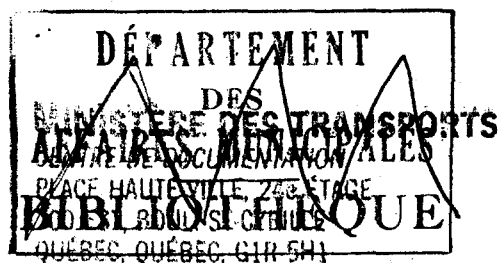


639695

MINISTÈRE
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

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

- RAPPORT ANNUEL 1968 -



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

CANQ
TC
100
1968

A l'honorable

Fernand Lizotte, m.d.

Ministre des Transports et Communications

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous sou-
mettre le rapport annuel 1968 concernant les ac-
tivités des différents services du ministère des
Transports et Communications.

Veillez agréer, monsieur le
ministre, l'expression de mes sentiments les plus
distingués.

Cordialement vôtre,

Le sous-ministre,



Jacques Verreault

Québec, le 15 avril 1969.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	1
INTRODUCTION	2
BUDGET	4
BUREAU DU PERSONNEL	6
BUREAU DES VEHICULES AUTOMOBILES ,	8
a) véhicules immatriculés	9
b) permis de conduire	15
c) responsabilité financière	20
d) statistiques d'accidents	22
e) Comité médical consultatif	24
SERVICE DE L'INFORMATIQUE	27
SERVICE DE LA SECURITE ROUTIERE	29
SERVICE D'INSPECTION	36
SERVICE AERIEN	38
SERVICE MARITIME	45
PERMIS SPECIAUX	49
REGIE DES TRANSPORTS	50
REGIE DES SERVICES PUBLICS	53
BUREAU DES EXPROPRIATIONS DE MONTREAL	55

* * * * *

AVANT-PROPOS

Le présent rapport est appelé "rapport annuel 1968", mais chacune des parties qui l'intègre ne couvre pas la même période. Il s'agit toujours d'une période de douze mois, mais ce ne sont pas toujours les mêmes douze mois. Ce fut du reste ainsi au cours des récentes années et l'on a semblé dans tous les milieux intéressés être content de la procédure adoptée.

Le budget du ministère proprement dit couvre l'année fiscale. Les régies affiliées font rapport en relation aux années d'exercice que les législateurs leur ont données.

En ce qui a trait au Service aérien, l'année de calendrier 1968 est suivie. Il en est de même dans le rapport quant aux immatriculations de véhicules. En somme, dans la mesure où il a semblé possible d'offrir des données plus récentes sans nuire à une bonne intelligence de l'activité et du travail, ce fut fait.

Le ministère n'a certes pas la prétention d'avoir préparé un rapport qui soit d'une haute tenue -- en particulier sur le plan des arts graphiques -- mais il a voulu offrir le plus fidèle reflet que possible de son activité d'une année.

INTRODUCTION

Le Québec ne pourrait réellement pas mettre en valeur ses ressources agricoles, industrielles, minières et forestières, le commerce, ni développer maintes autres activités, notamment les services administratifs, techniques et sociaux, sans l'apport de systèmes de transport et communication appropriés.

Conscient de cette responsabilité, le gouvernement du Québec a créé, par une loi spéciale sanctionnée le 27 novembre 1952, le ministère des Transports et Communications, dont le rôle se reflète dans les champs d'activité suivants:

- a) le transport routier dans la province;
- b) l'administration de la loi des véhicules automobiles, sauf la surveillance de la circulation routière et la poursuite des infractions à cette loi, qui relèvent du ministère de la Justice;
- c) la surveillance et le contrôle, dans les limites de la compétence du Québec, des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer, voies fluviales ou voies aériennes; de transport ou de distribution, par voies de canalisation, de pétrole, de gaz ou d'eau, à l'exception des aqueducs municipaux; de transmission, de distribution, de vente ou de production de gaz, de vapeur, de chaleur, de lumière ou de force motrice produits autrement que par l'électricité; de transmission de messages télégraphiques ou téléphoniques; de l'exécution des lois et des appropriations de deniers votées par la législature relativement à des services de transport aérien ou maritime organisés pour le bénéfice de la population de la province en général ou de certaines régions du Québec en particulier.

A ses débuts, le ministère des Transports et Communications ne comprenait que la Régie des transports et un embryon d'un Service d'inspection. Un peu plus tard, en 1958, le Service de la sécurité routière fut créé et se développa par la suite.

Depuis une dizaine d'années, le ministère a organisé sous sa responsabilité les services et régies suivants:

- Administration -
- Régie des transports - ●
- Service d'inspection -
- Service de la sécurité routière -
- Service aérien -
- Service maritime -
- Régie des Services publics -
- Bureau des expropriations -
- Bureau des véhicules automobiles -
- Bureau du personnel -
- Service de l'information -
- Service de l'informatique -

Le Bureau des véhicules automobiles comprend plusieurs services appelés "divisions": l'immatriculation des véhicules automobiles, l'émission des permis de conduire, les statistiques d'accidents, le Comité médical consultatif, la responsabilité financière, l'administration et le contrôle.

Le Service de la comptabilité du ministère est rattaché au ministère des Finances. Il en est de même du Bureau du Contentieux qui relève du ministère de la Justice.

Le présent rapport démontre parallèlement que les activités du ministère des Transports et Communications s'accroissent considérablement d'année en année.

BUDGET

Au cours de l'année fiscale, close le 31 mars 1968, le ministère des Transports et Communications a perçu la somme de \$121,729,386.18 provenant de sources très variées, soit licences, permis, immatriculations de véhicules, honoraires de régies, etc.

Les déboursés pour la même période furent de \$12,738,229.93.

Si l'on compare les revenus de 1966/1967 avec ceux de 1967/1968, l'on peut constater une augmentation de 94.2%, tandis que pour les déboursés une augmentation de 14.5%. Il faut signaler ici que l'augmentation considérable des revenus est due au fait que les revenus des trois premiers mois de l'année ne sont plus différés: il en résulte que les revenus 1967/1968 s'étendent sur une période de 15 mois, soit les 12 mois de 1967 et les 3 premiers mois de 1968.

Il faut toutefois souligner que les dépenses de l'exercice contiennent une immobilisation de \$2,234,414.35, laissant des déboursés ordinaires de \$10,503,815.58. En regard de ceux-ci, l'augmentation de l'exercice représente 15.1%.

ETAT DES DEPENSES POUR L'ANNEE 1967/68

- 5 -

(CF Comptes publics pp: 644 à 650)

<u>ARTICLES</u>	<u>CREDITS</u>	<u>DEPENSES</u>
1.- Administration	419,600.00	401,931.22
2.- Service d'inspection	484,500.00	428,083.57
3.- Service central transport aérien	812,000.00	776,728.67
4.- Bureau des véhicules automobiles	7,035,600.00	7,005,066.78
5.- Centre électronique des données	53,000.00	33,374.58
6.- Sécurité routière, y compris subventions	508,500.00	441,935.59
7.- Régie des transports	600,500.00	551,982.26
8.- Régie des services publics	260,600.00	235,025.78
9.- Bureau des expropriations	105,200.00	101,354.30
10.- Subventions pour fins de transport maritime et aérien	600,000.00	525,598.38
11.- Dépenses diverses et imprévues	20,000.00	13,734.45
<u>TOTAL:</u>	<u>10,899,500.00</u>	<u>10,503,815.58</u>
12.- Dépenses en immobilisation	2,234,414.35	2,234,414.35
<u>GRAND TOTAL:</u>	<u>13,133,914.35</u>	<u>12,738,229.93</u>

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

ETAT DES REVENUS POUR L'ANNEE 1967/68

(CF Comptes publics p. 108)

Privilèges, honoraires, licences, permis et divers

Véhicules automobiles:

Licences, enregistrement et plaques, année 1967, plus 3 mois de 1968 -	109,462,197.73	
Permis de conduire -	9,201,857.35	
Examens et démonstrations de conduite -	640,069.00	
Régie des transports -	1,966,586.20	
Régie des services publics -	27,555.00	
Bureau des expropriations de Montréal -	148,625.00	
Indemnités, assurance-accidents	<u>2,654.40</u>	
		121,449,544.68

Ventes et services

Ventes de listes de propriétaires de véhicules automobiles, de détenteurs de licences et copies de certificats -	269,863.75
--	------------

Recouvrements

Dépenses des années antérieures	<u>9,977.75</u>
---------------------------------	-----------------

TOTAL: \$121,729,386.18

BUREAU DU PERSONNEL

Le Bureau du personnel s'intéresse aux compétences du ministère des Transports et Communications en son entier puisqu'il a des tâches administratives à l'égard de tous les employés. Depuis la venue du syndicalisme dans la fonction publique, le travail du Bureau du personnel a considérablement augmenté. Aujourd'hui, le Bureau est responsable de l'application de six conventions collectives. En 1968, l'application de ces conventions collectives a nécessité un travail constant de surveillance et de vérifications.

Le Bureau du personnel s'occupe aussi des concours à l'intention de certaines catégories d'aspirants à la fonction publique, des concours d'avancement au ministère, de l'embauche d'étudiants ou d'employés "occasionnels". Les griefs, les révolutions, les mises à la retraite et les accidents de travail sont autant d'activités au Bureau du personnel.

Le 1er avril 1968, un nouveau système est entré en vigueur afin de mieux contrôler les présences, les absences, les congés de maladie, les vacances, le surtemps et les mutations du personnel. Ce système a permis un contrôle plus efficace et plus à point.

Le tableau de la page suivante illustre la progression du nombre des employés durant les quinze dernières années ainsi que la répartition selon les services du ministère. Les employés du Bureau du personnel sont intégrés dans ce tableau au Service de l'administration.

STATISTIQUES DE PERSONNEL

ANNEES FISCALES	AUTRES SERVICES	ADMINISTRATION	BUREAU DES EXPROPRIATIONS DE MONTREAL	BUREAU DES VEHICULES-AUTOMOBILES	INFORMATIQUE	INSPECTION	REGIE DES SERVICES PUBLICS	REGIE DES TRANSPORTS	SERVICE AERIEN	SECURITE ROUTIERE	TOTAL
1954 - 1955	15						22	75			112
1955 - 1956	45						23	79			147
1956 - 1957	52						22	84			158
1957 - 1958	62						23	82			167
1958 - 1959	67						19	84			170
1959 - 1960	77						20	82			179
1960 - 1961	121						24	85			230
1961 - 1962	146			616			30	81			873
1962 - 1963	159		6	686			28	90			969
1963 - 1964	179		10	735			30	90			1044
1964 - 1965	-	47	10	814		59	27	81	72	30	1140
1965 - 1966	-	51	9	829		57	26	82	72	29	1155
1966 - 1967	-	57	10	766	126	59	25	81	76	47	1247
1967 - 1968	-	59	11	835	151	75	28	88	88	60	1397
1968 - 1969	-	68	10	790	161	65	26	88	86 5 ouv	48	1347 5 ouv
1969 - 1970 Budget "A" 1er avril 1969	-	76	9	787	161	64	25	89	86 4 ouv	48	1347 4 ouv
Québec, le 3 mars 1969.											

EFFECTIF AUTOR. 3

BUREAU DES VEHICULES AUTOMOBILES

C'est en 1906 que fut adoptée la première loi régissant les véhicules automobiles au Québec. Cette année-là fut marquée de la première émission des permis de conducteur ou de chauffeur. Il ne s'agissait, à cette époque, que d'une section administrative rattachée directement au ministère du Revenu.

Depuis le début de l'ère motorisée, l'industrie du véhicule automobile a tellement pris d'ampleur que la juridiction du Bureau des véhicules automobiles du Québec a nécessité son transfert au ministère des Transports et Communications en juillet 1961.

Afin de démontrer la croissance rapide de l'industrie de l'automobile et du camion au Québec, voici le total des véhicules immatriculés en 1950, en 1960 et en 1968. En 1950, on en comptait 455,200. Dix ans plus tard, soit en 1960, on en comptait 1,161,599. Huit ans plus tard, en 1968, le nombre de véhicules immatriculés au Québec était presque doublé, soit 2,128,390.

L'administration du Bureau des véhicules automobiles est devenue à la fois complexe et dotée des normes d'efficacité les plus avancées que possible. Devant la croissance du nombre de véhicules automobiles immatriculés au Québec, il a fallu utiliser davantage les machines électroniques afin de maintenir le rythme d'efficacité parallèlement à cette montée économique.

On trouvera dans les pages qui suivent un résumé de l'activité et des travaux de l'année 1967/1968.

VEHICULES IMMATRICULES DURANT L'ANNEE DE CALENDRIER 1968

	Véhicules de promenade	1,411,851
	Véhicules de promenade de louage	26,245
"A"	Autobus (transport public)	5,121
"AE"	Autobus (transport d'écopliers)	8,853
"AP"	Autobus (transport privé)	140
"C"	Tracteurs agricoles	67,102
"CC"	Véhicules de promenade appartenant à des membres du corps consulaire	270
"CD"	Véhicules de promenade appartenant à des membres du corps diplomatique	65
"E"	Véhicules de promenade valide pour transport d'au plus sept écoliers	306
"F"	Véhicules de commerce	162,078
"FR"	Véhicules de remorquage	2,837
"FX"	Véhicules de commerce de louage	5,659
"G"	Véhicules appartenant à tout gouvernement, à l'exception de celui du Québec, et à certaines institutions subventionnées	15,535
"GP"	Véhicules appartenant au gouvernement du Québec	7,124
"H"	Ambulances et corbillards	960
"K"	Véhicules de promenade et camionnettes utilisés dans certaines régions isolées	3,384
"L"	Véhicules de livraison	20,170
"M"	Motocyclettes	40,623
"MD"	Véhicules de promenade appartenant aux membres du collège des médecins et chirurgiens du Québec	2,685
"N"	Camions de ferme	38,405
"P"	Véhicules utilisés exclusivement sur les routes et terrains privés	10,728
"R"	Remorques commerciales et privées	141,556
"RL"	Remorques de livraison	13,580
"S"	Traineaux-mobiles (ski-doo)	38,817
"SN"	Autos-neige - souffleurs à neige	957

"T"	Véhicules-taxis	13,481
"U"	Remorques de ferme	73,511
"VE2"	Véhicules de promenade appartenant aux membres de l'Association des radios-amateurs du Québec Inc.	930
"W"	Véhicules ou machineries industriels qui ne peuvent être utilisés pour le transport de marchandises ou de matériaux	13,664
"WH"	Véhicules munis d'outillage servant exclusivement à l'entretien des chemins d'hiver	1,753

TOTAL:- 2,128,390

IMMATRICULATION (PAR COMTE) DES VEHICULES AUTOMOBILES

- 1 9 6 8 -

Abitibi-Est et ouest	35,376
Argenteuil	9,815
Arthabaska	13,844
Bagot	7,825
Beauce	21,572
Beauharnois	16,399
Bellechasse	7,308
Berthier	10,704
Bonaventure	12,238
Brôme	2,555
Chambly	49,203
Champlain	15,527
Charlevoix	9,080
Châteauguay	20,203
Chicoutimi	42,948
Compton	12,245
Deux-Montagnes	23,189
Dorchester	8,909
Drummond	17,540
Duplessis	11,581
Frontenac	10,169
Gaspé	14,242
Gatineau	13,946
Hull	36,867
Huntingdon	6,826
Iberville	12,096
Iles-de-la-Madeleine	2,628

Montréal "Les Iles"	446,403
Joliette	17,315
Kamouraska	8,481
Labelle	9,946
Lac-St-Jean	30,867
Laprairie	23,402
L'Assomption	18,604
Laviolette	19,668
Lévis	23,753
L'Islet	6,500
Lotbinière	10,016
Maskinongé	11,121
Matane	15,532
Matapédia	6,370
Mégantic	20,625
Missisquoi	17,212
Montcalm	8,440
Montmagny	9,699
Napierville	8,947
Nicolet	15,926
Papineau	11,614
Pontiac	8,013
Portneuf	14,770
Québec "et les environs"	142,485
Richelieu	13,493
Richmond	15,430
Rimouski	13,339
Rivière-du-Loup	16,320
Rouville	16,777
Rouyn-Noranda	13,014
Saguenay	17,972

Shefford	23,855
Sherbrooke	25,541
Soulanges	6,345
St-Hyacinthe	18,465
St-Jean	11,519
St-Maurice	12,409
Stanstead	14,993
Témiscamingue	7,484
Témiscouata	8,517
Terrebonne	49,597
Trois-Rivières	17,939
Vaudreuil	17,244
Verchères	20,259
Wolfe	3,206
Yamaska	5,630

Total: 1,699,892

Emission postale: 428,498

Grand total: 2,128,390

Note générale

Le Bureau des véhicules automobiles répartit l'exécution du travail en de larges unités administratives appelées "divisions". Celles-ci groupent des "sections".

Division du contrôle

Une comptabilité particulière relève de cette division, dont elle forme une section. On y tient compte de tous les argents perçus -- \$88,265,099.03 en 1967/68 -- et on y établit les commissions à verser chaque mois aux émetteurs d'immatriculations.

Il convient de souligner qu'en plus des encaissements ordinaires la section de la comptabilité s'occupe des taxes de ventes perçues au nom du ministère des Finances. Ce poste a représenté \$18,196,825.30 au cours de l'exercice 1967/68.

La même division comprend une section de vérification qui, durant l'année, a manipulé près de quatre millions de documents.

Division de l'administration

On appelle ainsi la réunion d'un assemblage de tâches essentielles en vue d'une bonne administration: les approvisionnements et l'entreposage, les permis aux garagistes commerçants et la vérification de formules (VIN), l'inventaire et les statistiques, les services auxiliaires.

Il pourrait être fait état d'un grand nombre de détails afin d'illustrer le travail de cette division et l'efficacité à laquelle il atteint.

Division de l'immatriculation

Il y a eu durant l'année 1968 au Québec, l'immatriculation de 2,128,390 véhicules automobiles de toutes catégories. On aura pris connaissance aux pages 9 et 10 du présent rapport de la répartition des immatriculations selon les sortes de véhicules, et aux trois pages suivantes de la répartition selon les régions territoriales.

Le travail de l'année aura requis la manipulation de plus de trois millions et demi de documents à des fins de classement initial, de sortie pour renseignements et reclassement ultérieur, de relations avec le Service de l'informatique.

Division des permis de conduire

Rappelons que le renouvellement des permis de conduire incombe à cette division, dont le chef est responsable auprès du directeur du Bureau des véhicules automobiles, sur le plan technique et administratif, et pour l'application des procédures qui correspondent aux dispositions du Code de la route.

Selon l'article no 24 du Code de la route, les permis de conduire sont renouvelables au cours d'une année impaire. C'est donc dire qu'en 1968, année paire, le nombre de permis renouvelés a été de beaucoup inférieur à celui de l'année antérieure puisqu'il s'agissait de demandes de renouvellement provenant de personnes qui, pour une raison quelconque, ne l'avaient pas renouvelé à la date de leur anniversaire de naissance en 1967. De plus, cette division a procédé à l'émission de nouveaux permis aux candidats qui se sont qualifiés aux examens de compétence.

En 1968, un total de 232,693 permis furent émis dans l'ordre suivant, d'après les données fournies par le Service

de l'informatique.

Emission à la suite d'un examen

Janvier	5,874
Février	7,217
Mars	10,075
Avril	19,186
Mai	23,565
Juin	23,542
Juillet	24,382
Août	21,905
Septembre	17,608
Octobre	16,692
Novembre	10,688
Décembre	6,892

TOTAL:- 187,626

Renouvellements - formules complétées par IBM - - - - -

Janvier	5,874
Février	1,495
Mars	1,124
Avril	740
Mai	559
Juin	302
Juillet	186
Août	150
Septembre	144
Octobre	92
Novembre	64
Décembre	--

TOTAL:- 10,730

Renouvellements - formules complétées à la main - - - - -

Janvier	6,462
Février	4,015
Mars	3,520
Avril	2,639
Mai	3,106
Juin	2,620
Juillet	2,687
Août	2,059
Septembre	2,966
Octobre	2,312
Novembre	1,951
Décembre	--

TOTAL: - 34,337

GRAND TOTAL: 232,693

Une réduction d'activités sous ce rapport a permis de réaliser des programmes laissés temporairement en suspens et visant à renforcer les normes de sécurité routière et tout particulièrement dans le domaine des examens de conduite.

Nouveau barème d'acuité visuelle

Depuis un certain temps déjà, la division des permis de conduire envisage la nécessité de préparer un nouveau barème d'acuité visuelle. Ce barème présente un avantage très marqué pour les examinateurs dans la sélection des candidats qui désirent obtenir, tout spécialement, un permis de chauffeur.

Vous pouvez constater qu'il y a maintenant deux catégories de chauffeurs. Ceux qui seront autorisés à conduire tous genres de véhicules, y compris l'autobus, devront, d'après ces nouvelles normes, se qualifier selon des normes beaucoup plus élevées qu'autrefois. Les résultats obtenus indiquent automatiquement le genre de permis qu'il est possible d'émettre.

Epreuves écrites et de conduite

Après consultations auprès du directeur du Bureau des véhicules automobiles et des officiers du ministère des Transports et Communications et du Bureau des véhicules automobiles, il a été recommandé et décidé de hausser le minimum de points requis aux épreuves écrites et de conduite. Le tableau comparatif sous-détaillé nous en donne une juste idée.

Conducteur

Epreuves écrites

(Guide et signalisation)

Antérieurement

70%

Actuellement

75%

Epreuves de conduite

Antérieurement

60%

Actuellement

70%

Chauffeur

Epreuves écrites

(Guide et signalisation)

Antérieurement

80%

Actuellement

85%

Epreuves de conduite

Antérieurement

70%

Actuellement

80%

Ces nouvelles normes obligeront automatiquement les futurs conducteurs à acquérir de meilleures connaissances du Code de la route et contribueront à réduire le nombre d'accidents d'automobiles sur nos routes.

Par suite de l'adaptation du nouveau barème d'acuité visuelle et aussi pour répondre au désir du Comité médical consultatif relativement au questionnaire médical, les formules d'exams, de demande de renouvellement de permis et d'émission de duplicata ainsi que le permis de conduire ont été modifiés.

Conducteurs âgés de 70 ans et plus

A la suite d'une compilation faite par le Service de l'informatique, il a été démontré que 37,478 personnes âgées de 70 ans et plus, détenaient un permis de conduire en 1967. En vertu de l'arrêté en conseil no 418 du 14 février 1961, 15,996 de ces conducteurs ont été appelés à fournir un certificat médical en plus d'établir leur compétence au moyen d'un examen de conduite. Les 21,482 autres conducteurs de ce groupe seront convoqués au cours de la présente année.

Chauffeurs d'autobus scolaires

En collaboration avec le directeur du Service de la sécurité routière, 3,627 chauffeurs d'autobus d'écoliers ont été convoqués à un examen médical et au test de compétence. Ce programme se poursuivra durant l'année en cours.

Permis temporaires

Vers la fin de l'année 1968, il a été décidé d'obliger les candidats qui passent l'épreuve de conduite et non détenteurs d'un permis valide, à se procurer un permis temporaire pour la durée de cette épreuve pour se conformer aux dispositions de l'article no 17 du Code de la route. Tous les examinateurs ont reçu des directives à ce sujet.

EMISSION DES PERMIS POUR 1967-1969

SEXE	MASCULIN				FEMININ				TOTAL	
AGE	NOMBRE	%V	%H	%T	NOMBRE	%V	%H	%T	NOMBRE	%T
0 ans à 18 ans	19,579	1,367	79,615	1,003	5,013	0,951	20,384	0,256	24,592	1,260
19 ans et 20 ans	46,692	3,284	75,109	2,392	15,473	2,936	24,890	0,792	62,165	3,185
21 ans et 22 ans	71,679	5,031	71,760	3,672	28,208	5,353	28,239	1,445	99,887	5,118
23 ans et 24 ans	81,488	5,179	68,461	4,175	37,539	7,124	31,538	1,923	119,027	6,098
25 ans à 99 ans	<u>1,205,265</u>	84,597	<u>73,225</u>	61,756	<u>440,703</u>	83,635	<u>26,774</u>	22,581	<u>1,645,968</u>	84,337
TOTAL:-	<u><u>1,424,703</u></u>		<u><u>73,000</u></u>		<u><u>526,936</u></u>		<u><u>26,999</u></u>		<u><u>1,951,639</u></u>	

Division des bureaux extérieurs

(1er avril 1967 au 31 mars 1968)

Cette division comprend deux cent trente-six (236) bureaux répartis comme suit:

Bureaux combinés (émission et examens)	31
Bureaux d'examens de conduite simples	13
Bureaux d'émission de licences simples	7
Bureaux d'émission de licences à commission	151
Vendeurs d'automobiles, sans rémunération	26
Sûreté provinciale (P.P.)	4
Clubs Automobile	3
Hydro-Québec	1

Ces bureaux ont été audités 823 fois au cours de cette année fiscale, par les 14 agents de bureau principal.

Il est également à noter que 4 nouveaux bureaux d'émission de licences à commission et 3 vendeurs d'automobiles, sans rémunération, ont été inaugurés, alors que 19 bureaux d'émission de licences, à commission, ont été transférés.

Division de la responsabilité financière

La division de la responsabilité financière est responsable, aux points de vue technique et administratif, de la mise en vigueur de la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles (S.R.Q. 1964, ch. 231), et cela sous deux aspects:

1- Veiller à ce que les suspensions découlant d'infractions au Code de la route et à certains articles du Code criminel soient effectivement et pleinement mises en vigueur; veiller aussi à ce que les formalités nécessaires à l'obtention d'un nouveau permis, dans ces cas, soient complétées.

2- Voir à ce que les automobilistes non assurés, impliqués dans un accident, prouvent leur solvabilité pour l'avenir et règlent les dommages causés par l'accident.

Trois des quatre sections qui intègrent la division découlent du double mandat décrit. Elles se nomment: contrôle des suspensions, règlement des suspensions et classement. La quatrième section a pour tâche d'examiner les rapports de tous les accidents routiers du Québec, avec pertes matérielles de \$100 ou plus, de dégager des statistiques générales, de classer les rapports d'accidents et d'en fournir des copies sur demande. On y filtre de plus les rapports d'accidents qui peuvent entraîner, en vertu de la loi, des suspensions de permis de conduire.

Section du contrôle des suspensions

Durant l'année 1968 le système de contrôle des permis et des immatriculations suspendus a été amélioré. En effet, en 1967 on tenait à peine compte, dans les procédures de contrôle d'émission des plaques d'immatriculation, des immatriculations suspendues puisque l'Informatique n'était pas en mesure de bloquer les émissions. En 1968, l'Informatique n'était pas plus en mesure de bloquer ces immatriculations mais on a mis sur pied un système de contrôle contenant les numéros suspendus. Ces cartes sont conservées à la Responsabilité et ne seront remises à l'Informatique qu'au moment du renouvellement, si bien qu'à ce moment, les propriétaires de véhicules suspendus ne recevront pas de cartes de renouvellement de leurs immatriculations.

Section du règlement des suspensions

Infractions: Durant l'année 1968, 12,792 suspensions pour infractions ont été imposées. De ce total, 6,445 l'ont été pour conduite avec facultés affaiblies. Ainsi, l'alcool représente la cause de la moitié des suspensions imposées.

Les délits de fuite représentent 1,666 suspensions et les conduites durant suspensions 1,282. Les autres cas de suspensions sont en proportion insignifiante en comparaison de ces trois sujet de suspension. Les 1,282 suspensions pour conduite durant suspension montrent qu'une bonne quantité de gens se soucie très peu des suspensions imposées. De ces 12,792 suspensions, 8,328 l'ont été par le tribunal et 4,464 l'ont été par le directeur. On peut constater que les tribunaux suspendent maintenant beaucoup plus de permis de conduire que durant les premières années de l'existence de la Loi de l'indemnisation. Si l'on compare ces chiffres avec les 8,721 suspensions sous le Code criminel et les 4,071 suspensions sous le Code de la route, on peut constater que les juges maintenant suspendent la plupart du temps dans les cas qui sont portés devant eux. Des 4,071 cas de suspensions sous le Code de la route, on trouve 2,020 suspensions découlant d'une annulation d'assurance pour lesquelles évidemment aucun juge n'a eu à se prononcer et 1,282 cas pour conduite durant suspension dont une très grande proportion n'a jamais été portée à la connaissance des tribunaux puisqu'il s'agit dans la plupart des cas d'accidents durant suspension ou de conduite sans permis. Les juges laissent donc de moins en moins l'odieuse de la suspension au directeur.

Section des statistiques

Le personnel de la section des statistiques s'occupe de dépouiller manuellement les rapports des accidents routiers du Québec. Durant 1968, cette section a reçu 44,882 demandes de rapports d'accidents. Au 31 décembre 1968, elle avait fourni 44,069 rapports, ce qui représente un revenu de \$44,069. On trouve à la page suivante un sommaire des statistiques d'accidents d'automobiles pour l'année 1968.

SOMMAIRE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

BUREAU DES VÉHICULES AUTOMOBILES

DIVISION DE LA RESPONSABILITÉ
SECTION DES STATISTIQUES

PÉRIODE Janvier à décembre 1968

A- ACCIDENTS RAPPORTÉS		B- CLASSIFICATION DES ACCIDENTS							C- VÉHICULES IMPLIQUÉS				
MORTELS	1,397	JOUR- NÉE	MORTELS	CORPO- RELS	MATÉRIELS	TOTAL	MOUVEMENT DU VÉHICULE	LOCALISATION	Assurés du Québec	229696	Véh. de Promenade	222364	
CORPORELS	29,953	DIM.	255	4633	15686	20574	Filant droit	38,278	Chemin Droit	51,572	Camions	28736	
MATÉRIELS	116,399	LUN.	152	3750	15056	18958	Doubleant	11,540	Intersection	64,650	Taxis	11522	
TOTAL	147,749	MAR.	163	3638	15248	19049	Virage	14,295	Courbe	16,937	Autobus Scolaire	920	
- DÉTAILS ACC. MORTELS		MÉR.	131	3432	13721	17284	Reculant	2,758	Côte	5,439	Autobus	3012	
CONDUCTEURS	627	JEU.	151	3969	16270	20390	Stationné	14,113	Passage à niveau	219	Motocyclette	3550	
OCCUPANTS - ADULTES	425	VEN.	243	4906	20463	25612	Immobilisé	7,439	Pont	2,952	Véh. de Ferme	533	
OCCUPANTS - ENFANTS	88	SAM.	302	5625	19955	25882	Dérapant	8,684	Indéterminés	1,122	Traineaux Mobiles	216	
PIÉTONS - ADULTES	222	TOTAL	1397	29953	116399	147749	AUTRES	50,642	AUTRES	4,858	TOTAL	4500	
PIÉTONS - ENFANTS	241						TOTAL	147,749	TOTAL	147,749			
CYCLISTES - ADULTES	16	D- VICTIMES - SEXE ET GENRE						E- ACCIDENTS URBAINS - RURAUX	F- ÂGE ET SEXE DES CONDUCTEURS				
CYCLISTES - ENFANTS	53	TUÉS	CONDUCT.	OCCUPANT	CYCLISTE	MOTO COND.OCC.	PIÉTON	MONTREAL	40854	ÂGE	HOMMES	FEMMES	TOTAL
TOTAL	1,672	ADULTES (M)	999	524	227	13	64	LAVAL	4010	0 - 15	158	34	192
- DÉTAIL ACC. avec BLESSÉS		ADULTES (F)	311	33	200	6	9	QUÉBEC	6697	16 - 24	62859	5472	68331
CONDUCTEURS	14,877	ENFANTS (M)	225	6	36	43	-	TROIS-RIVIÈRES	1711	25 - 34	75406	7498	82904
OCCUPANTS - ADULTES	16,561	ENFANTS (F)	137	-	28	7	2	STE-FOY	1399	35 - 44	47722	5752	53474
OCCUPANTS - ENFANTS	2,991		1,672	563	491	69	64	SHAWINIGAN	980	45 - 59	34159	3586	37745
PIÉTONS - ADULTES	3,287	BLESSÉS	ADULTES (M)	22206	10907	6587	405	DRUMMONDVILLE	807	60 +	11116	598	11714
PIÉTONS - ENFANTS	4,705	ADULTES (F)	12924	1943	9309	39	52	RIMOUSKI	642	INDÉTER.	6572	307	6879
CYCLISTES - ADULTES	444	ENFANTS (M)	5790	30	1488	1365	2	ROUYN	768	TOTAL	237992	23247	261239
CYCLISTES - ENFANTS	1,645	ENFANTS (F)	3590	7	1422	280	-	CHICOUTIMI	1204	MOMENT DU JOUR			
TOTAL DES BLESSÉS	44,510		44,510	12,887	18,806	2089	1990	SHERBROOKE	2018	Accidents le Jour	89959		
H- COMPARATIF								AUTRES VILLES	45058	Accidents la Nuit	57790		
								TOTAL URBAINS	106148	TOTAL	147749		
								TOTAL RURAUX	41601				
								GRAND TOTAL	147749				
								L- DELITS DE FUITE					
MOIS								APPRÉHENDÉS	1736				
ACCIDENTS								NON APPRÉHENDÉS	4745				
MORTS								TOTAL	6481				
BLESSÉS													

Date 15 janvier 1969
Rogier Belloc
chef de section

Comité médical consultatif

Le Comité médical consultatif compte maintenant deux ans d'existence et l'année 1968 en fut une assez fertile et laborieuse dans la poursuite des objectifs fixés au cours de l'année 1967.

Il faut se référer à l'arrêté en conseil no 339 du 20 février 1967 pour connaître les raisons qui ont nécessité la création de ce Comité au ministère des Transports et Communications et les fins qu'il se propose. Voici quelques extraits de cet arrêté en conseil:-

"Attendu qu'en vertu de l'article 26 du Code de la route (S.R.Q., 1964, chapitre 231), le directeur du bureau des véhicules automobiles peut refuser l'émission d'une licence ou d'un permis ou en restreindre les effets;

Attendu qu'en de très nombreuses circonstances et particulièrement dans le domaine médical, le directeur n'est pas et ne peut être en mesure d'établir, de façon juste et équitable pour tous, si un permis doit être accordé, refusé ou que ses effets en soient restreints;

Attendu que dans l'intérêt public, il y a lieu de prendre toutes les dispositions possibles pour assurer une plus grande sécurité sur les routes;

Attendu qu'il y a lieu d'accorder au directeur du Bureau des véhicules automobiles toute l'aide possible afin qu'il puisse être en mesure de juger équitablement de chaque cas soumis;

Il est ordonné en conséquence, sur la proposition du ministre des Transports et Communications, qu'un Comité médical consultatif soit créé au sein de son ministère, devant servir comme aviseur au directeur du Bureau des véhicules automobiles pour tous les cas médicaux ou para-médicaux qui pourront lui être soumis".

Le dit Comité est constitué des membres
suivants:

Dr Armand Rioux, m.d., président
Dr J.-N. Chassé, m.d., membre
Dr Jacques Audet, m.d., membre
Dr Geo.-A. Daigle, m.d., membre
Dr Laurent Patry, m.d., membre

Il faut souligner ici que le Dr Anatole
Gagnon, m.d., directeur médical au Bureau des véhicules automobiles
depuis le 5 septembre 1968, assiste à chacune des séances de ce Comité
lui permettant une plus étroite collaboration avec les membres dudit
Comité. Y assistent également M. Roger Paquet, chef de la division
des permis de conduire, comme représentant, ainsi que mademoiselle
Odile Gauvin en qualité de secrétaire.

En 1968, le Comité médical consultatif a tenu
24 séances régulières au ministère des Transports et Communications,
comparativement à 35 séances au cours de l'année 1967. Cette diffé-
rence s'explique par le fait que l'article 24 du Code de la route décrète
que les permis de conduire sont renouvelables au cours d'une année
impaire. C'est donc dire qu'en 1968, année paire, le nombre de permis
renouvelés a été de beaucoup inférieur (232,000 en 1968, 2,000,000
en 1967) à celui de l'année antérieure puisqu'il s'agissait de demandes
de renouvellement provenant de personnes qui, pour une raison quelcon-
que, ne l'avaient pas renouvelé à la date anniversaire de naissance
en 1967, et de nouveaux conducteurs ou chauffeurs qui se sont qualifiés
à la suite d'un examen.

En 1968, seulement 2,757 dossiers médicaux
furent soumis au Comité médical consultatif comparativement à 5,347
au cours de l'année 1967.

On doit cependant préciser que tous les
rapports d'examens médicaux sont au préalable soumis au directeur
médical du Bureau des véhicules automobiles. Quelque 14,296 rapports

lui furent présentés dont 2,757 furent référés par lui au Comité médical pour revision.

Dossiers (total) soumis:		<u>2,757</u>
Dossiers acceptés:	1,925	
Dossiers rejetés:	288	
Autres certificats:	493	
A reconsidérer:	<u>51</u>	<u> </u>
Total:	2,757	2,757

SERVICE DE L'INFORMATIQUE

Tel que mentionné dans le rapport de l'année précédente, le Service a mis au point un système qui permettra, lorsque le gouvernement le désirera, de relier en direct avec les ordinateurs du ministère les différents corps de polices de la province.

Les officiers qui sont sur la route pourront alors obtenir en quelques secondes, au moyen de leur radio-téléphone, tout genre de renseignement concernant les dossiers des véhicules immatriculés, et ceux des détenteurs de permis de conduire.

L'information pourra être obtenue à partir des renseignements suivants:

1.- numéro de plaques de véhicule complet ou partiel, pour l'année en cours ou les deux années antérieures;

2.- numéro de série du véhicule;

3.- description sommaire du véhicule (type - marque - année - etc.);

4.- nom du propriétaire;

5.- les permis de conduire et les certificats d'immatriculation provenant de l'émission postale pourront être validés par l'ordinateur en quelques secondes. De plus, les dossiers des véhicules seront examinés pour déterminer s'ils appartiennent à la catégorie des véhicules volés, suspects, surveillés, etc., et ceux des détenteurs de permis de conduire seront vérifiés pour fins de suspension.

Ce système a été démontré au mois de novembre 1968 aux officiers supérieurs du ministère des Transports et Communications et du ministère de la Justice, de la Sûreté du Québec et de la Police municipale de Québec et de Montréal.

Par la suite, les ingénieurs du Service ont mis au point un système de "téléregistres" pour accélérer l'émission postale des plaques d'immatriculation et fournir ainsi un meilleur service au public et aux compagnies ou organismes qui sont obligés d'immatriculer leurs véhicules au bureau-chef.

Tout en effectuant ces travaux, le Service a pris les dispositions nécessaires afin de pouvoir appliquer la nouvelle tarification sur tous les dossiers des véhicules automobiles, en vue du renouvellement des plaques 1969,

Pour le Service de la sécurité routière, le Service a effectué des travaux statistiques sur les dossiers des véhicules inspectés au cours de l'année 1968. Ces travaux ont trait à l'analyse des défauts constatés par marque, année de véhicule, etc. et ne sont pas encore terminés. Il en est de même pour ce qui a trait à l'administration des inspections des "autobus d'écoliers" pour 1968/69.

Le Service a de plus participé avec son équipement, son personnel, ses fichiers magnétiques, à la mise en marche d'un système qui a permis au Service du Code de la route, du ministère de la Justice, d'administrer les infractions plus rapidement et plus efficacement.

Pour ce qui est des travaux réguliers, ils sont sensiblement les mêmes que ceux de l'année précédente. Il y a eu cependant une augmentation assez considérable, en ce qui a trait aux demandes d'informations fournies aux différents corps policiers.

SERVICE DE LA SECURITE ROUTIERE

Durant l'année 1968, le Service de la sécurité routière s'est employé, d'une part à mieux définir ses plans et objectifs, et d'autre part, à développer de nouveaux programmes qui deviendront, dans des délais variés, partie intégrante de son action dans le domaine de la sécurité routière.

Activités des auxiliaires en recherche et en information:

Les activités des auxiliaires en recherche et en information ont porté, en 1968, sur des cliniques d'éducation routière aux adultes et aux adolescents, ainsi qu'aux écoliers et à différents groupes particuliers.

Des cliniques à l'intention du grand public ont été organisées dans 359 localités réparties à travers le Québec, attirant 45,280 personnes des deux sexes et d'âges variés. De plus, les auxiliaires ont visité 262 institutions d'enseignement, groupant au total 182,699 écoliers.

Un total de 8,166 adolescents ont assisté à des réunions organisées pour eux dans les camps de vacances et les terrains de jeux. Ils ont pris part à des programmes conçus spécialement pour eux, selon leur âge et leurs intérêts.

Durant l'été 1968, des concours régionaux de sécurité ont été tenus chez les jeunes ruraux dans 9 régions du Québec.

Les auxiliaires en recherche et en information ont organisé 18 cliniques conçues spécialement pour des groupes de chauffeurs d'autobus d'écoliers, tandis que quelques-uns des auxiliaires ont été invités à la tribune des conférenciers de 20 clubs sociaux lors de leur dîner d'affaires.

Formation et enseignement:

L'action de cette division du Service de la sécurité routière s'est poursuivie au cours de l'année 1968, dans l'organisation de cours de formation de moniteurs pour l'enseignement de la conduite automobile. Ces cours furent organisés d'une part à l'intention des professeurs du niveau secondaire, particulièrement durant la saison d'été, et d'autre part à l'intention des personnes désireuses d'enseigner la conduite automobile dans les écoles commerciales de conduite.

En 1968, des contacts plus concrets furent établis avec la Commission des écoles catholiques de Montréal dans l'éventualité de l'instauration d'un programme de cours de conduite automobile à leurs élèves finissants. Ce projet devrait connaître des développements intéressants l'an prochain.

En octobre 1968, cette division a entrepris un recensement des professeurs qualifiés pour l'enseignement de la conduite automobile, ainsi qu'une enquête visant à obtenir des données précises en rapport avec les cours de conduite au niveau scolaire.

Sur une liste d'envois présentant 590 moniteurs au niveau scolaire, 383 ont retourné le questionnaire, quelques-uns incomplets. Sur les 383 réponses obtenues, 319 proviennent d'enseignants de langue française, et 64 de langue anglaise.

Du nombre de professeurs qui nous ont fait parvenir leurs réponses, nous notons que 216, soit 56 de langue anglaise et 160 de langue française, ont enseigné au cours de la période s'échelonnant de 1958 à 1968, et qu'ils ont dispensé des cours de conduite automobile à 14,097 jeunes de 16 ans, en conformité avec l'arrêté en conseil no 1064, en date du 25 juin 1963. Ce chiffre

porte uniquement sur les jeunes de 16 ans; nous ne possédons pas présentement le nombre des candidats de 17 ans et plus, ou les adultes qui ont pu suivre des cours donnés par ces 216 professeurs. Des 14,097 jeunes de 16 ans qui ont suivi ces cours, la répartition s'établit comme suit: 6,000 de langue anglaise, et 8,097 de langue française.

Inspection des véhicules de promenade:

L'inspection des véhicules de promenade s'est poursuivie en 1968 de façon à peu près semblable à l'année précédente. Mais alors qu'en 1967, un total de 40,129 vérifications furent effectuées, on en compte 64,273 en 1968, soit 60.2% de plus. Toutefois, le nombre de jours ouvrables fut de 829 $\frac{1}{2}$ en regard de 516 en 1967. Le nombre de vérifications par jour ouvrable pour l'une et l'autre année reste donc sensiblement le même, soit 77.8 et 77.5 respectivement. En plus, la période d'inspection fut portée à 23 semaines comparativement à 17 semaines. Par contre, il faut noter que neuf centres au lieu de dix furent en opération en 1968.

A la lumière des chiffres ci-haut, on peut conclure comme suit. Le nombre des inspections est soumis à trois facteurs principaux: 1) le nombre de centres en opération; 2) la durée de la période d'inspection; 3) la somme de collaboration que sont disposés à apporter la Sûreté du Québec et les corps policiers des municipalités dans l'alimentation des centres.

Selon une étude que nous avons faite, un centre avec un personnel de deux techniciens, d'un commis et d'un policier peut effectuer 125 vérifications par jour en moyenne. La difficulté d'atteindre ce chiffre présentement réside surtout dans l'alimentation des centres. L'apport des corps de police, pour intercepter les véhicules circulant sur la route, les diriger vers les postes

d'inspection et rédiger les avis de réparation de 48 heures n'étant pas soutenu, les périodes creuses qui en résultent touchent directement le nombre total des véhicules inspectés.

Un total de 51,102 véhicules sont passés à une première vérification, tandis que 13,171 ont subi une seconde vérification. Parmi les véhicules qui se sont présentés à une première vérification, 30,946 furent jugés défectueux, soit 60.6%; 6,082 véhicules ont nécessité un avis de réparation de 48 heures, soit 11.9% des véhicules qui sont passés à une première vérification, et 19.7% de ceux qui ont été refusés. Les mises au rancart, au nombre de 70, représentent 0.14% des véhicules qui se sont présentés à une première vérification.

Connaissant le nombre total des défectoriosités possibles des véhicules rejetés (1,052,164) et les défectoriosités relevées sur les véhicules rejetés (80,650) nous avons pu établir un taux moyen de défectoriosité (7.7) et un nombre de défectoriosités par véhicule rejeté (2.6) pour l'ensemble des véhicules refusés à la première vérification.

Un véhicule est refusé si une ou plusieurs défectoriosités sont relevées sur le véhicule.

Un avis de réparation de 48 heures est émis si une ou plusieurs défectoriosités constituent une infraction au Code de la route.

Un véhicule est mis au rancart s'il est jugé dangereux pour la sécurité publique; les plaques d'immatriculation sont alors enlevées.

Transport écolier: (inspection des véhicules)

L'inspection des autobus d'écoliers s'effectue sur une période qui s'étend généralement de novembre à mai de l'année

suivante. L'année 1968 n'a pas fait exception. Aussi, pour se limiter à l'année civile, a-t-il fallu extraire les données nécessaires des rapports périodiques et rajuster les chiffres en conséquence.

Contrairement à l'année précédente, des visites préliminaires aux inspections par les auxiliaires en recherche et en information dans les régionales et les commissions scolaires n'ont pas été nécessaires. Le but de ces visites, on se le rappellera, était alors d'effectuer la cueillette de renseignements utiles pour hâter et faciliter la tâche des mécaniciens dans l'établissement de centres d'inspection. Ceux-ci furent à peu près les mêmes à la reprise des activités en janvier 1968.

Dans les 64 régionales, on compte en tout quelque 9,000 véhicules de modèles divers, dont environ 8,500 sont du type classique, soit 24 passagers et plus,

L'inspection s'est répartie sur deux périodes: du 8 janvier au 30 mai, et du 11 novembre au 24 décembre. Durant la première période, un total de 12,868 vérifications et re-vérifications furent complétées, et 5,182 au cours de la seconde. Le total des vérifications et re-vérifications pour les deux périodes se chiffre à 18,050, alors que 1,471 avis de réparation de 48 heures furent émis et 80 plaques d'immatriculation enlevées. En plus, 68 véhicules jugés dangereux pour la sécurité publique furent mis au rancart; 5,793 autres passèrent à une re-vérification et on exigea qu'ils fussent réparés sur-le-champ.

Examen des chauffeurs

L'examen des chauffeurs d'autobus d'écoliers s'est poursuivi en 1968 à un rythme accéléré. Toutefois, un peu plus du tiers seulement des chauffeurs ont pu être examinés, et grâce à

l'affectation de trois mécaniciens à cette tâche.

Au total, 3,627 cheuffers furent convoqués à une épreuve théorique et une épreuve pratique de conduite au volant du véhicule utilisé.

L'examen médical de chaque candidat était assuré par un médecin de son propre choix, et le résultat transmis au directeur médical du ministère pour étude.

MINISTERE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

SERVICE DE LA SECURITE ROUTIERE

Rapport d'inspection mécanique des autobus d'écoliers

PERIODE DU
8 JANVIER AU
30 MAI 1968

AUTOBUS VERIFIES	9590		
AUTOBUS ACCEPTES		5619	
AUTOBUS REFUSES (DEFECTUEUX)		3971	
AUTOBUS REMISES			166
AUTOBUS MIS AU RANCART			57
CESSATION DE CONTRAT			8
PLAQUES ENLEVEES			65
AUTOBUS RE-VERIFIES ET REPARES SUR-LE-CHAMP	3278		
AVIS DE REPARATION DE 48 HEURES (TECHNICIENS)			375
AVIS DE REPARATION DE 48 HEURES (SURETE)			463
NOMBRE DE VERIFICATIONS ET DE RE-VERIFICATIONS	12,868		

PERIODE DU
11 NOVEMBRE AU
24 DECEMBRE 1968

AUTOBUS VERIFIES	2667		
AUTOBUS ACCEPTES		1573	
AUTOBUS REFUSES (DEFECTUEUX)		1094	
AUTOBUS REMISES			51
AUTOBUS MIS AU RANCART			11
CESSATION DE CONTRAT			4
PLAQUES ENLEVEES			15
AUTOBUS RE-VERIFIES ET REPARES SUR-LE-CHAMP	2515		
AVIS DE REPARATION DE 48 HEURES (TECHNICIENS)			625
AVIS DE REPARATION DE 48 HEURES (SURETE)			8
NOMBRE DE VERIFICATIONS ET DE RE-VERIFICATIONS	5182		

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

SERVICE D'INSPECTION

Rapport annuel - 1968

1.- Vérifications effectuées en 1968 (Québec et Montréal) : 11702

<u>District de Québec.-</u>	Résidents de la province:	8024	
	Non-résidents:	181	
	<u>Total:</u>		<u>8205</u>
<u>District de Montréal.-</u>	Résidents de la province:	3149	
	Non-résidents:	348	
	<u>Total:</u>		<u>3497</u>

Catégorie et nombre de véhicules automobiles ayant fait l'objet de ces vérifications :

	<u>Québec</u>	<u>Montréal</u>	<u>Total</u>
Autobus	123	66	189
Autobus scolaire	460	118	578
Véhicule de livraison sous permis de la Régie	3224	1744	4968
Véhicule de ferme	240	73	313
Véhicule de commerce	3635	1027	4662
Véhicule taxi	117	30	147
Véhicule de promenade	207	88	295
Véhicule propriété du Gouvernement	18	3	21
Véhicule appartenant à des non-résidents	<u>181</u>	<u>348</u>	<u>529</u>
<u>Total:</u>	8205	3497	11702

2.- Rapports d'infractions émis (Québec et Montréal) : 7135

<u>District de Québec.-</u>	Code de la Route:	2264	
	Loi de la Régie:	2403	
	<u>Total:</u>		<u>4667</u>
<u>District de Montréal.-</u>	Code de la Route:	642	
	Loi de la Régie:	1711	
	<u>Total:</u>		<u>2353</u>
	Infractions non déterminées:		<u>115</u>

Québec, 28 janvier 1969.

COMPILATION DES SOMMES PERÇUES A LA TITRE DU TRAVAIL DU SERVICE D'INSPECTION

	TOTAL DU MOIS: décembre.				TOTAL AU 1er 31 décembre 19 68.			
LOI DE LA REGIE DES TRANSPORTS	MONTREAL	QUEBEC	TOTAL DU MOIS		MONTREAL	QUEBEC	TOTAL DE LA PROVINCE	
			AMENDES	DROITS			AMENDES	DROITS
PAR VOIE DE SOMMATION	2,425.00	1,640.00	4,065.00		18,365.00	17,173.50	35,538.50	
PAR VOIE DE COMPARUTION IMMEDIATE (Non-résident)	140.00	00000	140.00		2,090.00	00000	2,090.00	
D'IMMATRICULATION A LA REGIE -52-	257.75	100.00		357.75	2,404.25	966.60		3,370.85
	2,822.75	1,740.00	4,205.00	357.75	22,859.25	18,140.10	37,628.50	3,370.85
CODE DE LA ROUTE								
PAR VOIE DE COMPARUTION IMMEDIATE (Non-résident)	250.00	00000	250.00		2,765.00	00000	2,765.00	00000
VEICULES IMMATRICULES POIDS INFERIEUR -212-	429.95	2,826.40		3,256.35	8,210.66	46,493.63		54,704.29
VEICULES NON-IMMATRICULES RÉSIDENT (Non-résident) -215-	701.25	562.75		1,264.00	4,704.65	2,554.88		7,259.53
VEICULES IMMATRICULES CATEGORIE INAPPROPRIEE -216-	00000	46.80		46.80	28.80	249.10		277.90
	1,381.20	3,435.95	250.00	4,567.15	15,709.11	49,297.61	2,765.00	62,241.72
N.B.- Concernant les comparutions immédiates pour Québec, elles sont insérées dans "Par voie de somma- tion".	Les montants perçus pour la taxe de vente ne sont pas inclus dans ce rapport.				TOTAL DES AMENDES: 40,393.50 TOTAL DES DROITS : 65,612.57 106,006.07			
					GRAND TOTAL: 106,006.07			

SERVICE AERIEN

INTRODUCTION

Durant l'année 1968, les avions du Service aérien ont effectué 6,395:05 heures de vol, parcouru 916,979 milles et ont transporté 10,030 passagers au cours de 4,794 vols.

Les données comprises dans ce rapport révèlent une légère diminution dans les heures totales de vol par rapport à l'an dernier, soit 26 heures.

Une baisse s'est surtout fait sentir dans le vol exécutif: cependant, l'envoi de deux avions-citernes Canso au Chili et un dans l'Etat du Tennessee a permis au Service d'augmenter ses heures de vol, dans le domaine de la protection des forêts.

Si l'on en juge par les résultats obtenus, l'expérience a été des plus appréciées par les autorités gouvernementales concernées, puisque depuis le début de 1969, trois avions Canso combattent les feux de forêt au Chili, et le Service anticipe l'envoi d'un autre avion Canso dans l'Etat du Tennessee au cours du printemps 1969.

A V I O N S

<u>Nombre</u>	<u>Type</u>	<u>Enregistrement</u>
---------------	-------------	-----------------------

AFFAIRES

1	Hawker Siddeley DH-125	CF-PQG
1	Douglas DC-3	CF-PQE
1	Beechcraft "Super El8S"	CF-PQA

3

BROUSSE

2	De Havilland "Beaver"	CF-PQB CF-PQC
1	Bell 47J-2 "Hélicoptère"	CF-PQZ

3

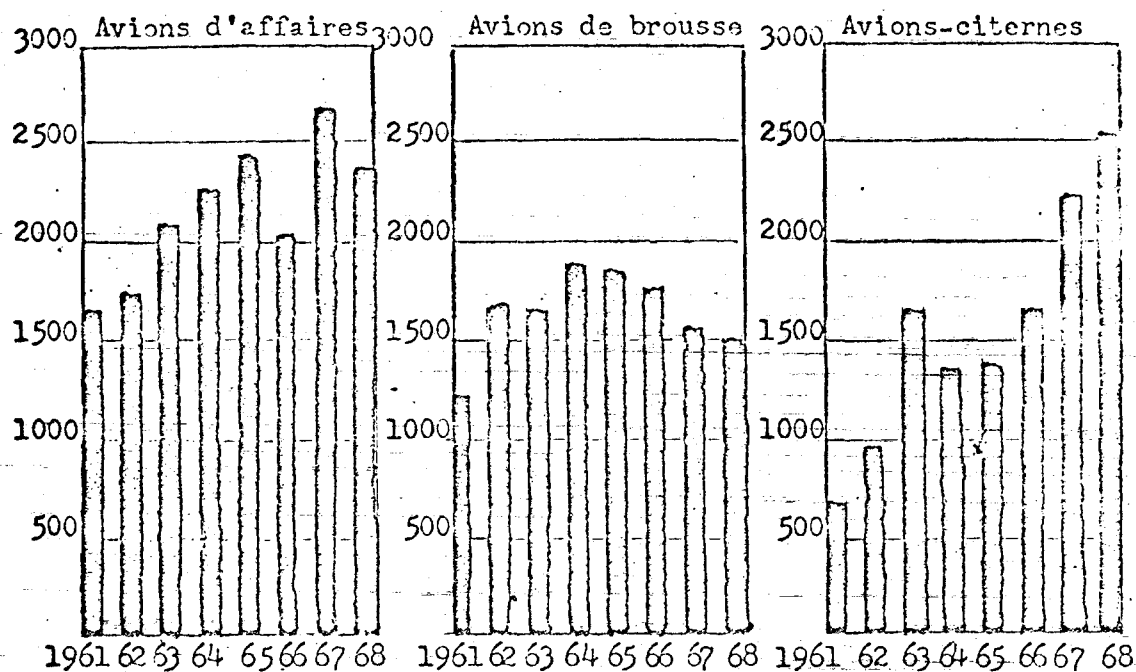
CITERNES

7	PBY-5A "Canso"	CF-PQF CF-PQI CF-PQK CF-PQL CF-PQM CF-PQO CF-PQP
---	----------------	--

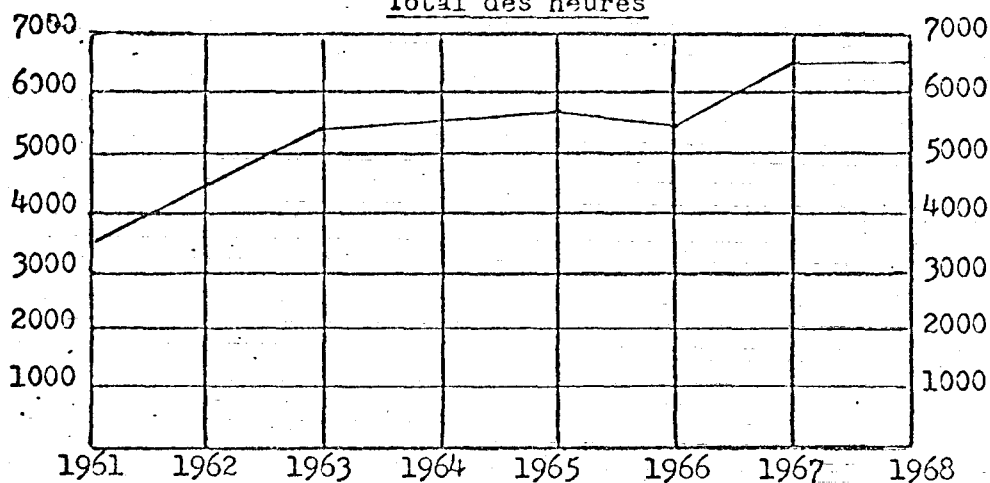
7

13

Tableau comparatif des heures de vol



Total des heures



<u>Avions d'affaires:</u>	1,678	1,746	2,104	2,283	2,431	2,037	2,691	2,379
<u>Avions de brousse:</u>	1,202	1,668	1,638	1,871	1,859	1,743	1,530	1,502
<u>Avions-citernes:</u>	679	962	1,638	1,350	1,388	1,636	2,199	2,514
<u>Total:</u>	3,559	4,376	5,380	5,504	5,678	5,416	6,421	6,395

HEURES DE VOL

ANNEE 1968

AVIONS D'AFFAIRES

Avions	Heures de vol	Milles parcours	Passa- gers	Milles/ Passagers	Sorties
CF-PQA Beechcraft	524:40	73,842	598	116,559	400
CF-PQE DC-3	845:35	122,822	2,453	630,716	498
CF-PQG DH-125	1,008:35	287,076	3,094	862,392	1,189
TOTAL:	<u>2,378:50</u>	<u>483,740</u>	<u>6,145</u>	<u>1,609,667</u>	<u>2,087</u>

AVIONS DE BROUSSE

CF-PQB Beaver	464:25	43,549	660	67,646	356
CF-PQC Beaver	461:50	40,149	646	66,403	372
CF-PQZ Hélicoptère	576:20	41,390	1,415	99,547	885
TOTAL:	<u>1,502:35</u>	<u>125,088</u>	<u>2,721</u>	<u>233,596</u>	<u>1,613</u>

AVIONS-CITERNES

CF-PQF Canso	426:55	48,975	876	203,836	204
CF-PQI Canso	256:30	33,088	54	11,869	104
CF-PQK Canso	286:25	35,223	21	4,483	152
CF-PQL Canso	462:00	58,708	85	17,200	194
CF-PQM Canso	336:30	40,643	33	8,500	136
CF-PQO Canso	331:00	39,534	51	15,045	147
CF-PQP Canso	414:20	51,980	44	9,452	157
TOTAL:	<u>2,513:40</u>	<u>308,151</u>	<u>1,164</u>	<u>270,385</u>	<u>1,094</u>

GRAND TOTAL:	<u>6,395:05</u>	<u>916,979</u>	<u>10,030</u>	<u>2,113,648</u>	<u>4,794</u>
--------------	-----------------	----------------	---------------	------------------	--------------

RAPPORT D'ARROSAGES AVEC AVIONS CANSO

ANNEE 1968

<u>Avions</u>	<u>Heures de vol</u>	<u>Nombre d'arrosages</u>	<u>Nombre de gallons</u>	<u>Nombre de sorties</u>
CF-PQF	173:50	669	535,200	59
CF-PQI	137:45	509	407,200	49
CF-PQK	223:30	836	668,800	113
CF-PQL	364:20	886	708,800	132
CF-PQM	212:05	804	643,200	79
CF-PQO	192:45	835	668,000	67
CF-PQP	286:25	621	496,800	90
TOTAL:	<u>1,590:40</u>	<u>5,160</u>	<u>4,128,000</u>	<u>589</u>

REMBOURSEMENT PAR AVION

ANNEE 1968

AVIONS

MONTANTS

Avions d'affaires

CF-PQA	Beechcraft	\$ 20,647.07
CF-PQE	DC-3	81,026.65
CF-PQG	DH-125	88,050.06

Avions de brousse

CF-PQB	Beaver	26,767.51
CF-PQC	Beaver	26,266.33
CF-PQZ	Hélicoptère	34,916.25

Avions-citernes

CF-PQF	Canso	79,405.13
CF-PQI	Canso	53,160.49
CF-PQK	Canso	62,216.59
CF-PQL	Canso	70,053.96
CF-PQM	Canso	59,446.52
CF-PQO	Canso	62,260.09
CF-PQP	Canso	63,484.14

TOTAL:		<u><u>\$727,700.79</u></u>
--------	--	----------------------------

REMBOURSEMENT PAR MINISTERE

ANNEE 1968

AFFAIRES CULTURELLES	\$ 5,468.35
AFFAIRES FEDERALES-PROVINCIALES	5,290.84
AFFAIRES MUNICIPALES	4,955.84
AGRICULTURE ET COLONISATION	3,087.90
COMMISSION DES ACCIDENTS DE TRAVAIL	75.00
COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE	6,352.11
CONSEIL EXECUTIF	7,692.83
EDUCATION	20,643.74
FAMILLE ET BIEN-ETRE SOCIAL	6,310.42
FINANCES	1,175.84
HYDRO-QUEBEC	16,134.68
INDUSTRIE ET COMMERCE	8,187.10
INSTITUTIONS FINANCIERES	1,916.66
JUSTICE	6,259.16
LOISIRS ET SPORTS	237.50
REGIE DES ALCOOLS	533.34
REVENU	3,141.66
RICHESSSES NATURELLES	100,949.21
SANTE	30,495.48
SECRETARIAT DE LA PROVINCE	4,530.01
SURETE PROVINCIALE	13,202.13
TERRES ET FORETS	368,839.00
TOURISME, CHASSE ET PECHE	31,553.39
TRAVAIL	1,960.00
TRAVAUX PUBLICS	16,187.11
VOIRIE	14,913.75
ETAT DU TENNESSEE	12,707.50
COMPAGNIE CANADAIR (re: Chili)	34,900.24
	<u>\$727,700.79</u>

SERVICE MARITIME

SUBVENTIONS

Le Gouvernement du Québec paie des subventions aux compagnies de navigation desservant des endroits isolés et des points stratégiques ne pouvant être reliés autrement que par navire depuis 1920.

Les liaisons essentielles de l'après Première Guerre mondiale étaient la Côte Nord, du Saguenay à Blanc Sablon, les Iles-de-la-Madeleine et de la Gaspésie. A cette époque, les services subventionnés assuraient les communications vitales entre Montréal, Québec et des centres de peuplement isolés qui tiraient leur subsistance des moyennes et grandes pêches. Or, par leur nature, ces services ne pouvaient compter sur les frets pour combler des dépenses d'opération très élevées occasionnées par l'obligation de maintenir un équipage assez grand pour rencontrer les exigences de transport des passagers.

Les développements miniers de la Haute Côte Nord et l'ouverture de moulins à papier modifièrent sensiblement depuis 1945 ce tableau économique. Ces développements nécessitèrent la mise en oeuvre de capitaux plus élevés afin d'ouvrir des routes et permettre à l'avion, dont la guerre avait révélé les possibilités illimitées, de relier les grands centres.

La Haute Côte Nord jusqu'à Sept-Iles n'est plus constituée de petits postes à peuplement isolé. Les transformations qu'ont subies ces structures ont triplé sa population. Les grandes industries qui s'y sont implantées ont ouvert des perspectives immenses au trafic fluvial.

Les compagnies subventionnées qui, jusqu'alors ne pouvaient vivre de leurs frets, auraient pu devenir rentables et se

passer de subventions, d'autant plus que l'avènement du moteur diesel venait réduire leur coût d'opération. Mais cette manne attire un grand nombre de concurrents que n'enfreignèrent pas les exigences d'un service régulier et le fardeau des navires à passagers. Ces petites entreprises de navigation, attirées par ce trafic nouveau faisant le transport à des coûts moindres, rongèrent les revenus des entreprises subventionnées de sorte que, jusqu'à l'ouverture de la route numéro 15, le gouvernement du Québec, afin de conserver des services réguliers absolument nécessaires tant en fret qu'en passagers, dut continuer à subventionner des compagnies capables de se plier aux servitudes de tels services.

Depuis que cette route numéro 15 perce jusqu'à Sept-Iles et que le camion, l'autobus et l'avion peuvent assurer des services normaux, le gouvernement du Québec n'accorde plus de subventions dans le secteur s'étendant à l'ouest de Sept-Iles. Il lui faudra cependant assurer les services maritimes de la Moyenne et de la Basse Côte Nord, tant et aussi longtemps que la route numéro 15 ne s'étendra pas jusqu'à Blanc Sablon.

Ce développement important de la Haute Côte Nord a modifié également les relations Côte Sud - Côte Nord et pourtant, oblige le gouvernement du Québec à repenser la structure des subventions aux services des deux rives.

En effet, il est normal et cette politique doit être envisagée dans la perspective d'une régénération économique importante, que le Bas St-Laurent puisse être relié à Baie-Comeau et à Sept-Iles par des moyens de transport rapides, économiques et efficaces, et cela, durant toute l'année. C'est pourquoi, les subventions gouvernementales aux transports s'orienteront dans les années à venir vers l'établissement, à des points stratégiques, de services de traversiers brise-glace à embarquement et débarquement par les bouts, afin que le Bas St-Laurent puisse concurrencer sur les marchés de Baie-Comeau et Sept-Iles, les produits en provenance de régions plus favorisées.

PRINCIPES GENERAUX PRESIDANT A L'ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS

Le Gouvernement du Québec a subventionné, pendant l'année fiscale 1967/68, douze services maritimes et un service aérien. Un nouveau service a été subventionné, soit un service de traversier entre Grandes Piles et Saint-Jean des Piles sur la rivière Saint-Maurice. Par contre le service de traversier entre Trois-Pistoles et Escoumins n'ayant pas opéré en 1967, n'a reçu aucune subvention. Ce service sera repris avec un nouveau navire au début d'avril 1968.

En général, le gouvernement évite de donner deux subventions à des compagnies différentes pour desservir les mêmes points, et s'attache à bien définir la nécessité du service et son caractère déficitaire.

Nécessité du service

- a - revue des autres moyens de transport, s'il y a lieu;
- b - conséquences de l'introduction ou du retrait du service sur l'économie des régions à desservir;
- c - analyse des statistiques des frets et des passagers à transporter;
- d - études des taux proposés;
- e - revue de l'aspect technique du (des) navire (s) à mettre sur les services;
- f - études démographiques des régions;
- g - importance du service par rapport aux facteurs psychologiques, économiques et sociologiques des régions à desservir.

Aspects financiers du service subventionné

Analyse des montants recommandés ou refusés en fonction:

- a - de l'horaire en vigueur et des taux chargés;
- b - des possibilités du transport;
- c - des difficultés portuaires et climatériques;
- d - des bureaux d'affrètement

- e - des coûts de revient et des revenus à la tonne;
- f - coût du navire et des transformations s'il y a lieu;
- g - coût d'opérations;
- h - coût d'administration;
- i - coût de la finance;
- j - études des services compétitifs, s'il y a lieu;
- k - analyse des personnes ou des compagnies qui demandent des subventions afin de s'assurer qu'ils peuvent donner le service en toute sécurité et selon une saine économie des deniers publics;
- l - longueur du contrat en fonction des coûts et de la nécessité du service.

Des inspections ont été faites sur tous les navires subventionnés en 1967/68; ces navires ont tous été trouvés satisfaisants et rencontrent les exigences du ministère des Transports et Communications, section Maritime.

PERMIS SPECIAUX

Permis émis en vertu des dispositions de l'arrêté en conseil
no 1045 du 27 mai 1964 et ses amendements pour la période
du 1er avril 1967 au 31 mars 1968

	<u>QUEBEC</u>	<u>MONTREAL</u>	<u>TOTAL</u>
1.- Pour transport excédant dimensions et pesanteurs légales: (machinerie, objets lourds et indivisibles, acier d'armature et de structure, poteaux, etc.)	320	2130	2450
2.- Pour transport de constructions:	756	1986	2742
3.- Pour circuler avec véhicules extra-lourds: (bétonnières et camions à 3 essieux de 24,000 lbs ou plus)	0	0	
4.- Pour circuler avec véhicules excédant dimensions et pesanteurs légales: (machinerie lourde sur pneumatiques, camions genre EUCLID, instruments aratoires automoteurs, etc.)	230	533	763
5.- Pour remorquer véhicules excédant dimensions ou pesanteurs légales: maison mobile, concasseur, outillage d'asphalte, banc de scie, etc.)	157	197	354
6.- Pour transporter du bois de pulpe, billots, arbres en longueur et matériaux requis pour la construction, l'entretien et la réparation des chemins, sur les chemins de classe "B" avec les mêmes pesanteurs que sur les chemins de classe "A".	89	17	106
	<u>1552</u>	<u>4863</u>	<u>6415</u>

ETAT COMPARATIF

	<u>1961/62</u>	<u>1962/63</u>	<u>1963/64</u>	<u>1964/65</u>	<u>1965/66</u>	<u>1966/67</u>	<u>1967/68</u>
QUEBEC	1279	1464	1771	1957	1696	1912	1552
MONTREAL	4090	4604	4999	4721	4981	5455	4863
	<u>5369</u>	<u>6068</u>	<u>6770</u>	<u>6678</u>	<u>6677</u>	<u>7367</u>	<u>6415</u>

RÉGIE DES TRANSPORTS

La Régie des transports de la province de Québec, conformément à la loi concernant le transport, chapitre 228 des S.R.Q. de 1964, commence une nouvelle année d'activités à chaque 1er juillet. Le rapport qui suit couvre donc l'exercice terminé le 30 juin 1968.

La Régie se compose d'un président, d'un vice-président, de quatre régisseurs et d'un secrétaire. Le bureau principal est situé à 930 chemin Ste-Foy, à Québec. Un autre bureau est situé à 1080 rue Amherst, à Montréal.

Nombre de transporteurs sous contrôle

Le nombre total des détenteurs de permis a diminué pour la deuxième année consécutive, mais demeure quand même supérieur à celui de 1956, alors qu'on comptait 4,953 détenteurs de permis. Les chiffres comparatifs pour les années 1964, 1965, 1966 et 1967 se lisent comme suit: 5,500, 5,780, 5,500 et 5,390 approximativement. Ces données proviennent du total des expéditions postales contenant les formules annuelles de renouvellement de permis.

Les effectifs de transport routier

A la fin de l'année 1963, le dénombrement systématique du nombre de véhicules de transport routier enregistrés par les détenteurs de permis était de 45,018 unités de toutes sortes. Les nombres approximatifs correspondant aux années 1964, 1965, 1966 et 1967 seraient de 50,000, 55,000, 67,000 et 71,000 selon les données significatives provenant du Bureau des véhicules automobiles.

Le nombre des véhicules servant au transport routier a presque doublé depuis 11 ans. En 1956, on comptait 24,003 de ces véhicules, tandis qu'on en comptait environ 71,000 à la fin de 1967.

Cette forte expansion représente un accroissement favorablement comparable avec le taux de 75% d'augmentation pour l'ensemble de tous les véhicules commerciaux immatriculés au Québec durant la même période, soit 207,632 camions de tous genres en 1956, comparativement à 364,389 en 1967.

Les auditions en séances publiques

Durant l'année expirée le 30 juin 1968, la Régie a siégé à deux divisions et dans neuf localités pour enquêter sur les requêtes majeures qui lui furent soumises. Ces enquêtes en séance publique ont nécessité 151 jours d'audition.

Au surplus, 2,392 requêtes ont fait l'objet d'enquêtes "en chambre" et qui ont donné lieu à autant d'ordonnances.

Les décisions par ordonnances

Au total, la Régie a signifié 3,266 ordonnances durant l'année au 30 juin 1968, dont 20 pour les transports par eau, 350 pour la location de véhicules agencés pour le transport de voyageurs et de marchandises, 763 pour les services par autobus, taxis et auto-neiges, et finalement, 2,133 ordonnances pour le camionnage.

Les communications avec les intéressés

Il faut noter que la tâche préparatoire aux décisions et ordonnances exigent un nombre assez considérable de communications avec les parties en cause, les informations et précisions ainsi obtenues sont essentielles à l'organisme de contrôle, afin de coordonner et d'activer la conduite des questions sous examen.

Pour sa part, le Service de la mécanographie a dû préparer plus de 997,000 reproductions de toutes espèces durant la même période et pour l'ensemble des services sous contrôle.

Les états financiers de la Régie

Les services comptables du ministère des transports et communications ont fourni à la Régie, pour l'exercice financier qui se termine le 31 mars 1968, les données relatives aux revenus, dépenses et prévisions budgétaires de l'année en cours 1968-69.

Pour l'exercice terminé en question, les recettes brutes attribuable à la Régie furent de \$1,966,586.00 en regard d'un montant de dépenses ordinaires de \$551,982.00 affecté aux salaires, frais de voyage, matériel et fournitures de bureau, etc. Les recettes brutes sont passées de \$667,298.00 à \$1,966,586.00 en neuf années; soit un accroissement de 195%, comparativement aux dépenses ordinaires dont la hausse n'a été que de 76% durant le même laps de temps.

REGIE DES SERVICES PUBLICS

L'année judiciaire couvre la période du 1er juillet 1967 au 30 juin 1968. Deux grands secteurs, celui de l'expropriation et celui des services publics, se partagent l'activité de l'organisme dont la direction est composée d'un président, de deux vice-présidents et de trois régisseurs.

Au total, la Régie a siégé 133 jours dans les différents districts du Québec. Elle a rendu 710 jugements, pour un montant global de \$23,324,658.83 en matière d'expropriation, ainsi que 102 jugements concernant les services publics, formant un grand total de 812 ordonnances.

<u>Expropriations</u>	<u>Montréal</u>	<u>Québec</u>
Causes entrées au plumeitif	377	109
Causes inscrites pour audition	521	203
Nombre de journées d'audition à la suite de ces inscriptions	111	22
Nombre de jugements rendus après inscription au plumeitif, mais avant enquête	292	108
Nombre de jugements après enquête		
1) C.P.C.	207	
2) Mtl, 1ère instance	34	
3) Mtl, appels	<u>52</u>	<u>17</u>
	293	
Grand total des jugements en expropriation	<u>585</u>	<u>125</u>
 Total des indemnités:	 <u>\$21,756,754.50</u>	 <u>\$1,567,904.33</u>
 Nombre de dossiers du gouvernement encore en filières	 442	 197
Nombre de dossiers divers d'expropriation encore en filières	<u>995</u>	<u>54</u>
Total des dossiers à chacun des bureaux	1,437	251

SERVICES PUBLICS

(dans toute la province)

Requêtes nouvelles entrées au pluraire: 92

Jugements rendus: 102

Dans ce secteur, les entreprises de téléphone
représentent le principal service public dont s'occupe la Régie.

Celle-ci doit s'intéresser à 93 entreprises à
juridiction provinciale qui se répartissent comme suit:

81 entreprises publiques appartenant
à des particuliers, sociétés ou
corporations -

10 entreprises publiques opérant des
lignes forestières -

2 entreprises publiques de propriété
municipales.

BUREAU DES EXPROPRIATIONS DE MONTREAL

Le Bureau des expropriations de Montréal existe en vertu d'une loi sanctionnée le 20 juin 1962. Il se compose de trois membres nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil et d'un secrétaire. Le siège de l'organisme est situé à 506 est, rue Sainte-Catherine, à Montréal.

Avant l'adoption de la loi de 1962, les autorités de la ville de Montréal devaient s'adresser à la Régie des Services publics et ne pouvaient interjeter appel. Depuis, il existe un droit d'appel, d'abord devant la Régie des Services publics, ensuite devant la Cour du Banc de la Reine.

Durant l'année d'audiences terminée le 31 juillet 1968, le Bureau a entendu 1,833 causes et a rendu 216 ordonnances, réparties comme suit:

	<u>Propriétaires</u>	<u>Locataires</u>
Ville de Montréal:	1,267	543
Corporation de Montréal métropolitain:	23	

Conformément à l'article 8 de la loi 10-11 Elizabeth II, chapitre 39, les honoraires payés par l'expropriant dans les affaires soumises au Bureau des expropriations de Montréal, durant l'année d'audiences qui s'est terminée le 31 juillet 1968, se sont chiffrés à \$139,575.00.