

MINISTERE DES TRANSPORTS ET
COMMUNICATIONS

Rapport annuel 1969

CANQ
TC
100
1969

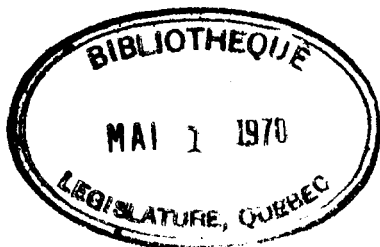
639695

MINISTÈRE
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

- RAPPORT ANNUEL 1969 -

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

QANQ
TC
100
1969



A L'honorable
Fernand Lizotte, m.d.
Ministre des Transports

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous sou-
mettre le rapport annuel 1969 concernant les acti-
vités 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

QUEBEC, le 16 mars 1970

TABLE DES MATIERES

NT-PROPOS	1
RODUCTION	2
GET	4
EAU DU PERSONNEL	6
EAU DES VEHICULES AUTOMOBILES	8
a) véhicules immatriculés	9
b) permis de conduire	15
c) responsabilité financière	21
d) statistiques d'accidents	23
e) Comité médical consultatif	24
VICE DE L'INFORMATIQUE	26
VICE DE LA SECURITE ROUTIERE	29
VICE D'INSPECTION	41
VICE AERIEN	42
VICE MARITIME	49
MIS SPECIAUX	54
IE DES TRANSPORTS	55
IE DES SERVICES PUBLICS	58
EAU DES EXPROPRIATIONS DE MONTREAL	60

AVANT-PROPOS

Le présent rapport est appelé "rapport annuel 1969", 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 satisfait 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 1969 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.

A la fin de l'année 1969, plus précisément le 23 décembre 1969, le ministère des Transports et Communications a été changé en celui de "ministère des Transports", alors qu'un autre ministère intitulé "ministère des Communications" était créé par une loi contenue dans le Bill 87 créant le nouveau ministère des Communications. C'est pourquoi ce rapport annuel fait état des activités du ministère des Transports et Communications.

INTRODUCTION

Le Québec ne pourrait réellement pas mettre en valeur ses ressources agricoles, industrielles, minières, forestières et commerciales, 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 votés 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.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

BUDGET

BUDGET

Au cours de l'année fiscale, close le 31 mars 1969, le ministère des Transports et Communications a perçu la somme de \$35,368,533.03 provenant de sources très variées, soit licences, permis, immatriculations de véhicules, honoraires de régies, etc...

Les déboursés pour la même période furent de \$13,649,141.23.

Si l'on compare les revenus de 1967-68 avec ceux de 1968-69, l'on peut constater une diminution de 29.8%, tandis que pour les déboursés une augmentation de 7.15%. La diminution des revenus s'explique par le fait que pour l'année 1968-69, ces revenus s'étendent sur une période de 12 mois et non 15 mois comme c'était le cas en 1967-68.

Il faut toutefois souligner que les dépenses de l'exercice contiennent une immobilisation de \$2,208,000.00 laissant des déboursés ordinaires de \$11,441,141.23. En regard de ceux-ci, l'augmentation de l'exercice représente 8.93%.

ETAT DES DEPENSES POUR L'ANNEE 1968-69

(CF Comptes publics page 672 à 678)

<u>ARTICLES</u>	<u>CREDITS</u>	<u>DEPENSES</u>
1- Administration	486,800.-	464,432.04
2- Service d'inspection	451,100.-	426,386.61
3- Service Central de Transport Aérien	760,800.-	607,030.57
4- Bureau des Véhicules automobiles	7,615,200.-	7,594,462.95
5- Service de l'informatique	114,600.-	110,173.05
6- Sécurité routière, y compris subventions	506,500.-	467,187.83
7- Régie des Transports	582,000.-	562,258.82
8- Régie des Services publics	247,800.-	232,799.76
9- Bureau des Expropriations	110,100.-	108,545.16
10- Subventions pour fins de Transport maritime et aérien	852,500.-	850,050.00
11- Conseil Supérieur de la sécurité routière	15,000.-	-----
12- Dépenses diverses ou imprévues	19,000.-	17,814.44
	<hr/>	<hr/>
Total	11,761,400.-	11,441,141.23
13- Dépenses en immobilisation	2,208,000.-	2,208,000.00
	<hr/>	<hr/>
GRAND TOTAL	13,969,400.-	13,649,141.23

ETAT DES REVENUS POUR L'ANNEE 1968-69

(CF Comptes publics page 107)

Privilèges, honoraires, licences, permis et divers:

Véhicules automobiles:

Licences, enregistrement et plaques, année 1968-69	78,192,371.61	
Permis de conduire	3,637,818.86	
Examens et démonstrations de conduite	610,039.00	
Régie des transports	2,336,818.21	
Régie des services publics	40,655.00	
Bureau des Expropriations de Montréal	93,150.00	
Indemnités, assurance-accidents	377.74	
Location de bateau	2.00	
Location de terrain	26.00	
Formation des moniteurs	1,260.15	
	<hr/>	84,912,518.57

Ventes et services:

Ventes de listes de propriétaires de véhicules automobiles, de détenteurs de licences et copies de certificats.		442,622.50
---	--	------------

Recouvrements:

Dépenses des années antérieures.		13,391.96
	<hr/>	<hr/>
TOTAL		85,368,532.03

MINISTERE DES TRANSPORTS
DU QUEBEC

BUREAU DU PERSONNEL

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 1969, 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 révocations, les mises à la retraite et les accidents de travail sont autant d'activités au Bureau du personnel.

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.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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	1395
1968 - 1969	-	68	10	790	161	65	26	88	86 5 ouv	48 5 ouv	1342
1969 - 1970	-	77	9	787	165	64	25	89	136 5 ouv.	48	1405
Effectifs autorisés											
1970 - 1971	-	83	9	784 1 ouv	164	65	-	88	131 5 ouv.	50	1380

MINISTERE DES TRANSPORTS
DU QUEBEC

BUREAU DES VEHICULES AUTOMOBILES

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 1969. En 1950, on en comptait 455,200. Dix ans plus tard, soit en 1960, on en comptait 1,161,599. Neuf ans plus tard, en 1969, le nombre de véhicules immatriculés au Québec était presque doublé, soit 2,253,656.

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 1969.

IMMATRICULATIONS EMISES EN 1969

REGISTRATIONS EFFECTED

	Véhicules de promenade	Pleasure vehicles	1,485,757
	Véhicules de promenade de louage	Pleasure vehicles for hire	27,763
"A"	Autobus (Transport public)	Autobuses (Public transportation)	4,974
"AE"	Autobus (Transport d'écopliers)	Autobuses (School children transportation)	9,492
"AP"	Autobus (Transport privé)	Autobuses (Private transportation)	147
"C"	Tracteurs agricoles	Farm tractors	70,750
"CC"	Véhicules de promenade appartenant à des membres du corps consulaire.	Pleasure vehicles owned by members of the consular corps	257
"CD"	Véhicules de promenade appartenant à des membres du corps diplomatique.	Pleasure vehicles owned by members of the diplomatic corps.	66
"E"	Véhicules de promenade valides pour transport d'au plus sept (7) écopliers.	Pleasure vehicles valid for the transportation of not more than seven (7) school children.	354
"F"	Véhicules de commerce	Commercial vehicles	166,380
"FR"	Véhicules de remorquage	Tow trucks	2,851
"FX"	Véhicules de commerce de louage	Commercial vehicles for hire	6,037
"G"	Véhicules appartenant à tout gouvernement, à l'exception de celui du Québec, et à certaines institutions subventionnées.	Vehicles owned by any government other than that of Quebec and by certain subsidized institutions.	17,116
"GP"	Véhicules appartenant au gouvernement du Québec.	Vehicle owned by the government of Quebec	7,081
"H"	Ambulances et corbillards	Ambulances and hearses	958
"K"	Véhicules de promenade et camionnettes utilisés dans certaines régions isolées.	Pleasure vehicles and small trucks operated in certain isolated localities.	4,082
"L"	Véhicules de livraison	Delivery vehicles	20,368
"M"	Motocyclettes	Motorcycles	41,520

IMMATRICULATIONS EMISES EN 1969REGISTRATIONS EFFECTED

"MD"	Véhicules de promenade appartenant aux membres du collège des médecins et chirurgiens du Québec.	Vehicles owned by members of the college of physicians and surgeons of the Province of Québec.	2,589
"N"	Camions de ferme	Farm trucks	37,052
"P"	Véhicules utilisés exclusivement sur les routes et terrains privés.	Vehicles not operated on the public highways and trucks in isolated localities.	10,419
"R"	Remorques commerciales et privées.	Commercial and private trailers.	145,950
"RL"	Remorques de livraison.	Delivery trailers.	14,283
"S"	Motos-neige.	Mobile sleighs.	53,039
"SN"	Autos-neige souffleurs à neige.	Snowmobiles and snow blowers.	792
"T"	Véhicules-taxis.	Taxis.	13,203
"U"	Remorques de ferme.	Farm trailers.	77,043
"VE2"	Véhicules de promenade appartenant aux membres de l'Association des Radios-Amateurs du Québec Inc.	Pleasure vehicles owned by members of the Association "Radio Amateurs of Québec Inc."	965
"W"	Véhicules ou machineries industriels qui ne peuvent être utilisés pour le transport de marchandises ou de matériaux.	Industrial vehicles and equipment which may not be used to transport merchandise or materials.	12,780
"WH"	Véhicules munis d'outillage servant exclusivement à l'entretien des chemins d'hiver.	Vehicles specially equipped for the maintenance of Winter roads and so restricted.	1,190
"X"	Commerçants d'automobiles.	Motor vehicles dealers.	7,676
"LX"	Commerçants d'automobiles (Démonstrateur).	Motor vehicles dealers (Demonstrator).	10,803
TOTAL			2,253,650

IMMATRICULATION (PAR COMTE) DES VEHICULES AUTOMOBILES

- 1969 -

Abitibi-Est et Ouest	37,061
Argenteuil	10,942
Arthabaska	15,367
Bagot	8,474
Beauce	23,131
Beauharnois	16,813
Bellechasse	7,255
Berthier	11,850
Bonaventure	12,718
Brôme	2,810
Chambly	52,903
Champlain	16,607
Charlevoix	9,640
Châteauguay	22,302
Chicoutimi	46,281
Compton	13,424
Deux-Montagnes	25,015
Dorchester	11,263
Drummond	19,748
Duplessis	12,106
Frontenac	12,255
Gaspé	14,722
Gatineau	15,105
Hull	43,084
Huntingdon	7,271
Iberville	12,879
Iles-de-la-Madeleine	2,955

Montréal "Les Iles"	476,243
Joliette	18,848
Kamouraska	8,868
Labelle	10,860
Lac St-Jean	32,264
Laprairie	26,327
L'Assomption	17,364
Laviolette	20,045
Lévis	25,268
L'Islet	7,184
Lotbinière	10,815
Maskinongé	12,006
Matane	16,885
Matapédia	6,772
Mégantic	23,162
Missisquoi	13,563
Montcalm	9,061
Montmagny	10,160
Napierville	9,403
Nicolet	17,818
Papineau	12,686
Pontiac	8,191
Portneuf	15,927
Québec " et les environs "	139,570
Richelieu	14,833
Richmond	17,709
Rimouski	14,784
Rivière-du-Loup	16,226
Rouville	18,448
Rouyn-Noranda	13,333
Saguenay	18,486

Shefford	26,337
Sherbrooke	27,205
Soulanges	7,706
St-Hyacinthe	19,427
St-Jean	12,017
St-Maurice	13,047
Stanstead	15,715
Témiscamingue	7,841
Témiscouata	8,889
Terrebonne	54,229
Trois-Rivières	20,345
Vaudreuil	22,318
Verchères	22,250
Wolfe	3,319
Yamaska	5,733

TOTAL: 1,818,468

EMISSION POSTALE 416,709

Commerçants d'automobiles (X) 7,676

Commerçants d'automobiles (IX et 2X) 10,803

GRAND TOTAL: 2,253,656

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 -- \$103,422,197.11 en 1968/69 -- 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 \$18,065,186.77 au cours de l'exercice 1968/69.

La même division comprend une section de vérification qui, durant l'année, a manipulé plus 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 1969 au Québec, l'immatriculation de 2,253,656 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 près de quatre millions 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 2A du Code de la route, les permis de conduire sont renouvelables au cours d'une année impaire. En 1969, année impaire, le nombre des permis renouvelés a été de beaucoup supérieur à celui de l'année précédente, puisqu'il s'agissait de renouveler les permis de conduire à la majorité des conducteurs possédant déjà un tel permis. De plus, cette division a procédé à l'émission de nouveaux permis aux candidats qui se sont qualifiés aux examens de compétence.

En 1969, un total de 2,032,775 permis de conduire furent émis. Ce total se répartit comme suit:

A- Permis renouvelés:	1,843,621
B- Permis délivrés après examens:	189,154
	<hr/>
Total	2,032,775

Tableau de l'émission des permis émis mensuellement de décembre 1968 à décembre 1969.

<u>MOIS</u>	<u>V-1A IBM SANS CORRECTION</u>	<u>V-1A IBM AVEC CORRECTION</u>	<u>V-1A A LA MAIN</u>
DECEMBRE 1968	72,002	11,501	229
JANVIER 1969	130,735	25,392	4,143
FEVRIER "	116,002	24,700	6,354
MARS "	126,599	27,630	7,399
AVRIL "	115,504	27,731	6,847
MAI "	141,018	39,396	9,597
JUIN "	124,575	28,398	9,551
JUILLET "	126,286	28,477	10,251
AOÛT "	125,190	27,050	9,018
SEPTEMBRE "	145,145	32,875	12,030
OCTOBRE "	134,630	33,490	12,131
NOVEMBRE "	42,388	11,279	7,146
DECEMBRE "	17,836	6,289	6,807
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL:-	1,417,910	324,208	101,503
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
GRAND TOTAL:-	<u>1,843,621</u>		

De ce tableau, nous constatons que la moyenne mensuelle d'émission fut de 169,398 permis de conduire et donne une moyenne hebdomadaire de 39,091.

La première préoccupation de la Division des permis de conduire ne consiste pas seulement à encaisser des honoraires ni à l'émission proprement dite des permis de conduire.

Cette préoccupation première est plutôt de s'assurer que toutes les personnes qui détiennent un permis de conduire possèdent vraiment les qualifications pour conduire un véhicule automobile en toute sécurité pour elles comme pour les usagers de la route en général.

En conséquence certaines dispositions ont été prises afin de rendre plus sévères les examens exigés des candidats à un nouveau permis de conduire.

1. Examen de compétence (épreuves physiques)

Au début de décembre 1968, nous avons haussé le pourcentage requis sur les épreuves physiques et l'examen écrit. A compter du 3 mars 1969, nous avons mis en application un nouveau barème d'acuité visuelle qui touche plus spécialement les personnes qui détiennent un permis de chauffeur.

En effet, toute personne inscrite comme chauffeur d'autobus doit conserver un minimum de 20/30-20/30 pour l'acuité visuelle, et le minimum requis pour toutes autres catégories de chauffeur a été porté à 20/30-20/60. Il faut ajouter ici que cette modification fut au préalable recommandée par notre Comité Médical Consultatif et approuvée par les autorités concernées.

2. Examen de conduite

Des directives furent adressées aux examinateurs à l'effet de modifier sensiblement les procédures dans le but de réduire le travail tout en exerçant un contrôle qui garantit les meilleures normes de sécurité.

A) Epreuves physiques

L'épreuve visuelle contrôlée par l'appareil "ortho-rater" reste inchangée et donne toujours une évaluation aussi précise que possible des capacités visuelles.

B) Epreuves écrites

Les examens écrits demeurent les mêmes sauf que les personnes âgées de 70 ans ont le privilège de subir un examen oral qui est jugé satisfaisant.

C) Epreuve de conduite

La sévérité accrue à l'épreuve de conduite, adoptée le premier décembre 1968, telle que stipulée dans le rapport annuel de 1968, page 17, a été maintenue au cours de 1969. Ces nouvelles normes ont obligé automatiquement les futurs conducteurs à acquérir une meilleure connaissance des lois et règlements contenus dans le Code de la route, contribuant ainsi à réduire le nombre d'accidents automobiles sur nos routes.

3. Examen de conduite - candidats âgés de seize ans.

Dans le but de simplifier les procédures et accélérer l'émission des permis aux candidats âgés de seize ans, des instructions précises ont été données à tous les examinateurs de permis de conduire pour qu'un deuxième permis d'apprentissage soit émis directement du bureau d'examen, et ce lorsque le candidat se présente à l'épreuve de conduite avec un permis d'apprentissage déjà périmé.

4. Ceinture de sécurité

Dans une directive adressée à tous les examinateurs, au cours du mois d'octobre 1969, nous leur avons demandé de suggérer que tout candidat admis à l'épreuve de conduite utilise sa ceinture de sécurité et dans un but d'éducation populaire, pour plus de sécurité, qu'il leur recommande de conserver la bonne habitude de porter cette ceinture toutes les fois qu'ils sont à la conduite d'un véhicule automobile.

5. Comité Médical Consultatif

Au cours du mois de juillet 1969, à la suite d'une décision des autorités, la section médicale attachée à cette division est devenue une division médicale distincte sous la responsabilité du Dr. Anatole Gagnon, directeur médical. Ce transfert eut lieu dans le but de donner de l'espace à cette division et de concentrer le travail du groupe médical uniquement sur cette question.

Il est de toute évidence, qu'au cours de l'année 1969, notre seconde préoccupation s'est portée sur le renouvellement des permis de conduire qui s'est effectué dans l'ensemble, d'une façon assez normale, sauf que nous avons, en plusieurs occasions et pour des périodes plus ou moins prolongées fait appel au concours des employés de nos diverses sections ainsi que dans certaines autres divisions.

Division des Bureaux extérieurs

Cette Division est formée de deux cent quarante-neuf (249) 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'examens de conduite sans rémunération	1
Bureaux d'émission de licences à commission	157
Vendeurs d'automobiles sans rémunération	32
Sûreté du Québec	4
Clubs Automobile	3
Hydro-Québec	1

Au cours de cette année fiscale, nos treize (13) agents de bureau principal ont audité ces bureaux sept cent cinquante-sept (757) fois.

Il faut également noter que six (6) nouveaux bureaux d'émission de licences à commission et six (6) vendeurs d'automobiles, sans rémunération, ont été inaugurés alors que onze (11) 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.

Suspensions pour infractions

En 1969, 11,878 suspensions de permis de conduire ont été imposées à autant d'individus condamnés pour infraction à certains articles du Code criminel ou du Code de la route. Dans ce domaine, on enregistre une légère diminution sur le nombre de 1968 qui était de 12,792.

Des 11,878 permis suspendus en 1969, plus de la moitié, soit 6,222, l'ont été contre des personnes coupables de conduite alors que leurs facultés étaient affaiblies par l'alcool. Egalement, dans ce domaine, nous constatons une diminution sur l'année précédente, puisque 6,645 permis avaient été suspendus pour la même raison en 1968. Malgré cette diminution, il faut souligner que les suspensions pour conduite avec facultés affaiblies comptent pour plus de 50% dans le nombre total des suspensions de permis. De leur côté, les "délits de fuite" représentent environ 15% du total des suspensions.

En 1969, on a enregistré 341 suspensions additionnelles à des personnes qui ont refusé de remettre leur permis aux policiers chargés de le confisquer et aux personnes trouvées coupables de plus de deux infractions dans une année.

1,204 suspensions de permis ont été imposées en 1969 à des personnes qui avaient conduit alors que leur permis était déjà suspendu.

En 1969, la Sûreté du Québec a confisqué 2,811 permis de conduire et 2,071 certificats d'immatriculation ainsi que les plaques à des personnes qui avaient omis de retourner au Bureau des véhicules automobiles ces permis, ces certificats ou plaques à la suite d'un avis de suspension.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

BUREAU DES VÉHICULES AUTOMOBILES

DIVISION DE LA RESPONSABILITÉ
SECTION DES STATISTIQUES

1969
PÉRIODE JANVIER A DECEMBRE = 1969

A- ACCIDENTS RAPPORTÉS		B- CLASSIFICATION DES ACCIDENTS							C- VÉHICULES IMPLIQUÉS					
		JOUR- NÉE	MORTELS	CORPO- RELS	MATÉRIELS	TOTAL	MOUVEMENT DU VÉHICULE		LOCALISATION					
MORTELS	1442						Filant droit	108078	Chemin Droit	60163	Assurés du Québec	243363	Véh. de Promenade	235610
CORPORELS	29618	DIM.	254	4627	15981	20862	Doublant	10030	Intersection	68692	Non assurés du Québec	38105	Cumions	30626
MATÉRIELS	123845	LUN.	172	3628	15831	19631	Virage	29822	Courbe	13082	TOTAL DU QUÉBEC	281468	Taxis	10739
TOTAL	154905	MAR.	152	3374	15510	19036	Reculant	8014	Côté	4106	Assurés de l'Étranger	5225	Autobus Scolaire	1038
- DÉTAILS ACC. MORTELS		MER.	152	3885	17722	21759	Stationné	19487	Passage à niveau	220	Non Assurés de l'Étranger	1187	Autobus	2915
CONDUCTEURS	668	JEU.	160	3871	17199	21230	Immobilisé	16214	Pont	2335	TOTAL DE L'ÉTRANGER	6412	Motocyclette	3296
OCCUPANTS - ADULTES	438	VEN.	236	4772	20882	25890	Dérapant	15177	Indéterminés		GRAND TOTAL	287880	Véh. de Ferme	562
OCCUPANTS - ENFANTS	79	SAM.	316	5461	20720	26497	AUTRES	80558	AUTRES	6307			Traineaux Mobiles	302
PIÉTONS - ADULTES	243	TOTAL	1442	29618	123845	154905	TOTAL	287880	TOTAL	154905			AUTRES	2792
PIÉTONS - ENFANTS	213												TOTAL	287880
CYCLISTES - ADULTES	17												Objets Fixes	16326
CYCLISTES - ENFANTS	51												Bicyclettes	1980
TOTAL	1709												Trains	218
- DÉTAIL ACC. avec BLESSÉS													Traction Animale	19
CONDUCTEURS	15435												Animaux	876
OCCUPANTS - ADULTES	16691													
OCCUPANTS - ENFANTS	2882													
PIÉTONS - ADULTES	3337													
PIÉTONS - ENFANTS	4198													
CYCLISTES - ADULTES	429													
CYCLISTES - ENFANTS	1406													
TOTAL DES BLESSÉS	44378													
D- VICTIMES - SEXE ET GENRE		E- ACCIDENTS URBAINS - RURAUX							F- ÂGE ET SEXE DES CONDUCTEURS					
TUÉS		CONDUCT.		OCCUPANT	CYCLISTE	MOTO COND. OCC.		PIÉTON			ÂGE	HOMMES	FEMMES	TOTAL
ADULTES (M)	1052	567	228	16	59	12	170	MONTRÉAL	41337	0 - 15	179	31	210	
ADULTES (F)	311	38	189	1	1	9	73	LAVAL	3217	16 - 24	62488	5874	68362	
ENFANTS (M)	218	2	41	43	-	3	129	QUÉBEC	4275	25 - 34	71772	8201	79973	
ENFANTS (F)	128	1	34	8	-	1	84	TROIS-RIVIÈRES	1610	35 - 44	47470	6246	53716	
	1709	608	492	68	60	25	456	STE-FOY	1383	45 - 59	39584	4454	44038	
BLESSÉS								SHAWINIGAN	946	60 +	12395	722	13117	
ADULTES (M)	22457	11465	6618	391	1617	371	1995	DRUMMONDVILLE	859	INDÉTER.	8742	235	8977	
ADULTES (F)	13394	2269	9472	38	43	230	1342	RIMOUSKI	698	TOTAL	242630	25763	268393	
ENFANTS (M)	5247	28	1413	1149	1	29	2627	ROUYN	790					
ENFANTS (F)	3280	9	1419	257	3	21	1571	CHICOUTIMI	1285					
	44378	13771	18922	1835	1604	651	7535	SHERBROOKE	2150					
								AUTRES VILLES	48007					
								TOTAL URBAINS	107057					
								TOTAL RURAUX	47848					
								GRAND TOTAL	154905					
H- COMPARATIF		K-1969 CUMULATIF - COMPARATIF 1968				L- DÉLITS DE FUITE								
MOIS		DE JANV. À DEC.		DE JANV. À DEC.		APPRÉHENDÉS		1681						
ACCIDENTS		154905		147749		NON APPRÉHENDÉS		4726						
MORTS		1709		1672		TOTAL		6407						
BLESSÉS		44378		44510										

Date 12 février 1970
Renée Bellon
Directrice section

Comité médical consultatif

Au cours de l'année 1969, un total de 30,880 dossiers médicaux ont été transmis à la Division Contrôle Médical.

Sur ce nombre, seulement 11,681 dossiers furent étudiés par les membres du Comité médical consultatif. Par contre, au cours des années 1968 et 1967 qui fut la première année de l'existence de ce Comité médical, il fut étudié 8,104 dossiers, soit 2,757 pour 1968 et 5,347 durant la première année.

Des 30,880 dossiers médicaux reçus en 1969, 17,702 de ces dossiers furent acceptés, 310 rejetés, 285 rejetés temporairement, c'est-à-dire qu'ils seront éventuellement reconsidérés dans une période n'excédant pas trois (3) ans. Enfin 2,085 certificats médicaux furent demandés soit pour compléter un dossier, soit pour confirmer une décision à prendre. Il convient également de noter que parmi les 17,702 dossiers acceptés, un nombre de 504 dossiers venait de personnes désirant obtenir un permis de chauffeur d'autobus d'écoliers et ce à compter du 1er juillet 1969 seulement.

Voici d'autres statistiques concernant le nombre de dossiers acceptés ou rejetés selon les différentes disciplines médicales:

A- Médecine Interne	- 8,688 dossiers acceptés
	152 " rejetés
B- Ophtalmologie	- 3,721 dossiers acceptés
	47 " rejetés
C- Orthopédie	- 4,622 dossiers acceptés
	25 " rejetés
D- Psychiatrie	- 1,562 dossiers acceptés
	86 " rejetés

En plus de tous les dossiers énumérés dans les différentes disciplines médicales, la Division Contrôle Médical a traité 5,347 dossiers qui n'entrent pas dans les statistiques des différentes disciplines mentionnées plus haut. Ces 5,347 dossiers incluait des rapports médicaux par lesquels le médecin nous confirmait qu'il n'y avait aucune maladie ni handicap physique, ou encore des confirmations par lesquelles les personnes nous informaient qu'elles avaient répondu affirmativement, par erreur, au questionnaire qui se trouve à l'endos de leur carte "Demande de renouvellement d'un permis de conduire".

En général, il est intéressant de constater que, malgré l'augmentation considérable des dossiers qui ont été étudiés au cours de l'année 1969 et malgré les problèmes causés par la formation de la Division Contrôle Médical, le travail effectué tout au long de cette année s'est avéré d'une rigidité et d'une sévérité consciencieuses et efficaces à tous les points de vue.

MINISTERE DES TRANSPORTS
DU QUEBEC

SERVICE DE L'INFORMATIQUE

SERVICE DE L'INFORMATIQUE

Au cours de l'année fiscale 1969/70, le Service de l'Informatique du ministère des Transports a effectué plusieurs réalisations tant sur le plan des opérations journalières, que sur le plan technologique.

Nous avons procédé en premier lieu à l'envoi par la poste, des demandes de renouvellement de permis de conduire, à tous les détenteurs, pour le Bureau des Véhicules automobiles. Les détenteurs ont reçu leurs avis de renouvellement de six à huit semaines avant leur date de naissance, laquelle constitue la date d'expiration du permis. Ce service a évité le déplacement d'environ deux millions de personnes vers les bureaux d'émission, en plus de rappeler à chacun que son permis devenait échu prochainement.

Afin de fournir à ce public un service adéquat, nous avons effectué trois émissions par semaine, soit le lundi, mercredi, et vendredi, pour un total hebdomadaire d'environ 42,000 permis. Le temps requis pour procéder à l'émission d'un permis a ainsi varié de un à trois jours suivant le cas.

Tout le travail a été effectué par nos ordinateurs, et les permis suspendus ont été contrôlés automatiquement.

Ce système, bien que très efficace, ne nous a cependant pas permis d'atteindre les détenteurs qui avaient changé d'adresse et négligé d'aviser le Bureau des Véhicules automobiles. Ces personnes ont dû se procurer les formulaires nécessaires dans les bureaux d'émission afin de pouvoir obtenir leurs permis.

Parallèlement à ce travail, nous avons procédé, à la fin d'octobre 1969, à l'émission des formulaires devant servir au renouvellement des plaques d'immatriculation des véhicules pour 1970. La majorité des propriétaires ont pu être rejoints de cette façon, et chacun a eu l'opportunité d'effectuer le renouvellement de ses plaques d'immatriculation par la poste. Un total de 433,365 personnes se sont prévaluées du service postal, et l'usage d'un équipement nouveau nous a permis d'émettre les certificats d'immatriculation très rapidement, soit avec un délai de un ou deux jours. Par ailleurs, les compagnies ou organismes qui le désiraient, et qui ont effectué le renouvellement de leurs plaques entre le début de décembre et la fin de janvier, ont bénéficié d'un service particulier. Nous avons tenu compte, sur le certificat d'immatriculation, du numéro d'unité qui sert à identifier leurs véhicules, et ceci leur a permis de relier facilement le certificat avec le véhicule concerné. Nous avons également effectué le contrôle et l'émission des permis pour les véhicules qui sont assujettis à la loi de la Régie des Transports.

Pour le Service de la Sécurité routière, nous avons construit un fichier qui a servi à contrôler les inspections des autobus scolaires, et qui fournit en même temps l'historique des défauts mécaniques constatés pour chaque véhicule.

Un fichier a également été constitué pour les chauffeurs de ces autobus en vue de contrôler plus facilement les examens de conduite qu'ils devront subir annuellement.

Au cours de 1969, diverses compilations ont été effectuées afin de découvrir quelles sont les défauts mécaniques les plus fréquentes, suivant l'âge des véhicules inspectés par le Service de la Sécurité routière.

De plus, nous avons coopéré avec le Bureau Juridique du Code de la Route, du ministère de la Justice, en préparant pour eux les avis d'infraction pour les détenteurs de permis et les propriétaires de véhicules qui n'observent pas la loi du Code de la Route.

Sur le plan technologique, le Service a fait l'acquisition au cours du mois d'octobre, d'une nouvelle pièce d'équipement qui a permis d'enregistrer tous les dossiers des véhicules automobiles sur disques magnétiques, et d'obtenir par la suite un accès très rapide à cette information. Ceci a permis d'accélérer considérablement le renouvellement postal des plaques d'immatriculation, et le système servira éventuellement à fournir instantanément au Bureau des Véhicules automobiles l'information nécessaire à leur administration, pour ce qui est des dossiers de permis de conduire et de véhicules. L'organisation du système sera complétée aux environs de septembre 1970, soit avant que ne débute le renouvellement des plaques et des permis de 1971.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SERVICE DE LA SECURITE ROUTIERE

En raison de son ampleur et des objectifs qu'il poursuit, le Programme du Cours de conduite préventive à l'échelle du Québec fut sans doute la réalisation nouvelle la plus importante lancée durant l'année 1969 par le Service de la sécurité routière. Evidemment, les autres activités du Service de la Sécurité routière ont suivi, en 1969, comme les années précédentes les lignes fixées par son mandat.

Activités des auxiliaires en recherche et en information

L'activité des auxiliaires s'est poursuivie en 1969 par la tenue de réunions variées groupant les éléments les plus divers de la population. Comme par les années passées, l'enseignement touchait de nombreux aspects se rapportant au comportement de l'individu face aux problèmes de la circulation automobile et, de façon générale, des moyens de prévenir les accidents.

Depuis le dernier trimestre surtout, les auxiliaires ont été fort actifs dans l'organisation et la supervision des cours de conduite préventive, chacun dans les régionales qui leur ont été assignées. Mais comme ce programme fait l'objet d'un chapitre particulier du présent rapport à cause de son ampleur et de son importance, nous ne désirons retenir pour l'instant que cette brève mention.

L'éducation routière orientée vers le grand public a fait l'objet de quatre-vingts cliniques auxquelles ont participé un total de 2,721 personnes, hommes et femmes et adolescents, détenteurs en majorité d'un permis de conduire. Ces cliniques portaient en particulier sur le code de la route, la signalisation routière, les obligations du piéton, la conduite préventive, les

règlements de la circulation, ainsi que d'autres sujets visant à encourager une conduite sûre et à promouvoir chez les conducteurs un sens plus profond des responsabilités chez eux et à l'égard d'autrui.

Des cliniques en sécurité furent également tenues dans les écoles à l'intention des élèves de différents niveaux de scolarité. C'est ainsi qu'au cours de visites dans 135 institutions d'enseignement, un total de 42,837 jeunes ont pu bénéficier de programmes conçus en fonction de leur âge et de leur intérêt.

Dans les clubs sociaux, les auxiliaires ont prononcé quatorze conférences dans lesquelles l'importance de la sécurité routière fut mise en évidence devant 591 assistants issus de milieux divers et variés du monde des affaires, du commerce et de l'industrie.

Les chauffeurs d'autobus de ligne et d'autobus d'écoliers ont aussi retenu l'attention du Service de la sécurité routière. Douze cliniques furent organisées à leur intention qui groupèrent en tout 739 participants.

Les routiers ne furent pas non plus ignorés puisque 382 de ces professionnels de la route prirent part à quatre des cliniques organisées et conçues spécialement pour eux.

Dans le cadre de l'éducation permanente, quatre cours furent dispensés sur la prévention routière qui groupèrent au total 441 personnes.

Enfin, la Division de la prévention routière du Service a repris une fois de plus à l'été son programme à l'intention des Jeunes Agriculteurs. Des cliniques de sécurité routière et agricole, suivies d'épreuves théoriques et d'épreuves pratiques à bord du tracteur de ferme attirèrent 521 partici-

pants lors d'expositions tenues dans 8 régions différentes. Lors de l'Exposition Provinciale de Québec qui eut lieu au début de septembre, les finalistes se présentèrent à une dernière épreuve pour déterminer les grands gagnants et recevoir leurs trophées.

Les pistes miniatures d'éducation routière ont été fort utiles encore cette année pour sensibiliser les jeunes enfants aux problèmes de la sécurité routière et leur enseigner les éléments de la circulation automobile.

Formation et enseignement

L'action de cette division en 1969 a surtout porté sur la formation des moniteurs en conduite préventive. En effet, exception faite des premiers mois de l'année, alors que se tenaient cinq cours de formation de moniteurs pour les écoles de conduite dites commerciales et ce, à la demande de l'Association des Auto-Ecoles, les énergies de cette division ont porté sur la mise en place de structures et la tenue de plusieurs cours de formation afin de qualifier les candidats recrutés par les Jeunes Chambres à travers la Province, comme moniteurs en conduite préventive.

Au total, vingt-neuf (29) cours de formation de moniteurs ont été tenus dans les diverses régionales Jeune Chambre, la plupart lors des fins de semaine durant la période du 15 août au 31 décembre 1969. A la suite de ces cours, d'une durée minimale de douze (12) heures chacun, au delà de 372 moniteurs ont été formés constituant ainsi un réservoir suffisant pour lancer à l'échelle de la Province ce programme des cours de conduite préventive.

Programme des cours de conduite préventive

Origine

Conçu aux Etats-Unis par le National Safety Council et diffusé depuis deux ans au Canada dans les provinces de langue anglaise, le Conseil Canadien de la Sécurité a fait une traduction et une adaptation du programme pour les besoins du Québec et en a proposé l'adoption au ministère des Transports au tout début de l'année en cours.

But

Former des conducteurs habiles et prévoyants qui pratiqueront l'art de conduire en évitant les accidents, malgré les fautes des autres et les circonstances défavorables.

Organisation

Le ministère des Transports ayant confié à son Service de la Sécurité routière la tâche d'instaurer le programme au Québec, celui-ci entreprit au début de l'année les recherches utiles pour mettre en place les structures nécessaires à son bon fonctionnement. Les effectifs toutefois n'étant pas suffisants pour assumer la marche efficace d'une entreprise d'une aussi grande envergure, il a fallu choisir parmi les corps publics un organisme qui pourrait en assurer le rayonnement. Le choix s'est éventuellement arrêté sur la Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français qui, en raison de la jeunesse et du dynamisme de ses membres et de sa propre structure, répondait adéquatement aux besoins envisagés.

Les congrès régionaux des Jeunes Chambres tenus à diverses époques de l'année offraient autant d'occasions favorables aux dirigeants du Service de faire valoir auprès des membres réunis en assemblée plénière le programme des Cours de conduite

préventive et les avantages qu'on pouvait en tirer. Aussi, ne manqua-t-on pas d'en profiter pleinement de sorte qu'au mois de juin, lors du congrès national qui eut lieu à St-Georges de Beauce, les modalités ayant été définitivement arrêtées, la Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français ratifiait l'engagement d'agir à l'échelle du Québec comme agent diffuseur, en collaboration avec le ministère des Transports et le Conseil Canadien de la Sécurité.

Auxiliaires du Service

Avec l'instauration du Programme des Cours de conduite préventive, les auxiliaires du Service de la sécurité routière ont vu leurs fonctions sinon modifiées, du moins amplifiées par une addition de certaines responsabilités qui ne leur étaient pas spécifiquement échues autrefois: appréciation de la compétence des candidats-moniteurs, surveillance des cours, animation du Programme dans les régionales leur ayant été désignées et autres. A cause de leurs activités passées dans le domaine non seulement de la prévention routière, mais également des relations publiques, nous sommes heureux de constater que la mutation s'est accomplie facilement, rapidement et de façon efficace.

Inspection des véhicules de promenade

L'inspection des véhicules de promenade s'est effectuée en 1969, du 2 juin au 30 septembre par l'opération de huit (8) unités d'inspection. Un total de 39,157 inspections furent complétées. Cette diminution sur l'année antérieure est le résultat d'un manque de personnel alors qu'à la fin du mois d'août nous devions retirer deux unités de vérification, suivies de deux autres retraits vers la mi-septembre.

Nos techniciens ont inspecté quotidiennement une moyenne de 72.2 véhicules lors de 542.5 jours ouvrables comparativement à 77.5 en 1968 pour 829.5 jours ouvrables.

Un total de 28,000 véhicules sont passés à une première vérification, tandis que 11,157 ont subi une seconde vérification. Parmi les véhicules qui se sont présentés à une première vérification, 14,753 furent jugés défectueux, soit 52.6%; 10,269 véhicules ont nécessité un avis de réparation de 48 heures, soit 36.6% des véhicules qui sont passés à une première vérification et 70.2% de ceux qui ont été refusés.

Les mises au rancart, au nombre de 304, représentent 1.1% des véhicules qui se sont présentés à une première vérification.

Connaissant le nombre total des déficiences possibles des véhicules rejetés (1,008,000) et les déficiences relevées sur les véhicules rejetés (54,386) nous avons pu établir un taux moyen de déficience (5.4) et un nombre de déficiences par véhicule rejeté (3.7) pour l'ensemble des véhicules refusés à la première vérification.

Rappelons en terminant que nos techniciens ont retiré temporairement ou de façon permanente 818 certificats d'enregistrement et plaques d'immatriculation et de ce nombre ont remis 514 véhicules.

Un fait à souligner également, malgré la diminution quant au nombre de véhicules inspectés une première fois, comparativement à l'année 1968, pour un total de 51,102 contre 28,000 en 1969, nous notons pour l'année courante une hausse appréciable d'avis de 48 heures émis. En effet par comparaison toujours nous relevons pour 1968 11.9% des véhicules ayant passé à une première vérification qui ont reçu un avis de 48 heures alors qu'en 1969, ce pourcentage s'établit à 36.6%.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

VERIFICATION MECANIQUE DES VEHICULES DE PROMENADE

Centres de Vérification	No des centres	Jours de travail	Heures de travail	Heures d'inaction (fêtes chômées)	Heures d'inaction (Pluie ou Bris)	Véhicules inspectés (1ère vérification)	Acceptés	Refusés	Avis de 48 heures	Mise au rancart	Deuxième vérification	Moyenne quotidienne	Total des véhicules inspectés
Longueuil	561414	79	513.5	19.5	26.0	3720	1429	2291	1979	87	1823	70.2	5513
Montréal	655858	77	500.5	19.5	13.0	4401	2380	2021	1721	81	1492	76.5	5893
Québec	201818	69.5	426.0	19.5	56.5	3448	1477	1971	868	42	1440	70.3	4888
Chicoutimi-Villeneuve	941918	51	331.5	13.0	79.0	2575	1145	1430	751	4	1082	71.7	3657
Champigny	201414	68	442.0	19.5	92.0	3635	1624	2011	1422	27	1572	76.6	5207
Laval	642424	57.5	373.0	19.5	44.5	3079	1384	1695	1480	43	1410	78.1	4489
Sherbrooke	360804	70	455.0	19.5	47.5	3092	1873	1219	973	4	1018	58.7	4110
Montmagny	141816	70.5	458.5	19.5	42.5	4043	1934	2109	1070	12	1315	76.0	5358
Autres (1)						7	1	6	5	4	5		12
TOTAL		542.5	3500.0	149.5	401.0	28000	13247	14753	10269	304 (2)	11157	72.2	39157

(1) Vérifications spéciales - Enquêtes

(2) Plaques et enregistrements enlevés 818
Véhicules remisés 514

561414 - Du 25 juin au 30 septembre 1969
655858 - Du 9 juin au 30 septembre 1969
201818 - Du 9 juin au 29 septembre 1969
941918 - Du 2 juin au 29 août 1969
201414 - Du 9 juin au 29 septembre 1969
642424 - du 2 juin au 2 septembre 1969
360804 - Du 2 juin au 19 septembre 1969
141816 - Du 2 juin au 19 septembre 1969

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Analyse par catégories des déficiences relevées
à la 1ère inspection sur les véhicules de promenade

FREINS

Véhicules avec 4 bons freins	25,171
Véhicules avec 1, 2, 3 ou 4 freins défectueux	2,829
Véhicules avec 1 frein défectueux	1,610
" " 2 freins "	439
" " 3 " "	62
" " 4 " "	718
Total des freins avant-gauche défectueux	1,045
" " " avant-droit "	1,150
" " " arrière-gauche "	1,510
" " " arrière-droit "	1,841

PNEUS

Véhicules avec 4 bons pneus	24,843
" " 1, 2, 3 ou 4 pneus défectueux	3,157
" " 1 pneu défectueux	1,474
" " 2 pneus défectueux	1,206
" " 3 " "	275
" " 4 " "	202
Total des pneus avant-gauche défectueux	1,345
" " " avant-droit "	1,196
" " " arrière-gauche "	1,542
" " " arrière-droit "	1,436
" " " de rechange "	59

VERIFICATION DES PHARES

Phares gauche (Basse) en mauvais état	4,576
Phares gauche (Haute) en mauvais état	3,703
Phares droit (Basse) " "	4,612
Phares droit (Haute) " "	3,639
Total des phares en mauvais état	16,530
Nombre de véhicules avec 4 bons phares	21,066
" " " 1 phare en mauvais état	1,869
" " " 2 phares " "	2,375
" " " 3 " " "	849
" " " 4 " " "	1,841

FEUX

Feux de la plaque	4,459
Feux de position avant	2,407
Feux de position arrière	781
Feux de délimitation	161
Feux de route	1,251
Feux-signaux de direction	2,373

ALIGNEMENT

Alignement intérieur	1,135
Alignement extérieur	2,360

DEFECTUOSITES DIVERSES

Freins de stationnement	2,784
Klaxons	912
Pare-brise	586
Essuie-glace	912
Dégivreurs	6
Rétroviseurs	59

TRANSPORT ECOIER

Inspection des véhicules

Cette année, comme l'an dernier, l'inspection mécanique des autobus d'écoliers s'est divisée, en ce qui concerne les besoins du rapport annuel, en deux périodes, soit de janvier à juin, et de septembre à décembre en tenant compte de l'année civile. En réalité et en pratique, notre programme d'inspection couvre la période de septembre d'une année à juin de l'année suivante.

Au cours de 1969, un total de 16,581 inspections furent effectuées. Ce chiffre tient compte d'une première vérification et d'une seconde lorsque le véhicule est jugé défectueux.

Au total, 262 plaques d'immatriculation furent enlevées, 86 furent par la suite replacées après que les déficiences relevées sur le véhicule ont pu être corrigées.

Par suite de plaintes formulées par les citoyens, un total de 47 enquêtes furent complétées qui menèrent à divers résultats. Certaines étant bien fondées, les correctifs nécessaires furent apportés sans délai. Dans nombre d'autres cas par contre, les plaintes n'étaient pas justifiées et ne nécessitèrent aucune action de notre part.

Examen des chauffeurs

Au cours de l'année, on a pu examiner 2027 chauffeurs affectés au transport des écoliers dans 49 des 64 régionales poursuivant ainsi le programme amorcé en 1966. En vertu des efforts déployés dans ce secteur cette année en particulier, on espère qu'en septembre prochain, tous les chauffeurs de cette catégorie auront été dûment qualifiés. Mais l'obstacle principal est la lenteur relative avec laquelle procèdent les examens, lequel doit être imputé au nombre réduit des effectifs qui sont désignés pour ce travail.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

SERVICE D'INSPECTION

RAPPORT STATISTIQUE D'INSPECTION MECANIQUE
DES AUTOBUS DU TRANSPORT ECCLIER

AUTOBUS VERIFIES (1ère inspection)	11,561
AUTOBUS ACCEPTES	6,470
AUTOBUS REFUSES	5,091
AUTOBUS REMISES	167
AUTOBUS AU RANCART	71
CESSATION DE CONTRAT	105
FLAQUES ENLEVEES	262
FLAQUES REMISES APRES REPARATION	86
PERMIS TEMPORAIRES (véhiculé en transit)	45
AVIS DE 48 HEURES DONNES PAR TECHNICIENS	3,348
2ième INSPECTION PAR TECHNICIENS	2,393
2ième INSPECTION PAR SURETE DU QUEBEC	2,627
ENQUETES	47
	<hr/>
<u>TOTAL (1ère et 2ième INSPECTION)</u>	<u>16,581</u>

SERVICE D'INSPECTION
Régie des Transports

1. Vérifications effectuées en 1969 (Québec et Montréal): 9,709

District de Québec.- Résidents de la Province: 6,267
Non-résidents: 207

Total: 6,474

District de Montréal.- Résidents de la Province: 2,890
Non-résidents: 345

Total: 3,235

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

	<u>Québec</u>	<u>Montréal</u>	<u>Total</u>
Autobus	189	116	305
Autobus scolaire	192	69	261
Véhicule de livraison sous permis de la Régie	2,567	1,595	4,162
Véhicule de ferme	155	56	211
Véhicule de commerce	2,976	905	3,881
Véhicule de taxi	38	19	57
Véhicule de promenade	132	126	258
Véhicule propriété du Gouvernement	18	4	22
Véhicule appartenant à des non-résidents	207	345	552
<u>Total:</u>	6,474	3,235	9,709

2. Rapports d'infractions émis (Québec et Montréal): 5,903

District de Québec. Code de la route: 1,356
Loi de la Régie: 2,174

Total: 3,530

District de Montréal. Code de la route: 359
Loi de la Régie: 2,014

Total: 2,373

Infractions non déterminées: 105

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

SERVICE AÉRIEN

SERVICE AERIEN

INTRODUCTION

Au cours de l'année 1969, les aéronefs du Service Aérien ont effectué 5,312 heures de vol, ce qui représente une diminution de 1,083 heures par rapport à l'année 1968.

Comme nous pouvons le constater par le tableau qui apparaît à la page 2 du présent rapport, cette diminution provient du fait que nos avions-citernes n'ont été utilisés que 1,356 heures, soit 1,158 heures de moins que l'année précédente.

La raison de cette diminution est que nous avons eu beaucoup moins de feux de forêts, et que ceux que nous avons eus à combattre ont été circonscrits de façon rapide et efficace.

AVIONS

<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-PJA
<hr/>		
3		

BROUSSE

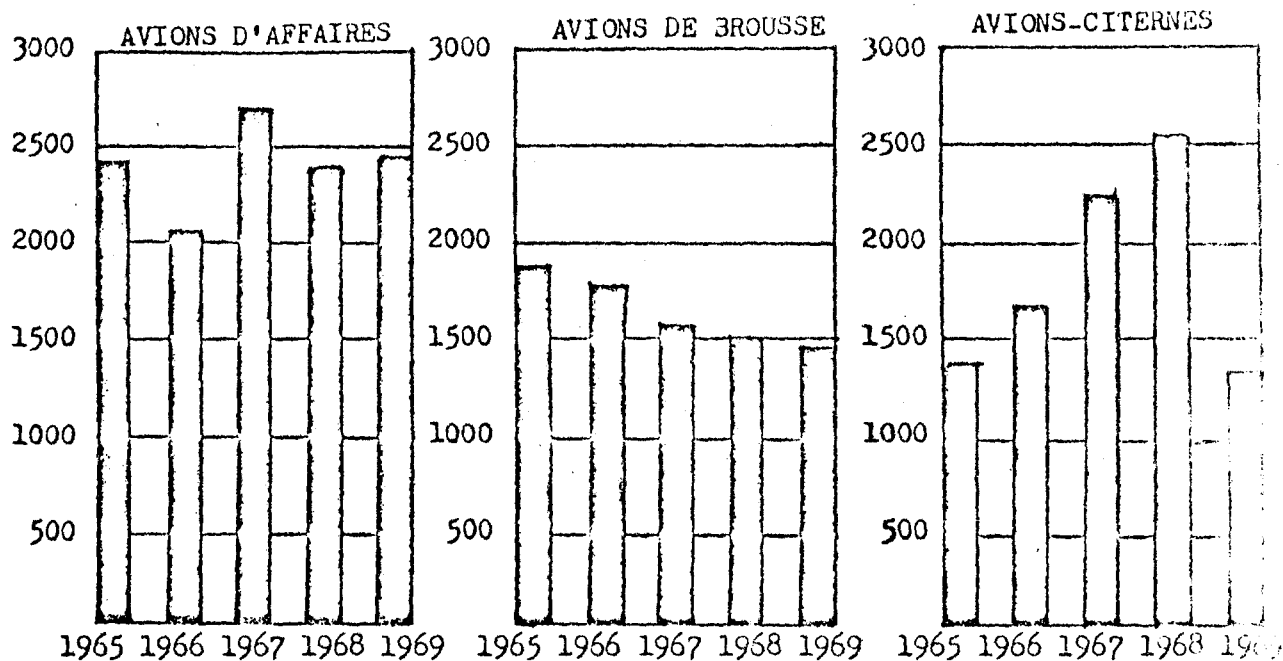
2	De Havilland "Beaver"	CF-PQB CF-PQC
1	Bell 47J-2 "Hélicoptère"	CF-PQZ
<hr/>		
3		

CITERNES

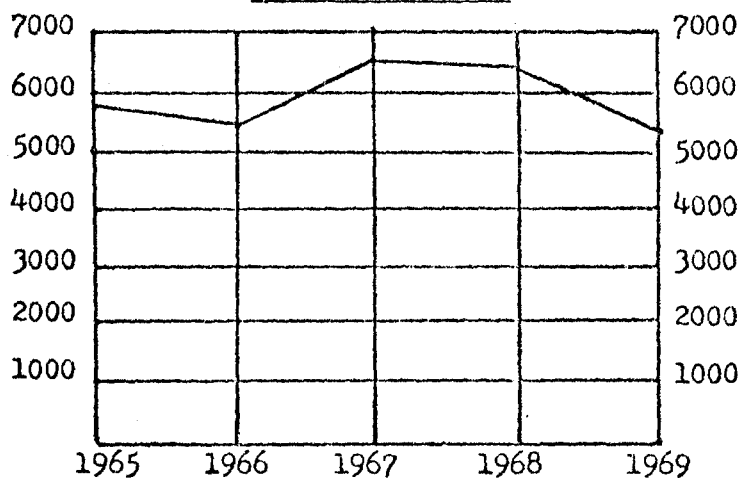
7	FBY-5A "Canso"	CF-PQF CF-PQI CF-PQK CF-PQL CF-PQM CF-PQC CF-PQP
<hr/>		
7		

Total: 13

TABLEAU COMPARATIF DES HEURES DE VOL



TOTAL DES HEURES



<u>Avions d'affaires:</u>	2,431	2,037	2,691	2,379	2,472
<u>Avions de brousse:</u>	1,859	1,743	1,530	1,502	1,484
<u>Avions-citernes:</u>	1,388	1,636	2,199	2,514	1,356
<u>Total:</u>	<u>5,678</u>	<u>5,416</u>	<u>6,421</u>	<u>6,395</u>	<u>5,312</u>

HEURES DE VOL

ANNEE 1969

AVIONS D'AFFAIRES

<u>Avions</u>	<u>Heures de vol</u>	<u>Milles parcourus</u>	<u>Passagers</u>	<u>Milles/Passagers</u>	<u>Sorties</u>
CF-PQA Beechcraft	620:10	92,188	822	193,438	427
CF-PQE DC-3	928:20	131,044	2,936	739,567	587
CF-PQG DH-125	923:10	249,822	2,900	756,053	1,100
	<u>2,471:40</u>	<u>473,054</u>	<u>6,658</u>	<u>1,689,058</u>	<u>2,114</u>

AVIONS DE BROUSSE

CF-PQB Beaver	524:00	50,534	585	83,165	340
CF-PQC Beaver	411:05	41,244	458	66,943	273
CF-PQZ Hélicoptère	549:10	37,509	769	49,010	632
	<u>1,484:15</u>	<u>129,287</u>	<u>1,812</u>	<u>199,118</u>	<u>1,245</u>

AVIONS-CITERNES

CF-PQF Canso	335:20	40,490	380	126,771	148
CF-PQI Canso	117:50	13,570	8	864	66
CF-PQK Canso	108:05	11,905	15	1,318	64
CF-PQL Canso	112:45	13,604	27	8,494	61
CF-PQM Canso	257:30	32,275	20	3,691	125
CF-PQO Canso	102:00	11,827	16	5,793	52
CF-PQP Canso	322:55	39,104	153	40,827	125
TOTAL:	<u>1,356:25</u>	<u>162,775</u>	<u>619</u>	<u>187,750</u>	<u>641</u>

GRAND TOTAL:	<u><u>5,312:20</u></u>	<u><u>765,116</u></u>	<u><u>9,089</u></u>	<u><u>2,075,934</u></u>	<u><u>4000</u></u>
--------------	------------------------	-----------------------	---------------------	-------------------------	--------------------

RAPPORT D'ARROSAGE AVEC AVIONS CANSO

ANNEE 1969

<u>Avions</u>	<u>Heures</u>	<u>Nombre d'arrosages</u>	<u>Nombre de gallons</u>	<u>Nombre de sorties</u>
CF-PQF	117:55	312	249,600	45
CF-PQI	117:50	199	159,200	66
CF-PQK	42:05	146	116,800	15
CF-PQL	27:00	131	104,800	9
CF-PQM	212:10	528	422,400	72
CF-PQO	57:10	180	144,000	22
CF-PQP	189:05	346	276,800	53
TOTAL:	<u>763:15</u>	<u>1,842</u>	<u>1,473,600</u>	<u>287</u>

- 47 -

REMBOURSEMENT PAR AVION

ANNEE 1969

<u>AVIONS</u>	<u>MONTANTS</u>
<u>Avions d'affaires</u>	
CF-PQA Beechcraft	\$ 29,505.43
CF-PQE DC-3	82,775.60
CF-PQG DH-125	94,966.62
<u>Avions de brousse</u>	
CF-PQB Beaver	31,644.34
CF-PQC Beaver	21,477.12
CF-PQZ Hélicoptère	36,718.75
<u>Avions-citernes</u>	
CF-PQF Canso	68,550.79
CF-PQI Canso	38,243.31
CF-PQK Canso	36,509.04
CF-PQL Canso	34,456.84
CF-PQM Canso	49,665.57
CF-PQO Canso	36,009.04
CF-PQP Canso	62,868.10
TOTAL:	<hr/> \$ 623,390.55 <hr/>

REMBOURSEMENT PAR MINISTERE

ANNEE 1969

AFFAIRES CULTURELLES	\$ 8,592.48
AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES	12,361.27
AFFAIRES MUNICIPALES	6,406.69
AGRICULTURE ET COLONISATION	6,821.61
CAISSE DE DEPOT ET PLACEMENT	266.66
COMMISSION DES ACCIDENTS DE TRAVAIL	516.66
CONSEIL EXECUTIF	10,260.85
EDUCATION	19,960.84
FAMILLE ET BIEN-ETRE SOCIAL	3,035.82
FINANCES	6,655.06
FONCTION PUBLIQUE	4,674.57
HYDRO-QUEBEC	9,101.28
IMMIGRATION	1,745.00
INDUSTRIE ET COMMERCE	14,401.54
INSTITUTIONS FINANCIERES	1,342.92
JUSTICE	5,765.82
OFFICE DES AUTOROUTES	2,610.84
REGIE DES ALCOOLS	1,921.66
RICHESSES NATURELLES	90,750.53
SANTE	23,574.15
SECRETARIAT DE LA PROVINCE	533.34
SURETE DU QUEBEC	13,229.99
TERRES ET FORETS	247,083.85
TOURISME, CHASSE ET PECHE	45,930.86
TRAVAIL ET MAIN D'OEUVRE	5,724.19
TRAVAUX PUBLICS	3,555.41
VOIRIE	19,639.59
ETAT DU TENNESSEE	11,270.83
COMPAGNIE CANADAIR	39,656.24

\$ 623,390.55

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

SERVICE MARITIME

SERVICE MARITIME

SUBVENTIONS

La Province de 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. De 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 de 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'entraînent 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 provincial, 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 de la Province 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 Saint-Laurent puisse concurrencer sur les marchés de Baie-Comeau et Sept-Iles les produits en provenance de régions plus favorisées.

PRINCIPES GENERAUX PRESIDENT A L'ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS

La Province de Québec a subventionné pendant l'année fiscale 1968-69 seize services maritimes et un service aérien. Une subvention spéciale de \$25,000.00 a également été accordée à l'aéroport du Lac Etchemin.

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 en existe.
- 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) Etudes des taux proposés.
- e) Revue de l'aspect technique du (des) navire (s) à mettre sur les services.
- f) Etudes 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 de 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 subsides 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 1968-69; ces navires ont été trouvés satisfaisants et rencontrent les exigences du ministère des Transports et Communications, section Maritime.

MINISTERE DES TRANSFORTS
DU QUEBEC

PERMIS SPECIAUX

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 1968 au 31 mars 1969

	<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.)	450	2011	2461
2.- Pour transport de constructions:	782	1892	2674
3.- Pour circuler avec véhicules extra-lourds: (bétonnières et camions à 3 essieux de 24,000 lbs ou plus)	0	0	0
4.- Pour circuler avec véhicules excédant dimensions et pesanteurs légales: (machinerie lourde sur pneumatiques, camions genre EUCLID, instruments aratoires automoteurs, etc.)	234	399	633
5.- Pour remorquer véhicules excédant dimensions ou pesanteurs légales: maison mobile, concasseur, outillage d'asphalte, banc de scie, etc.)	192	145	337
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".	123	15	138
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1781	4462	6243

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>	<u>1968/69</u>
QUEBEC	1279	1464	1771	1957	1696	1912	1552	1781
MONTREAL	4090	4604	4999	4721	4981	5455	4863	4462
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL:	5369	6068	6770	6678	6677	7367	6415	6243

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

REGIE DES TRANSPORTS

REGIE 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 1969.

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. Un autre bureau est situé à 1080 rue Amherst, à Montréal.

Nombre de transporteurs sous contrôle

Le nombre total de détenteurs de permis de transport ne cesse de progresser à partir des 4,953 énumérés en 1956 jusqu'aux 5,761 en 1969.

A remarquer que ce nombre ne représente que les détenteurs de permis de transport de marchandise et de voyageurs par route et de transport par eau.

Il y a	4,771	transporteurs routiers pour marchandise
	879	transporteurs routiers pour voyageurs
	<u>111</u>	transporteurs par eau (marchandises et voyageurs)
<u>Total:</u>	5,761	

Ce nombre ne comprend pas les détenteurs de permis de location de véhicules de promenade et de commerce qui sont environ 833.

Les effectifs de transport routier

Le nombre de véhicules routiers enregistrés en 1963 était de 45,018. En 1968 ce nombre est d'environ 71,000 unités.

Les auditions en séances publiques

Durant l'année terminée le 30 juin 1969, la Régie a siégé à deux divisions dans onze (11) localités pour enquêter sur les requêtes majeures soumises pour décision. Ces enquêtes en séance publique ont nécessité 152 jours d'audition.

Au surplus, 2,345 autres requêtes ont fait l'objet d'ordonnances en chambre.

Les décisions par ordonnances

La Régie a signifié un total de 3,173 ordonnances durant l'année terminée le 30 juin 1969, dont huit (8) pour les transports par eau, 312 pour la location de véhicules agencés pour le transport de voyageurs et de marchandises, 753 pour les services donnés par autobus, taxis et autoneiges, et finalement 2,100 ordonnances pour le camionnage.

Les états financiers de la Régie

Pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1969, les services comptables du ministère des Transports et Communications nous ont fourni les données relatives aux revenus et dépenses, y compris les prévisions de revenus et le budget des dépenses pour l'année en cours 1969-70.

Pour l'exercice terminé en mars dernier, les recettes brutes attribuables à la Régie furent de \$2,336,818.21 en regard d'un montant de dépenses ordinaires de \$562,258.82 affecté aux salaires, frais de déplacement, matériel de bureau, etc.

Les communications avec les intéressés

Les tâches préparatoires aux décisions et ordonnances exigent un nombre considérable d'avis de requête et de communications avec les parties en cause. Les précisions obtenues sont essentielles au service juridique et à la Régie afin de coordonner les questions sous examen. Cette procédure permet ainsi des décisions expéditives en vue de la protection de l'intérêt public.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

RÉGIE DES SERVICES PUBLICS

REGIE DES SERVICES PUBLICS

L'année judiciaire couvre la période du premier juillet 1968 au 30 juin 1969 et celle de l'année administrative de la Régie des Services publics.

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 129 jours. Elle a rendu 591 jugements pour un montant global de \$17,838,155.51 en matière d'expropriation et 82 jugements concernant les services publics, formant un grand total de 673 ordonnances.

A) Services publics

(dans toute la Province)

Requêtes nouvelles entrées au plunitif: 92

Jugements rendus: 82

...

B) <u>Expropriations</u>	Montréal	<u>Québec</u>
Causes <u>entrées</u> au plunitif entre le 1er juillet 1968 et le 30 juin 1969:	410	132
Causes inscrites pour audition durant le même laps de temps:	384	85
Nombre de journées d'audition à la suite de ces inscriptions:	107	22
Nombre de jugements rendus après inscription au plunitif mais avant enquête:	232	83
Nombre de jugements après enquête:	253	23
1) C.P.C. 236		
2) Mtl, 1ère instance 1		
3) Mtl, appels 16		
Grand total des dossiers d'ex- propriation sortis de nos fi- lières entre le 1er juillet 1968 et le 30 juin 1969:	485	106
Total des indemnités:	\$16,380,723.56	\$1,557,431.95

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

BUREAU DES EXPROPRIATIONS DE MONTREAL

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 1969, le Bureau a entendu 721 causes et a rendu 161 ordonnances, réparties comme suit:

	<u>Propriétaires</u>	<u>Locataires</u>
Ville de Montréal	672	49

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 1969, se sont chiffrés à \$65,975.00.