et sa réalisation a progressé d'une manière spectaculaire au cours de l'année. En effet, la structure d'acier a été érigée, de même que les rampes d'accès du côté de Chicoutimi, la dalle du pont et les parapets, les trois viaducs du côté de Chicoutimi-nord. De même, le terrassement des voies de raccordement au réseau routier local déjà en place a été commencé. On prévoit que ce pont sera ouvert à la circulation au cours de l'année 1972.

La structure haubanée du pont de Kénogami, enjambant la rivière Saguenay, a été pratiquement érigée au cours de l'année 1971/72. La construction de la dalle de béton progresse rapidement et ce pont pourra également être ouvert à la circulation avant la fin de l'année 1972.

Le délai de réparation de la route Saint-Félicien-Chibougameau est fixé à 1975. Une section de 5.7 milles a été terminée en 1971 et une autre de 8.5 milles est en voie d'exécution. Il restera, au cours des quatre prochaines années, à réaliser la réparation de 83 milles de routes.

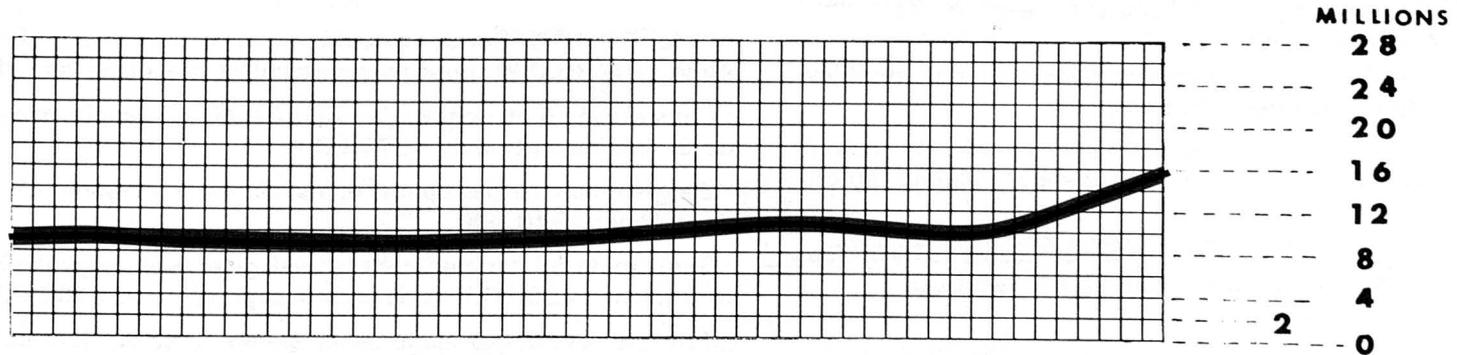
Un effort tout spécial a été déployé dans le but de compléter le revêtement bitumineux de la route Chicoutimi-Tadoussac. Le ministère de la Voirie a ainsi été amené à effectuer le pavage d'un tronçon de 28 milles. Hormis un court tronçon de 8 à 10 milles dans le comté de Saguenay, l'automobiliste peut désormais circuler sans poussière de Chicoutimi à Tadoussac. Le ministère effectue actuellement les travaux nécessaires au contournement de Saint-Fulgence; une section de plus de trois milles à l'ouest de ce village est déjà commencée.

Le contournement du village de Grande-Baie par la route 16 a été amorcé par la construction d'un pont sur la rivière Ha ! Ha ! et le projet sera terminé en 1972. De même la route 169 (ancienne route 55) qui fait le tour du Lac St-Jean, contournera les villages de St-Jérôme et de St-Henri-de-Taillon dès cette année. Le contournement du village de Lac-Bouchette par la route 19 sera terminé également en 1972.



SAGUENAY - LAC ST-JEAN

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

— CHICOUTIMI: Un important contrat a été octroyé pour la réfection d'une section de la route 54 dans la ville même de Chicoutimi, allant de la rue Jacques-Cartier à la rue des Saguenéens. Six voies de circulation bénéficieront, en outre, d'un système d'éclairage répondant mieux aux besoins du moment.

: Parachèvement du pont sur le Saguenay entre les municipalités de Chicoutimi et Chicoutimi-Nord;

: Terrassement, gravelage et pavage de la route 54 dans N.-D. de Laterrière, Chicoutimi-Nord et le Parc des Laurentides: \$261,000.

— DUBUC: Terrassement, gravelage et pavage sur la route 16 dans Bagotville au coût de \$315,000.;

: Travaux sur la route Chicoutimi-Tadoussac dans le canton Tremblay. Plus d'un million de travaux déjà effectués;

: Construction d'un pont sur la rivière Valin pour la route Chicoutimi-Tadoussac dans le canton Tremblay et la paroisse St-Fulgence au prix de \$425,000.;

: Construction d'un pont pour la route 16 au-dessus de la rivière des Ha ! Ha ! dans Port-Alfred. Investissement de \$1,180,000.

— JONQUIÈRE: Terrassement, gravelage, pavage et éclairage sur la route 16-A dans Jonquière-Kénogami, St-Dominique-de-Jonquière. Près d'un million de travaux déjà effectués.

: Construction d'un pont sur la rivière Saguenay à Kénogami au prix d'environ un million et demi de dollars;

: Travaux de pavage sur la route 54-A dans le Parc des Laurentides;

: Terrassement, gravelage et pavage du chemin St-Dominique dans St-Dominique-de-Jonquière: \$125,000.;

: Terrassement et gravelage du chemin Rang IV dans la paroisse de Larouche: \$360,000.;

: Carrefour des raccordements de la route 16-A avec l'avenue St-Dominique-de-Jonquière: \$225,000. Raccordement avec la rue Panet dans la cité de Jonquière au coût de \$350,000.;

: Dépenses de \$285,000. pour le terrassement et le gravelage du chemin St-André dans St-Dominique de Jonquière.

— LAC ST-JEAN: Sur la route 55, travaux routiers de \$320,000. à Alma et \$430,000. pour terrassement et gravelage dans St-Bruno;

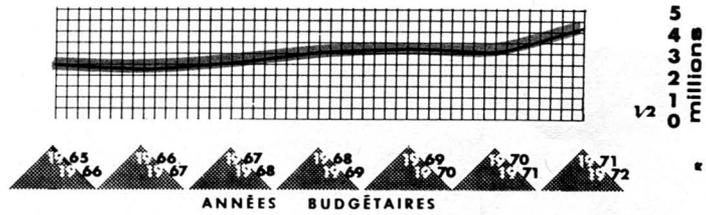
: Construction d'un pont sur la rivière Couchepaganiche dans le village de St-Jérôme au prix de \$370,000.;

: Elargissement de deux ponts et installation d'un système d'éclairage dans Alma: \$340,000.;

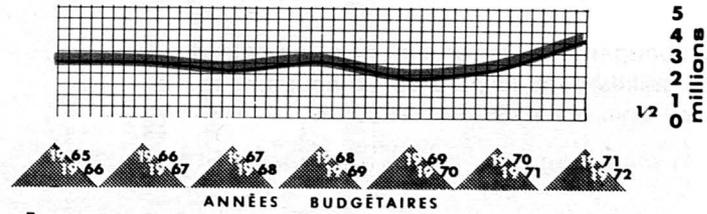
: Sur la route 55, terrassement, gravelage et asphaltage dans St-Henri de Taillon: \$390,000. et dans St-Joseph d'Alma: \$260,000.

: Terrassement et gravelage de l'ancienne route du Nord dans le canton Taché: \$265,000.

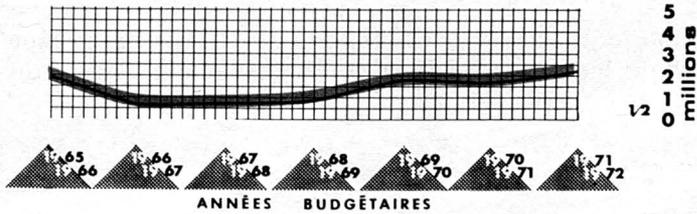
— ROBERVAL: Terrassement, gravelage et asphaltage d'un tronçon de cinq milles sur la route 55 à Roberval et Val-Jalbert au coût de \$510,000.;



COMTÉ: ROBERVAL

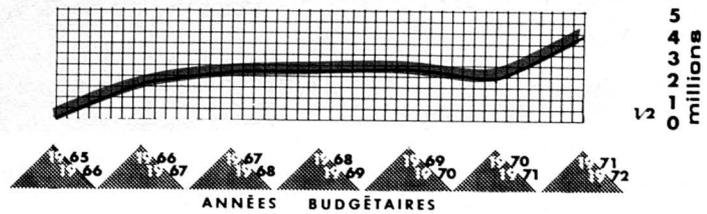


COMTÉ: LAC ST-JEAN

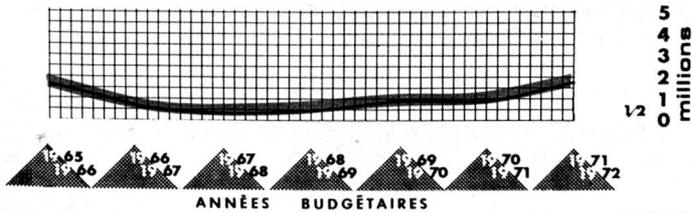


COMTÉ: CHICOUTIMI

2 - SAGUENAY - LAC ST-JEAN



COMTÉ: DUBUC



COMTÉ: JONQUIÈRE -
KÉNOGAMI

: Sur la route St-Félicien-Chibougameau, terrassement et gravelage d'un tronçon de près de six milles dans le parc de Chibougameau. Coût total de deux millions de dollars en 1970 et 1971.

: Terrassement, gravelage et asphaltage du chemin principal à St-Augustin: \$332,000.;

: Construction d'un pont au-dessus de la rivière "Qui mène au Train" dans le village de Lac Bouchette: \$143,000.;

: Construction d'un pont sur le ruisseau du Dix dans le canton de Normandin: \$115,000.

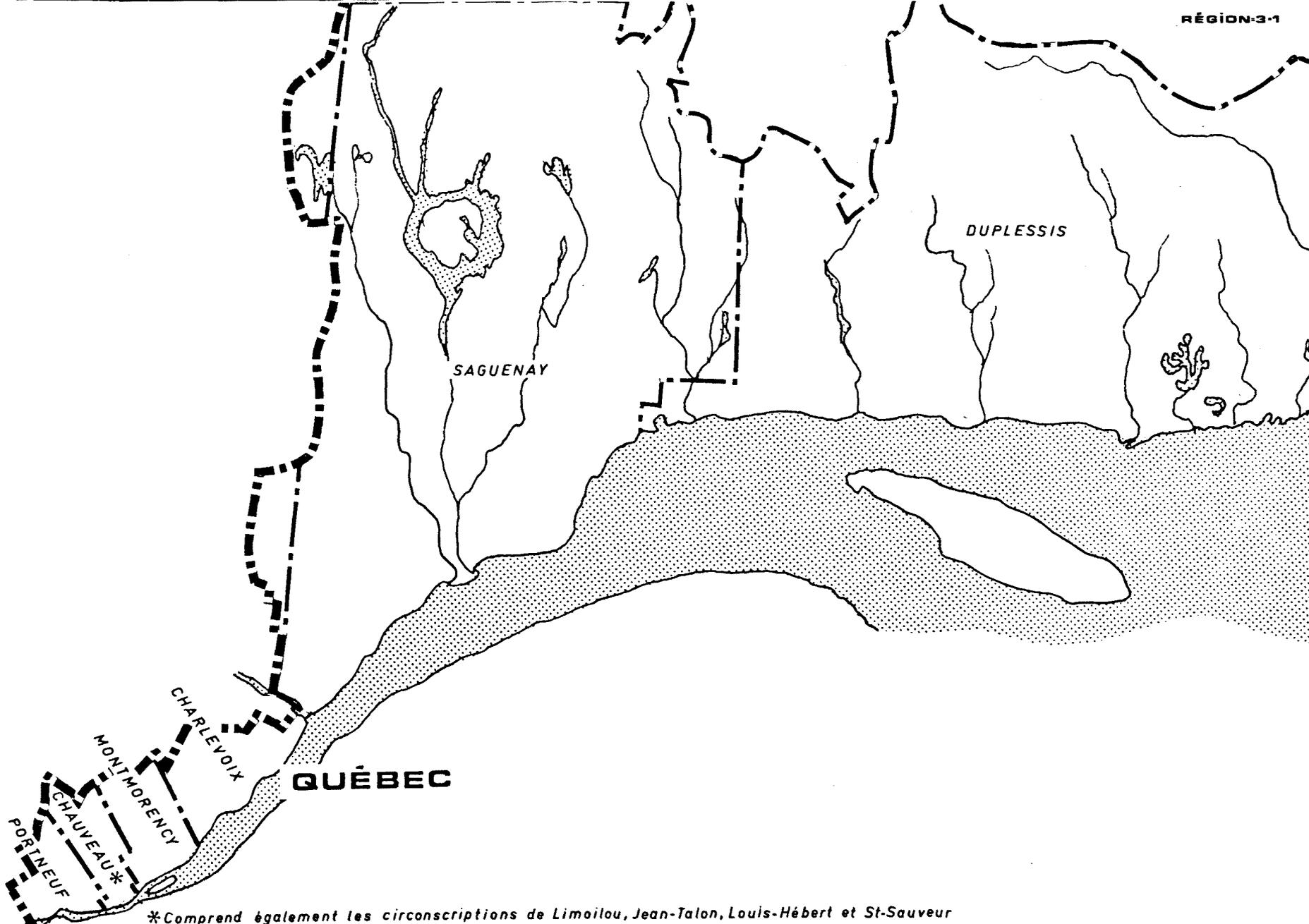
: Construction et pavage de la route St-Joseph dans Notre-Dame de la Doré pour un investissement de \$200,000.

: Terrassement et gravelage des rangs VI et VII dans le canton d'Albanel: \$83,000.;

: Terrassement, gravelage, asphaltage et éclairage d'un tronçon de la route 19 dans St-Thomas d'Aquin et Lac Bouchette village: \$470,000.



La structure haubanée du pont de Kénogami, sur la rivière Saguenay, a été pratiquement érigée au cours de l'année 1971/72. Le pont était ouvert à la circulation dès l'été 1972.



*Comprend également les circonscriptions de Limoilou, Jean-Talon, Louis-Hébert et St-Sauveur

Plus de vingt millions de travaux routiers dans la Capitale

La région du Québec métropolitain bénéficie, depuis deux ans, d'un important effort du Gouvernement du Québec pour améliorer le réseau de voies rapides. Bien qu'en 1971/72, la somme des travaux routiers effectués soit légèrement inférieure au budget record de l'année précédente, le Québec métropolitain n'en bénéficie pas moins d'un budget de près de \$28 millions.

Les cinq grandes priorités sont l'autoroute de la Capitale, le boulevard Henri-Bourassa, l'autoroute Dufferin-Montmorency, le boulevard Charest ouest (autoroute 540) et le boulevard Champlain.

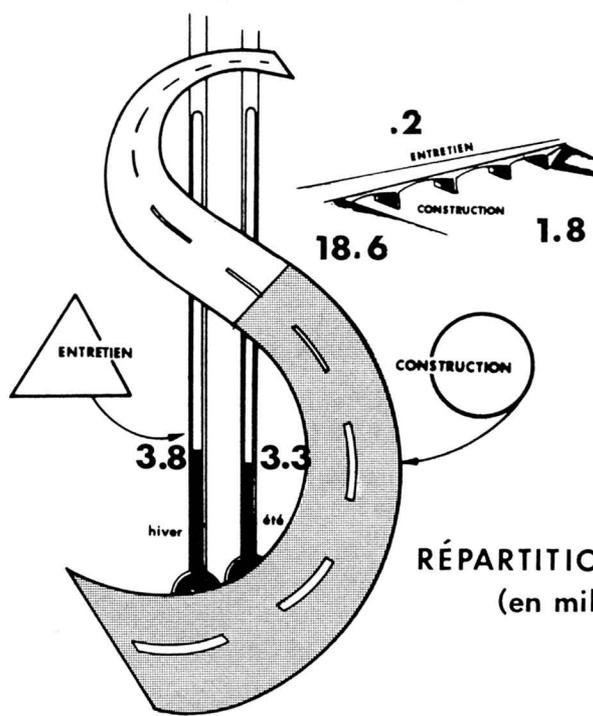
L'autoroute de la Capitale, dont la longueur totale est d'environ 11 milles, traverse le Québec métropolitain dans son axe est-ouest depuis décembre 1971, entre le boulevard Henri IV à l'ouest de la rue Labelle à l'est. Entre la route 15 et la rue Labelle, trois ponts d'étagement ont été construits sur la rue St-Jean-Baptiste, le boulevard Royal et le boulevard des Chutes; un million de dollars a été investi dans la construction d'un pont d'étagement, de ses rampes d'accès et des voies de raccordement à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa; entre le boulevard Henri-Bourassa et la route Sainte-Claire, le ministère a procédé aux travaux de finition et à l'éclairage de l'intersection avec le boulevard Laurentien et sur un tronçon de plus de un mille dans la cité de Charlesbourg; enfin entre la route Sainte-Claire et la route 2-C, le ministère procède à la finition d'un tronçon de 4.5 milles. Plus de trois millions de dollars ont déjà été investis sur des engagements financiers de \$4.5 millions.

Le boulevard Henri-Bourassa est devenu une route expresse à six voies divisées, entre l'autoroute Dufferin-Montmorency et l'autoroute de

la Capitale. Cette voie expresse se situe entre la rue St-Eugène et la limite nord de la ville de Québec, dans le quartier de Limoilou. Sa réalisation aura coûté \$1.2 million.

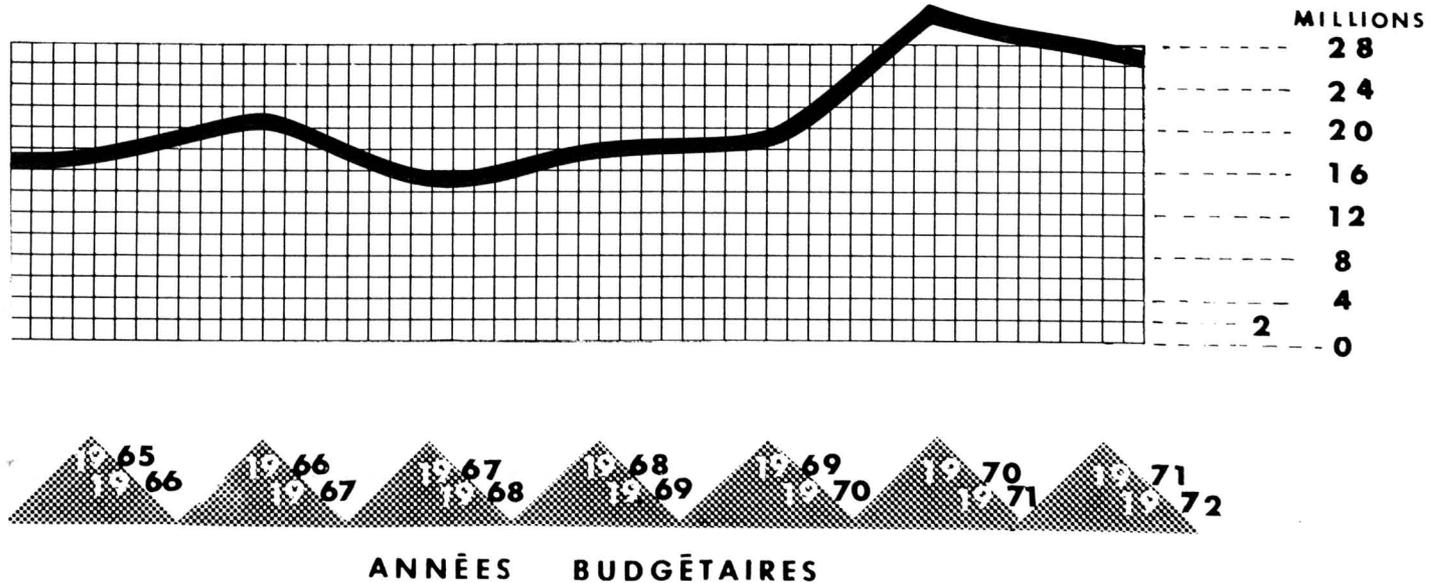
L'autoroute Dufferin-Montmorency doit relier la colline parlementaire à la route 15 vers les chutes Montmorency et Ste-Anne de Beaupré. Un premier tronçon est ouvert au départ de la colline parlementaire et le ministère a finalisé le revêtement, la signalisation et l'éclairage des rues adjacentes aux nouveaux édifices du gouvernement. \$2.4 millions sur un contrat total de \$3.4 millions ont été dépensés dans la construction d'un vaste échangeur à l'intersection de l'autoroute avec le boulevard des Capucins. Deux millions sont déjà dépensés sur un tronçon de \$9.5 millions reliant, en voie élevée, le boulevard des Capucins et le boulevard Henri-Bourassa. Des travaux de terrassement, de gravelage et de drainage ont été effectués entre le boulevard Henri-Bourassa et Champfleury; le boulevard Henri-Bourassa passera également en voie élevée au-dessus de l'autoroute Dufferin-Montmorency et des voies du Canadien National pour rejoindre le port de Québec. Le projet aura coûté un peu plus de quatre millions de dollars. Enfin, le ministère achève la construction d'une rampe surélevée devant servir de raccordement entre l'autoroute Dufferin et le boulevard Henri-Bourassa.

Le boulevard Charest-Ouest sera ouvert à la circulation dès l'automne 1972 entre le boulevard Duplessis et la route 2. Près de quatre millions ont été dépensés en 1971/72 pour la construction d'un pont sur la rivière Cap-Rouge, le terrassement, le gravelage et le drainage de ce tronçon de 5.10 milles.



QUÉBEC

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



CHARLEVOIX: Terrassement et gravelage de la route 16, dans St-Siméon paroisse au coût de \$95,000.;

: Dans St-Urbain et le Parc des Laurentides, préparation et pavage d'une section de 14.32 milles de la route 56: \$206,000.;

: Pose d'une couche d'usure d'asphalte sur un tronçon de 11 milles de la route 15 dans St-Firmin: \$120,000.;

: Détournement de la route 15-A dans la ville de La Malbaie, investissement de plus de \$800,000.;

: Divers travaux d'amélioration de la route 15 pour plus de \$700,000. dans Baie St-Paul, Clermont Ville et St-Aimé des Lacs.

— CHAUVEAU: Revêtement en béton bitumineux, embellissement et éclairage de la voie périphérique dans Charlesbourg; \$441,000.;

: Terrassement, gravelage et pavage, embellissement, éclairage et signalisation sur une longueur de 2.88 milles du boulevard du Lac Beauport dans N.-D. des Laurentides et St-Dunstan du Lac Beauport: \$1,130,000.;

: Installation d'un système de signalisation routière du boulevard Henri-Bourassa à la route 20 dans les cités de Charlesbourg, Vanier, Charlesbourg-Ouest, Québec et Ancienne-Lorette: \$225,000.;

: Terrassement, gravelage, pavage, embellissement et éclairage d'un tronçon de 1.46 mille du boulevard St-Joseph dans Charlesbourg-Ouest: \$463,000.;

: Voie périphérique, embellissement et éclairage du carrefour avec le boulevard Laurentien, pavage des accotements sur 2.79 milles:

\$503,000. Pavage, embellissement et éclairage d'un autre tronçon de 4.35 milles: \$1,133,000.;

: Terrassement, gravelage, drainage et pavage d'un terrain de stationnement de plus de 50,000 verges carrées au jardin zoologique d'Orsainville: \$238,000.;

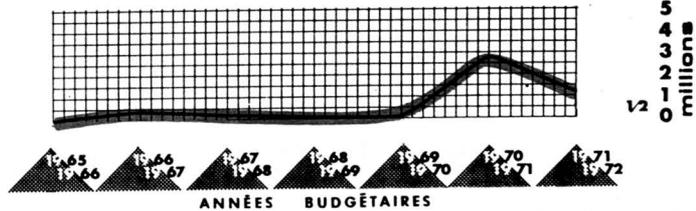
: Pavage d'un tronçon de 11.36 milles du boulevard Laurentien dans Charlesbourg, Orsainville et N.-D. des Laurentides: \$142,000.;

: Terrassement, gravelage et pavage du chemin de La Chapelle et du boulevard du Lac du Nord dans St-Dunstan du Lac Beauport paroisse: au coût de \$233,000.

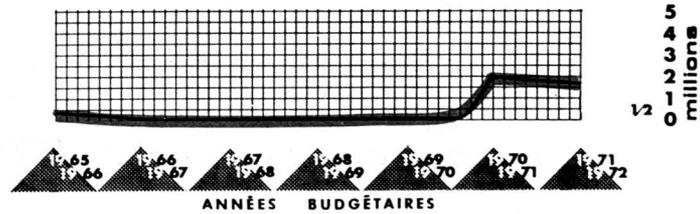
— DUPLESSIS: Terrassement et gravelage de la route 15 sur une longueur de 11.55 milles dans Blanche canton: \$4,418,000. Construction d'un pont à superstructure métallique dans Touzel canton: \$616,000.

— JEAN-TALON-LOUIS-HÉBERT: Travaux importants tout au long de l'autoroute de la Capitale dont la longueur sera d'environ 11 milles et qui permettra de traverser le Québec métropolitain dans l'axe est-ouest, tout en donnant un accès rapide à l'autoroute Dufferin-Montmorency et au pont Pierre-Laporte.

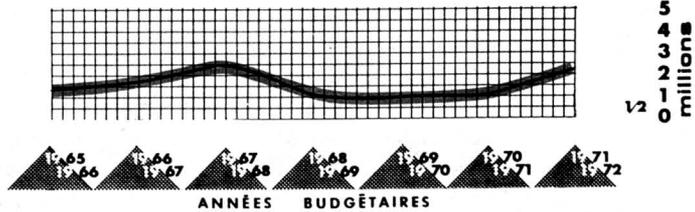
Enfin, sur le boulevard Champlain, aux limites de Ste-Foy et de Sillery, divers travaux routiers ont été effectués pour une somme de \$1.5 million sur un contrat global de \$3.3 millions.



COMTÉ: LIMOILOU

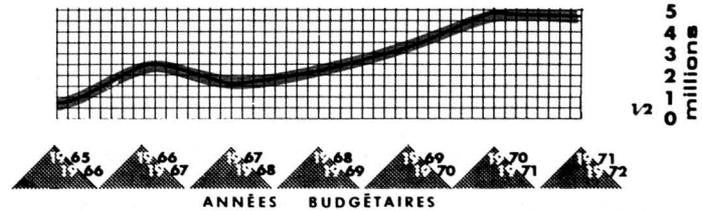


COMTÉ: JEAN-TALON

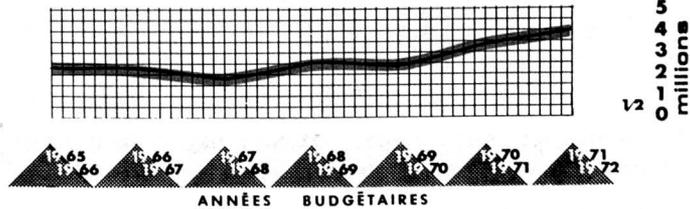


COMTÉ: DUPLESSIS

3-1 - QUÉBEC



COMTÉ: CHAUVEAU



COMTÉ: CHARLEVOIX

— LIMOILOU: L'autoroute Dufferin-Montmorency dans ce comté exige des investissements de l'ordre de près de neuf millions de dollars. Un premier contrat est accordé le 21 mai 1971 pour la construction d'un pont d'étagement reliant l'autoroute Dufferin-Montmorency au boulevard Henri-Bourassa pour une valeur de \$656,000. Un deuxième contrat de \$1,800,000. est signé le 9 juin 1971 pour la construction de l'échangeur des Capucins. Enfin, un troisième contrat de plus de six millions de dollars est accordé en octobre 1971. Travaux en cours en 1972;

: L'élargissement à six voies du boulevard Hamel dans la ville de Québec requiert des dépenses de \$415,000.

— MONTMORENCY: D'importants travaux de réfection ont été effectués sur le pont de l'île d'Orléans reliant les cités de St-Pierre et Montmorency. Réfection de la dalle en béton armé, nettoyage au jet de sable et peinture de la travée métallique. Déboursés de l'ordre de \$800,000.;

: Terrassement, drainage et pavage sur la côte de la Station à St-Jean de Bois-Chatel;

: Préparation et revêtement en béton bitumineux de la voie périphérique à Villeneuve.

— PORTNEUF: Autoroute de la Rive Nord, A-40, terrassement, drainage, gravelage, pavage et aménagement des abords dans St-Augustin-de-Desmaures. Investissement de près de \$600,000.;

: Terrassement, gravelage et pavage de voies d'accès à un poste de pesée sur la route 2 dans St-Augustin-de-Desmaures;

: Construction d'un pont en béton armé au-dessus de la rivière Batis-can, sur le 1er rang Price dans la paroisse de St-Rémi: \$234,000.;

: Pavage d'une section de cinq milles de la route 367 à St-Raymond;

: Terrassement et gravelage de la route du tour du Lac St-Joseph.

: Terrassement et gravelage de la route du Lac Sergent dans la paroisse de Ste-Catherine: \$126,000.

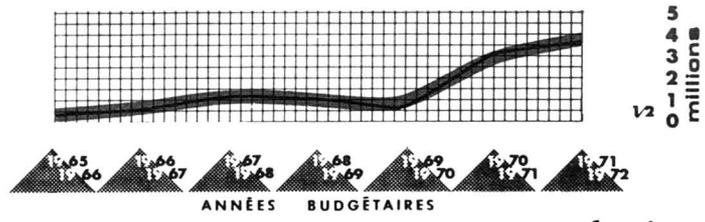
— SAGUENAY: Route 15, construction d'un pont sur la rivière Escoumins au coût de \$260,000. ; contrat de \$370,000. pour la construction de la superstructure d'un pont à la Chute aux Outardes; travaux de pavage dans Les Escoumins et St-Paul du Nord-Ouest, éclairage et signalisation pour une somme totale de \$700,000.;

: Route 172, Chicoutimi-Tadoussac, pavage sur une longueur de 10 milles dans la paroisse Sacré-Coeur-de-Jésus, soit un investissement de \$225,000. ; \$170,000. de pavage entre Tadoussac village et Sacré-Coeur-de-Jésus et un autre contrat de \$264,000. pour terrassement, gravelage et pavage dans Sacré-Coeur-de-Jésus paroisse et village.

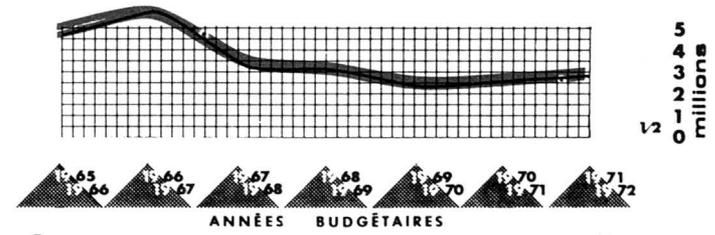
: Route Manic-Gagnon, terrassement et gravelage pour une valeur de \$1,500,000.

— SAINT-SAUVEUR: Construction d'un pont jumelé en béton à l'intersection de la ligne "J" et de la route du Vallon dans le secteur Du-berger: \$230,000.;

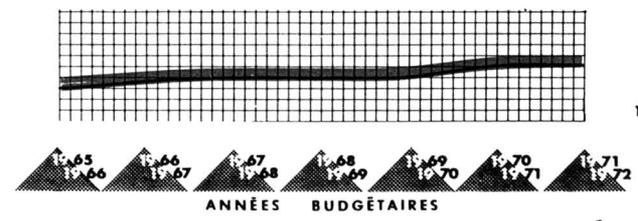
: Dans le district "Les Saules", construction d'un pont d'étagement en béton armé au carrefour du boulevard Henri IV et de la rue St-Paul.



COMTÉ: SAINT-SAUVEUR

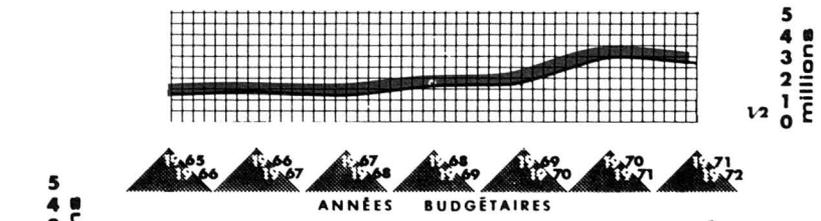


COMTÉ: SAGUENAY

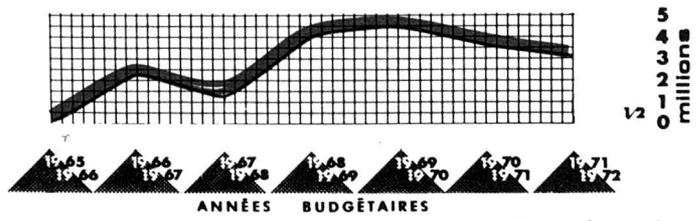


COMTÉ: PORTNEUF

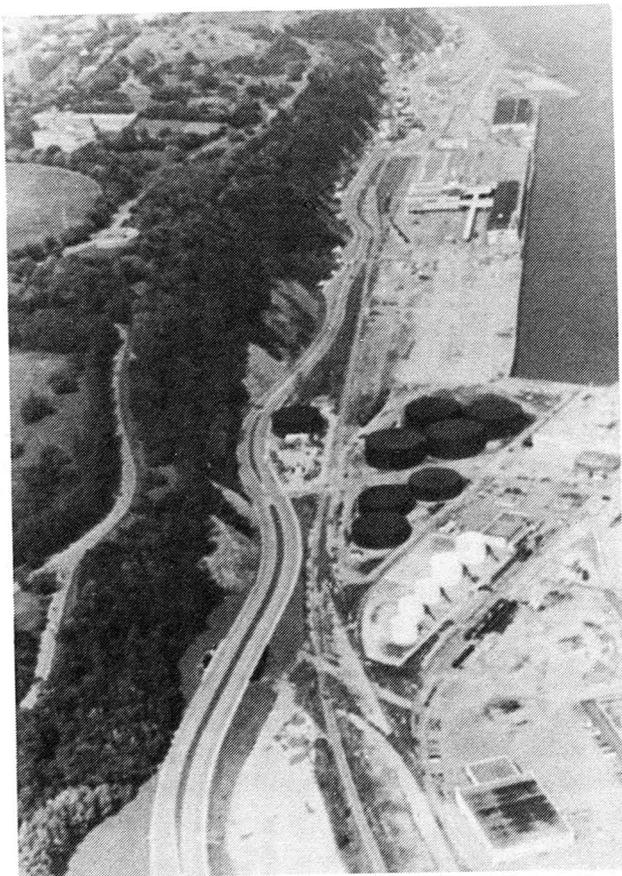
3-1 - QUÉBEC



COMTÉ: MONTMORENCY

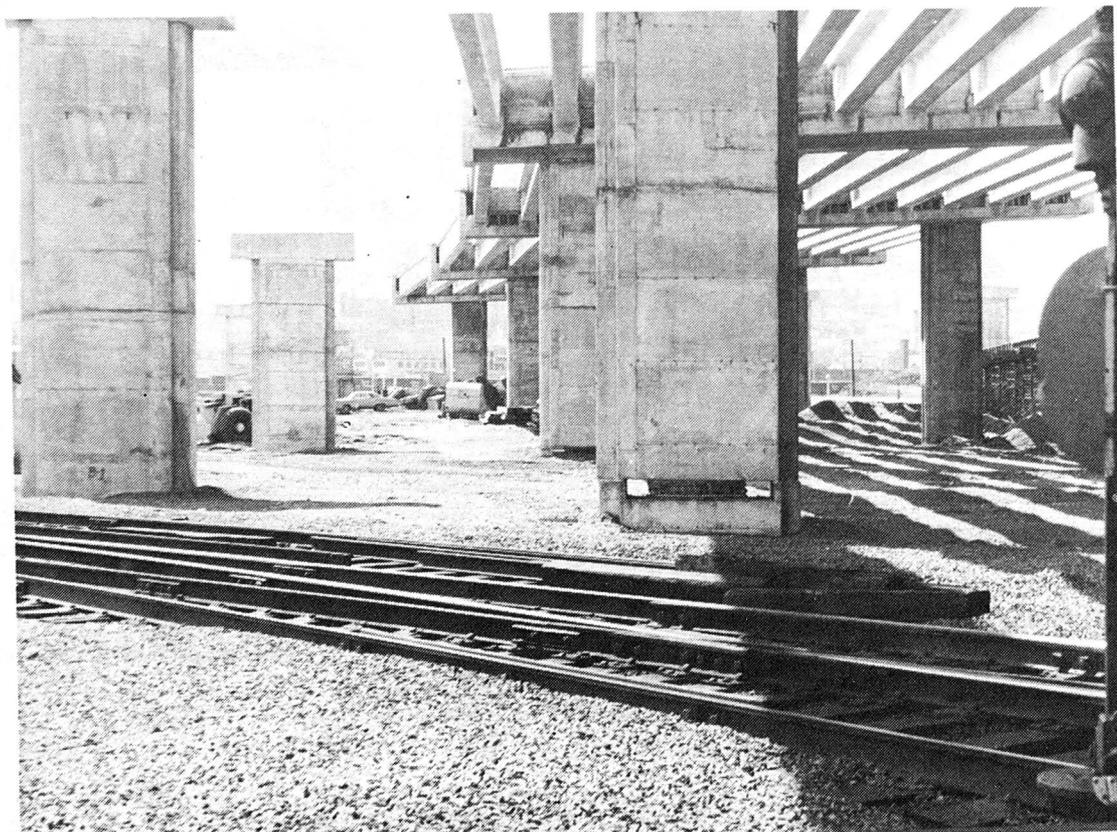


COMTÉ: LOUIS-HÉBERT

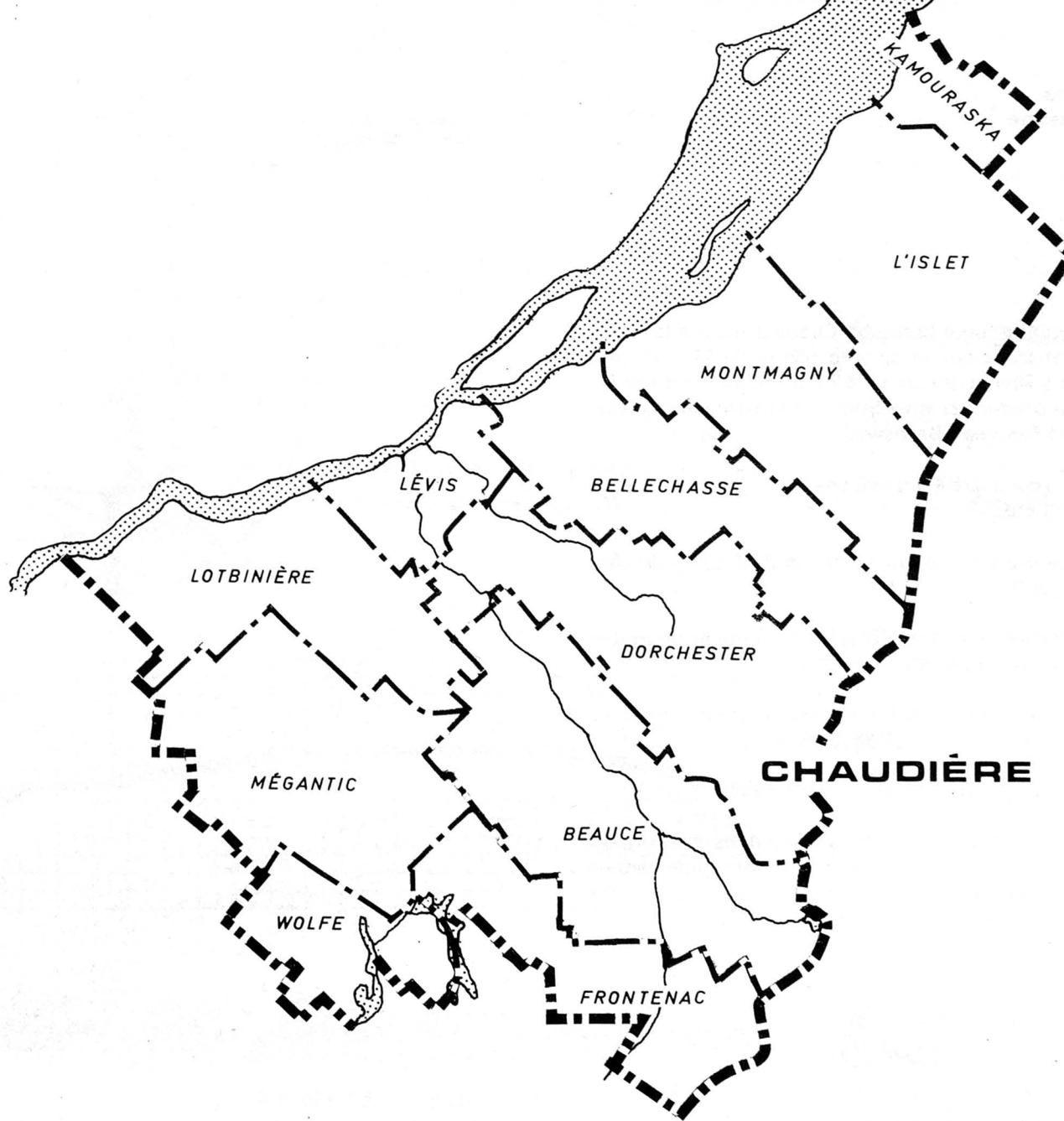


Dans la Vieille Capitale...

Sur le boulevard Champlain, aux limites de Ste-Foy et de Sillery, divers travaux routiers ont été effectués pour une somme de \$1.5 million sur un contrat global de \$3.3 millions. (Ouverture prévue dès l'automne 1972)



Le boulevard Henri-Bourassa passe en voie élevée au-dessus de l'autoroute Dufferin-Montmorency et des voies du Canadien National pour rejoindre le port de Québec.



Plus de vingt millions pour la Transcanadienne

La grande priorité budgétaire pour la région Chaudière a été la continuation de la route Transcanadienne dans le comté de Montmagny depuis Montmagny vers Rivière-du-Loup. \$21.5 millions ont été investis en 1971/72 qui ouvrent la Rive-Sud vers la péninsule gaspésienne et la frontière du Nouveau-Brunswick.

En 1971/72, la région a consacré \$5.5 millions à l'entretien de 4,445 milles de routes durant l'été.

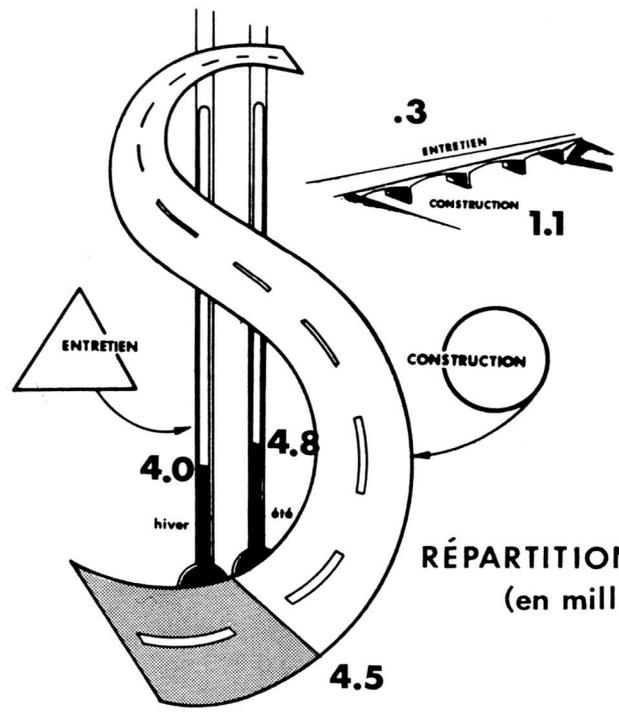
Pendant l'hiver, le ministère a entretenu lui-même 228 milles de chemins au coût de \$456,000.

Pour leur part, 128 entrepreneurs ont déblayé 1,513 milles de routes pour une somme de \$1,288,904.08.

Le ministère a de plus subventionné 207 municipalités pour l'entretien de 3,310 milles, ce qui lui a coûté \$1,238,948.55.

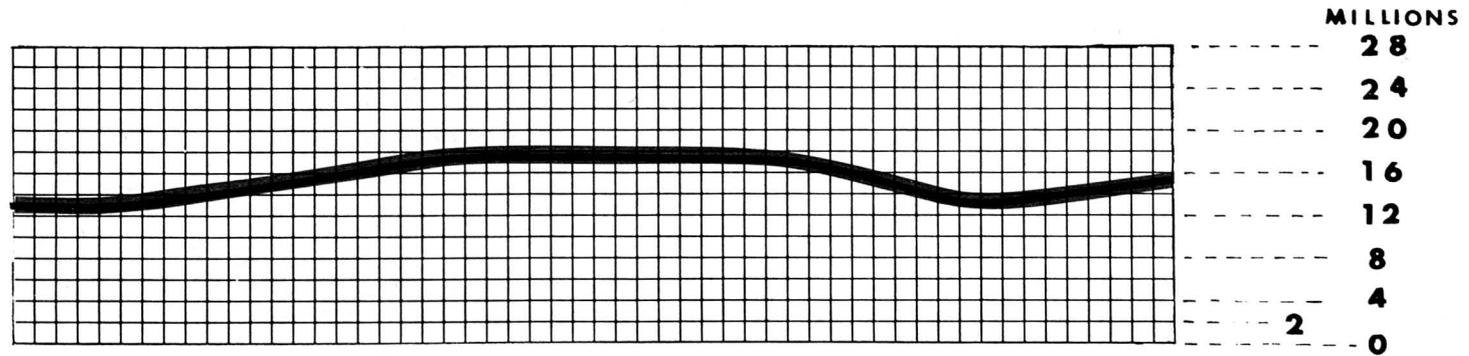
L'entretien des ponts a coûté \$328,000.

A plus long terme, la priorité du ministère de la Voirie dans cette région est la construction de l'autoroute de la Beauce, une voie rapide venant du Sud, traversant la Beauce, et, après avoir franchi le fleuve au pont Pierre-Laporte, susceptible de rejoindre la région touristique du Lac St-Joseph.



CHAUDIÈRE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

— BEAUCE: Terrassement et gravelage de la route Petite Pierrette dans St-Simon les Mines: \$70,000. Terrassement et gravelage de 1.50 mille sur la route Xavier-Poulin dans St-François-de-Beauce; terrassement et gravelage sur une section du chemin Ste-Marie-Ste-Marguerite dans la paroisse de Ste-Marie; terrassement et gravelage de 2.13 milles sur le chemin entre les 6e et 7e rangs dans St-Benoît Labre et St-Honoré paroisse; terrassement et gravelage de 1.35 mille sur la route des Fermes et le chemin St-Louis dans St-Joseph-des-Érables et St-Frédéric. Terrassement, gravelage et pavage d'un tronçon de la route 23 dans St-Georges ville. L'ensemble du comté a bénéficié sur la seule année 1971/72 de dépenses de l'ordre de \$1,500,000.

— BELLECHASSE: Préparation et pavage d'un tronçon de 5.21 milles de la route 25 dans St-Magloire-de-Bellechasse au coût de \$100,000.;

: Construction d'un pont sur la rivière Boyer dans St-Charles: \$140,000.;

: Aménagement des abords de 6.5 milles de la route Transcanadienne dans St-Vallier paroisse et St-François paroisse: \$277,000.;

: Pavage de plusieurs tronçons des routes 281, 216 et 204 dans les paroisses de St-Philémon et St-Camille-de-Lellis: \$115,000.

— DORCHESTER: Revêtement en béton bitumineux dans diverses municipalités sur les routes 216 et 275, sur la route du Rang 11. Terrassement et gravelage sur la route du rang Sacré-Coeur dans St-Prospér.

: Construction d'un pont en béton armé d'une longueur de 502 pieds, sur la rivière Etchemin dans la municipalité de Ste-Claire — Louis-Joliette. Coût total du pont \$290,460. Les approches, une longueur de 1,500 pieds. Coût total \$44,960.

— LÉVIS: Terrassement et gravelage de la route St-Henri (Chemin Rivière Etchemin, route des Îles) dans St-David de l'Aube, \$125,000.;

: Aménagement d'une voie d'accès pour un poste de pesée le long de l'autoroute 20 dans St-Romuald d'Etchemin, au coût de \$80,000.;

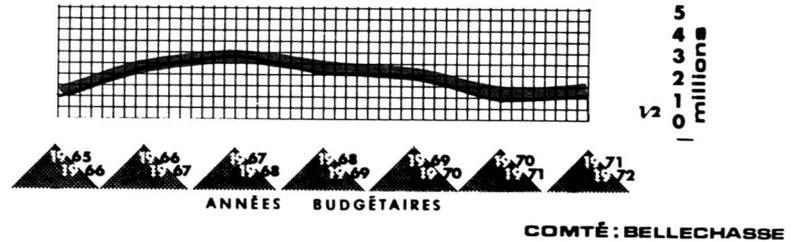
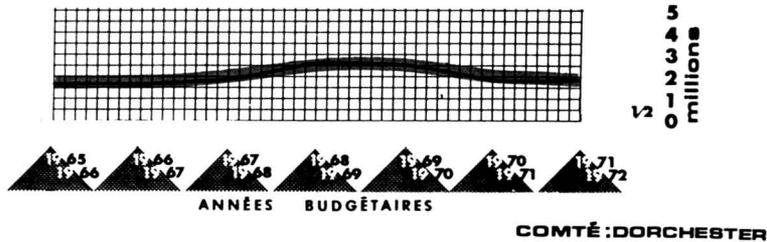
: Travaux de terrassement, gravelage et pavage à l'intersection de la route Harlaka et de la route Transcanadienne dans la cité de St-Joseph Pointe de Lévy: \$436,000.;

: Terrassement et gravelage du raccordement de la route 1 et 5 dans St-Rédempteur village et Bernières. Installation d'un système d'éclairage sur la route 23, entre le rond-point de Lévis et la route Transcanadienne;

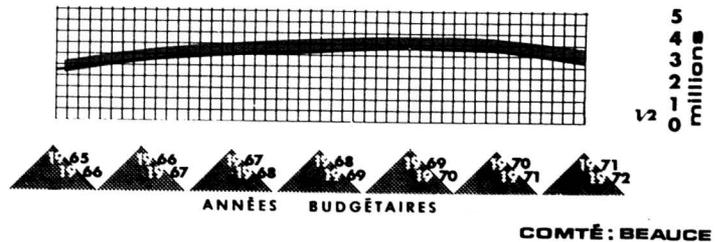
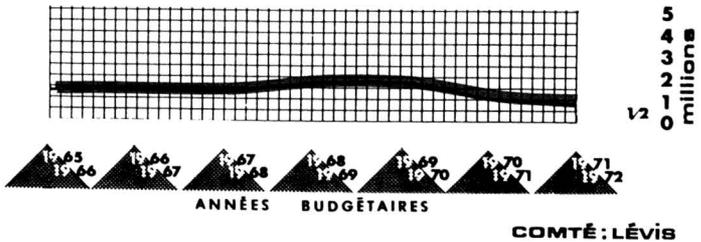
: Dans St-Nicholas, construction d'un viaduc sur la route Transcanadienne à l'échangeur sud du pont Pierre-Laporte, \$233,000.;

: Construction d'un pont en béton armé au-dessus de la voie du CN à l'intersection de la route No 5 dans la municipalité du village de St-Rédempteur. Longueur totale du pont 222 pieds sur une largeur de 42 pieds et dégagement vertical 23'6". Coût du pont, \$324,844.21.

— L'ISLET: Travaux d'embellissement effectués sur des haltes routières de la route Transcanadienne, notamment dans St-Jean-Port-Joli;



3-2 - CHAUDIÈRE



: Terrassement, gravelage et pavage route l'Islet-St-Adalbert dans St-Marcel et St-Cyrille de Lessard au coût de \$430,000.;

: Nombreux travaux sur la route Transcanadienne entre l'Islet et Montmagny.

— LOTBINIÈRE: Terrassement, gravelage et pavage d'importantes sections de la route 3 dans les cités de Lotbinière, St-Louis de Lotbinière et St-Antoine de Tilly.

: Terrassement et gravelage de la route No 3 dans la municipalité de St-Antoine de Tilly paroisse, longueur 2.47 milles. Coût total: \$381,900.00.;

: Construction d'un pont en béton armé avec poutres en béton précontraint d'une longueur de 338 pieds, au-dessus de la rivière du Chêne dans la municipalité de Leclercville. Coût total du pont: \$272,137.22.

— MÉGANTIC: Nombreux travaux sur la route 49 pour rendre la région de l'amiante plus facilement accessible à la route Transcanadienne et au port de Trois-Rivières;

— Terrassement et gravelage du chemin Craig dans Leeds Canton et St-Jacques-de-Leeds pour plus de \$300,000.;

: Préparation et pavage sur la route 271, les chemins du 11e rang, la route des 7e, 8e, 9e et 10e rangs dans Leeds Est Canton, Sacré-Coeur-de-Marie paroisse et le canton de Thetford: \$150,000.;

: Livraison par le ministère des Travaux publics du Palais de Justice et de l'Hôpital de Thetford Mines.

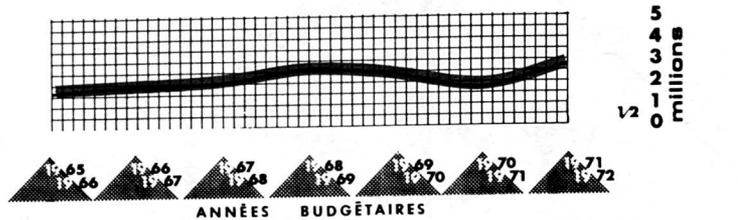
— MONTMAGNY: Investissements de plus de vingt millions de dollars pour l'ouverture de la route Transcanadienne entre Montmagny et Rivière-du-Loup;

: Pavage sur le chemin Rivière-du-Sud, ancien chemin Rivière-du-Sud, la route du Bassin, la route du Village et le chemin du Côteau dans Montmagny au coût de \$250,000.;

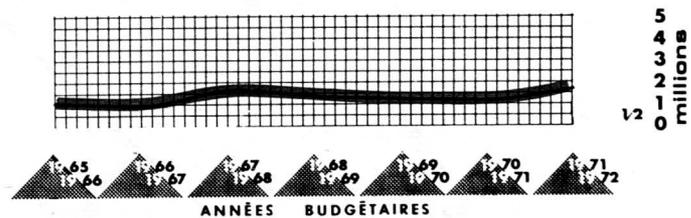
: Terrassement et gravelage d'un tronçon de 2 milles sur le chemin du village et la route de Berthier dans St-François-de-Sales: \$104,000.;

: Pavage de plus de cinq milles de la route 24 dans diverses municipalités du comté au coût de \$100,000.;

: Terrassement et gravelage de la route Jalbert à Cap St-Ignace et de la route St-François dans la paroisse de Berthier.

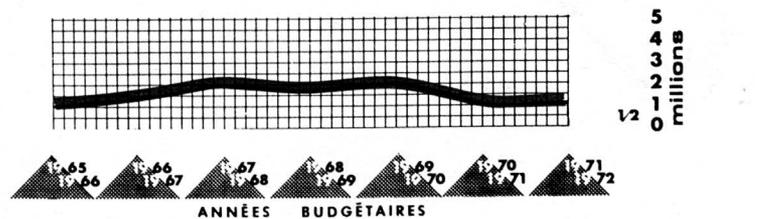


COMTÉ : LOTBINIÈRE

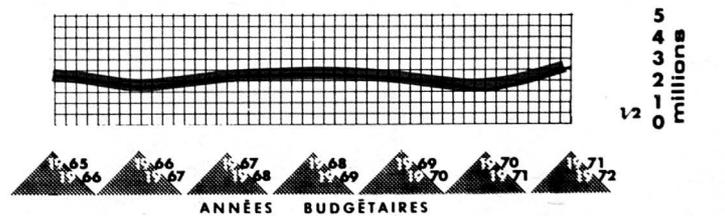


COMTÉ : L'ISLET

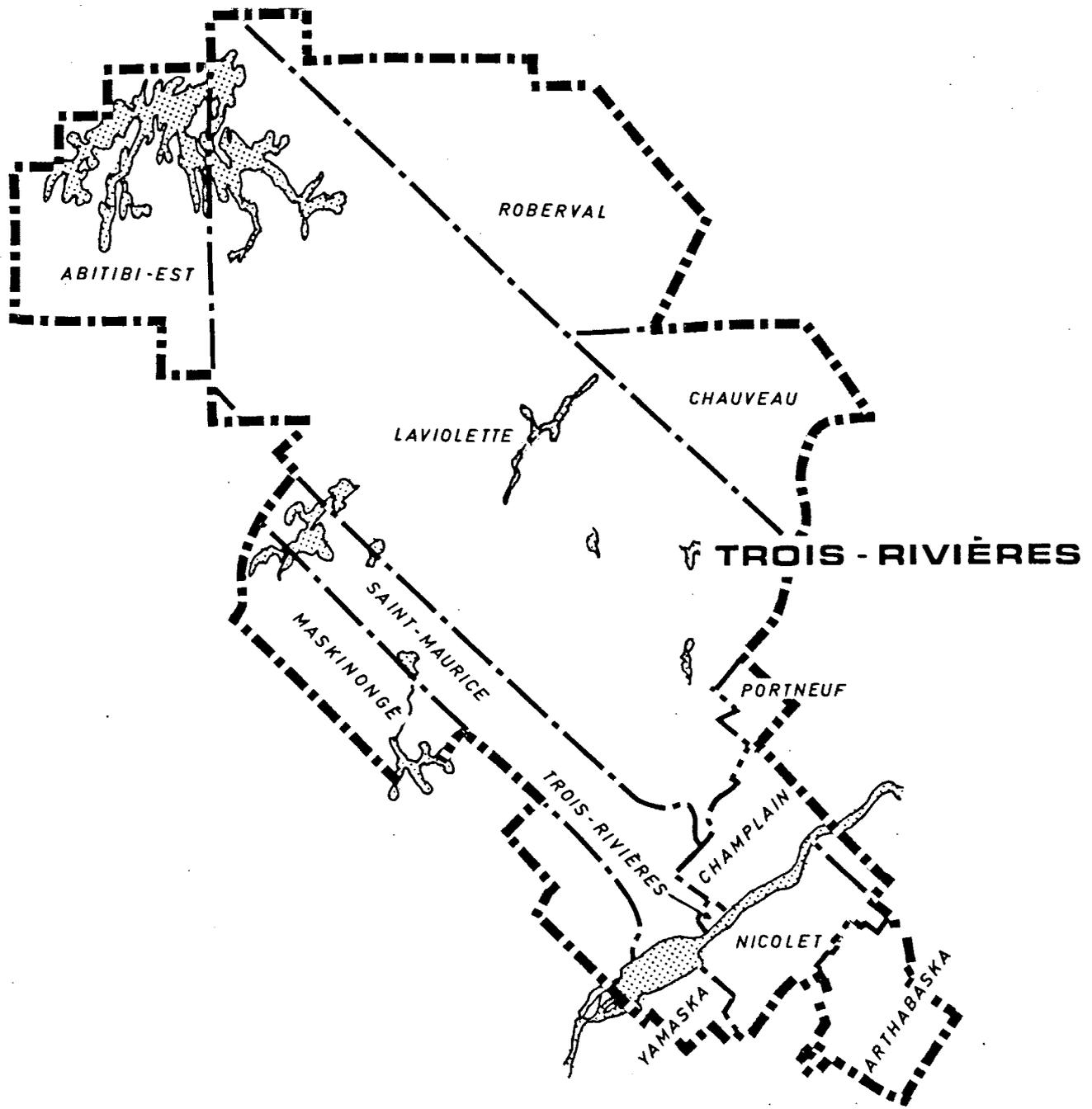
3-2 - CHAUDIÈRE



COMTÉ : MONTMAGNY



COMTÉ : MÉGANTIC



Mauricie: Une priorité qui vaut \$30 millions

La priorité accordée à la Mauricie par le ministère de la Voirie se traduit par des engagements financiers de \$30 millions. Deux projets spéciaux retiennent les efforts du ministère dans cette région.

L'autoroute 40, autoroute de la Rive Nord, a été mise en chantier entre Pointe-du-Lac et la Transquébécoise sur une longueur de 6.5 milles. Deux projets totalisent un investissement de plus de six millions de dollars et leur réalisation complète est prévue pour juillet 1974.

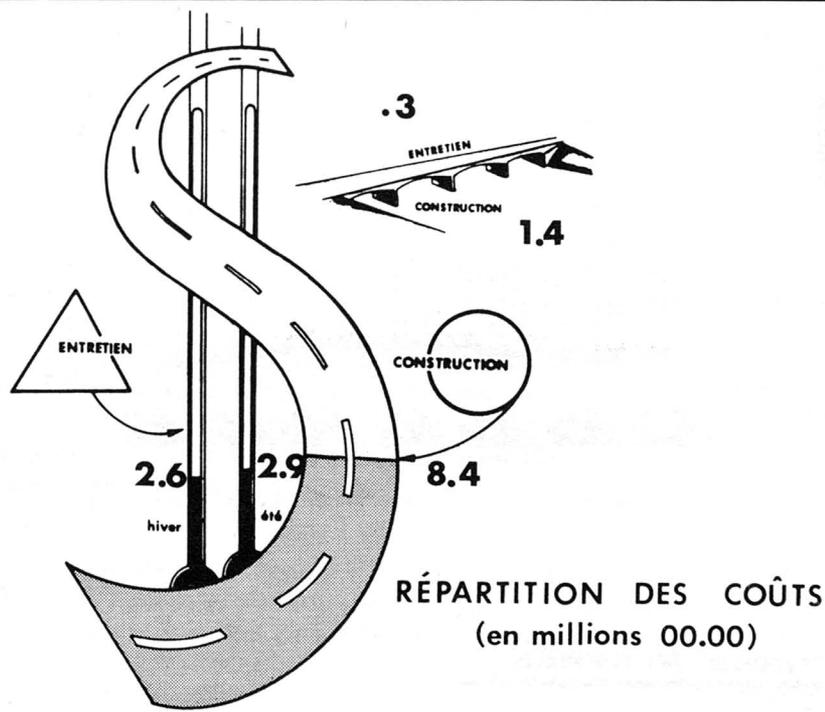
Sur la Transquébécoise, entre Trois-Rivières et Shawinigan, le ministère a ouvert un chantier de vingt milles. Il s'agit de l'aménagement d'une voie dans un corridor d'autoroute représentant un premier investissement de \$8.4 millions. La moitié des travaux sont assujettis à une participation du gouvernement fédéral. En 1971/72, le ministère a réalisé pour quatre millions de dollars de travaux. L'ouverture de ce tronçon qui relie Trois-Rivières à Shawinigan en passant par St-Etienne et St-Boniface, est prévue pour le mois de novembre 1972.

Sur la Rive Sud du St-Laurent, deux chantiers de la Transquébécoise ont été ouverts. Le premier, entre la route 34 dans St-Célestin et le rang Ste-Marguerite, comté de Nicolet, a une longueur de 4 milles. Le second, entre la route 20 et la route Transcanadienne, dans St-Vallère et St-Albert-de-Warwick, comté d'Arthabaska, a une longueur de 5 milles. Il s'agit de la construction d'une voie charretière dans une emprise d'autoroute qui exigera un investissement de deux millions de dollars.

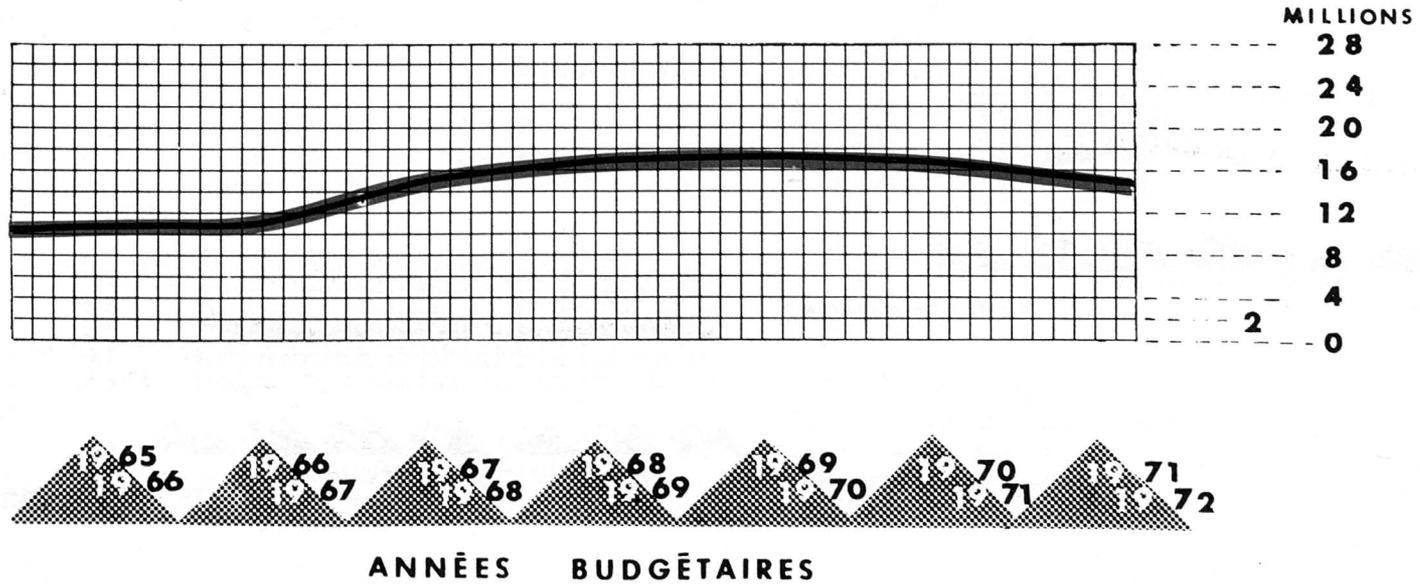
Le ministère a également mis en chantier un tronçon de 11 milles devant relier Gentilly à la Transquébécoise dans Bécancour, comté de

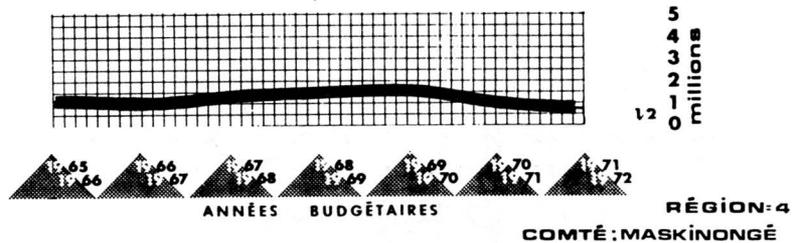
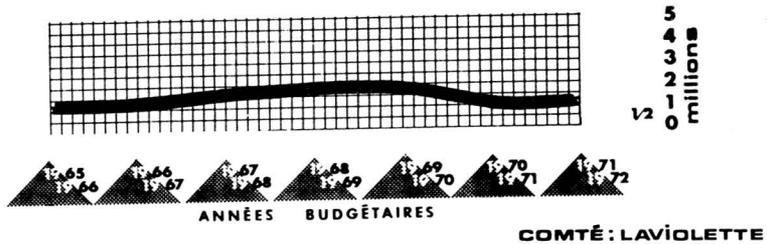
Nicolet. Ce travail représente un engagement budgétaire total de \$4 millions dont \$400,000. ont été dépensés en 1971/72.

La liaison "Intercités", entre Trois-Rivières et Cap-de-la-Madeleine, a nécessité l'aménagement de l'important carrefour "Laviolette" et le lancement de ponts sur le St-Maurice. Le ministère a terminé ces travaux en 1971; ils représentent un investissement global de huit millions de dollars.

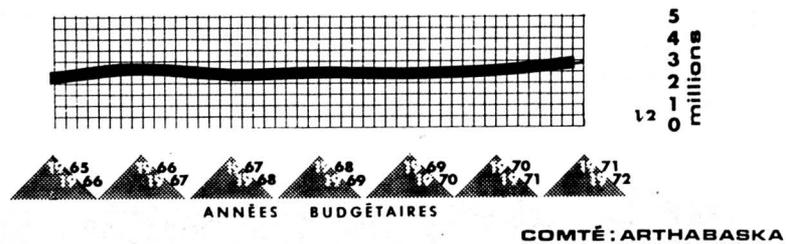
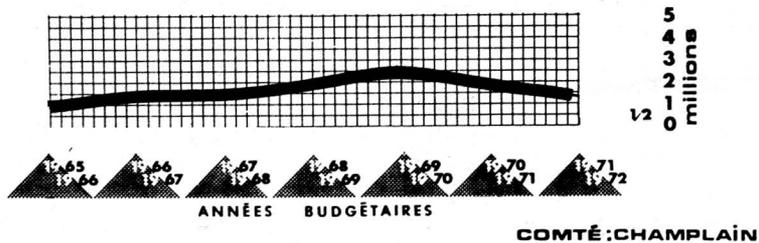


TROIS - RIVIÈRES





4 - TROIS-RIVIÈRES



— ARTHABASKA: Investissement de \$ 650,000. pour la construction de la nouvelle route 34 dans le canton de Chester ouest et le village de Chesterville, une chaussée à deux voies de 4.52 milles;

: Terrassement et gravelage du chemin Lemieux à St-Louis de Blandford, \$ 182,000.;

: Terrassement et gravelage sur une section de la route 5 et construction d'un pont sur la rivière des Pins dans le canton de Warwick, construction d'un autre pont au-dessus de la rivière des Rosiers. Investissement global de l'ordre de \$ 800,000.

— CHAMPLAIN: Pont et approches du pont sur la rivière St-Maurice, installation d'un système d'éclairage;

: Amélioration de la route 2 dans La Visitation de Champlain, \$ 327,000.

— LAVIOLETTE: Terrassement, fondation et asphaltage de la route 155 dans la paroisse de St-Roch-de-Mékinac: \$ 104,000., dans Grandes Piles: \$ 137,000.;

: Construction d'un pont au-dessus de la rivière Croche pour les rangs Est et Ouest, lot 30, dans le Canton de Langelier: \$ 136,000.

— MASKINONGÉ: Divers travaux d'amélioration sur la route 43, terrassement, fondation et asphaltage dans St-Edouard au coût de \$ 105,000.

— NICOLET: Route Transquébécoise, à partir de l'approche du nouveau pont de Trois-Rivières vers la Transcanadienne: terrassement

et gravelage de la voie Est sur une longueur de 4.47 milles au coût de \$ 750,000.;

: Nouvelle route 13, investissement d'un million de dollars pour la construction d'un pont au-dessus de la Rivière Nicolet et terrassement aux approches, route de contournement à deux voies dans St-Léonard. Projet visant à améliorer les communications entre l'Autoroute et le pont de Trois-Rivières via la route 13;

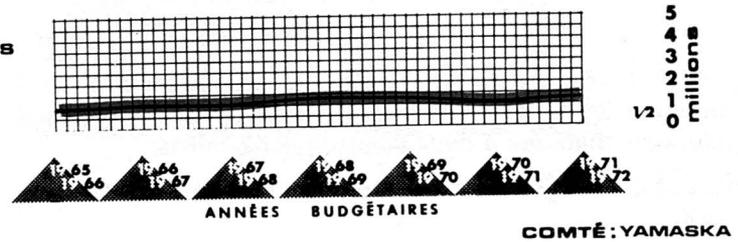
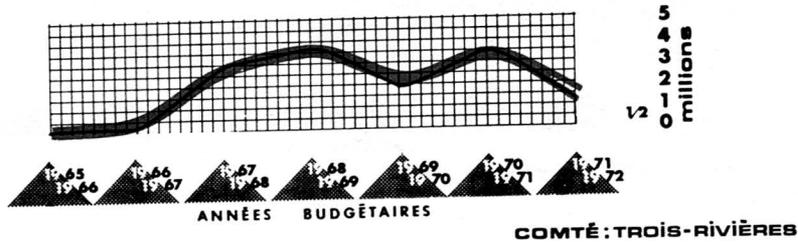
: Prolongation de l'Autoroute 30 vers la Mauricie, ouverture d'un chantier de deux millions de dollars pour terrassement, fondation, revêtement en béton bitumineux et protection des abords dans Bécancour ville.

— SAINT-MAURICE: Nombreux contrats accordés dans St-Boniface de Shawinigan et la cité de Shawinigan pour la construction de l'Autoroute Transquébécoise;

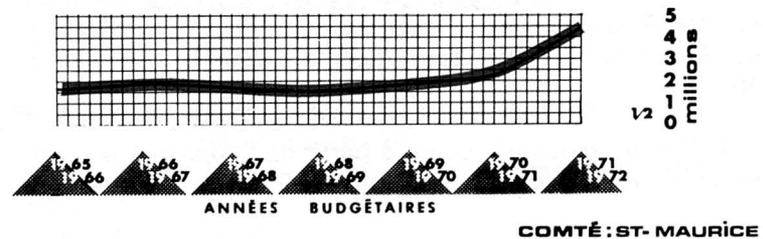
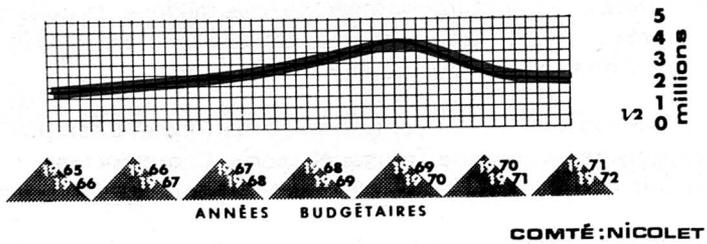
: Ouverture d'un chantier de plus de trois millions de dollars pour la construction de la future autoroute de la Rive Nord (A-40) dans La Visitation de la Pointe du Lac et Pointe du Lac.

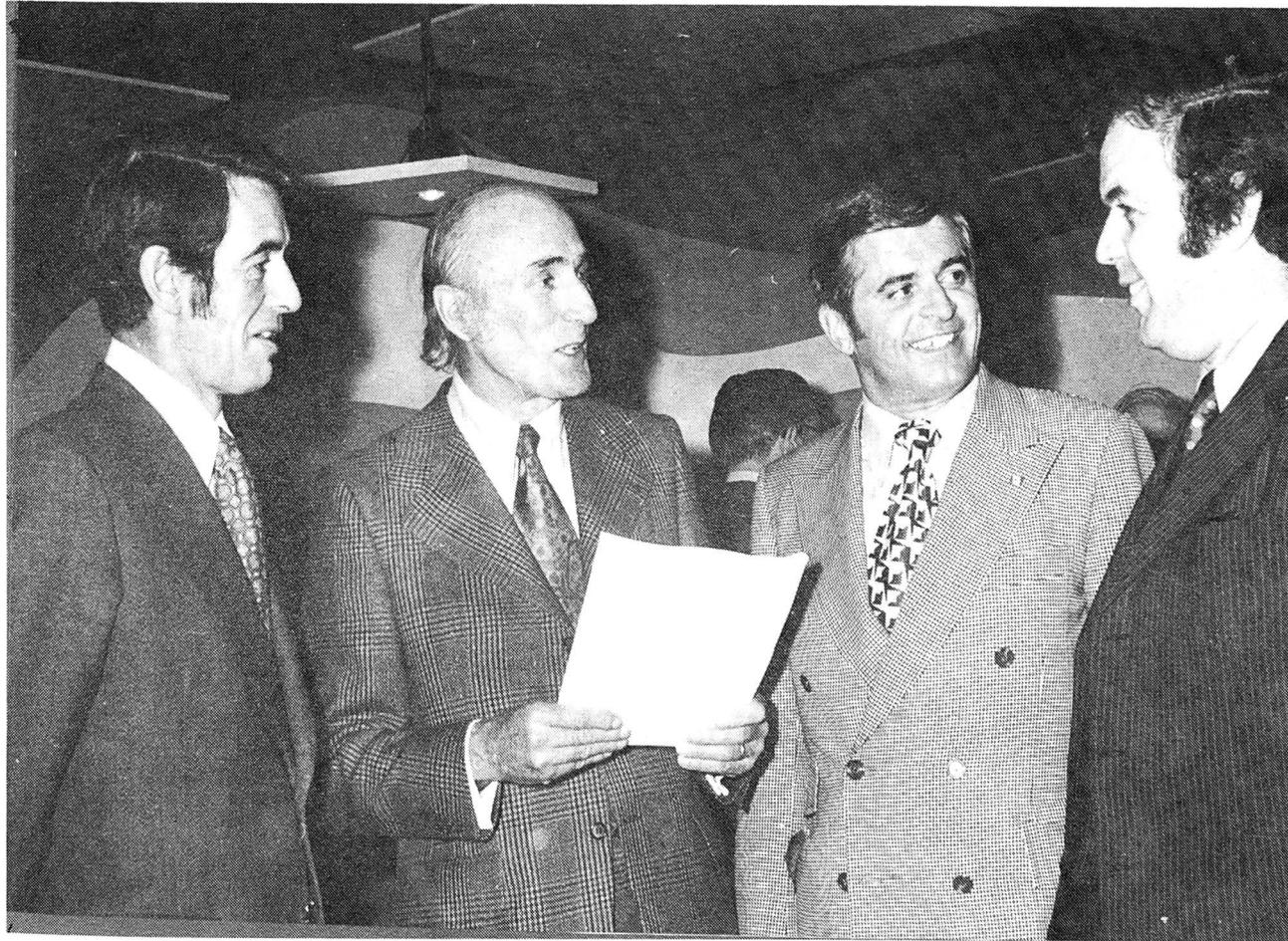
— TROIS-RIVIÈRES: Voir comtés de St-Maurice et Champlain. Investissements de l'Autoroute Transquébécoise. Commencement en 1972 de la liaison Trois-Rivières-Pointe-du-Lac (Autoroute de la Rive Nord).

— YAMASKA: Divers travaux de pavage. Terrassement et fondation du Chemin bord de l'eau à St-Michel d'Yamaska et St-Marcel paroisse. Egalement à St-Marcel paroisse, terrassement et gravelage du chemin 2e Rang centre. Investissement global, pour ces localités de plus de \$ 300,000.;



4 - TROIS-RIVIÈRES

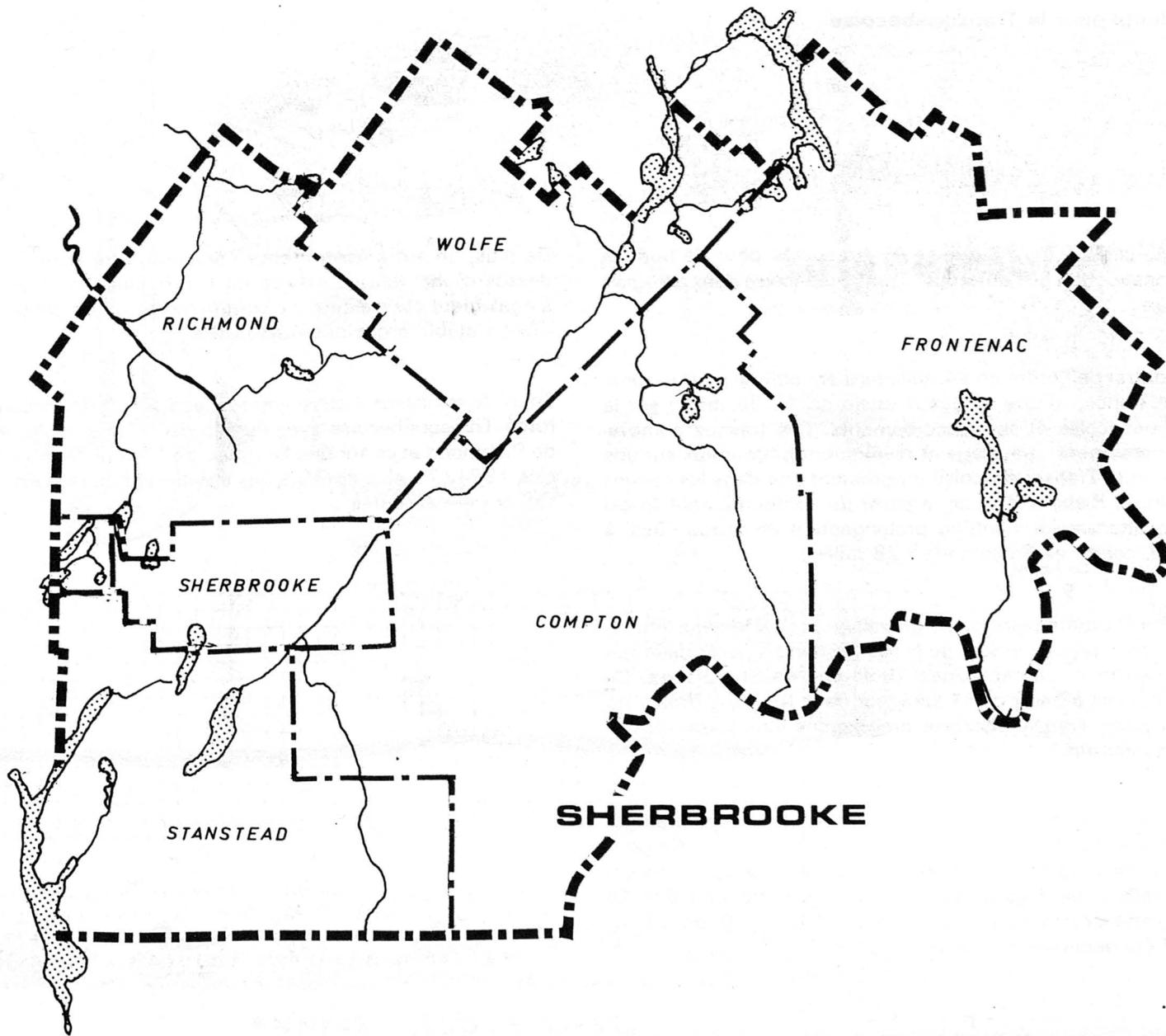




LA MAURICIE, une priorité conjointe du Canada et du Québec qui vaut \$30 millions. De gauche à droite, le ministre responsable de l'O.P.D.Q. pour le Centre du Québec, Gérard Harvey, le ministre de la Voirie, Bernard Pinard, le député aux Communes Claude-G. Lajoie et le député à l'Assemblée nationale de Trois-Rivières, Guy Bacon viennent annoncer le tronçon de la Transquébécoise entre Trois-Rivières et Shawinigan, en passant par St-Etienne et St-Boniface.



Le nouveau pont Radisson, entre Trois-Rivières et le Cap-de-la-Madeleine sur la rivière St-Maurice, constitue le premier élément de la voie rapide inter-municipale qui reliera l'autoroute Transquébécoise à l'autoroute de la Rive-Nord à l'est du Cap-de-la-Madeleine.



Quatre millions pour la Transquébécoise

C'est sur l'exercice 1971/72 que se sont amorcés pour de bon les travaux de construction de l'autoroute Transquébécoise dans la région de Sherbrooke.

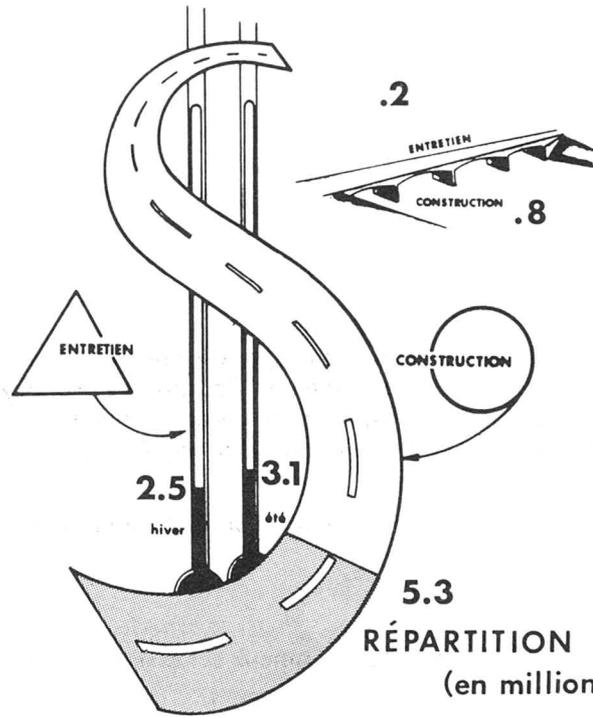
De fait, un contrat de l'ordre de \$4 millions a été adjugé pour la construction d'un tronçon d'une longueur totale de 12.28 milles sur la route Transquébécoise et ses raccordements. Ces travaux comprenaient les terrassement, gravelage et revêtement bitumineux sur une section de la route Transquébécoise proprement dite dans les comtés de Sherbrooke et Richmond et ce, à partir du contournement Ouest de la cité de Sherbrooke jusqu'au prolongement de la rue Laval à Bromptonville, comté de Richmond (3.28 milles).

De plus, le contrat de terrassement, gravelage et revêtement bitumineux comportait le prolongement de la rue Portland à partir de la rue Wilson jusqu'au raccordement Ouest de la cité de Sherbrooke. Ce raccordement Ouest à partir de l'Echangeur de la rue King (Route no 1) jusqu'à la route Transquébécoise proprement dite, faisait également partie du contrat.

D'autres contrats ont été accordés pour l'érection d'un pont à étage sur le boulevard Bourque dans la cité de Sherbrooke. Ce pont à étage a une longueur totale de 217 pieds et 6 pouces, une largeur de 99 pieds et un dégagement vertical moyen de 17 pieds. Le coût total de cette structure s'établit à quelque \$435,000. dont \$90,000. avaient été dépensés sur l'exercice 1970/71.

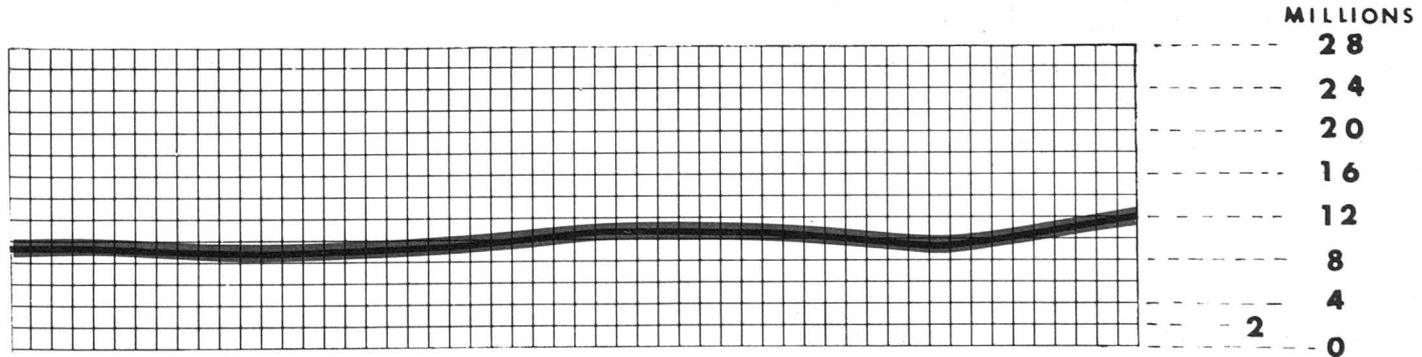
De plus, un autre contrat pour l'érection d'un pont d'étagement au-dessus d'une voie de service du C.P.R. dans la cité de Sherbrooke a également été exécuté. Le coût de construction de ce pont d'étagement s'établit à quelque \$180,000.

Enfin, le ministère a aussi amorcé les travaux de raccordement de la route Transquébécoise avec la ville de Bromptonville dans le comté de Richmond et ce sur une longueur de 1.48 mille. Au cours de l'exercice 1971/72 plus de 75% des travaux sur ce raccordement (rue Laval) ont été exécutés.



SHERBROOKE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

— COMPTON: Reconstruction de la route 28 dans le canton Eaton sur une longueur de 1.06 mille: \$110,000.;

: Construction d'un pont en béton armé de \$395,000. d'une longueur de 362 pieds sur la rivière au Saumon (route 28) dans le canton Lingwick.

: Terrassement et gravelage sur une section d'environ 2 milles de la route 27 dans St-Venant de Hereford paroisse \$220,000., ainsi qu'un autre tronçon de la route 28 de un mille dans Canton Bury.

— FRONTENAC: Reconstruction de 2.25 milles de la route 24 dans la municipalité de Risborough, au coût total de \$376,000.;

: Terrassement et gravelage de la route 34 dans le canton de Stratford et Windsor-Sud, \$718,000.;

: Construction d'un pont au-dessus de la rivière aux Bleuets dans la paroisse de Courcelle, Rang 8: \$90,000.

— RICHMOND: Reconstruction d'un pont sur les routes 5 et 22 dans Bromptonville d'une longueur de 345 pieds et d'un coût total de \$470,000.;

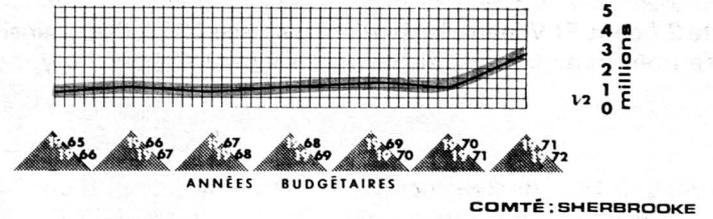
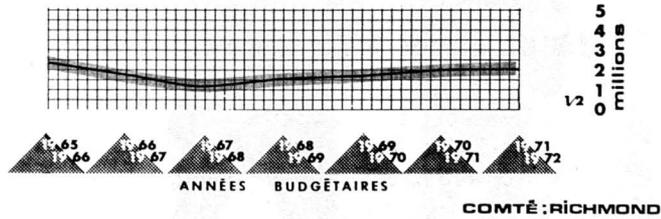
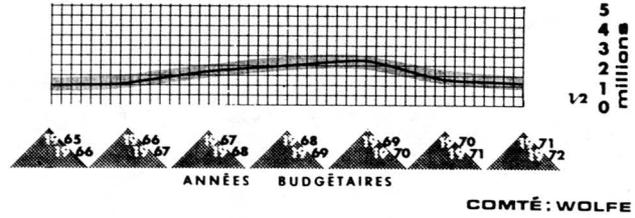
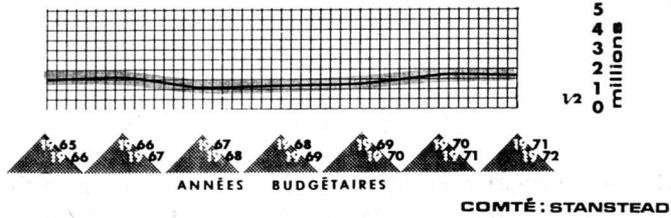
: Construction d'un pont au-dessus de la rivière Saint-François, rue St-Georges à Windsor ville et St-Grégoire de Greenlay paroisse: \$1,272,000.

— SHERBROOKE: Construction d'un pont à étage sur la route 1, boulevard Bourque, dans la cité de Sherbrooke. Longueur 217 pieds, largeur 99 pieds et dégagement vertical moyen de 17 pieds. C'est la première structure de l'autoroute Transquébécoise. Investissement de \$435,000.;

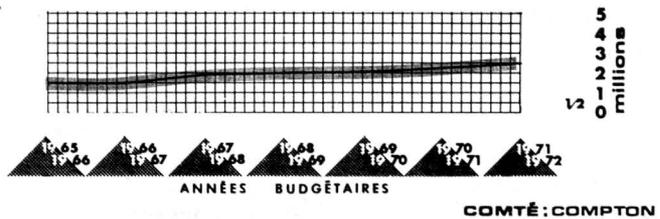
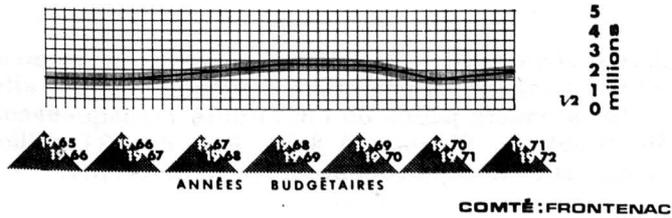
: Construction et gravelage du chemin Montréal-Est dans St-Elie d'Orford: \$158,000.

— STANSTEAD: Revêtements bitumineux sur diverses rues dans Coaticook.

— WOLFE: Nombreux chantiers de pavage sur les routes 32, 34 et 112 dans diverses municipalités du comté.

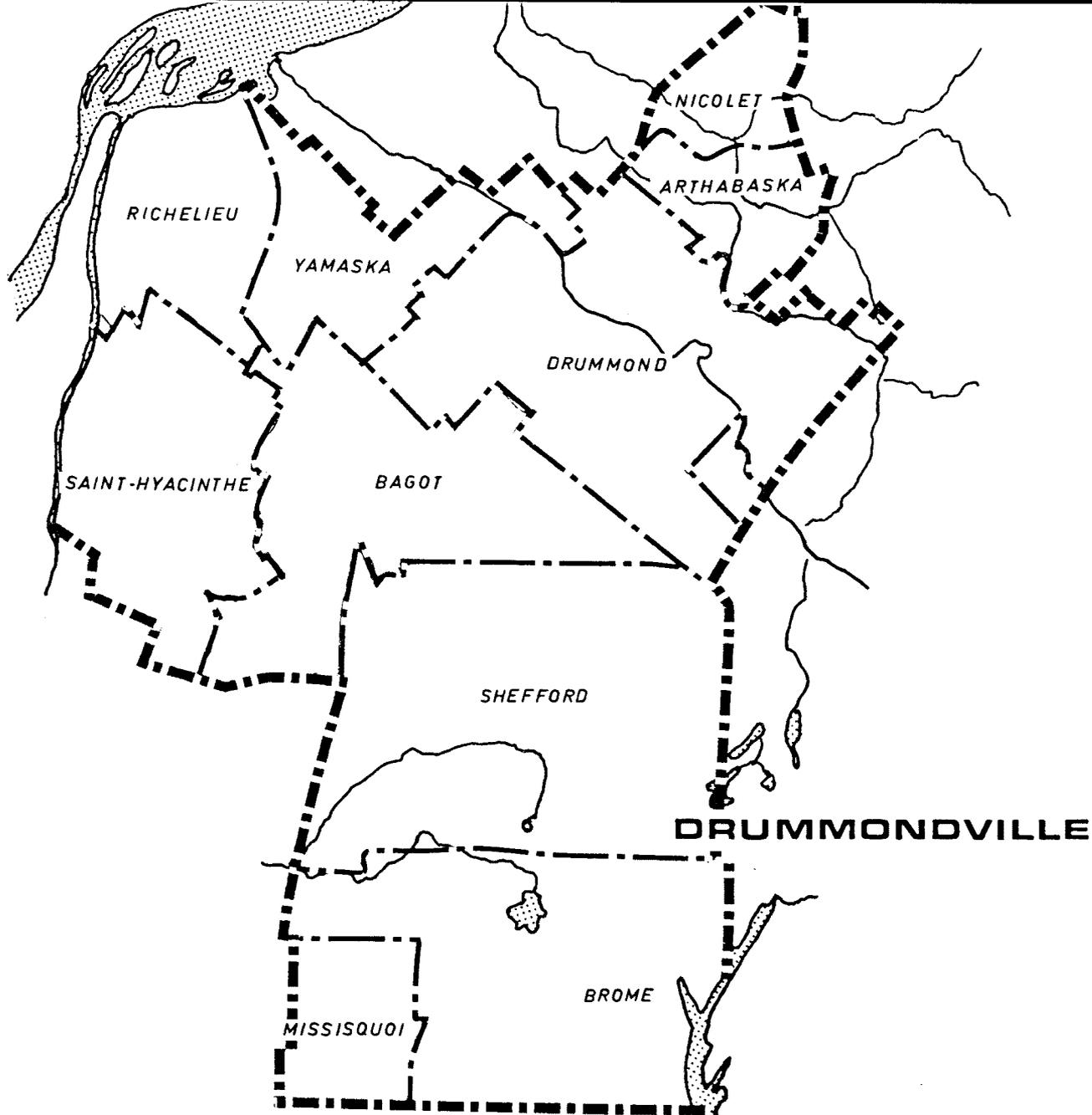


5 - SHERBROOKE





Windsor Mills — Avril 1971 — Assisté des maires de la région des Cantons de l'Est, l'adjoint parlementaire Raymond Mailloux effectue la pose des premiers jalons de l'autoroute Transquébécoise (tronçon Sherbrooke — Richmond) A-55. Près de \$21 millions seront dépensés pour la construction de cette autoroute.



Nouvelle autoroute: la A-51

Le ministère de la Voirie a commencé, en 1971/72, la construction de la future autoroute 51. Près de \$450,000. ont déjà été dépensés sur un tronçon de 11.69 milles et sur un contrat de \$3.3 millions.

Par ailleurs, le ministère a terminé l'aménagement du Parc des Voltigeurs au coût de un million de dollars.

En 1971/72, le budget de la région de Drummondville pour fins de voirie a atteint le niveau encore jamais égalé de \$13,506,000. Plus de \$600,000. dollars de subventions ont été accordés à des municipalités de la région pour l'entretien d'hiver alors que le ministère effectuait lui-même plus de un million et demi d'entretien d'hiver et près de \$2.7 millions d'entretien d'été.

La construction de ponts a exigé des investissements de \$1.3 million de dollars et leur entretien quelque \$260,000.

— DRUMMOND: Voie Ouest de la future autoroute 51, terrassement et fondation sur une longueur de plus de cinq milles dans diverses municipalités: \$734,000.;

: Terrassement, fondations, érection d'un pont de la future autoroute 51 dans Grantham ouest, \$519,000.;

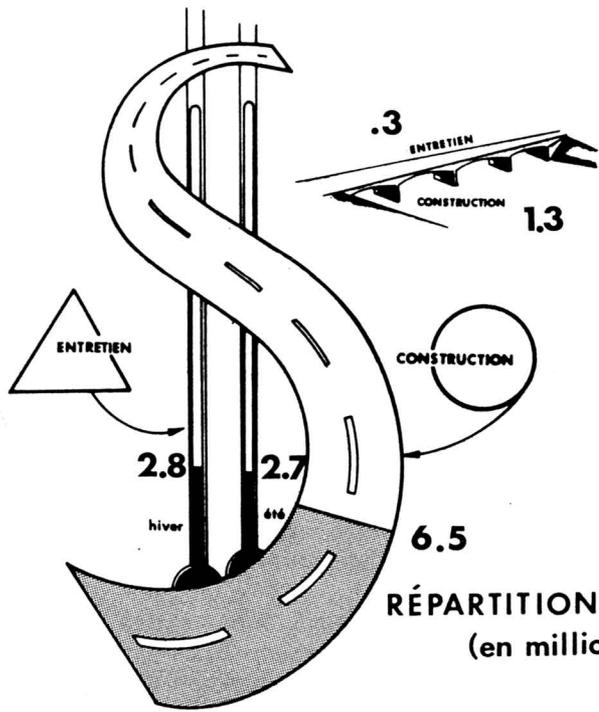
: Nouvelle route 122, construction des unités de fondation d'un pont numéro 5 sur la rivière St-François dans Drummondville cité, \$490,000.;

: Terrassement, gravelage et asphaltage du boulevard Lemire dans Grantham ouest, Drummondville et Drummondville-Sud: \$400,000.;

: Terrassement et gravelage du chemin du 12e Rang, à Kingsey Falls: \$104,000.;

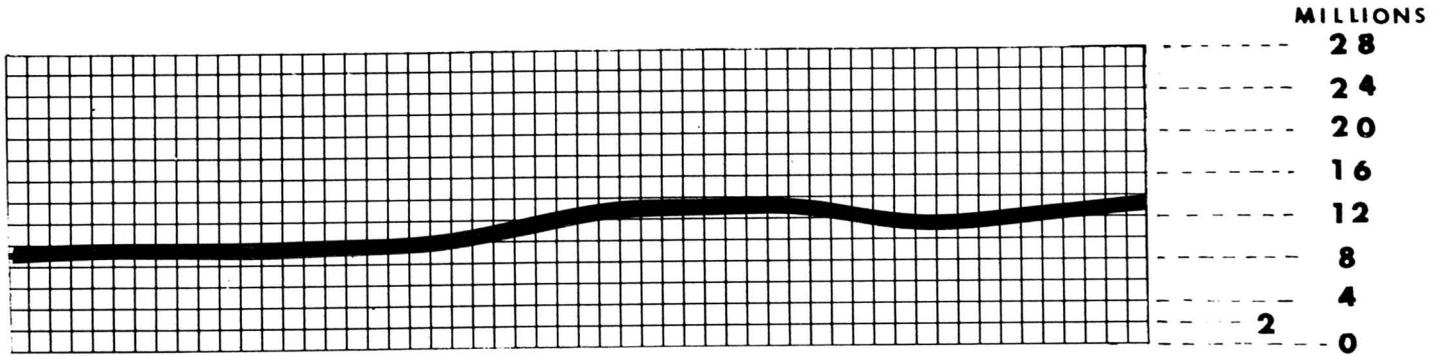
: Terrassement et gravelage (2 milles) du chemin du 8e Rang à St-Germain de Grantham: \$115,000.;

: Aménagement du Parc des Voltigeurs, investissements de \$2,131,000.



DRUMMONDVILLE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

— BROME: Raccordement à deux voies de Cowansville à l'autoroute des Cantons de l'Est, en passant par la ville et le village d'Adamsville et la partie Est du village de Farnham, six milles et investissement de \$725,000.:

: Terrassement et gravelage sur les voies d'accès de l'autoroute des Cantons de l'Est vers le parc industriel de Bromont, \$830,000. (comtés de Brome et *Shefford*).

— RICHELIEU: Autoroute 30 (approches du nouveau pont sur la rivière Richelieu entre Tracy et Sorel), 5.76 milles, \$1,600,000. investis dans l'itinéraire de la future "Autoroute de l'Acier" qui reliera Sorel à la région de Montréal.

: Tronçon d'une longueur de trois milles de la même autoroute dans Tracy ville, \$4,000,000.

: Travaux sur un tronçon de 0.82 mille du boulevard Taché dans Sorel cité et St-Pierre de Sorel paroisse, \$514,000.

: Travaux de reconstruction sur le chemin de la Pomme d'Or à Contrecoeur paroisse (\$312,000.), sur le chemin St-Roch — route 47 — dans Tracy ville (\$240,000.), sur le chemin du rang Ste-Anne dans Ste-Anne de Sorel paroisse (\$343,000.).

— SAINT-HYACINTHE: Terrassement et gravelage de 2.5 milles (Rang des Pointes et Rang du 4e rang dans St-Charles et Ste-Marie-Madeleine;

: Terrassement, gravelage et asphaltage de la route 21 dans St-Denis paroisse et village (\$300,000.);

: Route 12, construction d'un pont sur la rivière Yamaska dans Douville et N.-D.-de-St-Hyacinthe (\$410,000.);

: Terrassement, gravelage et asphaltage du Chemin de la Rivière Yamaska Ouest dans Douville et St-Damase (\$180,000.);

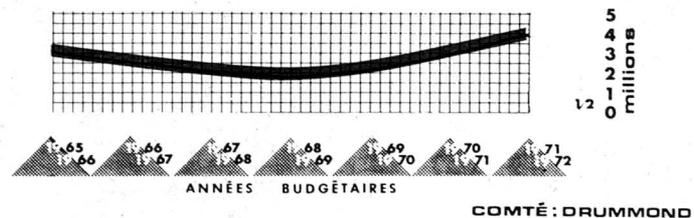
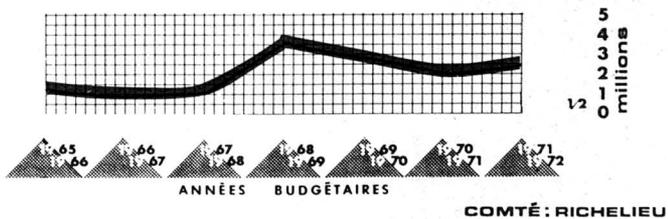
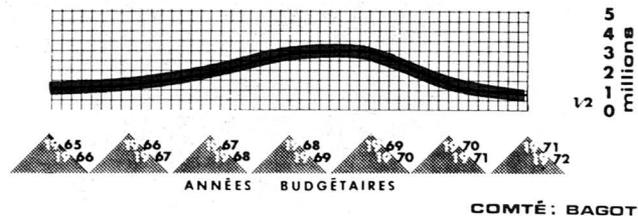
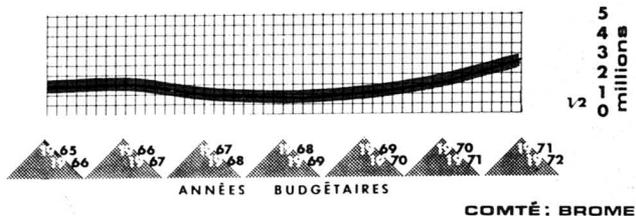
: Réfection d'un tronçon de 6.55 milles de la route 21 dans St-Charles, St-Jude paroisse et St-Charles-sur-le-Richelieu village (\$102,000.);

— SHEFFORD: Raccordement de la route 1 et de l'autoroute des Cantons de l'Est dans le canton de Granby et St-Alphonse paroisse, sur une longueur de 4.98 milles au coût total de \$850,000.;

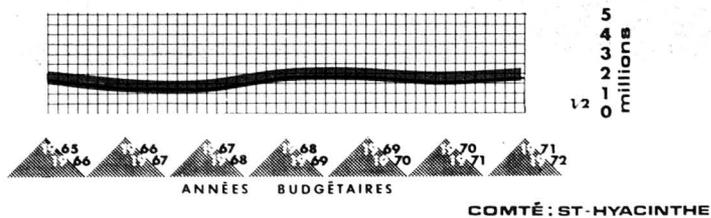
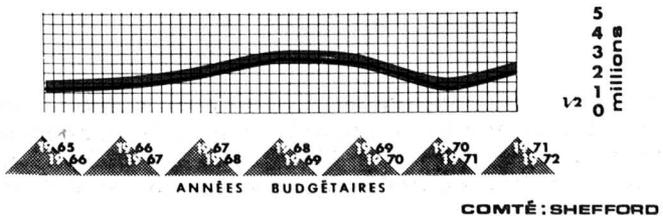
: Route St-Joachim-Roxton Falls-St-Joachim de Shefford-Roxton canton et Roxton Falls village, terrassement et gravelage de 5.38 milles au coût de \$510,000. Construction d'une chaussée à deux voies. Route prévue à voies divisées.

: A Bromont ville et canton Granby, terrassement et gravelage et asphaltage sur le chemin Bromont-Cowansville et les rues Shefford et Gaspé, \$201,000.;

: Pont sur la rivière Noire à St-Valérien de Milton, chemin St-Dominique-St-Valérien: \$96,000.

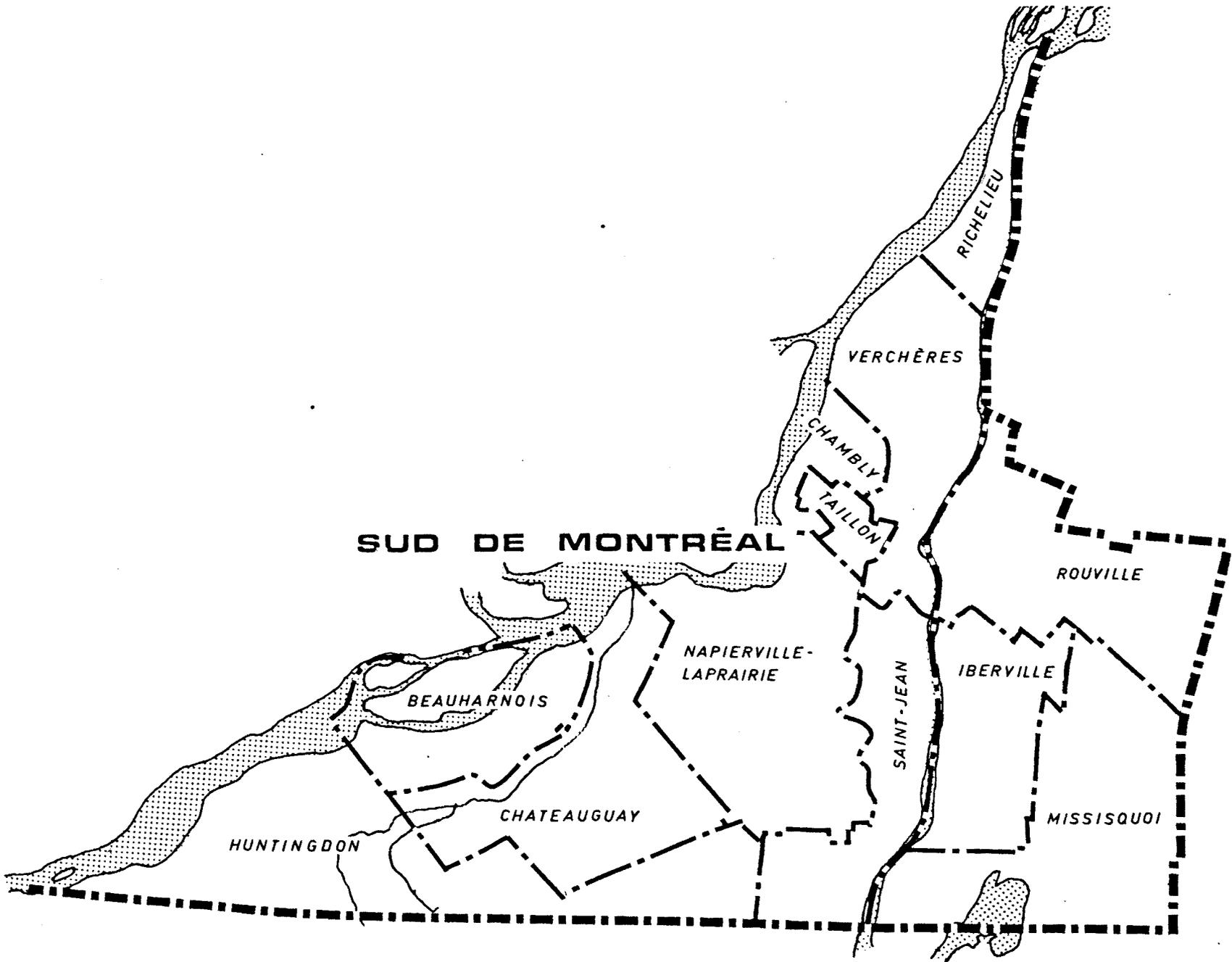


6-1 - DRUMMONDVILLE





Drummondville — La construction de l'autoroute A-51, liaison entre la Transcanadienne à Drummondville et la Transquébécoise à Richmond, a commencé en 1971. Le ministre de la Voirie, député de Drummond, soulève la première pelletée (mécanique) de terre.



Commencement des travaux sur l'autoroute de l'acier

De 1965 à 1967, la banlieue sud de Montréal a bénéficié d'investissements exceptionnels, particulièrement dans la perspective de l'Exposition Universelle de 1967 et des développements immobiliers de la Rive sud.

Le budget de la région sud de Montréal dépasse cependant les \$17 millions, particulièrement à cause du commencement de la construction de l'autoroute de l'acier, Montréal-Sorel où le ministère de la Voirie a investi quelque \$6,680,000. en 1971/72.

Par ailleurs, en raison du fort volume de circulation dans cette région, les budgets d'entretien sont particulièrement importants. Le ministère a dépensé quelque quatre millions de dollars au cours de l'été 1971 pour l'entretien de cette région sud de Montréal, et près de deux millions au cours de l'hiver 1971/72. Plus de \$500,000. de subventions ont été accordés à des municipalités.

— BEAUHARNOIS: Investissement de plus de \$109,000. pour le terrassement et la fondation de 1.33 mille dans le rang St-Joseph à St-Timothée (deux voies conduisant au pont de Valleyfield).

: Dépenses de plus de \$300,000. pour fondations et revêtement en béton bitumineux sur une section du rang double et de son raccorde-

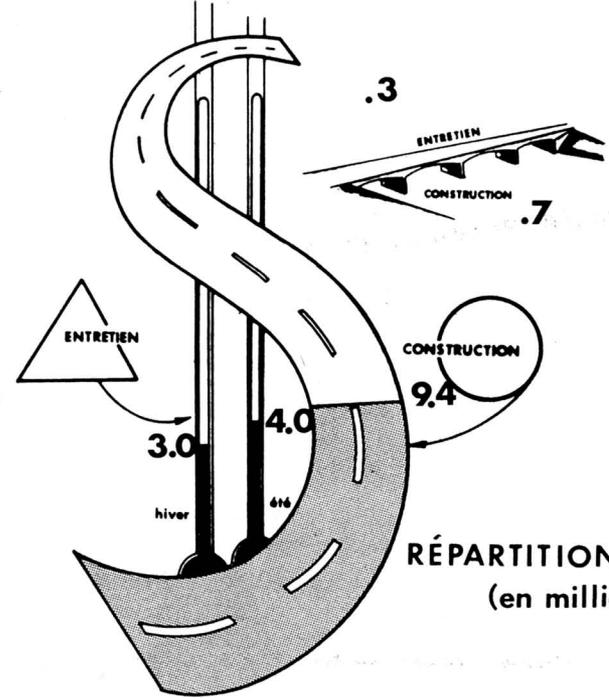
ment avec la route 132 (route 14 — chemin Larocque) située dans les limites des cités de Salaberry et de Valleyfield ainsi que sur une section de la Montée McCormick dans la paroisse de St-Louis de Gonzague.

— CHAMBLY: Lancement d'un projet de \$1,360,000. pour la construction d'un viaduc à Boucherville, sur la route de la Station de pompage et la section nouvelle de la route 3 (0.68 mille).

: Eclairage du pont au-dessus de la rivière Richelieu de l'autoroute des Cantons de l'Est (\$120,000.).

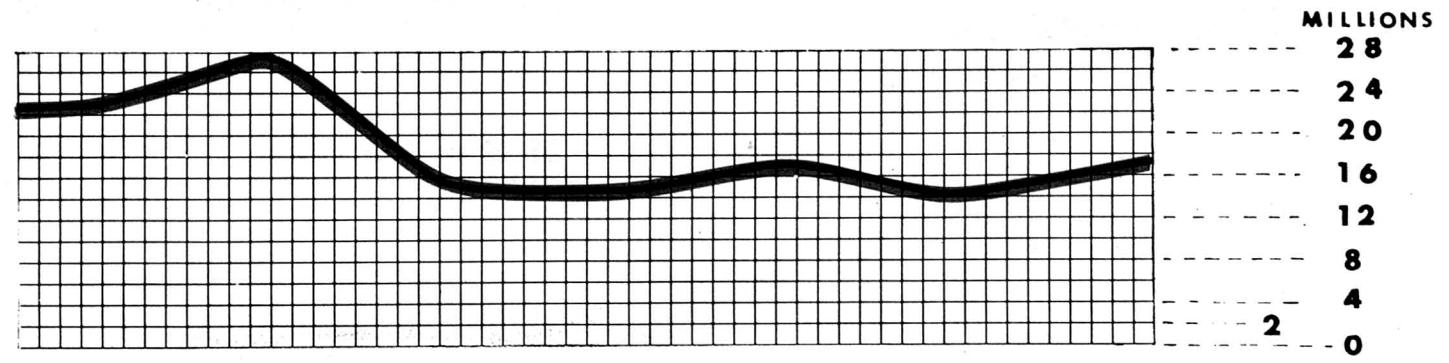
: Ouverture d'un tronçon de 4.07 milles à deux voies divisées avec asphaltage sur l'autoroute 30, dans la ville de Boucherville et la paroisse de Ste-Julie (Verchères), \$430,000.

— CHÂTEAUGUAY: \$340,000. investis, entre Beauharnois et Ste-Martine, sur la route 36, dans la paroisse de St-Paul.

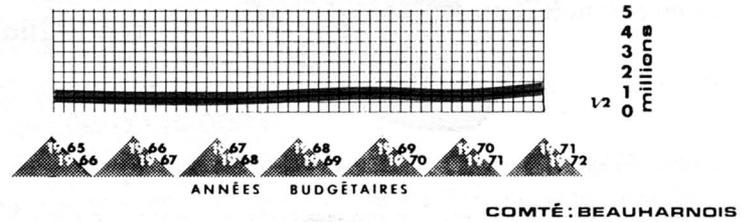
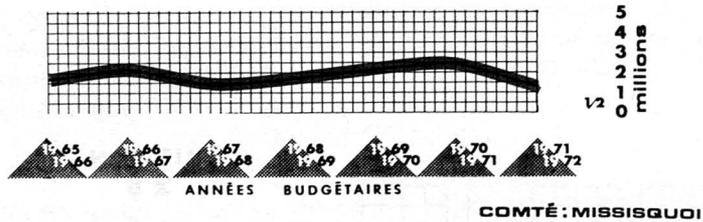
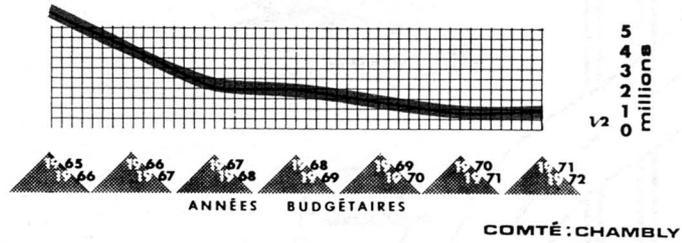
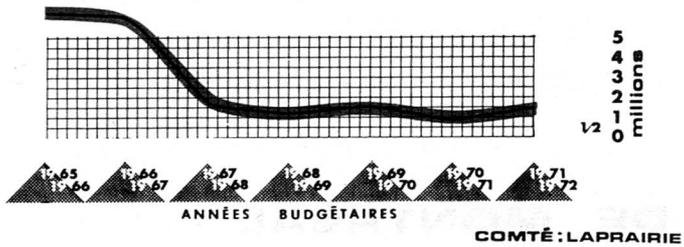


SUD DE MONTRÉAL

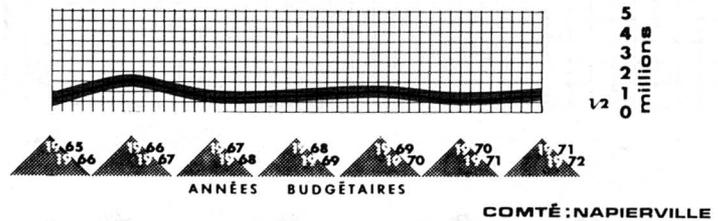
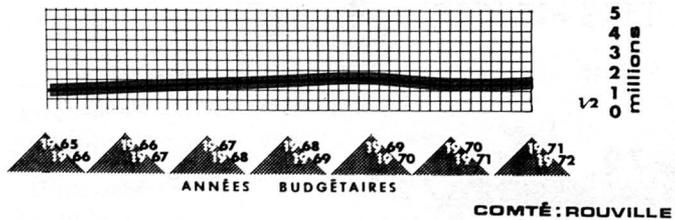
RÉPARTITION DES COÛTS (en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES



6-2 - SUD DE MONTRÉAL



— HUNTINGDON: Reconstruction d'une section de la route 132 (2.637 milles) dans St-Anicet village.

: Sur la route 201, contournement du village de St-Antoine Abbé. \$200,000 dépensés en 1971/72 sur un contrat de \$340,000;

: \$100,000. de travaux sur une section de la route 52 (Herdman) à la frontière américaine dans Hinchinbrook canton. Tronçon de 2.5 milles exigeant des déboursés de \$350,000.

— IBERVILLE: Dépenses de \$100,000. sur un projet de \$1,870,000. pour la construction d'un carrefour étagé et chemins de desserte de un mille sur l'autoroute A-35, dans la paroisse de St-Athanase. Reconstruction de un mille de route à deux voies, sur la route 21 dans la même paroisse. \$122,000. pour la reconstruction de deux milles de routes à deux voies sur le chemin Clarenceville, à Henryville. \$130,000. pour l'élargissement du chemin Rang Double dans St-Grégoire village et St-Grégoire-le-Grand paroisse.

— NAPIERVILLE-LAPRAIRIE: Elargissement, reconstruction et revêtement en béton bitumineux de la route 36 dans St-Cyprien de Léry.

: Elargissement et construction d'une section du boulevard Lapinière avec bordure en ciment dans Brossard-ville au coût de \$121,000.

— MISSISQUOI: Contournement de 3.4 milles de la route 40 à Farnham. Projet global de \$925,000.;

: Reconstruction de un mille de la route 202 et du chemin Gage dans le canton Stanbridge: \$160,000.

— ROUVILLE: Travaux préliminaires au contournement de Rougemont (\$600,000.) dans Rougemont village et St-Michel de Rougemont paroisse;

: Construction d'un pont avec poutres en béton précontraint sur le Rang Bord de l'Eau dans St-Mathias et Ste-Marie de Monnoir;

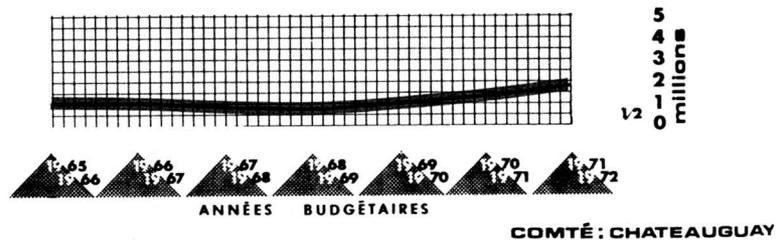
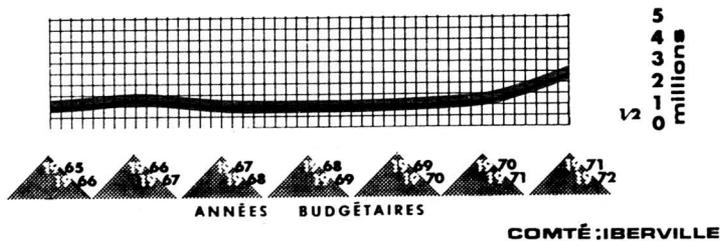
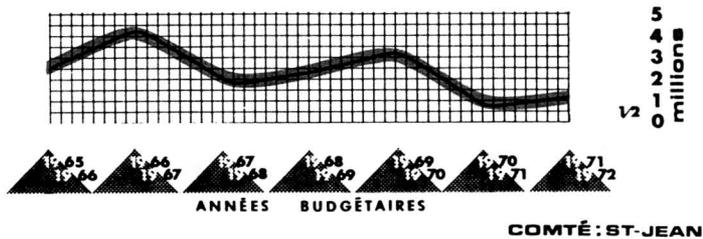
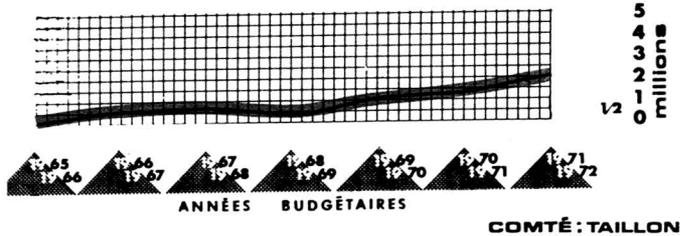
: Un million de dollars en travaux sur la route 133 dans St-Mathias et Otterburn Park paroisse.

— SAINT-JEAN: Reconstruction d'un viaduc en béton armé pour le passage de la route 9-A au-dessus du chemin de fer dans Notre-Dame du Mont-Carmel (\$351,000.). Raccordement de la route 219 avec le chemin des Vieux Moulins et le chemin des Ormes dans Lacadie paroisse (\$190,000.);

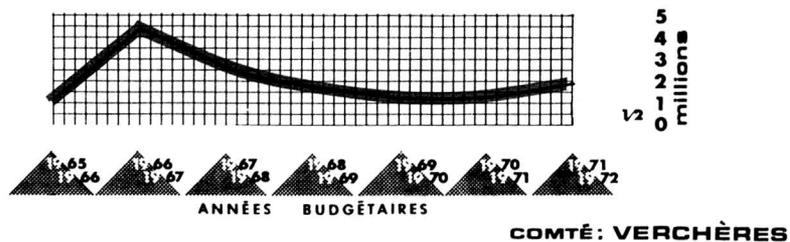
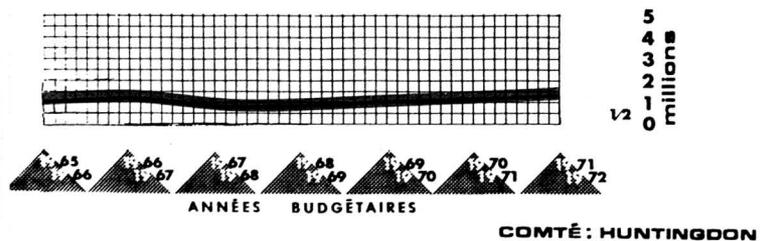
— TAILLON: Dépenses de \$400,000. sur un projet de \$2,600,000. pour la construction de l'échangeur St-Hubert sur la route 1, dans la ville de Saint-Hubert.

— VERCHÈRES: Dans la ville de Chambly, déplacement d'une voie principale des chemins de fer nationaux, d'une voie d'évitement, d'une voie de détour publique, \$235,000.;

: Cité de Chambly, construction d'une section de la route 1 en voies divisées avec terre-plein, trottoirs ou chaînes, installation d'un système d'éclairage et de conduits souterrains pour feux de circulation à cinq intersections, \$700,000.



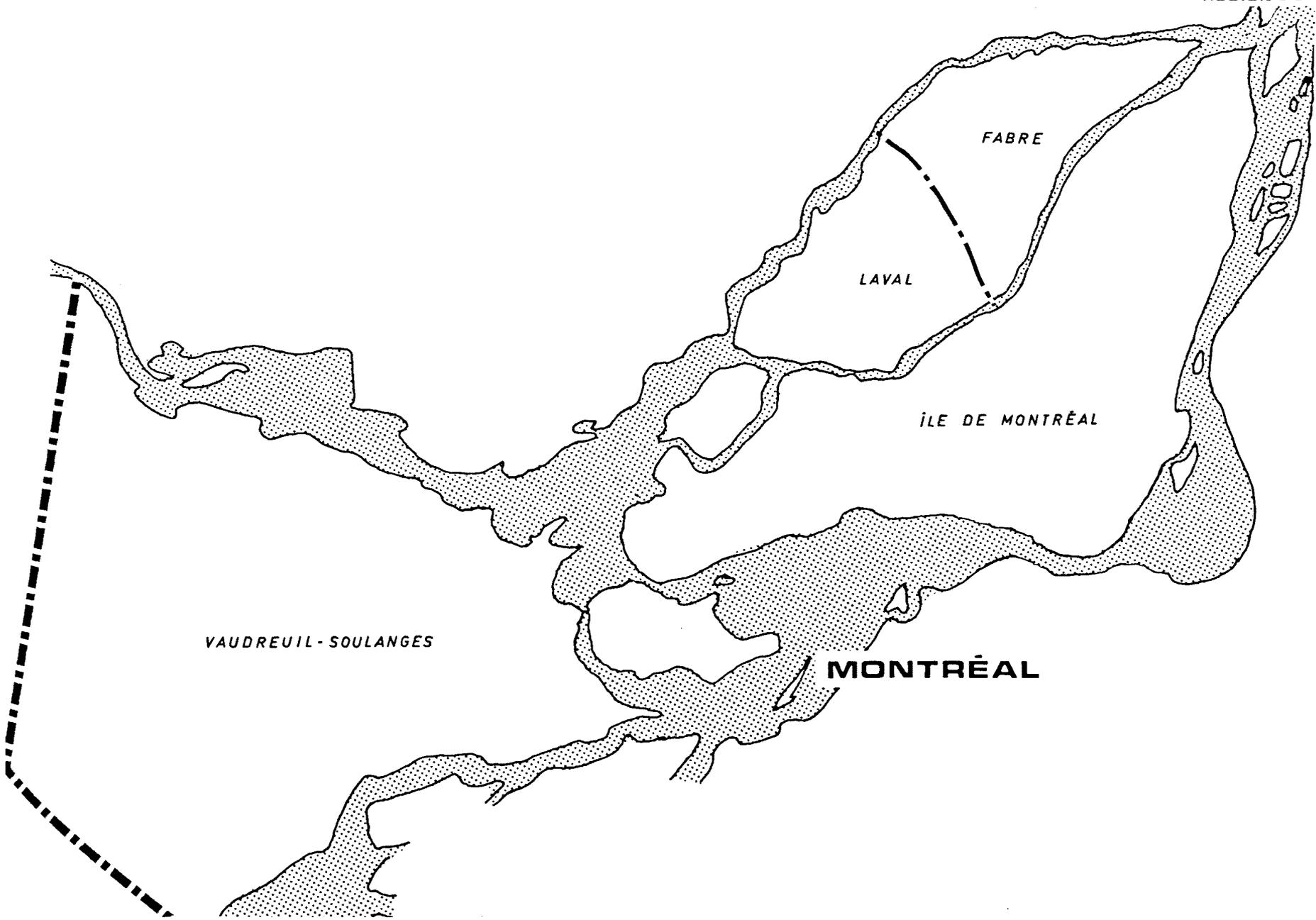
6-2 - SUD DE MONTRÉAL





Dans l'hiver 1971/72, le déneigement de quelque 40,000 milles de routes a nécessité l'épandage de 620,000 tonnes de sel et de 200,000 tonnes d'abrasif. Il y a quarante ans, seulement 80 milles de routes étaient déneigées pendant la saison froide!





FABRE

LAVAL

ÎLE DE MONTRÉAL

VAUDREUIL-SOULANGES

MONTRÉAL

**Plus de \$66 millions
\$30 par habitant**

La région de Montréal, qui comprend les comtés de l'île de Montréal, ceux de l'île Jésus et les comtés de Vaudreuil-Soulanges, bénéficie en 1971-72 d'investissements de \$66.5 millions. Bien plus même que pendant les années qui ont précédé l'Expo.

Sur l'île de Montréal même, le ministère entreprend la construction de l'autoroute "Ville-Marie", l'axe est-ouest venant compléter le réseau d'autoroutes primaires ceinturant l'île de Montréal et comprenant la montée St-Léonard, le boulevard Métropolitain et l'autoroute Décarie. Des contrats représentant des déboursés de l'ordre de \$100 millions ont été octroyés au cours de l'année 1971/72.

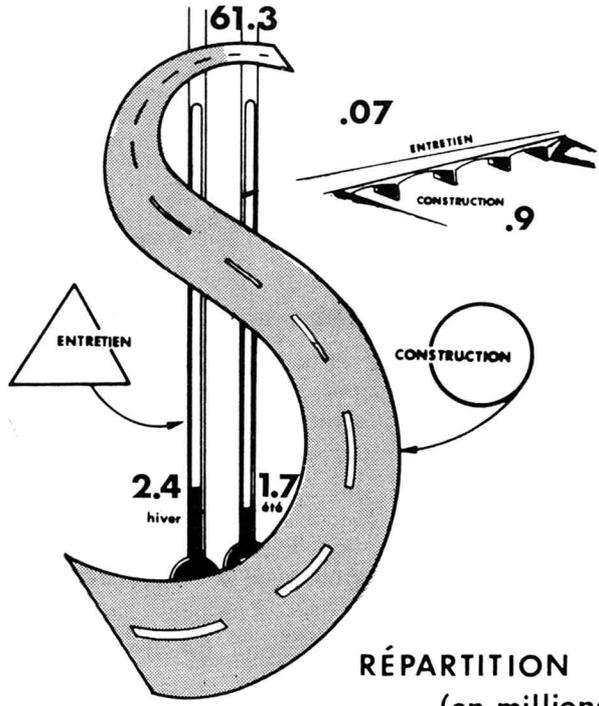
Sur l'île Jésus, dans les comtés Laval et Fabre, le ministère de la Voirie doit entreprendre la construction d'un autre axe est-ouest au coût de \$35 millions. Ce projet a fait l'objet d'une entente entre la Ville de Laval et le ministère de la Voirie. Tant à l'échelle régionale que locale, la vocation de l'autoroute Laval sur l'île Jésus est de:

- distribuer le trafic venant du nord sur les différents ponts de la rivière des Mille Îles;
- satisfaire la demande locale des voyages dans la direction est-ouest;
- permettre à la grande circulation de transit, empruntant actuellement le boulevard Métropolitain, de contourner celui-ci. Les plans de cette future autoroute laissent voir que le ministère de la Voirie a prévu une emprise suffisamment large pour accepter, quand le besoin s'en fera sentir, la présence d'un service rapide de transport en commun dans la bande centrale.

L'aménagement du boulevard Saint-Martin, toujours à Laval, est un autre projet majeur qui requiert des déboursés de près d'un million et demi de dollars.

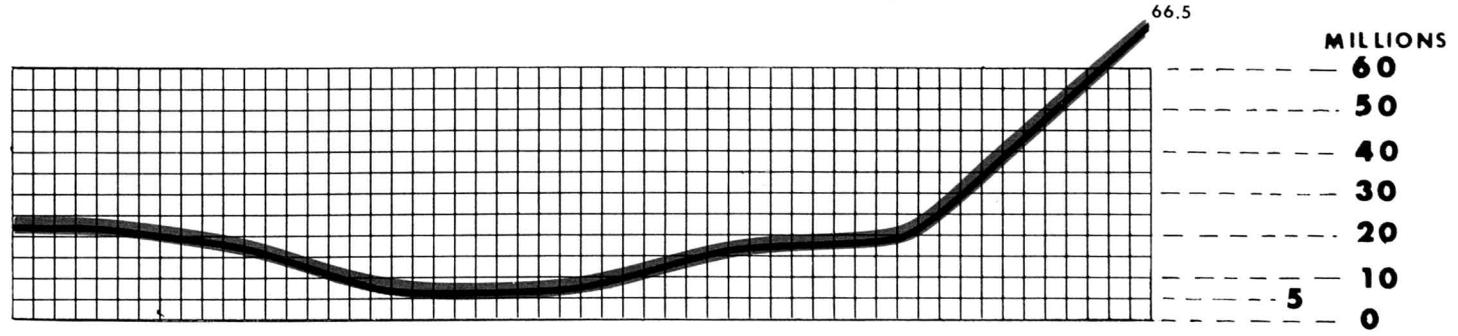
Enfin, le prolongement de l'autoroute Papineau Leblanc et de l'autoroute du Nord (A-25) est une autre priorité du ministère sur l'île Jésus.

Dans le domaine de la sécurité, le ministère de la Voirie entreprend l'élimination du dangereux passage à niveau de Dorion, dans le comté de Vaudreuil-Soulanges, au coût de \$2.3 millions.



MONTRÉAL

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

— BOURGET: Divers travaux au tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Réfection du pavage des tubes Est et Ouest et d'une partie des approches Nord et Sud. Construction d'une tranchée de drainage. Près de \$100,000. dépensés en 1971.

— FABRE: Prolongement de l'autoroute A-19, autoroute Papineau-Leblanc, dans Laval. Un premier contrat de \$3,756,000. achevé le 1er novembre 1971. Un autre contrat de \$870,000. pour la construction de quatre viaducs au-dessus des voies du CPR sera réalisé en juin 1972.

: Reconstruction de la section Est du pont Pie IX, autoroute A-25, dans Laval, achevée le 26 mai 1971 au coût de \$1,900,000.

: Construction et éclairage du carrefour entre la route 148 (boulevard St-Martin) et la route 335 (ancienne route 11) dans Laval, \$645,000. Construction de structures et approches au-dessus des voies du CPR pour le boulevard St-Martin dans Laval, \$1,338,000.

— JACQUES-CARTIER: Construction d'une passerelle pour piétons au-dessus de l'autoroute 520, au nord de Côte de Liesse, au coût de \$80,000., dans St-Laurent cité.

: Dans Ville de Montréal, déplacement temporaire des voies ferrées et des fils de signalisation et de télécommunication du Canadien National et du Canadien Pacifique, \$300,000.

— LAVAL: Reconstruction de la route 117 (ancienne route 11-A) dans Laval à quatre chaussées séparées avec accotements. Construction d'un pont d'étagement. Deux contrats, pour un investissement total de \$2,120,000. étaient terminés le 31 juillet 1972.

— ROBERT-BALDWIN: Elimination de passage à niveau au carrefour de l'autoroute 20, Transcanadienne, et de la Montée des Sources dans Dorval et Pointe-Claire, \$3,346,000.;

: Raccordement de l'autoroute 20 à l'autoroute 40 dans Ste-Anne-de-Bellevue, \$406,000.;

: Travaux de réparation sur le vieux pont Galipeault dans Ste-Anne-de-Bellevue.

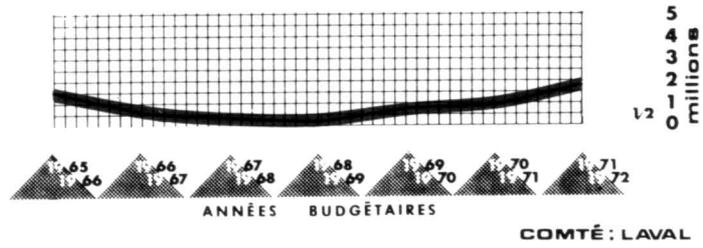
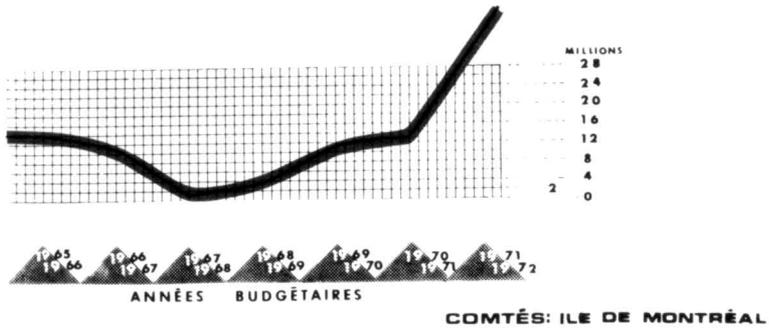
— STE-ANNE: Autoroute Est-Ouest, construction de la section entre les rues Greene et Fulford, dans les villes de Westmount et Montréal, \$16,703,000.;

: section entre les rues Fulford et de la Montagne, voies élevées et tunnel, \$23,200,000.

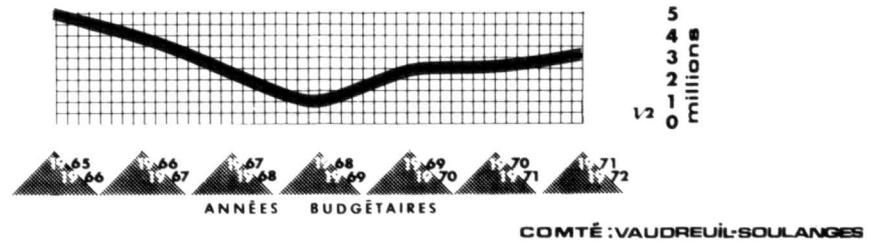
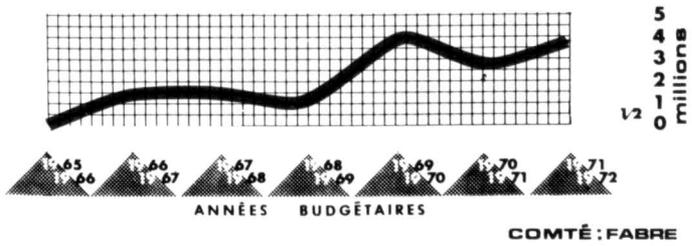
: section des rues de la Montagne et University, tunnels à rampes et voies d'accès, \$18,880,000.

: section entre les rues University et Bleury, voies en tunnel et bretelles de raccordement, \$18,730,000.

: section entre les rues Bleury et Sanguinet, construction de voies en tunnel et encaissées, bretelles de raccordement, \$17,985,000.



6-3 - MONTRÉAL



— ST-HENRI: Autoroute Est-Ouest, section entre l'échangeur Turcot et la rue Greene dans les villes de Montréal et Westmount, \$ 17,470,000.

— ST-JACQUES: Autoroute Est-Ouest, section entre les rues Bleury et Sanguinet, voir comté de Ste-Anne.

— ST-LAURENT: Elargissement d'un viaduc en béton armé en vue du réaménagement de l'échangeur "Rockland" du boulevard Métropolitain et de l'autoroute des Laurentides, \$ 167,000.

— VAUDREUIL-SOULANGES: Construction d'un pont et de ses approches au-dessus de la Rivière Rouge dans Coteau du Lac Village (\$1,516,000.);

: Construction d'un échangeur de l'autoroute 40 et installation d'un système d'éclairage et de signalisation dans Pointe Fortune (\$685,000.);

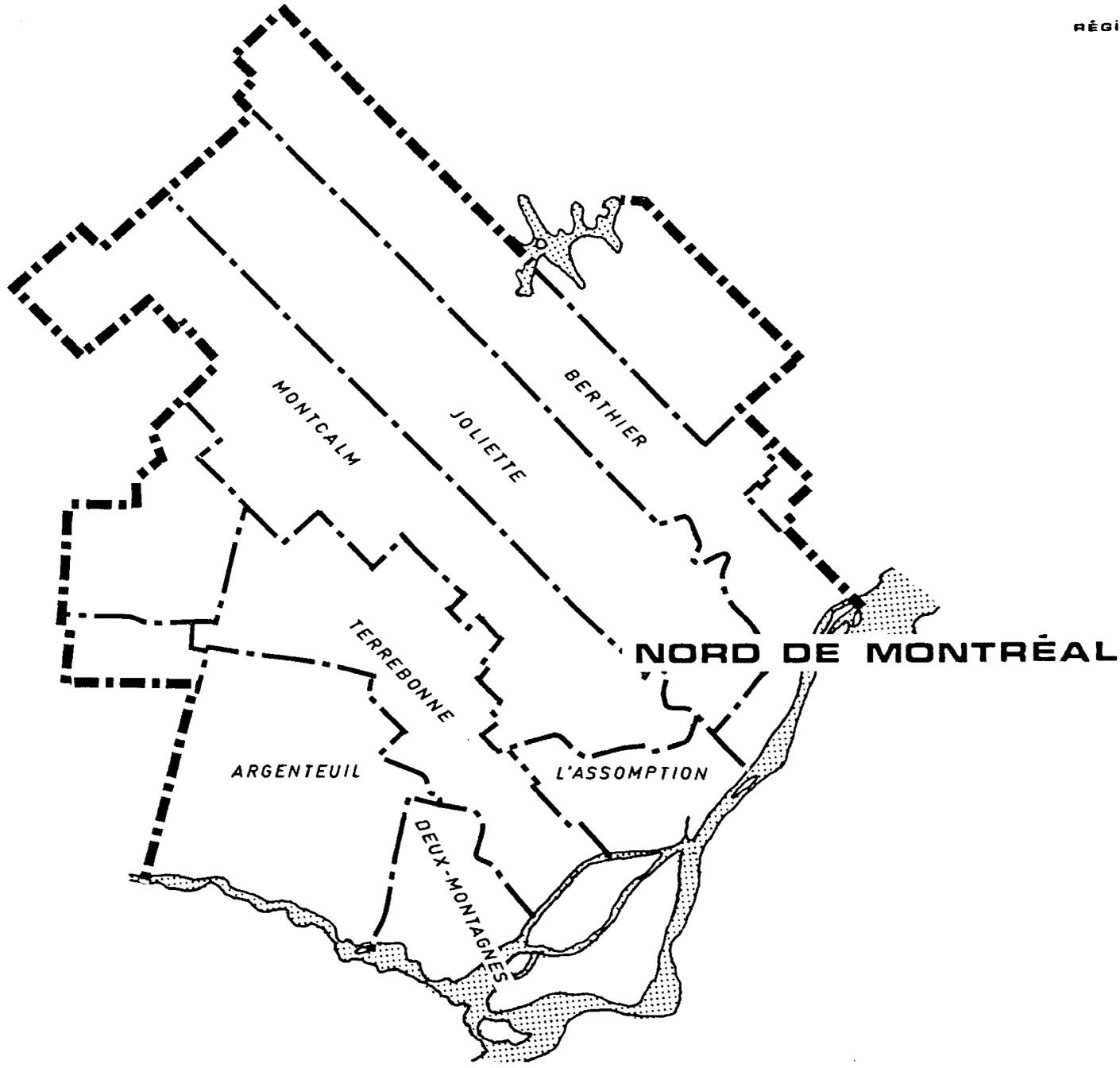
: Construction de structures au-dessus des voies du CN et du CP sur la rue St-Charles à Dorion (\$780,000.);

: Aménagement et éclairage du carrefour Montée Wilson et Baie St-Thomas dans Ste-Madeleine de Rigaud (\$920,000.);

: Aménagement du carrefour de l'autoroute 40 et de la route 17 à la frontière du Québec et de l'Ontario (\$680,000.).

L'autoroute Ville-Marie à Montréal: un travail gigantesque au pied de la Place Bonaventure. Des contrats représentant des déboursés de l'ordre de \$100 millions ont été octroyés au cours de l'année 1971/72. Un premier tronçon de 3.5 milles doit ouvrir à l'automne 1972.





Plus de \$100. par habitant

L'impact de l'implantation d'un nouvel aéroport à Ste-Scholastique exige des investissements considérables dans le réseau routier. Le gouvernement central participe d'ailleurs pour une part de \$14 millions à l'effort de la collectivité québécoise. Le budget total pour cette seule région atteint \$38.8 millions.

Trois grands projets retiennent en 1971-72 l'attention du ministère de la Voirie:

— Le prolongement de l'autoroute des Mille Îles (A-640) dans les comtés de Terrebonne et l'Assomption, sur une longueur de 15.14 milles, exige des déboursés de douze millions de dollars;

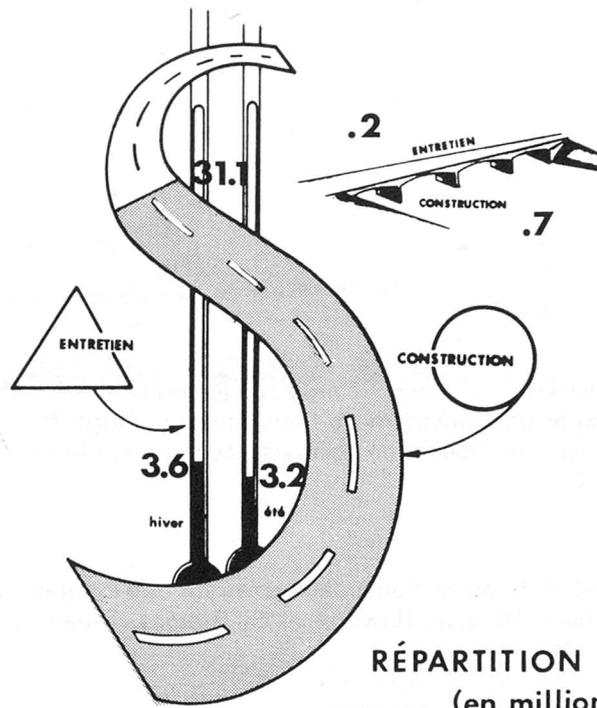
— Le prolongement de l'autoroute des Laurentides (A-15) entre Ste-Adèle et Ste-Agathe, sur une longueur de 12 milles, représente des travaux de plus de \$22 millions. La nature rocheuse du terrain et le souci de préserver à cette autoroute toutes ses qualités esthétiques sont la cause d'un prix de revient, au mille, assez élevé: près de deux millions de dollars.

— La reconstruction de la route 11 entre Ste-Agathe et St-Jovite qui en fera une voie rapide à quatre voies divisées par une bande centrale de 100 pieds, exige un investissement de \$22 millions. Cette solution, selon le ministère de la Voirie, est suffisante à court et à moyen terme pour supporter l'augmentation du trafic routier dans la région et permet d'économiser \$28 millions par rapport à une autre possibilité: celle de l'autoroute des Laurentides.

Cet effort financier particulièrement spectaculaire concerne essentiellement le comté de Terrebonne où se trouvent la majeure partie des

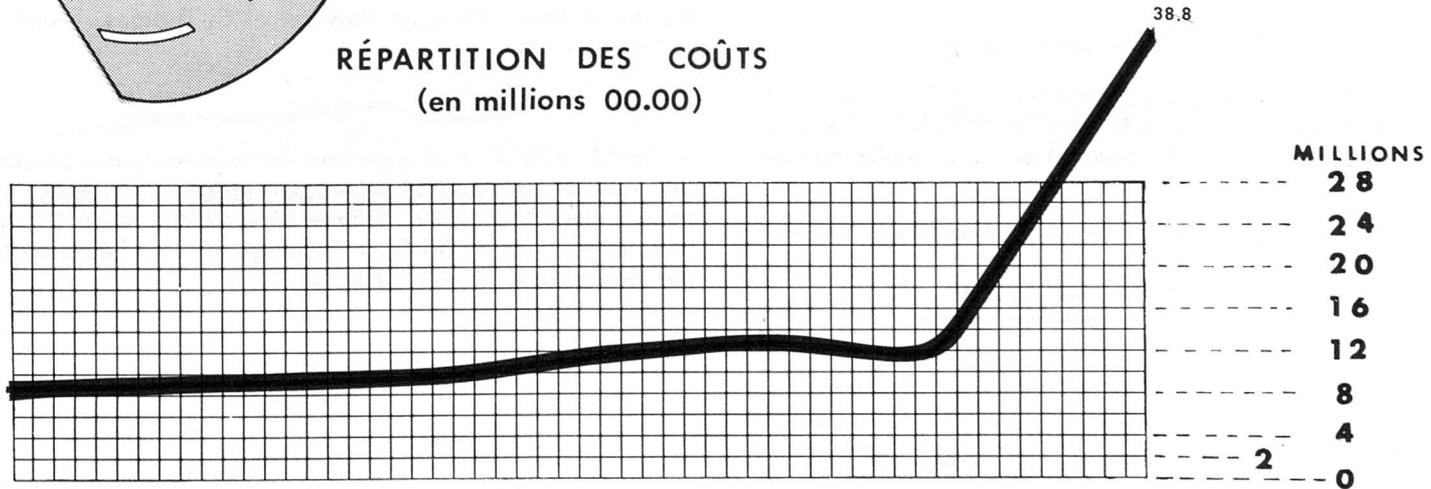
projets actuels du ministère de la Voirie. Le comté bénéficie d'un budget record de \$7.7 millions. La somme investie dans le réseau routier, par habitant, pour la région nord de Montréal, n'est pas moins que \$101. !

A moyen terme, on prévoit dans cette région construire un autre axe nord-sud, à l'ouest, reliant la ville de Montréal à Ste-Scholastique via l'aéroport de Dorval. Ce sera l'autoroute Chomedey.



NORD DE MONTRÉAL

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

— BERTHIER: Terrassement et gravelage de 2.2 milles sur la route 43 dans St-Norbert: \$255,000.

: Terrassement, gravelage et asphaltage du chemin Ligne St-Henri dans Lanauraie d'Autray et St-Thomas paroisse, \$250,000.;

: Construction d'un pont avec poutres sur la rivière Bayonne à Berthier-ville et Ste-Geneviève de Berthier: \$225,000.

— DEUX-MONTAGNES: Dans Ste-Scholastique ville, terrassement, fondations et asphaltage de la route 8 au coût de \$700,000. Terrassement, gravelage et asphaltage de la route 41 sur 3.41 milles au coût de \$1,600,000.;

: Construction du pont et des approches sur le chemin de l'Eglise à St-Canut et St-Colomban (\$280,000.).

— JOLIETTE: Construction d'un pont et aménagement des approches à Ste-Mélanie et Notre-Dame de Lourdes, \$470,000. Construction d'un pont sur la rivière La Chaloupe à St-Thomas, chemin Ligne Tolano (\$100,000.);

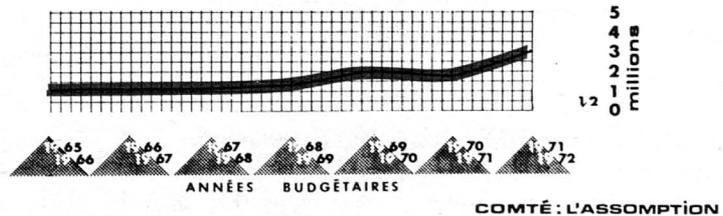
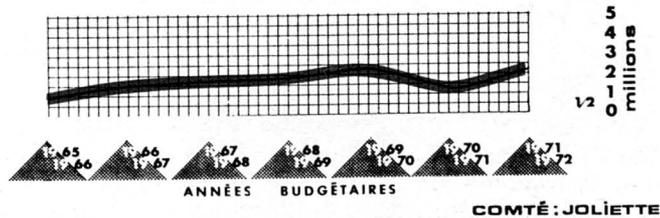
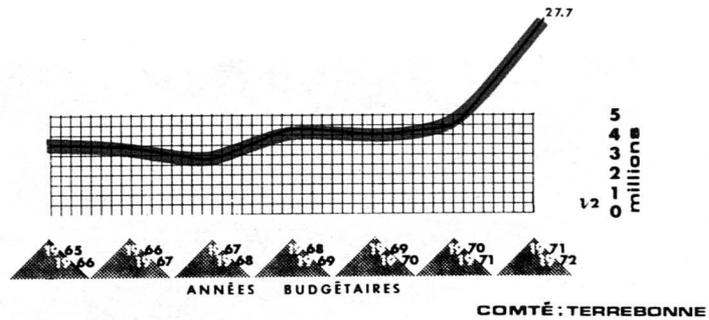
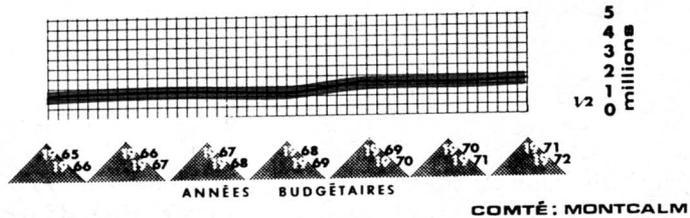
: Travaux de terrassement, de gravelage et d'asphaltage sur la route 41 dans St-Thomas (\$195,000.);

: Installation d'un système d'éclairage routier sur la route de contournement de Joliette au coût de \$413,000.

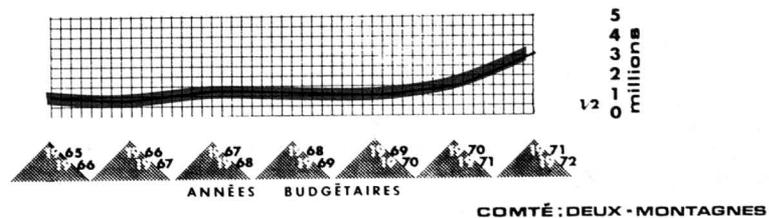
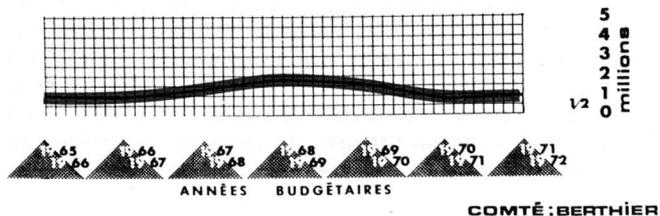
— L'ASSOMPTION: Grands travaux sur le prolongement de l'autoroute 640 et le prolongement de l'autoroute du Nord. Près de deux millions et demi de dollars de contrats accordés sur le seul mois de janvier 1972.

— MONTCALM: Construction à deux voies sur une longueur de 5 milles, de la route 18 dans Rawdon et St-Thomas. Projet de près de \$900,000.

— TERREBONNE: Prolongement de l'autoroute des Laurentides entre Ste-Adèle et Ste-Agathe. Eclairage d'une section de 12 milles de l'autoroute des Laurentides. Améliorations sur la route 11, construction de quatre ponts: \$800,000. Prolongement de l'autoroute 640. Budget record de \$27,741,873.96.

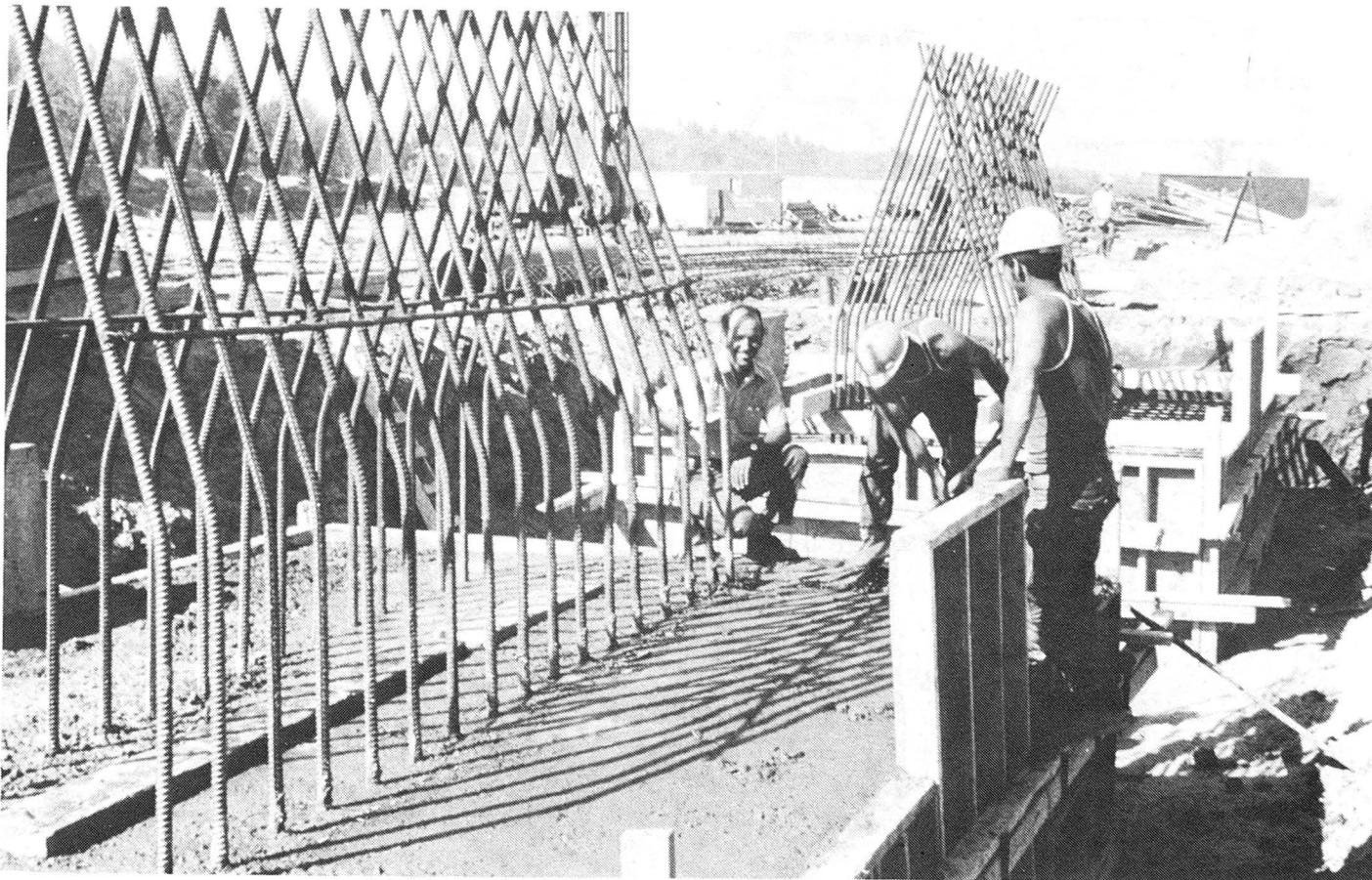


6-4 - NORD DE MONTRÉAL

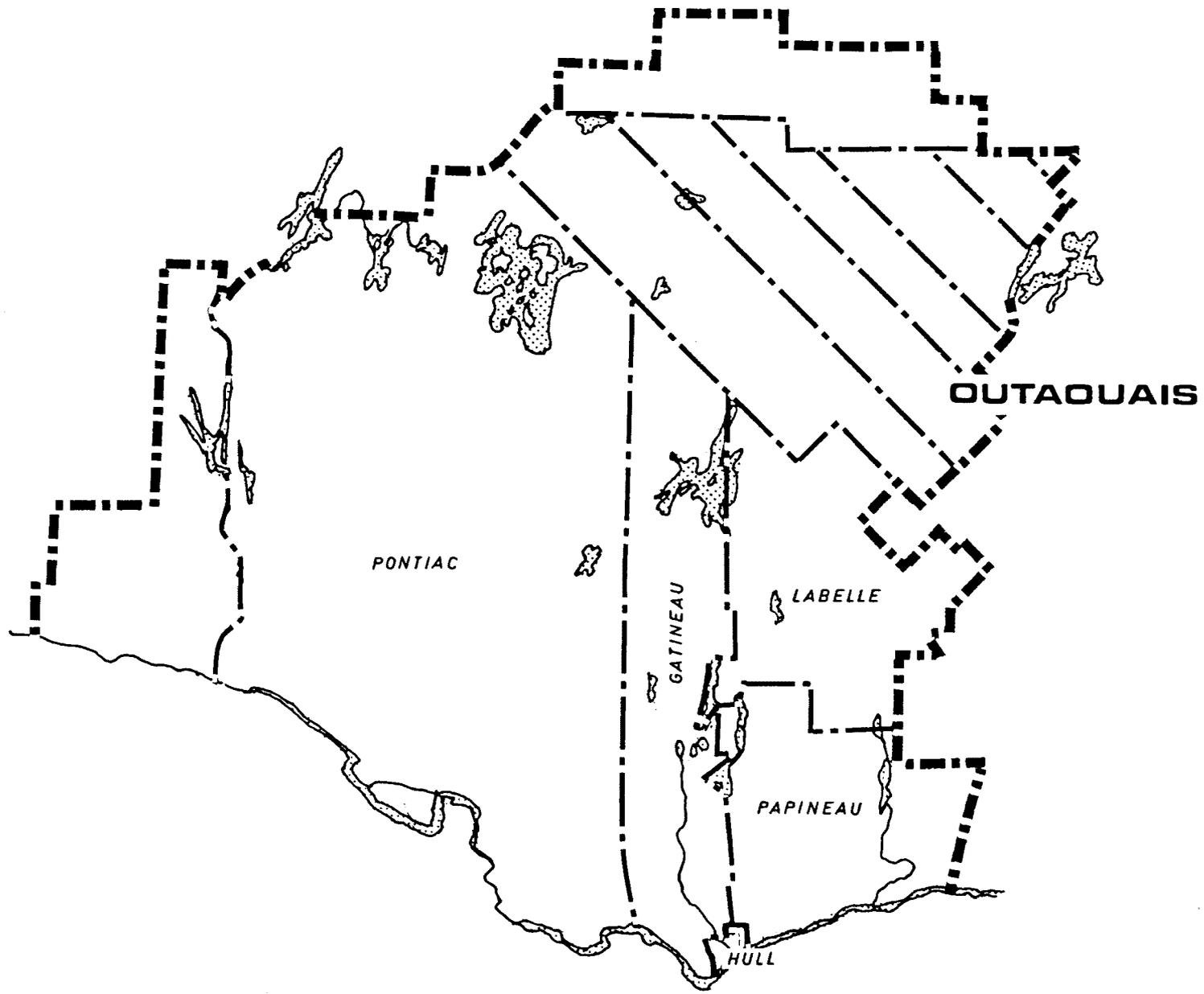




Le prix moyen d'une route varie suivant sa nature, le milieu dans lequel elle est construite et le volume de circulation qu'elle peut accepter. Le prolongement de l'autoroute des Laurentides (A-15), représente des travaux de plus de \$22 millions. La nature rocheuse du terrain et le souci de préserver à cette autoroute toutes ses qualités esthétiques, sont la cause du prix de revient, au mille, assez élevé: près de deux millions de dollars.



A la croisée de deux autoroutes, «Papineau» (A-19) et «des Mille Iles» (A-640) un gigantesque échangeur prend forme... Dans la perspective d'un centre intermodal de transports autour du nouvel aéroport de Ste-Scholastique, les gouvernements du Canada et du Québec devront investir conjointement près d'un demi-milliard de dollars dans le réseau routier du nord de la métropole.



L'Outaouais en marche

Région montagneuse par sa topographie, paradis des pêcheurs par ses nombreux lacs, des chasseurs par ses forêts, des skieurs par ses nombreuses pentes, impénétrable par ses routes.

Mais ça change.

L'Outaouais a donc l'industrie touristique qui offre un potentiel énorme, mais à peine touché.

Ah oui, il y avait "la pitoune" il y a plusieurs années, malheureusement le marché n'est pas très favorable actuellement dans ce secteur et les gens qui autrefois gagnaient leur vie dans cette industrie, sont venus grossir la population des villes et amplifier les problèmes de circulation.

La situation géographique du pôle d'attraction de la région Outaouaise ne lui est pas très favorable. En effet, tous les matins les ponts reliant les rives de la rivière Outaouais sont bondés de citoyens allant à leur gagne-pain, et revenant le soir pour le coucher.

Mais ça bouge.

En effet, les ententes signées récemment entre les Gouvernements du Québec et du Canada vont certes changer le visage de la Cité. Des investissements de l'ordre de \$ 130 millions sont prévus pour les prochains six ans. Des autoroutes, des artères urbaines, vont bientôt sillonner le territoire dans un rayon de 25 milles.

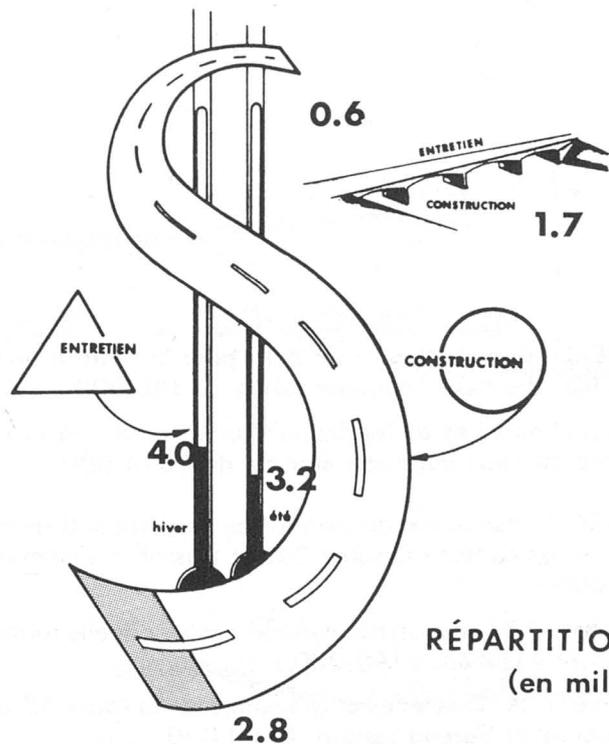
Les contacts avec la Commission de la Capitale Nationale sont cons-

tants, sans oublier les services de la planification de la cité de Hull et plusieurs autres corps publics et parapublics, dont la Communauté Régionale de l'Outaouais et la Société d'Aménagement de l'Outaouais, occupent les représentants du ministère.

La voie rapide de la Brasserie, le pont des Draveurs sur la rivière Gatineau, l'élargissement du boulevard Gréber, un tronçon de 5 milles de l'autoroute de la Gatineau (A-5) sont quatre projets d'importance représentant un investissement de \$ 16 millions pour 1972/73.

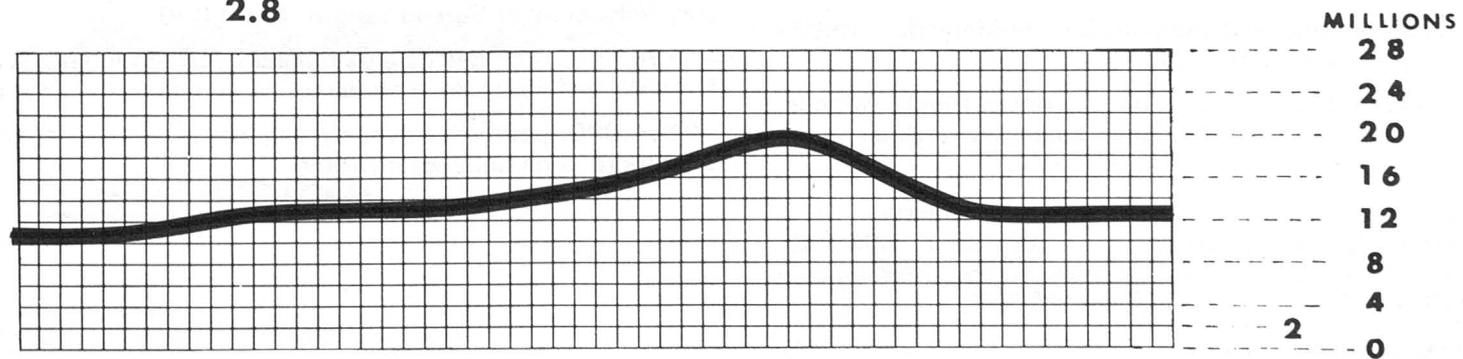
De plus, la planification des projets futurs faisant partie des ententes demande des réunions fréquentes avec tous les corps publics impliqués.

Cet hiver, dans le cadre des "Programmes d'Initiatives Locales", la Voirie a coopéré, avec la Société d'Aménagement de l'Outaouais et diverses municipalités à la réfection de quelques ponts.



OUTAOUAIS

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



ANNÉES BUDGÉTAIRES

— ARGENTEUIL: Divers travaux routiers, notamment dans Grenville canton, Chatham canton, Lachute village, Morin Heights et St-Adolphe d'Howard, Wenworth nord, Lac des Seize Iles, Harrington, etc.; \$650,000.

— GATINEAU: Construction d'un pont au coût de \$470,000. sur la rivière Gatineau, dans le canton Northfield;

: \$263,000. pour les travaux préliminaires et le pavage d'une section de la route 11 dans le canton Wakefield. \$705,000. pour la construction de la superstructure métallique d'un pont et installation d'un système d'éclairage à l'intersection des routes 11 et 58 dans Sicotte et Lynton cantons.

: Terrassement et gravelage du chemin du Lac Ste-Marie dans Hincks canton pour une somme de \$463,000.;

: Pavage de 21 milles de route dans Low, Aylwin et Hincks cantons, Wakefield Est, Delholm cantons, Touraine, Lucerne et Aylmer.

— HULL: Travaux préliminaires sur le boulevard Maisonneuve. Construction de l'échangeur avec la route 11 au coût de \$1,535,000. Construction, pavage et éclairage de 1.30 mille du boulevard au coût de \$2,717,000.;

: Travaux préliminaires et pavage de la route 8 dans Hull: \$300,000.

— LABELLE: Travaux de terrassement et de pavage sur plusieurs sections de la route 35 dans Mont-Laurier, Ferme-Neuve paroisse, Notre-Dame de Pontmain pour une somme totale de \$860,000.

— PAPINEAU: Construction d'un pont pour la route 8 au-dessus de la Rivière Blanche dans Lochaber canton, \$395,000.;

: Travaux préliminaires et fondation d'une section de la route 35 à Notre-Dame du Laus pour une somme de \$614,000.

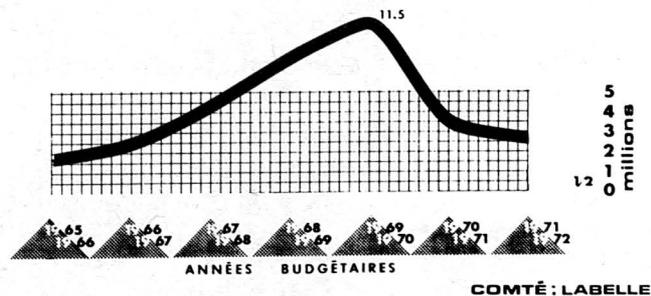
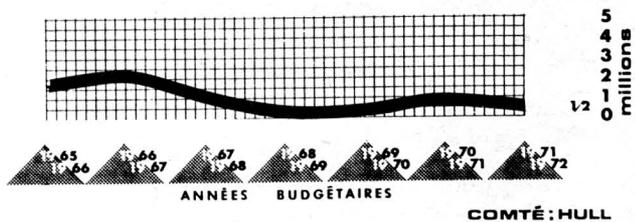
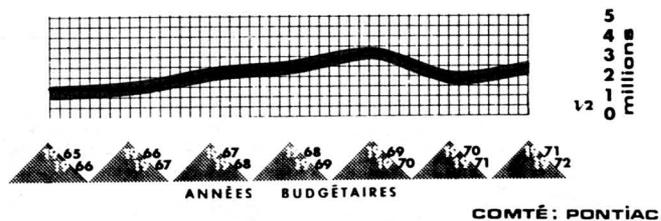
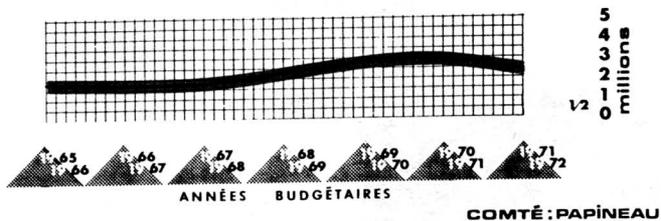
— PONTIAC: Construction de cinq milles de la route 8 dans le village de Quyon et les cantons Onslow Sud et Bristol, investissement total de \$750,000.;

: Construction d'un pont en béton armé sur la nouvelle route 8 au-dessus de la rivière Quyon, \$140,000.;

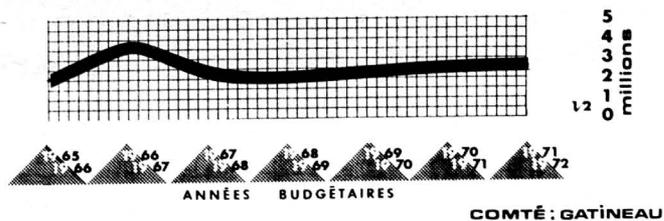
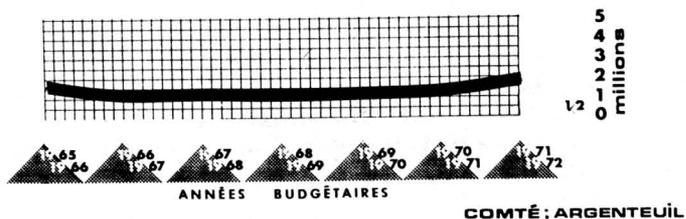
: Déboisement, terrassement et gravelage de la route 58 dans Rousson, Villedonne et Sureau canton, \$150,000.;

: \$136,000. pour des travaux préliminaires et fondations de la route Front de la Mine et Bouleau dans l'Île du Grand Calumet canton;

: \$154,000. pour des travaux préliminaires sur le chemin Chapeau-Sheerbord dans Chichester canton.

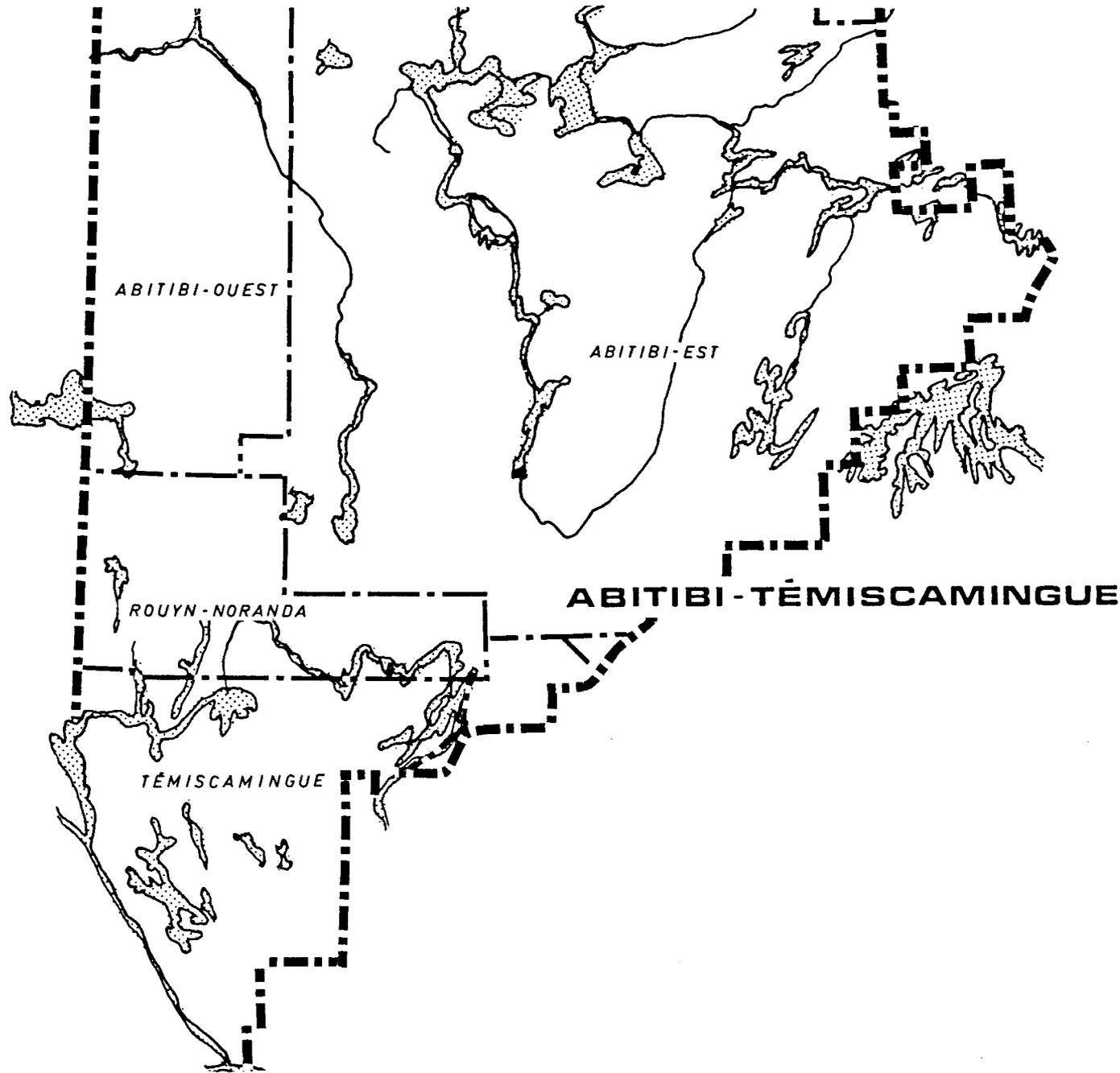


7 - OUTAOUAIS





La première pelletée de terre sur le site du nouvel échangeur du boulevard Maisonneuve à Hull. Une entente, entre la Commission de la Capitale Nationale (C.C.N.) et le Gouvernement du Québec, permet au ministère de la Voirie d'investir, dans cette région, \$ 130 millions d'ici six ans.



Le Nord-Ouest: un modèle de décentralisation

L'année 1971 fut l'une des plus actives dans l'Abitibi-Témiscamingue, tant au point de vue de la réorganisation administrative qu'à celui des travaux routiers.

En janvier 1970, l'Office de Planification et Développement du Québec reçut mandat du Gouvernement Provincial de mettre en place la Mission de planification du Nord-Ouest composée des représentants de plusieurs ministères, incluant le ministère de la Voirie.

Une esquisse de plan fut présentée à la population dès le début de l'année 1971 établissant à court terme une programmation budgétaire des activités gouvernementales pour 1971 / 72, à l'intérieur d'un programme quinquennal devant favoriser le développement économique et social de la région.

A ce compte, le ministère de la Voirie donna suite, dès l'année 1971, à plusieurs recommandations du plan.

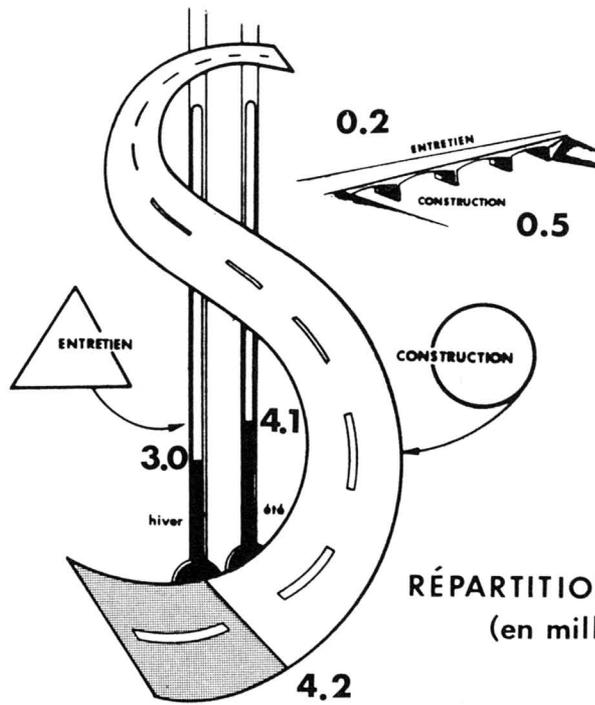
Dès le printemps 1971, le Bureau régional du ministère de la Voirie fut déplacé de Montréal à Rouyn-Noranda, dans la capitale régionale pour permettre à son personnel de se rapprocher du milieu, de le mieux comprendre et d'en connaître davantage les besoins.

Le ministère de la Voirie s'est donné un objectif bien défini, en regard du plan: terminer le plus rapidement possible, avec surface en béton bitumineux, le réseau des grandes routes régionales, reliant entre elles les principales villes, les centres industriels et commerciaux du territoire les rattachant par des voies modernes aux grands centres écono-

miques de la Province, tel Montréal et même, de la province voisine, l'Ontario.

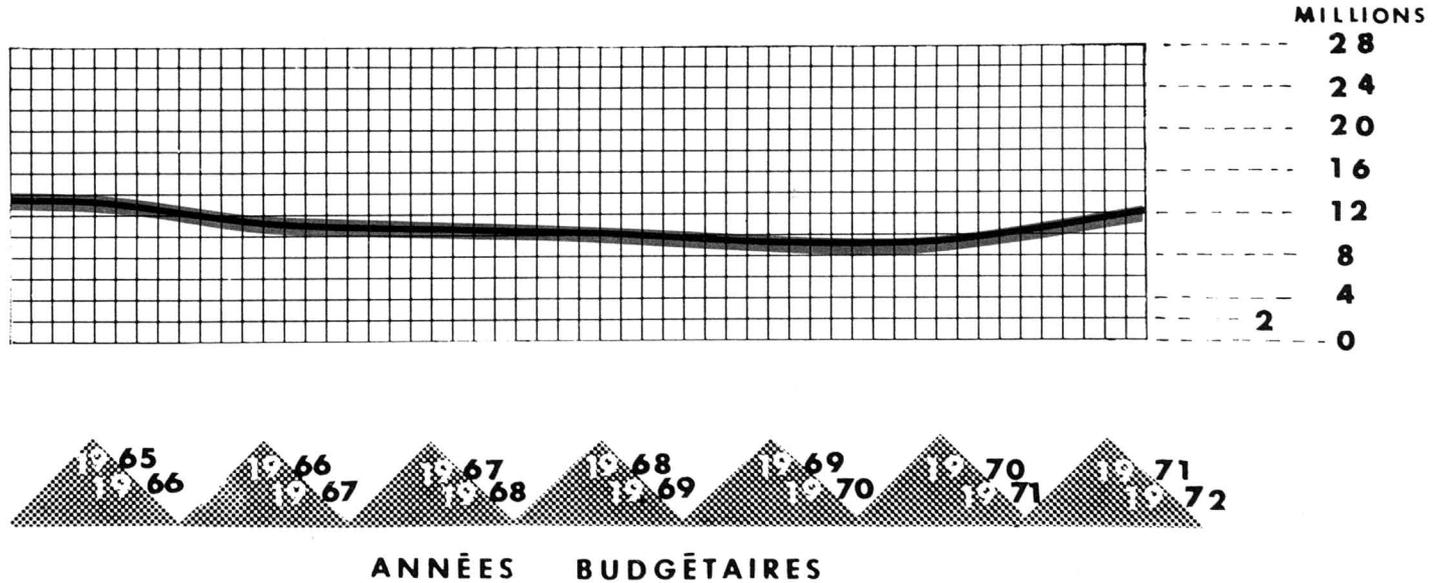
Dans ce but, pour participer davantage au développement régional, le ministère de la Voirie, accéléra la réalisation de ses travaux par trois moyens clefs: augmentation de son budget de construction et réfection routière, concentration de ses opérations sur les plus grandes priorités de la région, diminution du nombre de projets regroupés, en projets plus considérables, par économie d'échelle reflétée par des prix unitaires moins élevés, par voie de soumission publique.

D'autre part, le ministère de la Voirie est venu en aide à plusieurs municipalités, par le biais de subventions fixes, pour l'amélioration de leur propre réseau routier, rues et chemins résidentiels, pour un montant global de \$ 300,000.



ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

RÉPARTITION DES COÛTS
(en millions 00.00)



— ABITIBI-EST: Des travaux de revêtement bitumineux, sur la route 109, Amos-Matagami, sur une longueur de 21.0 milles et un montant de \$490,000.;

— : travaux de revêtement bitumineux, sur la route 45 (386), Amos-Senneterre, sur une longueur de 8.5 milles et un montant de \$188,000.;

— : travaux de revêtement bitumineux sur la route 64 (397), Val D'Or-Barraute, sur une longueur de 7.2 milles et un montant de \$158,000.;

— : travaux de revêtement bitumineux sur la route 113, Senneterre-Chibougameau, sur une longueur de 15.7 milles et un montant de \$365,000.;

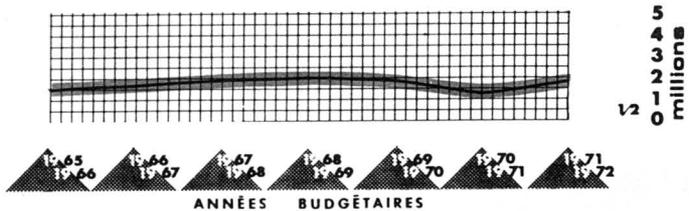
— : travaux de terrassement et gravelage, en vue d'un pavage, sur la route 61 (109), Amos-Rivière-Héva-Rouyn, sur une longueur de 4.1 milles et un montant de \$360,000., à terminer en 1972, dont 60% des travaux ont été réalisés en 1971.

— ABITIBI-OUEST: travaux de revêtement bitumineux sur la route 388, reliant l'Ontario à la route 63 (393) dans Duparquet, sur une longueur de 9.5 milles et un montant de \$220,000.;

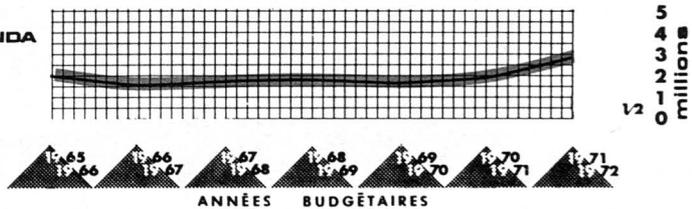
: travaux de terrassement, gravelage et revêtement bitumineux sur la route 63 (393), dans sa partie sud reliant La Sarre à Rouyn, via Duparquet, sur une longueur de 8.9 milles et un montant de \$686,000. à terminer en 1972, dont 30% des travaux ont été réalisés en 1971.

— ROUYN-NORANDA: travaux de réparation majeure de la route 59 (117), reliant Rouyn-Noranda à Kirkland Lake, Ontario, comprenant l'élargissement de la route, la réfection des fondations et le revêtement bitumineux, couche d'usure, sur la route 59 (117), Rouyn-Val d'Or, vis-à-vis l'aéroport de Rouyn, sur une longueur de 7.3 milles et un montant de \$103,000.

— TÉMISCAMINGUE: Travaux de terrassement et gravelage en vue d'un pavage éventuel sur la route 46 (101) Ville-Marie-Témiscamingue, donnant accès à l'Ontario, sur une longueur de 17.5 milles et un montant de \$2,300,000.; ces travaux commencés en 1970 devront être terminés à la fin de l'année 1972; un montant de \$740,000. a été dépensé en 1971, sur ce projet.

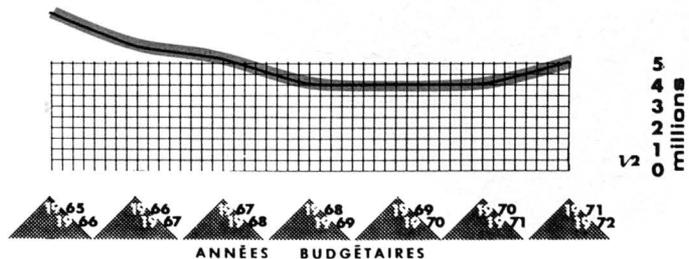


COMTÉ : ROUYN-NORANDA

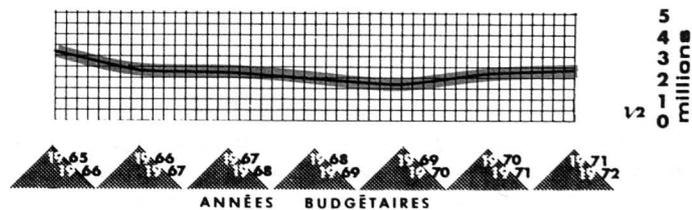


COMTÉ : TÉMISCAMINGUE

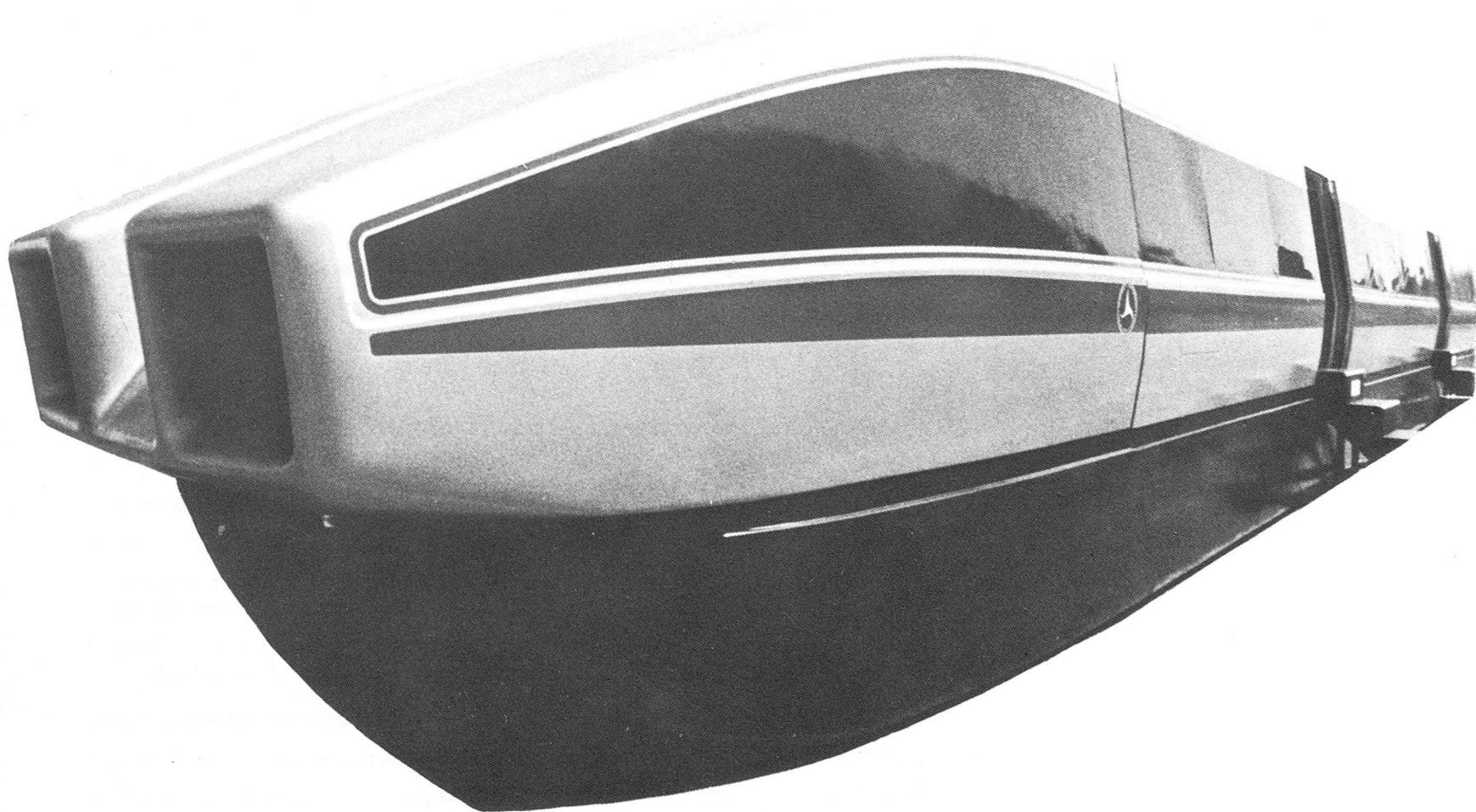
8 - ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



COMTÉ : ABITIBI-EST



COMTÉ : ABITIBI-OUEST



DEMAIN... La nouvelle loi du ministère des Transports permettra au ministre, et donc au Gouvernement du Québec, de résoudre les problèmes de transport terrestre, non seulement en fonction des seules données du génie routier, mais en fonction de la rentabilité et de l'efficacité de tous les moyens et systèmes de transport mis à sa disposition. Le champ d'application le plus important et le plus immédiat se trouvera évidemment en milieu urbain.

Table des matières

I — BUDGET RECORD DE 482 MILLIONS	7	— études de circulation et préoccupations socio-économiques	54
— une politique expansionniste	9	— du pain sur la planche... à dessin	58
— programme spécial et création d'emplois	10	— soumissions et contrats: près de trois cents millions	61
— dépenses... et revenus!	13	— l'embellissement des routes	62
— Voirie-Transports: un mariage de raison!	15	— 600,000 tonnes de sel, 40,000 milles de routes	63
— Au palmarès de l'administration	18	V — LES TRAVAUX EN 1971-72	67
II — LES GRANDES PRIORITÉS	21	— Bas St-Laurent-Gaspésie	69
— encore une autoroute à Montréal! Pourquoi?	25	— Saguenay-Lac St-Jean	77
— la région nord de Montréal dans la perspective d'un centre intermodal de transports à Ste-Scolastique	29	— Québec	85
— aux quatre coins de la Province: des priorités conjointes du Québec et du Canada	33	— Chaudière	93
III — LES SERVICES DE SOUTIEN	35	— Trois-Rivières	101
— à la recherche d'une administration plus efficace	37	— Sherbrooke	109
— une gestion financière plus rigoureuse et plus rentable	40	— Drummondville	115
— perfectionnement et motivation du personnel	41	— Sud de Montréal	121
— information: "beaucoup plus pour moins cher"	44	— Montréal	129
IV — LE GÉNIE ROUTIER	49	— Nord de Montréal	137
— des besoins d'un milliard de dollars	51	— Outaouais	145
		— Abitibi-Témiscamingue	151

rapport annuel du ministère de la voirie
1^{er} avril 1971 — 31 mars 1972

éditeur officiel du québec — charles henri dubé

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 659