

Ministère des Transports

**Rapport
annuel
1997-1998**

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

Cette publication a été produite par :
Les Publications du Québec
1500D, rue Jean-Talon Nord
Sainte-Foy (Québec)
GIN 2E5

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

Dépôt légal — 1998
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-55 1 - 18050-3
ISSN0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la **Loi sur le ministère des Transports** (L.R.Q., c. M-28), j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière qui a pris fin le 31 mars 1998.

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

Le ministre des Transports,

Jacques Brassard

Québec, novembre 1998

Monsieur Jacques Brassard
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le ***Rapport annuel*** 1997-1998 du ministère des Transports.

Qu'il me soit permis de souligner la contribution de mon prédécesseur, M. Yvan Demers, aux actions et réalisations énumérées dans le présent rapport pour la période d'avril 1997 à septembre 1997.

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

Le sous-ministre des Transports,

André Trudeau

Québec, novembre 1998

Table des matières

Partie 1

Présentation du Ministère 11

Chapitre 1

La mission et les fonctions du Ministère 11

- 1.1 Les lois constitutives 11
- 1.2 La mission du Ministère 11
- 1.3 Les programmes du Ministère 11

Chapitre II

L'organisation et les ressources du Ministère 13

- 2.1 L'organisation administrative 13
- 2.2 Les unités autonomes de service 14
- 2.3 Les ressources humaines 14
- 2.4 Les ressources financières 15
 - 2.4.1 Les budgets 15
 - 2.4.2 Les dépenses et les investissements 15

Chapitre III

Le bilan du Plan d'action 1997-1998 21

- 3.1 Le Plan stratégique ministériel 1997- 1998 21
- 3.2 Le bilan 1997-1998 21

Partie 2

Les réalisations par secteur d'activité 23

Chapitre IV

La planification 23

- 4.1 Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal 23
- 4.2 Le Plan de transport de l'agglomération de Québec 25
- 4.3 Le Plan de transport de l'Outaouais 25
- 4.4 Les autres plans de transport régionaux 26
- 4.5 L'aménagement du territoire et le développement régional 26
- 4.6 Les données en transport 26

Chapitre V

Les infrastructures routières 27

- 5.1 Les politiques routières et leur application 27
 - 5.1.1 La gestion routière 27
 - 5.1.2 L'environnement 28
 - 5.1.3 La sécurité en transport 29

5.2 Les travaux sur le réseau routier 31

- 5.2.1 Le Plan d'action 1995-2000 31
- 5.2.2 L'aide financière aux municipalités 35
- 5.2.3 La signalisation 35
- 5.2.4 Les travaux dans le cadre de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale sur le programme stratégique d'amélioration routière 35
- 5.2.5 Les travaux dans le cadre de la prolongation du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec 36
- 5.2.6 Les immeubles excédentaires (rénovation cadastrale) 36
- 5.2.7 Les activités immobilières 36
- 5.3 Les pluies diluviennes et la tempête de verglas 37

Chapitre VI

Le système de transport des personnes et des marchandises 43

- 6.1 Le transport terrestre des personnes 43
 - 6.1.1 Le transport en commun urbain 43
 - 6.1.2 Le transport adapté aux personnes handicapées 43
 - 6.1.3 Le transport par taxi 43
 - 6.1.4 Le transport scolaire 43
 - 6.1.5 Le transport par véhicule hors route 44
 - 6.1.6 Le transport par autocar 44
 - 6.1.7 Le transport ferroviaire des passagers 44
- 6.2 Le transport terrestre des marchandises 44
 - 6.2.1 Le transport ferroviaire 44
 - 6.2.2 Le transport routier 45
 - 6.2.2.1 Vers une politique intégrée 45
 - 6.2.2.2 L'encadrement de l'industrie 45
 - 6.2.2.3 Le transport des matières dangereuses 46
 - 6.2.2.4 L'arrimage 46
 - 6.2.2.5 Les charges et les dimensions 46
 - 6.2.2.6 Le transport hors normes 47
 - 6.2.2.7 Le transport en vrac 47
 - 6.2.2.8 La Politique de circulation des véhicules lourds 47
 - 6.2.2.9 Les études et les recherches 50

- 6.3 Le transport maritime et aérien 50
 - 6.3.1 Le transport maritime 50
 - 6.3.2 Le transport aérien 51

Chapitre VII

La recherche et l'innovation en transport 53

- 7.1 Les programmes de recherche 53
- 7.2 Le transfert technologique 54
- 7.3 L'information documentaire et scientifique 54
- 7.4 La géomatique et la cartographie 54
- 7.5 La recherche et le développement en sécurité routière 55
- 7.6 La recherche et le développement sur l'expertise en matériaux, sols et chaussées 55
- 7.7 La recherche et le développement sur l'expertise en structures 56

Chapitre VIII

Le soutien administratif 57

- 8.1 Les ressources humaines 57
- 8.2 La gestion financière 58
 - 8.2.1 Le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier 58
- 8.3 Les ressources matérielles et l'approvisionnement 59
- 8.4 Les contrats adjugés 61
- 8.5 Les réclamations sur contrats et sur dommages 62
- 8.6 Les ressources informationnelles 63
- 8.7 Les mécanismes de contrôle et de vérification 65
- 8.8 Les enquêtes 65
- 8.9 Les relations extraministérielles 65

Chapitre IX

Les communications et les relations avec les citoyens 67

- 9.1 Les campagnes publicitaires 67
- 9.2 Les relations avec les médias et les usagers 67
- 9.3 Les sites Internet et intranet 68
- 9.4 La diffusion 68
- 9.5 La politique linguistique 68
- 9.6 Les congrès 68
- 9.7 La gestion des plaintes 69
- 9.8 L'application de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* 69

Chapitre X

Le rapport sur l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* 71

Les annexes 73

- Annexe 1 Les lois et les règlements sous l'autorité du ministre des Transports 73
- Annexe 2 La description et les mandats des unités administratives du Ministère 75
- Annexe 3 Les organismes relevant du ministre des Transports 79
- Annexe 4 Les principaux travaux par direction territoriale en 1997- 1998 81
- Annexe 5 La carte des directions territoriales du Ministère 97

Liste des tableaux

1. Évolution de l'effectif autorisé et de l'effectif régulier en place de 1995-1996 à 1997-1998 14
2. Affectation des budgets de 1997- 1998 et de 1996-1997 par programme et élément de programme 16
3. Répartition des dépenses par activité et par direction territoriale en 1997- 1998 17
 - 3a Répartition des dépenses par activité et par région administrative en 1997- 1998 18
 - 3b Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier et par direction territoriale en 1997- 1998 19
 - 3c Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier par région administrative en 1997- 1998 20
4. Dépenses relatives à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1997-1998 37
5. Répartition par direction territoriale des subventions versées en 1997-1998 pour l'aide financière aux municipalités 39
 - 5a Répartition par région administrative des subventions versées en 1997- 1998 pour l'aide financière aux municipalités 40
6. Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de conservation, d'amélioration et de développement du réseau routier par direction territoriale en 1997-1998 33
 - 6a Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement du réseau routier par région administrative en 1997-1998 34
7. Aide au transport terrestre des personnes — Dépenses de transfert par direction territoriale en 1997-1998 41
 - 7a Aide au transport terrestre des personnes — Dépenses de transfert par région administrative en 1997-1998 42

8. Dépenses en recherche et développement par secteur d'activité en 1997-1998 **54**
9. Investissement en formation par catégorie d'emploi
e n 1997-1998 **57**
10. Nombre de jours perdus en accidents de travail et en maladies professionnelles de 1993 à 1997 **58**
11. Infrastructures routières - Cumulatif en 1996-1997
e t 1997-1998 **59**
12. Achats majeurs effectués par le Ministère de 1995-1996 à 1997-1998 **60**
13. Évolution des dépenses en matière de télécommunications de 1993-1994 à 1997-1998 **61**
14. Répartition des contrats adjudés de 1995-1996 à 1997-1998 **61**
15. Réclamations sur contrat de 1993-1994 à 1997-1998 **62**
16. Réclamations sur dommages en 1996-1997 à 1997-1998 **62**
17. Comparaison des dépenses relatives aux ressources
informationnelles en 1996-1997 et 1997-1998 **63**
18. Organigramme **48-49**

Partie 1

Présentation du Ministère

Chapitre 1

La mission et les fonctions du Ministère

1.1 Les lois constitutives

C'est en 1972 que fut adoptée la **Loi du ministère des Transports**, actuellement connue sous le nom de **Loi sur le ministère des Transports** (L.R.Q., c. M-28). En fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports, elle accordait à un seul ministre l'ensemble de la compétence dans ce domaine. Le ministre a pour principales fonctions d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives au transport et à la voirie, de mettre en œuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution.

Plus particulièrement, il doit faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, améliorer les services, mettre en œuvre des programmes de sécurité et de prévention des accidents, surveiller tout chemin de fer construit ou subventionné par le gouvernement, veiller à l'application de la **Loi sur l'assurance automobile** (c. A-25), du **Code de la sécurité routière** (c. C-24.2) et de la **Loi sur la voirie** (c. V-9), consulter les groupes et les individus, exécuter des travaux de voirie et favoriser l'étude et les recherches scientifiques en transport.

C'est aussi en 1972 que fut adoptée la **Loi des Transports**, maintenant **Loi sur les transports** (L.R.Q., c. T-12). Celle-ci rend le ministre responsable de dresser un plan des systèmes de transport au Québec, de faire la nomenclature des coûts, des taux et des tarifs de transport et, sujet à l'approbation du gouvernement, de prendre les mesures destinées à améliorer les systèmes en les coordonnant et en les intégrant. Par ailleurs, elle l'autorise à accorder des subventions aux fins de transport, à en contrôler l'utilisation et à vérifier la nature des dépenses qui y sont reliées.

Le ministre des Transports est également responsable de différents organismes gouvernementaux dont on trouvera la liste à l'annexe 3. Le présent rapport ne tient pas compte des activités de ces organismes, celles-ci faisant l'objet de rapports annuels distincts. De plus, le ministre est chargé de surveiller la mise en application de nombreuses lois et de multiples règlements dont on trouvera la liste à l'annexe 1.

1.2 La mission du Ministère

Le secteur des transports constitue un élément clé de l'activité économique du Québec et de ses régions, puisqu'il permet la mobilité des personnes et la circulation des biens et des produits entre les marchés d'approvisionnement et de consommation. Tout en étant une importante source d'emplois au Québec, c'est aussi un important stimulant de la capacité concurrentielle des entreprises et de leur productivité sur les marchés nationaux et internationaux.

Dans ce contexte, la mission du ministère des transports du Québec (MTQ) consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le Ministère réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

1.3 Les programmes du Ministère

Pour l'exercice 1997-1998, le Ministère a procédé à une révision de sa structure de programmes budgétaires. Les changements apportés visaient à rapprocher davantage cette dernière des activités du Ministère qui se répartissent maintenant à l'intérieur de quatre programmes.

1. Les infrastructures de transport

Ce programme vise à assurer l'amélioration, la réfection, de même que l'entretien des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien.

2. Les systèmes de transport

Ce programme vise à établir les politiques et la réglementation relatives aux systèmes de transport de personnes et des marchandises, à apporter une aide financière aux organismes offrant des services de transport et à délivrer des permis de transport ou de location pour différents modes de transport.

3. L'administration et les services corporatifs

Ce programme vise à fournir les divers services de soutien à la gestion des activités du Ministère et à assurer l'élaboration des plans de transport des personnes et des marchandises ; il vise aussi à favoriser

l'expertise en soutenant les activités de recherche et de développement.

4. Le transport scolaire

Ce programme vise à permettre aux établissements d'enseignement primaire et secondaire d'assurer les services de transport des élèves.

Chapitre II

L'organisation et les ressources du Ministère

2.1 L'organisation administrative

Le Ministère a poursuivi ses efforts de rationalisation tout en recherchant l'efficacité de son organisation dans un souci constant de fournir des produits et des services de qualité à ses clientèles.

En ce sens, la Direction générale de Québec et la Direction générale de l'Est ont été fusionnées pour devenir la Direction générale de Québec et de l'Est. À l'intérieur de ce mouvement, la Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est et celle du Lac-Saint-Jean-Ouest-Chibougamau ont été fusionnées en une seule direction, soit la Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau. La Direction de la Mauricie-Bois-Francs est passée sous le contrôle de la Direction générale de l'Ouest.

Ces regroupements ont permis de mieux équilibrer la répartition des ressources et de la charge de travail entre les directions générales de territoire.

Aussi, le Ministère a scindé en deux directions générales la Direction générale de la planification et de la technologie. Ainsi, la mise sur pied de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport a été rendue nécessaire afin de renforcer et d'intégrer nos actions en matière de politiques et de sécurité. De plus, une direction aura dorénavant comme mandat d'orienter les actions du Ministère dans le domaine de la sécurité en transport.

La création de la Direction générale des infrastructures et des technologies aura pour effet de permettre au Ministère de revoir et de préciser ses interventions dans le contexte actuel de rareté des ressources et de vieillissement de ses infrastructures.

Deux femmes dirigent ces directions générales.

La révision de ces deux grandes fonctions doit répondre principalement aux besoins et préoccupations suivants :

a) volet « politiques et sécurité » :

- intégrer les principales orientations de la planification stratégique en transport, du financement des infrastructures et du schéma directeur des plans de transport ;
- harmoniser les politiques en matière de transport des personnes et des marchandises et d'aménagement des réseaux en intégrant l'ensemble des politiques afin d'assurer une meilleure vision et cohérence dans les applications territoriales ;

- regrouper l'expertise dans différents domaines d'activité tels que les données en transport, l'information et la documentation scientifique, la géomatique et la cartographie, afin de consolider les banques de données et de les rendre accessibles aux clientèles internes et externes ;
 - accroître l'aspect sécurité en transport en lui donnant la place qui lui revient au regard des personnes, des véhicules et des réseaux de transport et voir à l'intégration de l'action en matière de sécurité, autant dans les orientations ministérielles que dans son déploiement en territoire ;
- b) volet « infrastructures et technologies » :
- maintenir et concentrer une masse critique d'expertises entièrement dédiée aux domaines des infrastructures et des technologies ;
 - rendre plus accessible cette expertise auprès des responsables territoriaux ;
 - s'assurer d'une plus grande efficacité des investissements dans les infrastructures ;
 - donner aux autorités ministérielles une vision globale des programmes et des activités reliés aux infrastructures ;
 - permettre le transfert de l'expertise technologique aux entreprises québécoises afin de favoriser leur développement national et international ;
 - favoriser le développement d'une plus grande diversité d'expertises (conception, évaluation, entretien, structures, homologation, etc.) pour répondre aux besoins des clientèles internes et externes ;
 - développer l'esprit de partenariat avec les municipalités, les universités, les centres de recherche ainsi qu'avec l'entreprise privée dans le but d'optimiser les connaissances réciproques et de partager certains champs d'expertise stratégiques pour le développement et l'entretien des infrastructures au Québec.

L'annexe 2 fournit la description du mandat des unités administratives du ministère des Transports.

Le Comité ministériel sur l'organisation du travail (CMOT), composé de représentants de l'employeur et d'associations d'employés, a atteint les résultats escomptés, notamment sur les points suivants :

- un accord de principe pour la réalisation d'accords locaux relatifs à l'assouplissement des conditions d'emploi ;
- l'entente sur l'aménagement du temps de travail qui permet aux employés de bénéficier d'une semaine réduite de travail ;
- l'implantation d'un processus d'analyse permettant de comparer les coûts pour des travaux exécutés en régie ou en sous-traitance ;
- l'entente sur la création de banques de suppléance, qui sont constituées à partir de listes de saisonniers non appelés, permettant de réduire les coûts des heures supplémentaires lorsque surviennent des besoins de courte durée ;
- l'implantation de groupes de suggestion comme une façon de trouver une centaine de pistes d'améliorations relevées dans les milieux de travail. Cette formule, ayant comme résultante de réaliser des économies, d'améliorer l'efficacité des services à la population, permet également une utilisation optimale des compétences des employés et accroît la qualité de vie au travail.

2.2 Les unités autonomes de service

Dans le sens des orientations gouvernementales, le Ministère a amorcé le processus d'implantation de deux unités autonomes de service, soit le Centre de signalisation et le Centre de gestion de l'équipement roulant. Les principaux résultats visés sont une meilleure utilisation des ressources et des équipements ainsi que l'augmentation de la productivité. Cette forme d'organisation a l'avantage de fournir un

cadre de gestion axé sur l'atteinte des résultats mesurables en s'appuyant sur la mobilisation du personnel et la responsabilité des gestionnaires.

La première unité autonome de service est le Centre de gestion de l'équipement roulant, qui a pour vocation d'assurer au ministère des Transports ainsi qu'aux ministères et organismes publics la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes requis pour l'ensemble de leurs activités. Le Centre a un budget de l'ordre de 50 M\$ et compte des effectifs d'environ 260 personnes. L'implantation de cette unité est commencée et déjà treize ateliers mécaniques sont mis en service.

Le Centre de signalisation, qui fabrique les panneaux de signalisation routière, constitue le deuxième projet d'unité autonome de service. Le déménagement du Centre, qui pourrait avoir lieu au cours de la prochaine année, et ses effets éventuels sur le repositionnement de ses activités ont amené le Ministère à retarder sa conversion formelle en unité autonome de service. Une dynamique de marché a cependant été établie entre le Centre et les clients internes.

2.3 Les ressources humaines

À la fin de l'exercice, le nombre d'employés réguliers en place s'établit à 4 505, pour une enveloppe d'effectif autorisé de 4 676. Le départ à la retraite de 617 employés, qui ont bénéficié du programme de départs volontaires, explique en partie la baisse de l'effectif régulier et autorisé. Le tableau 1 illustre l'évolution des postes et des employés au cours des trois dernières années.

Tableau 1

Évolution de l'effectif autorisé et de l'effectif régulier en place de 1995-1996 à 1997-1998

Catégorie d'emploi	Effectif autorisé			Effectif régulier en place au 31 mars		
	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1996	1997	1998
Administrateurs d'État	7	7	6	6	5	6
Cadres supérieurs	115	105	100	144	131	119
Cadres intermédiaires	241	223	203	289	262	210
Professionnels	998	986	971	946	929	923
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	2 621	2 447	2 150	2 380	2 284	2 037
Ouvriers	2 104	1 520	1 246	1 706	1 461	1 210
Employés ayant bénéficié du Programme temporaire d'indemnisation des départs volontaires (PTIDV)	174	0	0	174	51	0
Total	6 260	5 288	4 676	5 645	5 123	4 505

2.4 Les ressources financières

2.4.1 Les budgets

Comme le montre le tableau 2, le budget alloué au Ministère dans le cadre de ses programmes réguliers pour l'exercice financier 1997-1998 s'élève à 1 435 412 200 \$. A ce budget de base, se sont ajoutés des crédits extrabudgétaires de 23 528 000 \$, dont 22 000 000 \$ pour la reconstruction des infrastructures routières dans les régions touchées par les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996, lesquels sont financés par le fonds spécial gouvernemental créé à cette fin. Le solde de 1 528 000 \$ constitue les contributions du gouvernement fédéral au volet d'aide aux expéditeurs de l'est du Québec dans le cadre de l'avenant à l'Entente quinquennale fédérale-provinciale sur le programme stratégique d'amélioration routière (928 000 \$) ainsi qu'au projet d'amélioration du réseau municipal dans le cadre de l'entente de la Commission de la capitale nationale (600 000 \$).

Il y a par ailleurs lieu de considérer que le Ministère a de plus été autorisé à procéder à des investissements totaux de 525 000 000 \$ dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR).

En ce qui concerne les crédits réguliers, on remarque une augmentation de l'ordre de 78,8 M\$, soit 5,8 %, par rapport à 1996-1997. Cependant, cette aug-

mentation provient essentiellement du coût croissant de l'amortissement et des frais de financement à long terme des investissements du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, le montant prévu pour ce poste passant de 27,1 M\$ en 1996-1997 à 116,2 M\$ en 1997-1998, soit une différence de 89,1 M\$. Si l'on fait abstraction de ce poste particulier, les crédits réguliers du Ministère ont donc connu une diminution de 10,3 M\$, soit 0,8 % par rapport au budget de 1996-1997.

La baisse dans les crédits extrabudgétaires traduit, quant à elle, l'état d'avancement des travaux de reconstruction des infrastructures à la suite des dommages subis lors des pluies diluviennes de juillet 1996.

2.4.2 Les dépenses et les investissements

Le plafond d'investissements autorisés dans le cadre du FCARR a pour sa part été augmenté de 89,4 M\$, dont 50 M\$ pour le plan de décongestion de Montréal, lequel a été annoncé dans le discours du budget de 1997-1998. Ce projet implique des investissements totaux de 150 M\$, à raison de 50 M\$ par année pendant trois ans.

Les tableaux 3 et 3a présentent une information détaillée des dépenses par direction territoriale et région administrative selon les grands secteurs d'activité, respectivement pour les programmes réguliers du Ministère et pour le FCARR (tableaux 3b et 3c).

Tableau 2

Affectation des budgets de 1997-1998 et de 1996-1997 par programme et élément de programme (000 \$)

	1997-1998	1996-1997 ³
01 - Infrastructures de transport	638 506,7	547 713,3
01 - Construction des infrastructures de transport	124 270,0	34 453,1
02 - Entretien des infrastructures de transport	389 236,7	391 825,2
03 - Aide financière au réseau local	125 000,0	121 435,0
02 - Systèmes de transport	300 627,6	298 716,6
01 - Transport terrestre	248 985,7	249 244,2
02 - Transport maritime	39 098,3	36 526,1
03 - Transport aérien	3 689,9	3 944,4
04 - Commission des transports du Québec	8 853,7	9 001,9
03 - Gestion interne et soutien	71 948,6	72 552,2
01 - Direction	4 339,1	4 404,5
02 - Services administratifs	53 788,5	56 434,8
03 - Planification et recherche et développement	13 821,0	11 712,9
04 - Transport scolaire	424 329,3	437 593,7
01 - Aide au transport scolaire	424 329,3	437 593,7
Total (crédits budgétaires)	1435 412,2¹	1356 575,8²
40 - Comptes à fins déterminées	1 528,0	606,4
02 - Programme stratégique d'amélioration routière	928,0	606,4
03 - C.C.N. Réseau municipal	600,0	
50 - Fonds transport	22 000,0	36 000,0
05 - Reconstruction d'infrastructures	22 000,0	36 000,0
Total (crédits extrabudgétaires)	23 528,0¹	36 606,4²
50 - Fonds transport	525 000,0	435 628,2
01 - Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	525 000,0	435 628,2
Total (investissements autorisés)	525 000,0	435 628,2

1. Les données de 1997-1998 correspondent au budget apparaissant au livre des crédits 1997-1998, auquel a été ajoutée l'information concernant les crédits extrabudgétaires et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR).

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

3. Les données de 1996-1997 sont ventilées selon la structure de programmes budgétaires révisés en 1997-1998 aux fins de comparaison.

Tableau 3

Répartition des dépenses par activités et par direction territoriale en 1997-1998 (000 \$)

Direction territoriale	Infrastructures de transport	Transport			Gestion interne et soutien	Planification et recherche et développement	Transport scolaire	Total 1997-1998	Total 1996-1997
		terrestre	maritime	aérien					
<i>Direction générale de Québec et de l'Est</i>									
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	22 413,2	673,4	3 300,1	300,7		—	12 189,2	38 876,6	38 517,7
Bas-Saint-Laurent	37 419,2	1 054,4	111,1	43,2		—	21 297,0	59 924,9	58 475,2
Chaudière-Appalaches	48 516,7	2 067,9	1,6	80,4		157,8	32 483,8	83 308,2	83 085,3
Côte-Nord	22 867,2	541,4	4 670,8	1 035,3		—	7 402,5	36 517,2	35 677,0
Saguenay — Lac-Saint-Jean-Est	17 970,0	2 133,7	—	0,8		—	15 894,7	35 999,2	34 492,8
Lac-Saint-Jean-Ouest — Chibougamau	13 517,5	493,6	—	—		—	8 719,8	22 730,9	21 447,9
Québec	36 984,6	9 351,2	—	—		10,0	30 993,3	77 339,1	84 224,4
Total	199 688,4	16 315,6	8 083,6	1 460,4	—	167,8	128 980,3	354 696,1	355 920,3
<i>Direction générale de Montréal</i>									
Laval — Mille-Îles	14 937,0	13 729,9	—	—		99,1	41 271,6	70 037,6	68 589,6
Île-de-Montréal	33 525,0	163 734,4	—	—		308,5	41 874,2	239 442,1	238 013,9
Est-de-la-Montérégie	32 040,8	20 028,3	—	—		—	45 631,0	97 700,1	100 733,8
Ouest-de-la-Montérégie	25 466,6	6 790,0	—	—		8,0	33 534,1	65 798,7	67 727,2
Total	105 969,4	204 282,6	—	—	—	415,6	162 310,9	472 978,5	475 064,5
<i>Direction générale de l'Ouest</i>									
Estric	34 451,6	2 755,3	—	—		9,3	20 631,4	57 847,6	57 302,7
Mauricie	22 770,2	1 928,4	—	—		—	17 797,3	42 495,9	85 560,7 ³
Centre-du-Québec	24 900,5	968,6	—	—		—	17 020,8	42 889,9	—
Laurentides-Lanaudière	41 918,5	1 833,7	—	—		64,0	34 881,5	78 697,7	77 019,6
Outaouais	29 890,4	4 966,1	—	—		—	25 284,3	60 140,8	61 465,3
Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec	42 320,2	699,5	—	1 000,5		—	15 967,6	59 987,8	58 371,7
Total	196 251,4	13 151,6	—	1 000,5	—	73,3	131 582,9	342 059,7	339 720,0
Directions centrales	133 145,4 ¹	16 032,9 ²	31 370,7	1 142,2	52 786,2	11 436,3	530,2	246 443,9	158 738,6
Total global	635 054,6	249 782,7	39 454,3	3 603,1	52 786,2	12 093,0	423 404,3	1 416 178,2	1 329 443,4

1. Cela inclut une somme de 107,4 M\$ à titre d'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du FCARR.

2. Cela inclut les dépenses de la Commission de transport du Québec (CTQ) (8,7 M\$).

3. En 1996-1997, les directions de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule direction sous l'appellation « Mauricie-Bois-Francs ».

Tableau 3a

Répartition des dépenses par activités et par région administration en 1997-1998 (000 \$)

Région administrative	Infrastructures de transport	Transport			Gestion interne et soutien	Planification et recherche et développement	Transport scolaire	Total 1997-1998	Total 1996-1997
		terrestre	maritime	aérien					
Bas-Saint-Laurent	37 429,2	1 054,4	111,1	43,2	—	—	21 297,0	59 924,9	58 475,2
Saguenay-Lac-Saint-Jean	25 830,9	2 510,7	—	—	—	—	21 781,5	50 123,1	48 566,2
Québec	36 984,6	9 351,2	—	—	—	10,0	30 886,0	77 231,8	84 224,4
Mauricie	22 770,2	1 928,4	—	—	—	—	17 797,3	42 495,9	85 560,7 ³
Estrie	34 451,6	2 755,3	—	—	—	9,3	20 631,4	57 847,6	57 302,7
Montréal	33 525,0	163 862,5	—	—	—	308,5	40 034,8	237 730,8	238 013,9
Outaouais	29 890,4	4 966,1	—	—	—	—	25 284,3	60 140,8	61 465,3
Abitibi-Témiscamingue	31 368,2	699,5	—	—	—	—	15 685,6	47 753,3	45 255,7
Côte-Nord	22 867,2	541,4	4 670,8	1 035,3	—	—	7 402,5	36 517,2	35 677,0
Nord-du-Québec	16 608,6	63,4	—	1 001,3	—	—	5 061,7	22 735,0	20 490,5
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	22 413,2	598,4	3 300,1	300,7	—	—	12 189,2	38 801,6	38 517,7
Chaudière-Appalaches	48 516,7	2 067,9	1,6	80,4	—	157,8	32 438,8	83,308,2	83,085,3
Laval	5 976,8	7 221,0	—	—	—	99,1	13 171,4	26 468,3	28 403,5
Lanaudière	18 017,1	3 592,6	—	—	—	—	32 158,8	53 768,5	49 706,6
Laurentides	32 861,6	4 750,1	—	—	—	64,0	30 822,9	68 498,6	67 499,1
Montérégie	57 507,2	26 818,3	—	—	—	8,0	79 165,1	163 498,8	168 461,0
Centre-du-Québec	24 900,5	968,6	—	—	—	—	17 020,8	42 889,9	—
Sous-Total	501 909,2	233 749,8	8 083,6	2 460,9	—	656,7	422 874,1	1 169 734,3	1 170 704,8
Direction centrales	133 145,4 ¹	16 032,9 ²	31 370,7	1 142,2	52 786,2	11 436,3	530,2	246 443,9	158 738,6
Total global	635 054,6	249 782,7	39 454,3	3 603,1	52 786,2	12 093,0	423 404,3	1 416 178,2	1 329 443,4

1. Cela inclut une somme de 107,4 M\$ à titre d'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du FCARR.

2. Cela inclut les dépenses de la CTQ (8.7 M\$).

3. En 1996-1997, les régions administratives de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule direction sous l'appellation « Mauricie-Bois-Francs ».

Tableau 3b

**Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier
par direction territoriale en 1997-1998 (000 \$)**

Direction territoriale	1997-1998	1996-1997
<i>Direction générale de Québec et de l'Est</i>		
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	21 205,0	15 358,8
Bas-Saint-Laurent	30 899,1	20 325,8
Chaudière-Appalaches	32 701,5	33 681,0
Côte-Nord	13 668,9	25 209,4
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est	18 334,9	18 916,6
Lac-Saint-Jean-Ouest-Chibougamau	11 272,5	10 585,6
Québec	29 452,5	31 488,3
Total	157 534,4	155 565,5
<i>Direction générale de Montréal</i>		
Laval-Mille-Îles	49 980,8	15 850,5
Île-de-Montréal	50 290,2	41 479,5
Est-de-la-Montérégie	38 024,7	22 838,3
Ouest-de-la-Montérégie	27 211,0	18 617,8
Total	165 506,7¹	98 786,1
<i>Direction générale de l'Ouest</i>		
Estrie	28 840,0	21 393,8
Mauricie	21 596,0	30 662,8 ²
Centre-du-Québec	12 170,3	—
Laurentides-Lanaudière	36 875,9	33 593,8
Outaouais	20 633,0	16 167,9
Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-québec	27 614,9	22 620,7
Total	147 730,1	124 439,0
Directions centrales	53 991,2 ³	68 875,3
Total global	524 762,4	447 665,9

1. Cela inclut des dépenses de 39,5 M\$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.

2. En 1996-1997, les directions de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule direction sous l'appellation « Mauricie-Bois-Francs ».

3. À la suite de la décentralisation des loyers, une somme de 7,2 M\$, anciennement payée à la direction centrale, est maintenant répartie par direction territoriale.

Tableau 3c

**Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier
par région administrative en 1997-1998 (000 \$)**

Région administrative	1997-1998	1996-1997
Bas-Saint-Laurent	30 899,1	20 325,8
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est	26 718,6	27 321,1
Québec	29 452,5	31 488,3
Mauricie	21 596,0	30 662,8 ²
Estrie	28 840,0	21 393,8
Montréal	50 290,2 ¹	41 479,5
Outaouais	20 633,0	16 167,9
Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	24 722,9	21 021,5
Côte-Nord	13 668,9	25 209,4
Nord-du-Québec	5 780,8	3 780,3
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	21 205,0	15 358,8
Chaudière-Appalaches	32 701,5	33 681,0
Laval	30 794,9	8 835,4
Lanaudière	18 627,8	18 650,0
Laurentides	37 434,0	21 958,9
Montérégie	65 235,7	41 456,1
Centre-du-Québec	12 170,3	—
Total	470 771,2	378 790,6
Directions centrales	53 991,2 ³	68 875,3
Total global	524 762,4	447 665,9

1. Cela inclut des dépenses de 39,5 M\$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.

2. En 1996-1997, les directions de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule région sous l'appellation « Mauricie-Bois-Francs ».

3. À la suite de la décentralisation des loyers, une somme de 7,2 M\$, anciennement payée à la direction centrale, est maintenant répartie par direction territoriale.

Chapitre III

Le bilan du Plan d'action 1997-1998

3.1 Le plan stratégique ministériel 1997-1998

Les actions de l'année 1997-1998 se sont inscrites à l'intérieur des orientations et des objectifs retenus dans le Plan stratégique ministériel 1997-2000. Ces orientations et objectifs sont les suivants.

Soutenir le développement économique

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

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

Assurer la mobilité et la sécurité des usagers

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

- préserver de façon optimale les infrastructures et les équipements ;
- améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation ;
- accroître l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises ;
- tenir compte des dimensions environnementales et énergétiques dans la planification, la conception et l'exécution des interventions ;

- privilégier, en coopération avec nos partenaires, la recherche et le transfert technologique.

Assurer des services de qualité

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

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

3.2 Le bilan 1997-1998

Les réalisations ministérielles les plus significatives peuvent se regrouper sous les trois grandes orientations stratégiques.

En ce qui concerne le soutien au développement économique :

- établissement et défense de la position gouvernementale face au projet de loi maritime du Canada (grands ports, voie maritime, pilotage), de concert avec les milieux visés ;
- établissement et dépôt au Conseil exécutif des orientations gouvernementales concernant le transfert des ports régionaux et locaux, de concert avec les milieux visés ;
- création d'une commission visant à définir un plan d'action qui favorisera le développement de la région environnante de Mirabel et de la métropole en s'appuyant sur l'infrastructure aéroportuaire ;
- réalisation de diverses études établissant l'importance du transport dans l'économie ;

- formation d'un groupe de travail avec les partenaires, chargé de réviser la *Lui sur le transport par taxi* ;
- ouverture du marché du camionnage en vrac des «copeaux» et «d'approvisionnement d'usine» aux transporteurs non résidents du Québec ;
- publication de la réglementation et consultation afin d'éliminer les exigences administratives du transport des marchandises par bateau ;
- harmonisation des charges et des dimensions des véhicules lourds ;
- tenue du congrès de la Northeast Association of State Transportation Officials (NASTO), à Québec en juin 1997, regroupant 400 experts et hauts fonctionnaires, du transport du Nord-Est américain, dont 200 des États-Unis ;
- participation à des activités d'envergure internationale autant au Québec qu'à l'étranger ;
- tenue d'activités liées à des contrats internationaux, en partenariat avec l'entreprise privée ;
- promotion du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

En ce qui concerne la mobilité et la sécurité des usagers :

- mise en œuvre du plan d'action ministériel en sécurité routière : diagnostic de sécurité routière, correction de points noirs, inventaire et correction de situations irrégulières, etc.
- tenue de campagnes d'information sur la sécurité routière ;
- mise en application de la *Loi sur les véhicules hors route* visant à rendre sécuritaire la pratique de la motoneige et des véhicules hors route ;
- révision des plans de mesures d'urgence en transport de chacune des régions du Québec ;
- élaboration du plan de décongestion de la région de Montréal ;
- adoption du projet de loi n° 157, *Loi modifiant la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*, ayant pour but d'améliorer la sécurité dans le transport ferroviaire ;
- élaboration de plans de transport, en partenariat avec le milieu, pour la métropole (Plan de gestion des déplacements), pour l'agglomération de Québec, ainsi que dans les régions de l'Estrie, de l'Abitibi-Témiscamingue, des Laurentides, de Lanaudière, de la Mauricie, du Centre-du-Québec, de la Côte-Nord et du Saguenay-Lac-Saint-Jean ;
- adoption de la Politique sur le bruit routier.

En ce qui concerne la qualité des services :

- implantation d'une unité autonome de service : le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) ;
- conclusion de huit ententes interministérielles relatives à l'entretien des véhicules ;
- poursuite de la mise en place de tableaux de bord de gestion ;
- évaluation des expériences d'accréditation ISO ;
- recherche et mise en œuvre de diverses mesures d'allègement administratif dans les domaines financiers, immobiliers et de l'adjudication de contrats de services professionnels ;
- révision et amélioration de différents processus administratifs et de gestion des activités d'exploitation et d'entretien des infrastructures de transport (gestion globale de l'entretien) ;
- mise en place de 24 groupes de suggestion actifs ;
- adoption d'une politique linguistique ministérielle et d'un plan d'action ;
- embauche de 477 étudiants à l'été 1997 (156 à l'été 1996).

Partie 2

Les réalisations par secteur d'activité

Chapitre IV

La planification

Le Ministère a poursuivi l'élaboration de plans de transport afin de se donner les outils ministériels pour prévoir et hiérarchiser, pour tous les modes de transport, les interventions pouvant répondre le plus adéquatement possible aux besoins de déplacements pour les territoires touchés. Cette approche vise l'intégration des préoccupations d'aménagement du territoire, de développement socio-économique, d'environnement et d'intermodalité.

4.1 Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Dans la région de Montréal, les réseaux et les systèmes de transport doivent assurer de façon efficace les mouvements de marchandises et les déplacements d'une population en croissance constante. Le défi incontournable de la concurrence internationale exige que des mesures immédiates soient appliquées pour assurer à la région métropolitaine de Montréal, et au Québec, une prospérité et une place enviable sur la scène internationale. Parallèlement, des problématiques environnementales, qui ont fait l'objet d'une reconnaissance internationale, ont donné lieu à des engagements gouvernementaux qu'il est impératif de respecter.

Les problèmes sont complexes, les attentes dépassent largement les ressources budgétaires disponibles et des choix s'imposent. C'est dans ce contexte que le ministère des Transports a poursuivi l'élaboration du plan de transport, tous modes, des personnes et des marchandises à l'échelle de l'agglomération montréalaise, dans un document maintenant nommé **Plan de gestion des déplacements**.

Une vision différente de la planification

Au cours des vingt dernières années, le ministère des Transports a contribué à l'essor économique du Québec en investissant des sommes importantes dans le développement des infrastructures, que ce soit celles du secteur routier ou du transport collectif. Le Ministère s'assurait que l'offre de transport répondait à la demande sans intervenir quant aux choix et décisions faits sur les lieux de résidence et d'emploi ni les remettre en question.

Mais la situation budgétaire du Québec a changé, le cadre institutionnel s'est modifié, les contextes social et économique évoluent très rapidement, et les besoins en matière de transport ne sont plus les mêmes. Ces changements ont entraîné une réflexion profonde sur le rôle du Ministère, sur les formes de développement de la métropole et des transports ainsi que, plus précisément, sur les nouvelles façons de gérer les déplacements. Le **Plan de gestion des déplacements** est l'expression des changements que le Ministère veut apporter dans la définition de son rôle tout autant que dans la nature des actions qu'il compte accomplir.

Des orientations liées à de grands enjeux

Le document de consultation **Choisir**, déposé en mars 1995, a mis en évidence quatre enjeux majeurs pour la planification des transports dans la région de Montréal, auxquels sont liés des défis multiples et complexes. Ces enjeux sont : la facilité de déplacement, la compétitivité de l'économie, la qualité de vie, l'efficacité et l'équité du financement.

Le choix des interventions à privilégier dans le **Plan** doit satisfaire aux exigences des orientations suivantes, qui découlent desdits enjeux et qui font l'objet d'un consensus entre le milieu montréalais et le gouvernement du Québec :

- donner la priorité à la conservation et à l'optimisation des réseaux et des systèmes de transport existants ;
- privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise ;
- privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs environnementaux ;
- adapter la recherche de solutions financières aux objectifs et aux priorités clairement établis.

Les interventions considérées

Le **Plan de gestion des déplacements** propose une combinaison d'actions qui mettent en relation, entre autres, la conservation des équipements et des infrastructures actuels, des mesures de gestion de la de-

mande ainsi que l'amélioration et le développement du transport en commun et du réseau routier. Il présente, par ailleurs, une série d'interventions de nature réglementaire ou des politiques qui viennent soutenir les actions proposées. La stratégie retenue interpelle les acteurs et les institutions de la région métropolitaine de Montréal qui auront à intervenir dans leurs domaines de responsabilité en complémentarité avec les orientations et les axes d'intervention retenus par le Ministère.

Le programme de décongestion

Pour continuer de répondre à l'urgence des problèmes de transport de l'agglomération pendant l'élaboration du *Plan*, le Ministère a mis en œuvre plusieurs projets visant la décongestion du réseau routier montréalais, et ce, dans le cadre du programme spécial d'investissement de 50 M\$, annoncé par le ministre des Finances, pour chacun des trois exercices financiers débutant en 1997- 1998.

Lors de ce premier exercice, les investissements ont été effectués selon trois axes d'intervention : l'amélioration et le développement du réseau routier, l'amélioration et le développement de mesures préférentielles pour le transport en commun et l'aide à la voirie locale ayant une incidence sur la fluidité de la circulation. Les principales interventions réalisées par le Ministère ou ses partenaires, grâce à son soutien financier, sont décrites ci-après. Pour la plupart des réalisations relatives au transport en commun, la contribution du Ministère s'effectue au moyen d'une subvention versée au service de la dette des sociétés de transport.

L'amélioration et le développement du réseau routier

Le Ministère a poursuivi l'implantation du système de gestion de la circulation sur le quadrilatère formé des autoroutes Métropolitaine, Décarie, Ville-Marie et A-25. Plus de 150 000 véhicules utilisent chaque jour certains tronçons de ce réseau, où les périodes de pointe s'allongent sans cesse et où un nombre grandissant de véhicules circulent à toute heure de la journée. Cette mesure vise à diminuer la congestion des autoroutes pendant les heures de pointe et à la suite d'incidents ou d'accidents ; elle permettra ainsi de localiser plus facilement les incidents, d'intervenir rapidement et correctement en cas de difficultés et d'informer les usagers des conditions de la circulation, de façon qu'ils puissent changer d'itinéraire au besoin. Le coût total de ce projet s'élève à 21,41 M\$, dont 7,44 M\$ ont été dépensés en 1997-1998.

Trois autres projets d'amélioration ont entraîné un déboursé global de près de 6 M\$:

- la construction de bretelles à l'échangeur A-640/A-13 et l'élargissement de la section d'entrecroisement et de la bretelle d'accès (2,75 M\$) ;
- la construction d'échangeurs aux intersections des rues Woodland et Morgan avec l'autoroute 20 (2,08 M\$) ;
- le réaménagement des bretelles de l'échangeur A-20/Mortagne (1 M\$).

Sur le chapitre du développement du réseau routier, un montant de plus de 27 M\$ a été consacré à la réalisation des projets suivants :

- le prolongement de l'autoroute 440 à Laval (11,03 M\$) ;
- l'élargissement de la route 112- 116 à Saint-Hubert (6,77 M\$) ;
- l'élargissement de l'autoroute 25 à Laval (5,93 M\$) ;
- la construction de bretelles à l'échangeur Henri-Bourassa/A-15 (2,08 M\$) ;
- l'étude pour la construction d'une infrastructure routière dans l'axe de l'autoroute 25 à Anjou (0,75 M\$).

L'amélioration et le développement de mesures préférentielles pour le transport en commun

Dans le cadre de la réalisation des projets inscrits au Plan triennal d'immobilisation en transport en commun 1997-1998-1999, le Ministère a versé, en 1997-1998, un montant total d'environ 3 M\$ pour la construction de stationnements d'incitation. Les principaux projets ont été :

- l'acquisition des terrains pour l'aménagement d'un parc d'incitation régional à proximité du carrefour des autoroutes 10 et 30 (0,76 M\$) ;
- la construction de stationnements additionnels aux stations A-640, Du Ruisseau et Bois-Francs de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes (1,7 M\$) ;
- la construction d'un stationnement incitatif à Châteauguay (0,35 M\$) et à Laprairie (0,2 M\$).

L'aide à la voirie locale ayant une incidence sur la fluidité de la circulation

Finalement, le Ministère est passé à l'action relativement à la gestion dynamique des feux de circulation sur le réseau routier municipal en liaison avec le réseau autoroutier sur le plan de la circulation, en lançant une étude sur le sujet et en constituant des tables de concertation avec les municipalités visées,

la Communauté urbaine de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport.

4.2 Le Plan de transport de l'agglomération de Québec

En avril 1997, le Comité directeur du plan de transport de l'agglomération de Québec transmettait au Comité des élus un document intitulé **Plan de transport de l'agglomération de Québec, horizon 2011, les objectifs et les moyens**.

Ce document présentait, regroupés en quatre axes d'intervention, les objectifs et les moyens d'une proposition de plan de transport découlant de la mise en commun des enjeux et des orientations qui ont fait consensus auprès du Ministère et des élus de l'agglomération. Ces axes d'intervention consistaient à :

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

En rapport avec le premier axe d'intervention, le Ministère :

- a amorcé le projet de lien rapide interrive et de réseau de transport collectif régional avec nos partenaires que sont la STCUQ, le Réseau Trans-Sud et l'OMIT des Chutes-de-la-Chaudière. Le Ministère a également signé un protocole d'entente avec la STCUQ pour la réalisation d'études techniques ;
- a réalisé deux projets pilotes de covoiturage ayant pour objectifs d'évaluer l'intérêt de la pratique du covoiturage auprès de groupes de travailleurs, d'expérimenter des outils de travail liés à la pratique du covoiturage, d'évaluer les effets potentiels sur le transport d'un programme de covoiturage et d'étendre éventuellement la promotion du covoiturage auprès d'autres employeurs des secteurs public et privé ;
- a participé au comité régional de la Route verte regroupant des représentants de Vélo Québec, de la Communauté urbaine de Québec et des

municipalités régionales de comté (MRC) du territoire de la Direction territoriale de Québec ;

- a poursuivi des discussions avec la Communauté urbaine de Québec quant à la participation du Ministère à la mise en place de corridors récréotouristiques sur son territoire.

En rapport avec le deuxième axe d'intervention, le Ministère :

- a poursuivi la mise aux normes des abords routiers ;
- a effectué l'analyse de sites accidentogènes ;
- a exécuté la première phase des travaux de réaménagement de la zone de transition de l'autoroute Duplessis au nord de l'autoroute Charest ;
- a effectué la préparation des projets suivants :
 - réaménagement du boulevard Sainte-Anne sur une longueur de 20 km ;
 - réaménagement de la route 175 sur une longueur de 8 km à l'extrémité nord de l'autoroute 73 à Stoneham-et-Tewkesbury ;
 - réaménagement de la route 367 à Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ;
 - réaménagement de l'intersection de la côte de l'Eglise avec le boulevard Champlain à Sillery.

En rapport avec le troisième axe, le Ministère :

- a mis en place un mur ami-éclaboussure en bordure de la chaussée sud de l'autoroute de la Capitale à la hauteur de la 1^{re} Avenue à Québec.

En rapport avec le quatrième axe d'intervention, le Ministère :

- a mis en place des éléments signalétiques de bienvenue aux entrées de la région de la capitale ;
- a participé avec la Commission de la capitale nationale du Québec et les villes de Sainte-Foy et de l'Ancienne-Lorette à une étude confiée à la Chaire en paysage et environnement de l'université de Montréal. Cette étude porte sur le corridor Duplessis compris entre l'aéroport et le pont Pierre-Laporte qui constitue une partie du parcours cérémoniel. L'étude comprend une stratégie de requalification de l'entrée de la capitale, la définition d'objectifs, de critères et de paramètres d'aménagement ainsi qu'une stratégie de mise en œuvre et un plan d'action.

4.3 Le Plan de transport de l'Outaouais

Le Plan de transport de l'Outaouais a été rendu public à l'automne 1996.

Premier de la série de plans que le Ministère entend exécuter, le Plan de transport de l'outaouais englobe tout le territoire de la région et oriente l'action des intervenants en transport jusqu'en 2011.

Depuis le lancement du Plan, le Ministère et ses partenaires ont conjugué leurs efforts pour effectuer sa mise en œuvre et déjà, à la suite du bilan de l'an un, on peut affirmer que les objectifs ont été largement atteints.

Sur le chapitre de la conservation des structures du réseau supérieur, un montant de 1 043 000 \$ a été investi sur le territoire de l'Outaouais. Plus de 2 000 000 \$ ont été investis par le Ministère dans le transport collectif. Un projet de remplacement des équipements de perception est en voie de réalisation et un réseau de voies réservées au transport collectif et l'implantation de stationnements incitatifs ont été réalisés. La Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) a intégré, dans son schéma d'aménagement, une série de mesures visant à favoriser une utilisation accrue du transport collectif. En matière de sécurité routière, le Ministère poursuit sa démarche visant à établir le diagnostic pour l'ensemble de la région. Des sites à haute concentration d'accidents ont déjà été corrigés pour une somme de 677 000 \$.

Les principaux projets de développement inscrits au plan de transport, soit le boulevard La Vérendrye, l'autoroute 50 et l'axe McConnell-Laramée, sont actifs et des développements importants sont prévus en 1998.

4.4 Les autres plans de transport régionaux

Les diagnostics et les esquisses d'orientations des plans de transport pour les régions administratives des Laurentides et de la Côte-Nord sont terminés. Les responsables du plan de transport des Laurentides ont amorcé leurs consultations, tandis que ceux de la Côte-Nord sont en attente d'une autorisation pour les entreprendre.

L'élaboration des diagnostics pour les plans de transport de l'Estrie, de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et du Centre-du-Québec est amorcée.

Les équipes d'élaboration des plans de transport pour les régions administratives de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, de Lanaudière et de la Mauricie ont terminé les étapes de la phase préparatoire et sont en attente d'une autorisation de démarrage de leur plan. Enfin, les réflexions sont amorcées en ce qui concerne les plans de transport de la région de la Chaudière-Appalaches, du Nunavik et de la Baie-James.

4.5 L'aménagement du territoire et le développement régional

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

4.6 Les données en transport

Plusieurs types de données sont recueillis annuellement afin d'orienter l'élaboration de diverses politiques ou encore de planifier différents projets et même d'entretenir le réseau routier. A cet effet, la mise sur pied d'une banque ministérielle de données statistiques dans l'intranet du Ministère permet d'accéder à des données pertinentes.

D'ailleurs, aux fins de sa planification et de sa gestion du réseau routier, le Ministère a effectué plus de 2 300 relevés de circulation au moyen de comptages automatiques, dont 500 ont servi à inventorier la circulation lourde. Environ 450 comptages manuels, dont 250 aux intersections, viennent compléter le portrait des opérations de relevés de circulation. Les conditions de la chaussée préoccupent également les gestionnaires du Ministère. Pour en connaître le bilan, des relevés d'uni longitudinal et d'orniérage ont été effectués sur 23 000 km de routes du réseau supérieur. La presque totalité de cette collecte a été réalisée en régie, 2 000 km ayant été octroyés par contrat. Dans le cadre de l'implantation d'un système de gestion des chaussées, des travaux de validation des données d'auscultation des chaussées recueillies depuis 1990 ont été entrepris.

Dans le domaine du transport des personnes, mentionnons que le Ministère a mené à terme le traitement de l'enquête origine-destination 1996 de l'agglomération de Québec et rendu disponible cette banque de données qui permettra d'actualiser le portrait et les prévisions de la demande régionale en transport des personnes.

Chapitre V

Les infrastructures routières

5.1 Les politiques routières et leur application

5.1.1 La gestion routière

L'accès aux corridors routiers

Au début des années 90, le ministère des Transports entreprenait une démarche de gestion des corridors routiers visant à maintenir la fonction et la sécurité du réseau routier supérieur et à assurer une qualité environnementale en bordure de ces routes. Dans le cadre de cette démarche, un projet de politique sur les accès routiers a été élaboré et a fait l'objet d'une consultation auprès du milieu municipal et des directions territoriales.

Au cours du présent exercice, cette consultation s'est poursuivie et le projet de politique a été modifié, en tenant compte des commentaires reçus.

Dans le but d'assurer une meilleure harmonisation de la gestion du réseau routier supérieur et de la gestion de l'urbanisation, le Ministère sollicite également la participation des municipalités régionales de comté (MRC) aux efforts de protection des corridors routiers. En ce sens, le ministère des Transports a suggéré l'élaboration d'outils pouvant s'intégrer aux schémas d'aménagement ainsi qu'aux plans d'urbanisme.

Les travaux du groupe de travail chargé de réviser et de compléter les normes relatives aux accès se sont également poursuivis. De plus, des projets pilotes sont maintenant en cours dans trois régions du Québec afin de permettre la validation des critères de planification envisagés. Cette démarche s'intègre dans la préparation des plans de transport.

Les aménagements routiers dans la traversée des agglomérations

Toujours dans le cadre de la démarche de gestion des corridors routiers, un document d'information et de sensibilisation intitulé **Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations** a été produit. Ce document présente une approche d'intervention qui favorise une meilleure intégration du réseau routier supérieur au milieu urbanisé afin de concilier circulation, sécurité et environnement. Basée sur la concertation avec les intervenants locaux et régionaux, cette approche consiste à réaliser des aménagements rou-

tiers (à l'aide de marquage, de changement d'axe, de bandes cyclables, d'aménagements paysagers, etc.) qui :

- partagent l'espace routier entre les divers usagers (piétons, cyclistes, conducteurs) ;
- agissent sur la perception du conducteur en l'amenant à adapter sa conduite et sa vitesse lorsqu'il traverse ce milieu ;
- contribuent à la qualité de vie de ce milieu.

La politique sur le vélo et la Route verte

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique sur le vélo, approuvée en 1995, on a réalisé en 1997 sur le réseau routier près de 62 km de voies cyclables, s'ajoutant ainsi aux 60 km réalisés en 1996. La majorité fait partie de la Route verte. Deux ans après le lancement de ce projet qui vise à établir des liens cyclables à la grandeur du Québec, 500 km ont été balisés (été 1997) et 500 autres le seront en 1998. Actuellement, 1 500 km de voies cyclables sont en cours de planification et de réalisation, dont une bonne partie sur les routes du Ministère. Enfin, 1 000 km sont encore à planifier et à développer, pour un total de 3 500 km. Par ailleurs, le Ministère maintient toujours sa collaboration avec Vélo Québec pour que celui-ci continue à assurer la maîtrise d'œuvre de ce grand projet cyclable.

La politique sur l'entretien des routes d'accès aux localités isolées

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique sur l'entretien des routes d'accès aux localités isolées, le projet de loi n° 55, permettant l'intervention du Ministère sur les chemins forestiers, a été adopté en juin 1997. Cette modification législative a permis le versement d'une subvention aux conseils de bande et aux municipalités régionales de comté pour l'entretien des routes forestières utilisées par des communautés isolées afin d'en assurer le désenclavement lors de l'interruption des opérations forestières.

La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières

Le Ministère a élaboré un projet de politique qui établit les règles de circulation des motoneiges et des véhicules tout-terrain (VHR) lorsque ceux-ci doivent

emprunter les emprises routières sous sa responsabilité. Cette politique, qui sera adoptée incessamment, servira également à alimenter la réglementation portant sur l'utilisation des VHR dans les emprises routières.

Afin d'accroître la sécurité, après consultation des organismes visés, on a amélioré la signalisation pour la circulation de ces véhicules hors route (VHR).

Le remorquage et le dépannage exclusifs

Un projet de règlement sur le remorquage et le dépannage exclusif a été proposé au gouvernement. Il vise à améliorer la sécurité des usagers de la route dans des endroits particulièrement névralgiques du réseau routier. Ce projet de règlement énonce que seules les entreprises ayant signé un contrat avec le Ministère sont autorisées à faire du remorquage et du dépannage sur certains tronçons routiers dans les régions de Montréal et de Québec.

S.1.2 L'environnement

La politique sur le bruit routier

La Politique sur le bruit routier, entrée en vigueur en 1998, a été diffusée auprès de l'ensemble des municipalités régionales de comté (MRC) et des municipalités du Québec. Cette nouvelle politique vise essentiellement à atténuer le bruit produit par les infrastructures de transport routier et s'inscrit dans une perspective de protection de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Le système de gestion environnementale

À la suite de l'étude portant sur le profil environnemental des activités ministérielles, un groupe de travail a été mis en place pour élaborer un plan d'orientation en vue de l'implantation progressive d'un système ministériel de gestion environnementale.

L'allégement de la procédure d'autorisation de projets routiers

Le Ministère a évalué la première année d'application de l'entente administrative qu'il a conclue avec le ministère de l'Environnement et de la Faune concernant l'autorisation générale découlant de l'article 128,8 de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* et la délivrance du certificat d'autorisation découlant de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Cette entente a permis d'alléger la procédure d'autorisation de certains projets routiers en réduisant notamment le nombre de cas nécessitant une demande d'autorisation ou de certificat d'autorisation.

Les études de caractérisation environnementale des terrains

Suivant les lignes directrices ministérielles relativement aux problématiques des terrains contaminés et de la gestion des déchets, le Ministère a réalisé deux études de caractérisation environnementale d'emprises ferroviaires abandonnées ainsi que des études de caractérisation et la décontamination de douze sites de réservoirs souterrains de produits pétroliers et de huit propriétés à acquérir ou à vendre.

Dans le cadre de la réglementation en vigueur, des études de caractérisation et des modes de gestion pour différents types de résidus : balayage de chaussées, décapage de structures métalliques, etc., ont également été réalisées.

L'ajustement du *Cahier des charges et devis généraux* aux exigences environnementales

Soucieux d'adapter ses pratiques aux exigences environnementales, le Ministère a intégré au *Cahier des charges et devis généraux* des clauses environnementales, notamment dans les sections portant sur la surveillance des travaux, les obligations et responsabilités des entrepreneurs, le terrassement, les ouvrages d'art, les ponceaux et égouts pluviaux, de même que dans la section traitant de la galvanisation à chaud, de la métallisation et de la peinture.

La diversité biologique

En 1996, le gouvernement du Québec adoptait la stratégie de mise en œuvre de la Convention sur la diversité biologique et un plan d'action québécois sur la biodiversité. Le Ministère, qui est représenté au sein du Comité interministériel *ad hoc* sur la diversité biologique, participe au suivi de ce plan d'action. Le premier rapport annuel de suivi, celui de 1996-1997, a été produit cette année et montre les efforts consentis pour assurer la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique québécoise. Signalons, entre autres, la mise sur pied d'un groupe de travail sur l'efficacité énergétique et les activités polluantes ainsi que la poursuite de la mise en œuvre de la Politique sur l'environnement. De plus, des actions visent à prendre en considération la problématique des espèces et des milieux en situation précaire dans le contexte environnemental.

La restauration d'habitats fauniques

Dans le cadre du projet de recherche en partenariat intitulé «Projets pilotes de restauration d'habitats le long du Saint-Laurent», plusieurs projets pilotes ont été réalisés afin de démontrer des techniques de stabilisation et de contrôle d'érosion, de création, de

restauration et d'aménagement d'habitats fauniques et de végétalisation. Ce projet, d'une durée de quatre ans, se terminait cette année. Plusieurs guides ont été produits, portant notamment sur les projets d'aménagement et de restauration d'habitats fauniques pour les marais spartines (milieux d'eaux salées) et pour les marais dulcicoles (milieux d'eaux douces). Également, un guide d'intervention sur la restauration naturelle des rives du Saint-Laurent entre Comwall et l'île d'Orléans a été réalisé.

L'implication dans les activités de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Le Ministère contribue aux travaux de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal depuis sa création en lui versant notamment une subvention annuelle. Partageant la préoccupation d'améliorer l'environnement du cadre de vie et l'identité des espaces urbains et ruraux du Québec, il a octroyé à la Chaire des contrats pour la réalisation des projets de recherche suivants :

- qualité paysagère des entrées routières importantes au Québec, y compris la phase expérimentale en cours, soit l'étude de caractérisation et de requalification des paysages d'entrée de la capitale du Québec (corridor Duplessis) ;
- concept d'aménagement des portes d'entrée d'une agglomération ;
- élaboration d'un guide méthodologique en vue de la caractérisation et de la gestion des paysages d'intérêt patrimonial de la région des Laurentides.

La recherche et développement en environnement

En plus des projets de recherche cités précédemment, le Ministère poursuit les recherches suivantes :

- stabilisation, protection et restauration de berges à l'aide d'armatures végétales ;
- gestion intégrée et durable des dépendances vertes : contrôle biologique de la petite herbe à poux ;
- recherche sur l'ensemencement de plantes florifères sur les abords de route ;
- établissement de couvre-sols florifères sur les abords de route.

S.1.3 La sécurité en transport

La Politique de sécurité dans les transports, volet routier, est appliquée depuis deux années. Elle vise un objectif de réduction du bilan routier de 25 % en l'an 2000, rabaisant le nombre de décès et de blessés graves de 1 000 décès et 6 700 blessés graves à 750 et 5 000 respectivement pour une économie de

1,8 milliard de dollars. Le bilan routier de 1997 indique que les efforts consentis jusqu'à maintenant apportent les bénéfices escomptés, diminuant les décès à 796 et les blessés graves à 5 924.

Le plan d'action de la Politique de sécurité dans les transports, volet routier

La mise en œuvre du plan d'action s'est poursuivie par la réalisation des actions planifiées à court et à moyen termes, notamment la correction de points noirs, la pose ou le remplacement de glissières de sécurité, l'installation de dispositifs de retenue, l'ajout de base cédant sous l'impact aux lampadaires à risque pour la sécurité, l'éloignement de la supersignalisation de la chaussée ou l'ajout de structure cédant sous l'impact, le pavage des accotements aux fins de sécurité pour les usagers de la route et le maintien d'inventaires sur l'état du réseau. Plus de 30 M\$ ont été investis dans l'amélioration de la sécurité du réseau routier.

En plus, 180 M\$ ont servi à réaliser des aménagements sur le réseau routier qui ont en partie une incidence sur la sécurité : courbes, pentes, voies lentes, signalisation et éclairage, feux de circulation, surface de béton bitumineux, réaménagements de carrefours, passages à niveau, etc.

Aussi, plusieurs actions prévues à moyen et à long termes (politiques, normes, guides de bonnes pratiques, etc.) sont en voie de réalisation : la signalisation des voies cyclables et des sentiers de motoneiges et des véhicules tout-terrains, les politiques sur le transport des marchandises et des matières dangereuses, les critères de détermination des limites de vitesse, le guide d'accompagnement et les conditions d'utilisation et d'aménagement pour la conduite sécuritaire des véhicules hors route.

Un comité-conseil technique en sécurité routière, regroupant des experts du Ministère, a été créé pour seconder les spécialistes en sécurité routière en territoire. L'objectif du comité est de fournir des conseils techniques supplémentaires aux équipes de spécialistes en territoire concernant les projets de sécurité complexes.

La politique de gestion du suivi des accidents mortels

L'application de cette politique a amené la mise en place d'un système de gestion des accidents mortels basé sur les relevés techniques des infrastructures sur les sites de 402 accidents mortels, l'analyse des recommandations de 62 rapports d'investigation et de deux rapports d'enquête publique du coroner.

Le bilan annuel fait ressortir le bien-fondé de la collecte des données détaillées de l'environnement

routier au moment et lieu de l'accident mortel sur le réseau routier entretenu par le Ministère. L'intervention immédiate sur les sites vise principalement à déterminer les correctifs à apporter pour sécuriser les lieux, à corriger à court terme les anomalies constatées et, à informer les intervenants sur l'état de la route. Également, des relevés complémentaires sont effectués pour préciser la problématique de la sécurité des lieux d'accident et établir les actions à réaliser (études de sécurité), répondre aux interrogations soulevées par les coroners sur l'environnement routier et améliorer les connaissances sur la problématique de la sécurité au sein du réseau routier.

Le Ministère a participé activement aux travaux des investigations et des enquêtes du coroner afin de connaître toutes les circonstances des accidents mortels et de planifier les meilleures interventions en sécurité pour en éviter la répétition. Des évaluations et des travaux de développement sont exécutés pour préciser les interventions visant à corriger les sites qui font problème et les situations dangereuses rencontrées.

Le diagnostic de sécurité routière

Au sujet du diagnostic de sécurité routière (DSR), les efforts visant l'organisation des données en sécurité routière se poursuivent. Les développements informatiques le soutenant devraient être achevés dans le prochain exercice financier. Les phases opérationnelles permettent aux unités territoriales d'exploiter ces données à diverses fins, notamment :

- avoir accès rapidement aux données relatives aux accidents sur un site ;
- recenser les sites potentiellement dangereux sur la base des indicateurs de fréquence et d'indice ;
- dresser un portrait synthèse de la sécurité en fonction de certaines caractéristiques ;
- dégager des problématiques particulières.

Dans le cadre de l'élaboration du projet de règlement sur le rapport d'accident supervisé par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le Ministère participe activement aux travaux du comité afin d'assurer la collecte de données fiables et, surtout, essentielles afin de rendre le réseau routier encore plus sécuritaire pour les usagers par des interventions efficaces et mieux ciblées.

L'ATSR et les travaux connexes

Dans le cadre des applications technologiques en sécurité routière (ATSR), mises au point pour améliorer et moderniser l'application de la réglementation en sécurité publique, le Ministère soutient financièrement les travaux d'informatisation du croquis du rapport d'accident et contribue à leur réalisation,

notamment à l'étude de faisabilité, à l'adaptation aux systèmes informatiques internes et aux croquis reliés à des infrastructures. Le croquis d'accident est un élément essentiel aux analystes en sécurité pour compléter les paramètres de l'accident, mieux en connaître les circonstances et surtout bien circonscrire le problème de sécurité pouvant être relié à l'infrastructure, permettant ainsi de proposer les correctifs appropriés.

Le système intégré d'analyse de site

La première phase de la mise en place du système intégré d'analyse de site (SIAS) est terminée. Ce système est utilisé par les unités en territoire pour effectuer des analyses de sécurité des sites accidentogènes. Il exploite les données du diagnostic de sécurité routière, des infrastructures et de circulation pour établir un état de la sécurité des carrefours (typologie des accidents du site, fréquences, taux de sécurité du site). Aussi, des municipalités effectuent actuellement des évaluations du système intégré d'analyse de site déjà mis en place afin de bien l'adapter aux besoins de chaque milieu municipal.

Par ailleurs, les développements portent sur l'ajout d'un système expert ou système à base de connaissance pour guider l'utilisateur et l'analyste en sécurité vers les solutions de sécurité les plus appropriées au site dangereux évalué. Les choix du modèle de système expert et l'analyse des connaissances des spécialistes sont réalisés. Des développements portent aussi sur le suivi des interventions en sécurité pour en évaluer l'efficacité et bonifier les connaissances du système expert.

Les limites de vitesse

Le guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation a été diffusé en 1998 auprès des municipalités du Québec et des corps policiers. Il est un outil d'aide à la réflexion destiné aux responsables de réseaux routiers municipaux afin qu'ils soient en mesure de prendre des décisions éclairées et d'assurer l'uniformité d'une municipalité à l'autre en matière de détermination des limites de vitesse. Également, un document de formation est préparé à l'intention des analystes et des gestionnaires en région qui agiront aussi comme des agents formateurs pour seconder le personnel des municipalités.

Par ailleurs, les spécialistes procèdent à l'élaboration de critères :

- permettant de hausser la limite de vitesse sur les sentiers de motoneiges et de véhicules tout-terrains à 90 km/h et à 70 km/h respectivement ;

- de détermination des limites de vitesse sur les routes comportant quatre voies de circulation, autant celles du réseau des municipalités que celles du réseau provincial.

La formation

Les efforts de formation s'inscrivent dans un processus permanent qui vise à former les spécialistes en territoire afin de leur permettre de faire les bons diagnostics de sécurité et de mettre en place les meilleurs correctifs. Des efforts de plus de deux années-personnes sont accordés à cette activité très importante. • ces efforts s'ajoute la participation du personnel en formation. En 1997-1998, la formation du personnel œuvrant en sécurité routière, entre autres dans les unités en territoire, a porté sur les cinq sujets suivants :

- l'étude de besoins de dispositifs de contrôle ;
- l'étude de sites accidentogènes par l'analyse des accidents ;
- l'évaluation de l'adhérence des revêtements lors des études des sites accidentogènes ;
- l'étude de sites accidentogènes par l'analyse des attentes dans la tâche de conduite ;
- l'étude sur les distances de visibilité.

La politique de sécurité dans les transports, volets ferroviaire, aérien et maritime

L'élaboration de la politique sur les volets des autres modes de transport est amorcée. Une première réflexion interne au Ministère est en cours de réalisation. Elle porte, entre autres, sur le contexte et l'état de la situation en matière de sécurité dans ces modes de transport en vue de bien circonscrire les enjeux de sécurité et les pistes d'action de la Politique. Par ailleurs, le Ministère participe à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et y investit annuellement environ 0,8 M\$.

La sécurité ferroviaire

Le Ministère exerce une compétence limitée dans le domaine ferroviaire, notamment en matière de sécurité. Au cours de l'année, il a réalisé 30 inspections de voies d'opération et d'équipement, dont 6 sur des sites industriels desservis par des lignes ferroviaires.

De plus, le Ministère a sanctionné, le 18 décembre 1997, la **Loi modifiant la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé**. Cette loi a pour but d'améliorer la sécurité dans le domaine du transport terrestre guidé, principalement du transport ferroviaire, dans le contexte d'une augmentation importante du nombre de compagnies ferroviaires et du nombre de kilo-

mètres de voie ferrée relevant maintenant de la compétence du Québec. La Loi tient compte également de la popularité grandissante des pistes cyclables et des véhicules hors route, lesquels sont fréquemment utilisés dans le voisinage des emprises ferroviaires, et elle correspondra aux nouvelles réalités des petites compagnies ferroviaires québécoises qui ont été créées à partir de tronçons délaissés par les chemins de fer nationaux.

La sécurité aux passages à niveau

Les travaux du groupe de travail provincial, dont le mandat est de concevoir et de mettre en œuvre des actions afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau, ont été amorcés dès le début de 1997. Ce comité est composé de représentants de Transports Canada, de la SAAQ, de la Sûreté du Québec, du Canadien Pacifique, du Canadien National (CN), de compagnies de chemin de fer à charte provinciale, en plus des représentants du Ministère. Ses travaux ont porté sur la détermination des champs d'intervention et sur les problématiques. Des mesures correctives seront mises en œuvre.

Par ailleurs, la programmation des travaux d'amélioration de la sécurité à exécuter pour l'année 1998 a été établie et ajustée aux programmations de Transports Canada et des compagnies ferroviaires.

5.2 Les travaux sur le réseau routier

5.2.1 Le Plan d'action 1995-2000

L'exercice 1997- 1998 a constitué la troisième année du Plan d'action 1995-2000. Ce plan précise les objectifs que le Ministère s'est fixés d'ici l'an 2000 pour améliorer le réseau routier ainsi que les ressources financières qu'il entend y investir.

Après avoir créé en 1996 le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, le gouvernement, considérant l'importance de disposer d'infrastructures adéquates pour favoriser le développement socio-économique des Québécois, s'engageait dans le discours du budget 1997-1998 à hausser au cours de la prochaine période triennale les investissements prévus dans le réseau routier. Un programme spécial de trois ans (50 M\$/an) fut également mis en œuvre pour réduire la congestion à Montréal. Ainsi, les investissements sur le réseau routier se sont élevés en 1997-1998 à plus de 524 M\$, soit une hausse de près de 88,4 M\$ par rapport à 1996-1997. Cette somme comprend quelque 361 M\$ de travaux directs exécutés à forfait et 163 M\$ de dépenses connexes (acquisitions immobilières, honoraires, études préparatoires, surveillance et administration). Ce programme d'investissement croissant et pluriannuel contribuera à main-

tenir la qualité globale du réseau routier, à en améliorer la sécurité et la fonctionnalité. Il permettra ainsi d'atteindre plus rapidement les objectifs fixés dans le Plan d'action 19952000.

Plus précisément, le Ministère avait retenu les objectifs suivants.

- **Assurer une meilleure conservation du réseau**

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

À cet égard, quelque 107,8 M\$* ont été consacrés en 1997-1998 à l'exécution de travaux de conservation des chaussées : 67,0 M\$ pour la pose de couches

d'usure, 36,7 M\$ pour le renforcement et la reconstruction des infrastructures routières et 4,1 M\$ pour divers travaux de réfection de chaussées ou d'autres éléments de la route. Le Ministère est intervenu ainsi sur 1 786 km du réseau routier supérieur.

En ce qui concerne les structures (ponts et viaducs), le Ministère a investi 64,8 M\$ pour l'exécution de travaux nécessaires à leur entretien, à leur renforcement ou à leur remplacement. Ainsi, 269 ponts ou structures ont été réparés, renforcés ou remplacés.

* Les chiffres cités maintenant et ci-après sont ventilés par direction territoriale et région administrative aux tableaux 6 et 6a.

Tableau 6

Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de conservation, d'amélioration et de développement du réseau routier par direction territoriale en 1997-1998 (000 \$)

Direction territoriale	Entretien		Conservation des chaussées	Conservation des structures	Amélioration du réseau routier	Développement du réseau routier	Total 1997-1998	Total 1996-1997
	Hiver	Été						
<i>Direction générale de Québec et de l'Est</i>								
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	6 798,4	2 602,8	4 127,8	1 375,4	10 092,7	—	24 997,1	18 901,4
Bas-Saint-Laurent	9 608,6	2 953,6	8 369,5	468,5	6 231,9	7 528,9	35 161,0	0,9
Chaudière-Appalaches	10 652,0	3 727,5	10 688,6	3 997,1	7 415,9	2 261,7	38 742,8	41 711,1
Côte-Nord	8 138,7	3 770,0	4 331,4	927,1	4 217,6	170,0	21 554,8	32 226,3
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est	4 326,5	1 886,4	3 129,9	853,3	2 464,5	6 751,4	19 412,0	19 794,5
Lac-Saint-Jean-Ouest-Chibougamau	4 273,1	2 791,2	4 740,1	340,0	2 440,8	1 470,5	16 055,7	14 347,7
Québec	8 802,2	5 192,3	4 536,2	4 505,2	8 327,2	1 530,5	32 893,6	36 576,9
Total	52 599,5	22 923,8	39 923,5	12 466,6	41 190,6	19 713,0	188 817,0	189 863,8
<i>Direction générale de Montréal</i>								
Laval-Mille-îles	5 858,7	2 389,1	5 761,1	8 446,0	5 356,8	20 708,4	48 520,1	18 012,2
île-de-Montréal	5 712,2	3 854,7	3 676,3	24 410,3	9 238,5	554,4	47 446,4	42 646,5
Est-de-la-Montérégie	8 254,5	5 069,2	5 967,8	5 788,1	8 779,3	4 166,7	38 025,6	27 945,6
Ouest-de-la-Montérégie	7 181,4	2 836,9	6 816,8	2 372,1	6 669,9	2 073,4	27 950,5	21 745,1
Total	27 006,8	14 149,9	22 222,0	41 016,5	30 044,5	27 502,9	161 942,6	110 349,4
<i>Direction générale de l'Ouest</i>								
Estrie	7 615,1	4 376,4	8 386,1	2 340,4	5 548,4	5 622,4	33 888,8	27 351,7
Mauricie	4 152,5	3 098,1	7 762,8	2 007,0	5 731,4	—	22 751,8	37 676,5 ¹
Centre-du-Québec	4 633,3	1 998,8	5 726,2	2 622,0	2 110,2	197,4	17 287,9	—
Laurentides-Lanaudière	9 681,9	5 348,0	9 223,6	1 847,6	7 061,7	10 203,7	43 366,5	41 253,9
Outaouais	5 718,2	2 616,8	4 562,3	1 484,4	4 646,2	3 060,3	22 088,2	19 766,5
Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec	9 360,1	9 715,9	9 388,6	1 077,9	9 271,3	—	38 813,8	32 483,9
Total	41 161,1	27 154,0	45 049,6	11 379,3	34 369,2	19 083,8	178 197,0	158 532,5
Directions centrales	22,0	2 660,5	623,9	0,1	463,3	—	3 769,8	1 558,9
Total global	120 789,4	66 888,2	107 819,0	64 862,5	106 067,6	66 299,7	532 726,4	

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

1. En 1996-1997, les directions de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule direction sous l'appellation « Mauricie—Bois-Francs ».

Tableau 6a

Dépenses relatives aux travaux d'entretien, de conservation, d'amélioration et de développement du réseau routier par région administrative en 1997-1998 (000 \$)

Région administrative	Entretien		Conservation des chaussées	Conservation des structures	Amélioration du réseau routier	Développement du réseau routier	Total 1997-1998	Total 1996-1997
	Hiver	Été						
Bas-Saint-Laurent	9 608,6	2 953,6	8 369,5	468,5	6 231,9	7 528,9	35 161,0	26 305,9
Saguenay-Lac-Saint-Jean	6 684,4	3 386,6	5 249,9	1 193,3	4 905,3	8 221,9	29 641,4	31 245,0
Québec	8 802,2	5 192,3	4 536,2	4 505,2	8 327,2	1 530,5	32 893,6	36 576,9
Mauricie	4 152,5	3 098,1	7 762,8	2 007,0	5 731,4	—	22 751,8	37 676,5 ¹
Estrie	7 615,1	4 376,4	8 386,1	2 340,4	5 548,4	5 622,4	33 888,8	27 351,7
Montréal	5 712,2	3 854,7	3 676,3	24 410,3	9 238,5	554,4	47 446,4	42 646,5
Outaouais	5 718,2	2 616,8	4 562,3	1 484,4	4 646,2	3 060,3	22 088,2	19 766,5
Abitibi-Témiscamingue	7 701,1	3 029,9	6 578,6	1 077,9	9 189,3	—	27 576,8	25 000,1
Côte-Nord	8 138,7	3 770,0	4 331,4	927,1	4 217,6	170,0	21 554,8	32 226,3
Nord-du-Québec	3 574,2	7 977,0	5 430,1	—	82,0	—	17 063,3	10 379,0
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	6 798,4	2 602,8	4 127,8	1 375,4	10 092,7	—	24 997,1	18 901,4
Chaudière-Appalaches	10 652,0	3 727,5	10 688,6	3 997,1	7 415,9	2 261,7	38 742,8	41 711,1
Laval	3 056,9	1 253,4	4 677,3	4 478,0	1 692,3	15 702,5	30 860,4	8 653,0
Lanaudière	5 167,9	2 011,7	4 693,4	503,2	2 616,9	6 107,9	21 101,0	20 697,1
Laurentides	7 315,8	4 472,0	5 614,0	5 312,4	8 109,3	9 101,7	39 925,2	29 918,0
Montérégie	15 435,9	7 906,1	12 784,6	8 160,2	15 449,2	6 240,1	65 976,1	49 690,7
Centre-du-Québec	4 633,3	1 998,8	5 726,2	2 622,0	2 110,2	197,4	17 287,9	—
Total	120 767,4	64 227,7	107 195,1	64 862,4	105 604,3	66 299,7	528 956,6	458 745,7
Directions centrales	22,0	2 660,5	623,9	0,1	463,3	—	3 769,8	1 558,9
Total global	120 789,4	66 888,2	107 819,0	64 862,5	106 067,6	66 299,7	532 726,4	460 304,6

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

1. En 1996-1997, les directions de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule direction sous l'appellation « Mauricie—Bois-Francs ».

• **Maintenir l'effort pour l'amélioration du réseau routier**

Diverses interventions sur le réseau routier réalisées en 1997-1998 avaient pour principaux objectifs de réduire le nombre d'accidents (avec morts, avec blessés ou avec dommages matériels seulement) et d'améliorer la fluidité de la circulation. La correction de courbes, de pentes, l'élargissement de voies et d'accotements non conformes aux normes de sécurité, la pose de glissières de sécurité pour la protection contre les objets fixes, l'amélioration de la signalisation ont nécessité des débours de 106,1 M\$ en 1997-1998, incluant les investissements dans le cadre du programme spécial de décongestion du réseau routier à Montréal.

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

⊙ cet égard, la solution ne réside pas exclusivement dans des interventions routières. Des transferts intermodaux et des mesures favorisant une meilleure gestion de la demande sont d'abord considérés avant d'envisager la construction de nouveaux axes routiers ou l'augmentation de la capacité des axes existants. Toutefois, afin d'améliorer la fluidité de la circulation, d'améliorer la sécurité sur certains tronçons précis ou d'assurer une meilleure desserte régionale, des travaux de prolongement ou d'élargissement routier s'avèrent nécessaires. Si l'on inclut les interventions réalisées dans le cadre du programme spécial de décongestion du réseau routier à Montréal, le Ministère a consacré en 1997-1998 quelque 73,6 M\$ à ce type de projet de développement.

5.2.2 L'aide financière aux municipalités

Afin d'aider les municipalités à assumer leurs responsabilités, plus de 129 M\$ ont été ainsi accordés pour assurer l'entretien régulier et l'amélioration du réseau local, ainsi que pour la réfection des ponts et autres ouvrages d'art. On trouvera aux tableaux 5 et 5a la répartition par direction territoriale et région administrative de l'aide financière aux municipalités.

Les compensations versées en vertu du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, incluant le volet consacré aux chemins locaux doublés d'une vocation d'accès aux ressources et celui qui est consacré à l'entretien des passages à niveau, ont totalisé près de 88 M\$; quelque 900 municipalités, sur un total d'environ 1 500, en ont bénéficié.

Quant à l'aide à l'amélioration du réseau local, un montant d'environ 27 M\$ y a été consacré, et ce, pour 997 municipalités.

L'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art a porté sur des structures réparties dans 128 municipalités et pour lesquelles près de 14 M\$ ont été alloués.

5.2.3 La signalisation

Le plan global de signalisation de destination

L'élaboration du Plan global de signalisation de destination, amorcée en janvier 1996 et qui vise à établir les noms des municipalités à faire apparaître aux sorties d'autoroutes et aux intersections sur le réseau routier, s'est poursuivie.

Les normes de signalisation routière

La révision des normes concernant tous les volets de la signalisation routière, soit des nouvelles normes de signalisation d'indication pour les voies cyclables, de marquage sur la chaussée et de signaux, ainsi que les modifications aux normes de signalisation de prescription, de danger et de travaux, est maintenant terminée. Les normes seront également fixées dans le but d'accorder au ministre des Transports un pouvoir l'habilitant à édicter, par arrêté ministériel, des normes obligatoires pour la signalisation routière. Des modifications au **Règlement sur la signalisation routière** seront nécessaires pour inclure ces ajustements.

La signalisation touristique

À la lumière des résultats d'une expérimentation dans la signalisation de circuits touristiques, un projet de politique en ce domaine a été élaboré avec la participation de Tourisme Québec, des associations touristiques régionales associées du Québec (ATRAQ) et de la Société québécoise de promotion touristique (SQPT). Toujours en collaboration avec ces deux derniers organismes, le Ministère a révisé le contenu de deux programmes de signalisation, soit celui des équipements et celui des services sur les autoroutes. Enfin, il a mis en place la signalisation des arrondissements historiques qui indique les lieux reconnus par la **Loi sur les biens culturels**.

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

Au cours de l'exercice, près de 7,6 M\$ ont été dépensés dans les régions de Montréal, de Québec, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Basse-Côte-Nord en vertu de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale de 1993 sur le programme stratégique d'amélioration routière à frais partagés en parts égales. Après

cinq ans, 99,6 % de ce programme de 150 M\$ a été réalisé.

Les projets retenus en 1997-1998 visaient l'amélioration de la fluidité et la sécurité de la circulation sur la route 175, entre les régions de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le développement de l'autoroute 50 dans la grande région métropolitaine de Montréal, aux fins de décongestion, et des travaux sur la route 138, dans la région de la Basse-Côte-Nord, en vue de parachever le désenclavement de ce territoire nouvellement relié au réseau routier de base.

En octobre 1995, un avenant à cette entente a également été conclu. Il porte sur un programme de transition de cinq ans résultant de l'abolition, le 1^{er} juillet 1995, du Programme fédéral de subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique et de l'Est du Québec. Le nouveau programme prévoit une enveloppe de 78 M\$ pour le Québec. Il a pour objectifs d'aider les expéditeurs éprouvant de la difficulté à s'adapter à la levée des subventions ainsi que d'investir, dans les routes et autres infrastructures de transport de l'est du Québec, au profit de tous les usagers. En vertu de cette entente, plus de 9 M\$ ont été consacrés durant l'année au volet d'aide aux expéditeurs et, sur une base de partage en parts égales, un peu plus de 20 M\$ ont été consacrés au volet routier.

5.2.5 Les travaux dans le cadre de la prolongation du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec

Une modification apportée à l'Entente Canada-Québec portant sur le programme Travaux d'infrastructures et initialement conclue le 7 février 1994 a confirmé, le 11 avril 1997, la prolongation du programme pour l'exercice 1997-1998. Ce programme a pour objet de mettre en œuvre un programme d'investissements afin de renouveler et d'améliorer les infrastructures nécessaires à la prestation d'un service public, de créer des emplois, d'améliorer la compétitivité et de promouvoir un environnement de plus grande qualité.

L'introduction du volet 1, propre à la construction, à l'amélioration et à la réfection du réseau routier supérieur et auquel une enveloppe de 133,9 M\$ est rattachée, a permis notamment, en 1997-1998, la réalisation de 162 projets totalisant 97,9 M\$ sur diverses routes du Québec, l'octroi du solde, pour des projets déjà approuvés, devant être effectué ultérieurement selon les dispositions de l'entente. À noter que le tout se fait sur une base de partage deux tiers — un tiers,

le tiers correspondant à la participation financière fédérale.

Le Ministère a également participé, à titre de commanditaire et dans le cadre du volet 3.1 de l'entente concernant des projets structurants ou qui ont un effet d'entraînement pour l'économie d'une région ou d'une municipalité, aux projets de construction du chemin du lac Kénogami et du lien routier entre l'autoroute 20 et la municipalité de Saint-Amable, projets dont le coût global s'élève à près de 7 M\$ et pour lesquels la participation financière du Québec totalise plus de 2 M\$, dont près de 1,3 M\$ en 1997-1998.

5.2.6 Les immeubles excédentaires (rénovation cadastrale)

Un projet de loi modifiant la **Loi sur le ministère des Transports** a été adopté le 19 juin 1997. Cette loi permet de disposer, au moment de la rénovation cadastrale, d'immeubles de moindre valeur — 5 000 \$ et moins — et de renoncer au droit de propriété sur un tel immeuble en faveur du propriétaire du terrain contigu.

Le **Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et organismes publics** a également été adopté par décret le 18 mars 1998 et mis en vigueur le 16 avril 1998. Ce règlement a pour but de faciliter le processus de disposition des immeubles visés.

5.2.7 Les activités immobilières

Au total, 16 084 000 \$ ont été dépensés au cours de l'année 1997-1998 pour l'acquisition de droits immobiliers : 1 335 000 \$ pour des emprises de chemin de fer désaffectées et 14 749 000 \$ pour des acquisitions reliées aux travaux routiers. Cette dépense représente une augmentation de près de 12 % par rapport à l'exercice précédent, laquelle est essentiellement due aux acquisitions des emprises de chemin de fer désaffectées.

Tableau 4

Dépenses relatives à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport en 1997-1998

	1997-1998		1996-1997	
	(000 \$)	(%)	(000 \$)	(%)
Rémunération	217 598,7	20,8	233,604,0	24,7
Permanents	171 298,8	16,4	193 170,5	20,5
Occasionnels	46 299,9	4,4	40 433,5	4,3
Exploitation du réseau	224 895,8	21,5	214 197,6	22,7
Entretien d'hiver	120 789,4	11,5	114 939,3	12,2
Entretien d'été	66 888,2	6,4	63 035,8	6,7
Ateliers et autres	37 218,2	3,6	36 222,5	3,8
Travaux routiers	394 498,3	37,7	315 715,4	33,4
Conservation des chaussées	107 819,0	10,3	109 994,1	11,6
Conservation des structures	64 862,5	6,2	52 412,4	5,5
Amélioration du réseau routier	106 067,6	10,1	71 837,5	7,6
Développement du réseau routier	66 299,7	6,3	49 671,0	5,3
Dépenses connexes ¹	49 449,5	4,7	31 800,4	3,4
Aide au réseau municipal	133 296,4	12,7	122 630,2	13,0
Prise en charge du réseau local	87 574,8	8,4	87 597,8	9,3
Amélioration du réseau local	27 687,7	2,6	23 681,3	2,5
Réfection des ponts et ouvrages d'art	13 888,9	1,3	9 371,7	1,0
Autres	4 145,0	0,4	1 979,4	0,2
Dépenses administratives	77 087,3²	7,4	58 236,2	6,2
Total	1047 376,5		944 383,4	

1. Les dépenses connexes comprennent les acquisitions immobilières, le déplacement de services publics et les honoraires.

2. Cela inclut 27,4 M\$ de loyers maintenant décentralisés et ajoutés aux travaux sur le réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport.

5.3 Les pluies diluviennes et la tempête de verglas

Les pluies diluviennes de juillet 1996

Les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996 ont causé des dommages considérables aux infrastructures du Ministère dans les régions du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord, de Charlevoix et dans une certaine mesure de celle de la Mauricie-Bois-Francs. Plusieurs routes avaient été fermées et certaines populations ont été isolées pendant plusieurs jours.

Les travaux de reconstruction entrepris d'urgence dès l'été 1996 se sont poursuivis au cours de l'exercice 1997-1998 ; de même, des travaux de stabilisation ont été entrepris afin d'assurer la sécurité et la longévité des ouvrages touchés.

Les travaux effectués en 1997-1998 ont représenté des dépenses de 16 M\$ et des parachèvements sont prévus en 1998-1999 pour 9,2 M\$, ce qui porterait le coût total de l'opération à 60,4 M\$, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Travaux de reconstruction (000 \$) (pluies diluviennes) Secteur d'intervention	Coût des travaux 1996-1997	Coût des travaux 1997-1998	Coût prévu des travaux 1998-1999	Total
Côte-Nord	2,9	0,4	—	3,3
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est	26,6	10,7	7,8	45,1
Lac-Saint-Jean-Ouest-Chibougamau	0,3	0,2	—	0,5
Charlevoix	4,7	3,8	0,1	8,6
Mauricie	0,4	0,1	—	0,5
Total	34,9	15,2	7,9	58,0
Directions centrales	0,3	0,8	1,3	2,4
Total global	35,2	16,0	9,2	60,4

Les pluies diluviennes de novembre 1996

La région de la Mauricie a connu une seconde période de pluies diluviennes au début de novembre 1996. Les dégâts occasionnés au réseau routier du Ministère ont nécessité des travaux totalisant 1,8 M\$ en 1996-1997, lesquels travaux se sont poursuivis en 1997-1998 pour une somme de 1,3 M\$, portant ainsi le total à 3,1 M\$.

La tempête de verglas de janvier 1998

Du 5 au 9 janvier 1998, une forte tempête de verglas s'est abattue sur le sud-ouest du Québec, causant une panne d'électricité majeure due à la destruction d'une partie du réseau de distribution électrique d'Hydro-Québec. L'amoncellement de glace, la présence de lignes électriques, de pylônes, de poteaux et d'arbres effondrés et les risques pour la sécurité des usagers du réseau qui en découlent ont obligé la fermeture de plusieurs routes. De plus, le redoux qui a suivi a causé des débordements de rivières, lesquels ont à leur tour endommagé le réseau routier.

Cette situation a entraîné pour le Ministère un volume exceptionnel de travaux de déneigement et de déglacage sur le réseau supérieur. Elle a également nécessité la remise en état d'infrastructures de transport (signalisation aérienne, structures) ainsi que l'abatage et l'émondage d'arbres afin de maintenir le réseau viable et sécuritaire. De plus, étant donné l'ampleur et l'urgence de la situation, le Ministère a prêté main-forte à diverses municipalités par l'exécution de tâches similaires, a offert un soutien direct à la population par un prêt de personnel à la Sécurité publique, par un service de réparation de génératrices et par une gestion du trafic visant à permettre l'acheminement rapide et sécuritaire des matériaux nécessaires à la remise en état du réseau de distribution électrique.

Le tableau ci-dessous fournit le détail des sommes dépensées à cet égard au cours de l'exercice 1997-1998 ainsi que l'évaluation des besoins pour la remise en état du réseau en 1998-1999.

Dépenses en 1997-1998 et prévisions en 1998-1999 (000 \$) (tempête de verglas) Direction territoriale	Coût des travaux 1997-1998	Coût prévu des travaux 1998-1999	Total
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	19,0	—	19,0
Bas-Saint-Laurent	43,3	—	43,3
Chaudière-Appalaches	69,3	—	69,3
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est	7,0	—	7,0
Lac-Saint-Jean-Ouest-Chibougamau	19,8	—	19,8
Québec	113,8	—	113,8
Laval-Mille-Îles	207,7	—	207,7
Île-de-Montréal	2 757,8	—	2 757,8
Est-de-la-Montérégie	789,0	315,0	1 104,0
Ouest-de-la-Montérégie	700,8	1 601,3	2 302,1
Estrie	58,4	100,0	158,4
Mauricie	17,8	—	17,8
Centre-du-Québec	105,8	130,0	235,8
Laurentides-Lanaudière	156,8	100,0	256,8
Outaouais	148,5	150,0	298,5
Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	160,3	—	160,3
Total	5 375,1	2 396,3	7 771,4
Directions centrales	98,4	—	98,4
Total global	5 473,5	2 396,3	7 869,8

Tableau 5

Répartition par direction territoriale des subventions versées en 1997-1998 pour l'aide financière aux municipalités (000 \$)

Direction territoriale	Prise en charge du réseau local*			Amélioration du réseau local	Réfection de ponts et autres ouvrages d'art	Total 1997-1998	Total 1996-1997
	1	2	3				
Direction générale de Québec et de l'Est							
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2 173,8	33,5	134,9	452,8	595,1	3 390,1	3 150,8
Bas-Saint-Laurent	10 363,1	97,1	74,3	1 628,7	573,6	12 736,8	11 977,1
Chaudière-Appalaches	12 274,0	68,0	76,4	2 136,6	1 474,0	16 029,0	15 509,7
Côte-Nord	472,1	7,4	2,5	483,8	225,3	1 191,1	1 095,8
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est	1 716,1	15,4	10,0	2 113,2	87,4	3 942,1	3 213,1
Lac Saint-Jean-Ouest-Chibougamau	1 308,1	79,5	30,5	177,5	196,2	1 791,8	1 991,6
Québec	1 855,6	42,0	67,9	777,6	996,4	3 739,5	4 719,6
Total	3 0	162,8	342,9	396,5	7 770,2	4 148,0	42 820,4
Direction générale de Montréal							
Laval-Mille-Îles	0,4	—	22,5	632,1	459,5	1 114,5	602,4
Île-de-Montréal	—	—	—	8 486,4	—	8 486,4	5 745,6
Est-de-la-Montérégie	3 935,6	—	103,8	1 070,7	1 342,3	6 452,4	5 902,6
Ouest-de-la-Montérégie	2 973,6	—	246,0	1 600,6	929,3	5 749,5	5 859,1
Total	6 909,6	—	372,3	11 789,8	2 731,1	21 802,8	18 109,7
Direction générale de l' Ouest							
Estrie	10 022,2	6,3	82,4	1 430,7	1 005,2	12 546,8	11 937,8
Mauricie	2 901,2	23,8	117,4	621,1	2 104,9	5 768,4	14 440,0 ¹
Centre-du-Québec	8 258,4	—	82,2	1 570,7	561,9	10 473,2	—
Laurentides-Lanaudière	9 819,2	144,4	98,2	2 349,2	1 213,4	13 624,4	13 104,5
Outaouais	10 213,0	72,2	21,6	1 270,3	1 398,9	12 976,0	12 382,6
Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec	7 395,2	71,2	61,8	885,7	725,5	9 139,4	9 018,5
Total	48 609,2	317,9	463,6	8 127,7	7 009,8	64 528,2	60 883,4
Total global	85 681,6	660,8	1 232,4	27 687,7	13 888,9	129 151,4	120 650,8
Nombre de municipalités	902	105	241	997	128		

* 1 = Entretien été-hiver ; 2 = Chemins à double vocation ; 3 = Signalisation, passages à niveau.

Note : Le GH, subventions diverses et aux autochtones (616,9 k\$), et le FA, conservation des structures-pont de Québec (1825 k\$) ne sont pas intégrés dans ces données, non plus que les travaux exécutés en régie par le MTQ.

1. En 1996-1997, les directions de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule direction sous l'appellation « Mauricie—Bois-Francs ».

Tableau 5a

Répartition par région administrative des subventions versées en 1997-1998 pour l'aide financière aux municipalités (000 \$)

Région administrative	Prise en charge du réseau local			Amélioration du réseau local	Réfection de ponts et autres ouvrages d'art	Total	Total
	1	2	3*			1997-1998	1996-1997
Bas-Saint-Laurent	10 363,1	97,1	74,3	1 628,7	573,6	12 736,8	11 977,1
Saguenay-Lac-Saint-Jean	3 024,2	92,4	40,5	2 285,3	283,6	5 726,0	5 202,2
Québec	1 855,6	42,0	67,9	777,6	996,4	3 739,5	4 719,6
Mauricie	2 901,2	23,8	117,4	621,1	2 104,9	5 768,4	14 440,0
Estrie	10 022,2	6,3	82,4	1 430,7	1 005,2	12 546,8	11 937,8
Montréal	—	—	—	8 486,4	—	8 486,4	5 745,6
Outaouais	10 213,0	72,2	21,6	1 270,3	1 398,9	12 976,0	12 382,6
Abitibi-Témiscamingue	7 395,2	71,2	61,8	885,7	725,5	9 139,4	8 751,6
Côte-Nord	472,1	7,4	2,5	483,8	225,3	1 191,1	1 095,8
Nord-du-Québec	—	2,5	—	5,4	—	7,9	269,4
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2 173,8	33,5	134,9	452,8	595,1	3 390,1	3 150,8
Chaudière-Appalaches	12 274,0	68,0	76,4	2 136,6	1 474,0	16 029,0	15 509,7
Laval	—	—	—	—	—	—	—
Lanaudière	2 715,9	57,2	82,4	1 850,9	558,9	5 265,3	4 132,9
Laurentides	7 103,7	87,3	38,3	1 130,4	1 114,0	9 473,7	9 574,0
Montérégie	6 909,2	—	349,8	2 671,3	2 271,6	12 201,9	11 761,7
Centre-du-Québec	8 258,4	—	82,2	1 570,7	561,9	10 473,2	—
Total	85 681,6	660,9	1 232,4	27 687,7	13 888,9	129 151,5	120 650,8
Nombre de municipalités	902	105	241	997	128		

* 1=Entretien été-hiver 2=Chemins à double vocation ; 3=Signalisation passages niveau.

Note : Le GH, subventions diverses et aux autochtones (616,9 k\$), et le FA, conservation des structures — pont de Québec (1 825 k\$) ne sont pas intégrés dans ces données, non plus que les travaux exécutés en régie par le MTQ.

1. En 1996-1997, les directions de la Mauricie et du Centre-du-Québec ne formaient qu'une seule direction sous l'appellation « Mauricie—Bois-Francs ».

Tableau 7

**Aide au transport terrestre des personnes —
Dépenses de transfert par direction territoriale en 1997-1998**

	Aide au transport terrestre des personnes (\$)			
Direction territoriale	Transport en commun	Transport adapté	Transport scolaire	Total
Direction générale de Québec et de l'Est				
Chaudière-Appalaches	866 28 1	1 201 642	32 483 778	34551701
Québec	6 490 852	2 860 300	30 993 254	40344406
Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	66 558	1586 163	33 486 207	35 138 928
Côte-Nord	62 223	479 199	7 402 506	7 943 928
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	1224 522	1 349 622	24 614 499	27 188 643
Total	8 710 436	7 476 926	128980244	145 167 606
Direction générale de Montréal				
Laval-Mille-Îles	11680 126	2 049 767	41 271560	55 001 453
Île-de-Montréal	143 404 443	16 530 000	41 874 194	201 808 637
Est-de-la-Montérégie	17 441861	2 586 371	45 631 036	65 659 268
Ouest-de-la-Montérégie	5 517 674	1272271	33 534 060	40 324 005
Total	178 044 104	22438409	162310850	362793363
Service Plan et affaires régionales	5640	—	—	5640
Total	178 049 744	22438409	162 310 850	362799003
Direction générale de l'Ouest				
Estrie	730 374	2 024 876	20 631 411	23 386 661
Laurentides-Lanaudière	443 165	1390 500	34 881 543	36 715 208
Outaouais	3 658 187	1307 900	25 284 338	30 250 425
Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	69 235	630 300	15967631	16667 166
Mauricie—Centre-du-Québec	1 322 811	1574 200	34 818 143	37 715 154
Total	6 223 772	6 927 776	131583 066	144734614
Autres subventions				
Soutien aux organismes nationaux de promotion, divers	155 500	—	50000	205 500
Total global	193 139 452	36 843 111	422 924 160	652 906 723

Tableau 7a

Aide au transport terrestre des personnes

— Dépenses de transfert par région administrative en 1997-1998

Région administrative	Aide au transport terrestre des personnes (\$)			
	Transport en commun	Transport adapté	Transport scolaire	Total
01 Bas-Saint-Laurent	66 558	987 772	21297 049	22 351 379
02 Saguenay-Lac-Saint-Jean	1224 522	1286211	21 781 488	24 292 221
03 Québec	6 490 852	2 860 300	30 885 981	40 237 133
04 Mauricie	988 357	940 019	17 797 345	19725721
05 Estrie	730 374	2 024 876	20631 411	23 386 661
06 Montréal	143 410 083	16 530 000	40 034 854	203 774 937
07 Outaouais	3 658 187	1307 900	25 284 338	30250425
08 Abitibi-Témiscamingue	69 235	630 300	15 685 580	16 385 115
09 Côte-Nord	62 223	479 199	7 402 506	7 943 928
10 Nord-du-Québec	—	63 411	5 061 675	5 125 086
11 Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	—	598 391	12 189 158	12787549
12 Chaudière-Appalaches	866 28 1	1 201 642	32 483 778	34 551 701
13 Laval	6 026 854	1 194 116	13 171 374	20 392 344
14 Lanaudière	2 279 075	1 313 470	32 158811	35 751 356
15 Laurentides	3 817 362	932 681	30822918	35 572 961
16 Montérégie	22 959 535	3 858 642	79 165 096	105 983 273
17 Centre-du-Québec	334 454	634 181	17020798	17989433
Total	192 983 952	36 843 111	422 874 160	656 501223
<i>Autres subventions</i>				
Soutien aux organismes nationaux de promotion, divers	155 500	—	50 000	205 500
Total global	193 139 452	36 843 111	422 924 160	656 706 723

Chapitre VI

Le système de transport des personnes et des marchandises

6.1 Le transport terrestre des personnes

6.1.1 Le transport en commun urbain

Le Ministère a consacré, en 1997- 1998, 193,2 M\$ principalement à l'aide à l'exploitation et aux immobilisations des services de transport en commun urbain, dont plus de 92 % pour ceux de la région de Montréal.

Le programme d'aide à l'exploitation

Près de 15,4 M\$ ont été versés en subventions pour les dépenses d'exploitation des 19 organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) de la région de Montréal. De plus, 1,7 M\$ a été versé pour aider à financer les dépenses d'exploitation des dix OMIT situés dans les autres régions du Québec, alors que 0,8 M\$ a servi à éprouver des dépenses d'exploitation d'autres organismes.

Le programme d'aide aux immobilisations

Une subvention de 175,3 M\$ a été versée à différentes sociétés de transport pour couvrir leur service de la dette. De même, le Ministère s'est engagé à verser au cours des prochaines années 82,67 M\$ pour des investissements réalisés au cours du présent exercice financier par les différents services de transport en commun urbain.

Ainsi, du montant de 175,3 M\$, 89,5 M\$ ont été affectés au remboursement des actifs subventionnés (réseaux d'autobus et trains de banlieue) des neuf organismes publics de transport en commun, tandis que 85,8 M\$ étaient versés à la Communauté urbaine de Montréal pour le service de la dette du métro. D'autre part, depuis le 1^{er} janvier 1997, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est admissible au versement de subventions gouvernementales pour le remboursement de la dette contractée par des dépenses d'immobilisation. Toutefois, ces subventions n'étant versées que pour des projets qui ont été réalisés et financés à long terme, aucune somme n'a été consacrée à cet aspect en 1997-1998.

6.1.2 Le transport adapté aux personnes handicapées

Après la fusion d'une centaine de municipalités et l'intégration de plusieurs autres aux 100 services

existants, 800 municipalités du Québec offrent à ce jour des services de transport adapté aux personnes handicapées. Le Ministère, qui assume 75 % des coûts de ces services, a versé 36,9 M\$ au cours du présent exercice financier, assurant ainsi 3,7 millions de déplacements aux usagers handicapés.

La révision de la politique d'admissibilité des personnes handicapées aux services de transport adapté, avec le souci de mettre en place des mécanismes qui favoriseront la mobilité du plus grand nombre d'usagers entre les différents services de transport, s'est poursuivie.

6.1.3 Le transport par taxi

En vertu des pouvoirs exceptionnels qui lui sont dévolus par la *Loi sur le transport par taxi*, la Commission des transports du Québec a mené une enquête spéciale auprès d'une ligue de taxi afin de s'assurer de la conformité de la procédure de gestion financière auxquelles tous les regroupements de propriétaires de taxi sont tenus de se soumettre.

D'autre part, le Ministère a entrepris la révision en profondeur de l'ensemble de l'encadrement juridique de l'industrie du taxi au Québec. Après plus de quinze ans d'application de la *Loi sur le transport par taxi*, il importait de simplifier la réglementation, d'en faciliter l'application et le contrôle. Réalisée de concert avec les différents intervenants, cette révision devra assurer la qualité des services de taxi et faire en sorte de répondre aux nouveaux besoins engendrés par le virage ambulatoire et les services de transport adapté aux personnes handicapées, tout en favorisant l'amélioration des conditions économiques de l'industrie.

6.1.4 Le transport scolaire

Une somme de 422,9 M\$ a été versée en vertu du Programme d'aide au transport scolaire pour l'année 1997- 1998, soit une baisse de 1 % par rapport à l'exercice financier précédent.

D'autre part, l'année 1997-1998 aura été cruciale pour le ministère des Transports, qui avait la responsabilité du financement du transport scolaire depuis le début des années 70. En effet, au terme des négociations avec le milieu municipal pour l'élimination du déficit des finances publiques, le ministère de l'Édu-

cation du Québec établira, à compter du 1^{er} avril 1998, les règles financières et les enveloppes budgétaires destinées aux services de transport scolaire.

Les services continueront par ailleurs d'être organisés par les commissions scolaires. Le ministère des Transports conservera la responsabilité de la sécurité et, en collaboration avec ses partenaires, maintiendra sa participation active à la promotion des règles de sécurité destinées aux élèves et à l'ensemble des usagers de la route et poursuivra enfin ses analyses statistiques et la mise à jour des différentes données essentielles aux clientèles visées pour suivre l'évolution des services.

Les données concernant le transport terrestre des personnes sont présentées aux tableaux 7 et 7a et sont ventilées par direction territoriale et région administrative.

6.1.5 Le transport par véhicule hors route

La **Loi sur les véhicules hors route**, adoptée par l'Assemblée nationale en décembre 1996, est entrée en vigueur le 2 octobre 1997. Rappelons que ce texte législatif a pour objectif d'encadrer l'utilisation et la circulation des motoneiges et des véhicules tout-terrains.

Cette nouvelle loi a engendré l'élaboration d'un projet de règlement qui définit d'une façon plus détaillée les différentes obligations prévues par ladite loi. L'entrée en vigueur de ce règlement a été fixée à l'automne 1998.

Enfin, au cours du présent exercice, le Ministère a participé à la mise sur pied d'un programme d'assistance financière destiné à favoriser l'établissement de nouveaux sentiers pour les véhicules tout-terrains, tout en préconisant des mesures destinées à améliorer la sécurité dans ces lieux de circulation. Ce dernier programme comporte des similitudes avec celui qui est applicable à la motoneige en ce qui a trait notamment à la signalisation et à l'achat de machinerie pour l'entretien des sentiers.

6.1.6 Le transport par autocar

Dans le cadre de l'application de l'Accord sur le commerce intérieur, le Ministère a approuvé la mise en œuvre d'un plan de rationalisation des contrôles économiques du transport par autocar extraprovincial et préparé à cet effet un projet de règlement qui modifie le **Règlement sur le transport par autobus**. Les changements auront principalement pour effet de libéraliser les services nolisés et les services de livraison de colis par autocar.

Ces nouvelles mesures devraient entrer en vigueur au cours du mois d'avril 1999 en même temps que la **Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds**.

Devant l'abandon de certains services régionaux de transport par autocar, on a fait appel au ministère des Affaires municipales afin de doter les municipalités des pouvoirs leur permettant de pallier les conséquences de ces abandons. Ainsi, la **Loi sur les cités et villes** et le **Code municipal** du Québec ont été modifiés pour permettre aux municipalités d'aider au financement des services de transport interurbains. Dans la foulée des modifications adoptées à l'été 1997, le ministère des Transports a tenu à informer toutes les municipalités desservies par un service de transport interurbain précaire de cette nouvelle possibilité qui leur était offerte.

D'autre part, il a collaboré financièrement avec l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) à la réalisation d'un système de gestion des trajets d'autocar interurbain conçu et réalisé par l'Ecole polytechnique de l'Université de Montréal. Ce système informatisé appelé « SOGESTA » permettra au public d'être mieux informé sur les correspondances, les horaires et les tarifs des services de transport interurbain.

6.1.7 Le transport ferroviaire des passagers

L'abandon, le 22 août 1997 du tronçon ferroviaire du CN sur lequel est située la gare de Lévis a retenu l'attention cette année. Les différentes options proposées par Via Rail en remplacement des services qui seront abandonnés à la gare de Lévis ont fait l'objet d'analyses par le Ministère. Une étude a été réalisée afin de déterminer les coûts d'acquisition et de restauration du tronçon ferroviaire abandonné.

En ce qui concerne le projet de train à haute vitesse, le rapport final de l'étude de faisabilité à laquelle ont participé les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec recommandait que la prochaine phase de l'étude ne porte que sur les technologies de haute vitesse et qu'elle soit laissée à l'initiative du secteur privé, qui devrait fournir 50 % du financement. Depuis, le Ministère est en attente de propositions du secteur privé pour un projet de train à grande vitesse.

6.2 Le transport terrestre des marchandises

6.2.1 Le transport ferroviaire

Dans le cadre du mécanisme de transfert et de cessation de lignes ferroviaires contenu dans la nouvelle **Loi sur les transports au Canada**, mise en vigueur en juillet 1996, le processus de rationalisation du réseau ferroviaire s'est poursuivi tout au cours de l'année. De fait, l'entreprise montréalaise Genesee Rail-One (GRO) a acquis en novembre 1997 de Saint-Laurent & Hudson (SL&H) le réseau ferroviaire

de 590 km reliant Québec, Montréal et Hull. La ligne est exploitée par Les Chemins de fer Québec-Gatineau. En décembre 1997, la Société des chemins de fer du Québec inc. a acquis le réseau ferroviaire du Canadien National (CN) de 485 km reliant Moncton (Nouveau-Brunswick) et Mont-Joli (Québec). Le tronçon en territoire québécois, d'une longueur de 150 km, est exploité par Le Chemin de fer de la Vallée de la Matapédia, mais il est demeuré sous la compétence fédérale parce qu'il traverse la frontière du Québec. La ligne est empruntée par VIA Rail pour le transport des passagers. Le Ministère a suivi de très près la vente de ces lignes et a soutenu tous les efforts consentis par le secteur privé pour leur prise en charge.

De plus, l'élaboration d'un document d'orientation pour le maintien des infrastructures ferroviaires est finalisée et présentement à l'étude.

De concert avec les ministères visés, le Ministère a amorcé une réflexion eu égard aux demandes des grandes compagnies de chemin de fer portant sur la diminution des impôts fonciers des emprises ferroviaires. Ce dossier fait cependant partie d'une démarche plus globale qui tient compte de l'ensemble des modes de transport.

Les emprises ferroviaires abandonnées

Le Ministère a poursuivi, conjointement avec le ministère des Affaires municipales, les négociations entreprises avec les MRC afin de favoriser la prise en charge par ces dernières des emprises ferroviaires abandonnées et leur conversion à des fins récréotouristiques. Des baux ont ainsi été signés avec les MRC de Lotbinière, de La Jacques-Cartier et de Portneuf, ce qui a permis de mener à terme des aménagements récréotouristiques utilisant les emprises ferroviaires abandonnées sur leur territoire.

En septembre 1997, le Ministère a pris possession de l'emprise ferroviaire abandonnée Témiscamingue/Angliers qui appartenait au Canadien Pacifique.

6.2.2 Le transport routier

6.2.2.1 Vers une politique intégrée

La définition d'orientations ministérielles en ce qui a trait au transport des marchandises selon une approche multimodale et intégrée fait partie du plan d'action ministériel 1997-1999. Un document portant sur la problématique globale et les enjeux du transport des marchandises au Québec a été élaboré. Il présente le contexte touchant le transport des marchandises, le cadre institutionnel, les tendances de l'offre et de la demande de transport et une analyse du cadre d'intervention du Ministère pour en arriver aux principaux enjeux auxquels il doit faire face.

6.2.2.2 L'encadrement de l'industrie

Le Ministère a œuvré à la préparation d'un projet de loi portant sur l'encadrement du transport routier des personnes et des marchandises. Ce projet de loi vient mettre en place un mode de gestion des privilèges dans l'utilisation de la route par les véhicules lourds dans le respect des objectifs gouvernementaux de sécurité routière et de protection du réseau routier, outre qu'elle assure une plus grande cohésion des organismes chargés de l'application de la loi et des règlements.

Ce projet de loi vient établir un système de gestion qui prendrait la relève de l'ancienne réglementation économique que le Québec et ses partenaires du reste du Canada ont convenu d'éliminer graduellement. Ce système consisterait en un système d'inscription à la Commission des transports du Québec et de suivi à la Société de l'assurance automobile du Québec.

L'inscription à la Commission des transports du Québec serait maintenue sur la base d'une cote de comportement attribuée par cet organisme aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds qui circulent sur les chemins publics du Québec.

Dans son rôle de suivi des entreprises inscrites, la Société de l'assurance automobile du Québec pourrait intervenir directement auprès des propriétaires, exploitants ou conducteurs de véhicules lourds au regard des infractions au *Code de la sécurité routière* et de certaines autres dispositions législatives. Les contrevenants seraient invités par la SAAQ, dans ce système de suivi, à remédier à leurs faiblesses sous peine de voir leur dossier remis à la CTQ, qui pourrait réévaluer leur cote de comportement. Une cote évaluée insatisfaisante ou conditionnelle pourrait conduire à l'imposition par la CTQ de mesures administratives. En effet, c'est par l'introduction d'une cote de comportement que le gouvernement entendrait gérer le privilège de l'utilisation adéquate du réseau routier par les usagers.

Ce nouvel encadrement permettrait d'établir un «contrat de responsabilité» par lequel tous les autres intervenants (requérants de service, expéditeurs, courtiers, transitaires et agences de conducteurs) s'engageraient à respecter les règles de sécurité routière et de protection du réseau routier. Le projet de loi répondrait à la principale demande de l'industrie du transport, à savoir une plus grande responsabilisation de tous les intervenants, de manière à limiter, voire à éliminer, toute délinquance en matière de transport routier des personnes et des marchandises.

L'instauration du nouvel encadrement sera accompagnée de la révision du montant des amendes.

L'industrie du transport routier signale depuis quelques années des incohérences et des dédoublements relatifs à certaines infractions en matière de transport des personnes et des marchandises. De plus, dans plusieurs cas, les amendes ne sont pas suffisamment dissuasives pour décourager la récidive et les gestes mal intentionnés.

Dans le but de rétablir la cohérence dans le montant des amendes associées aux infractions aux lois et règlements en transport, le Ministère et la SAAQ ont entrepris une révision du montant de ces amendes. Pour ce faire, une grille de montants d'amendes a été établie en fonction du niveau de gravité des infractions (mineure, moyenne ou majeure) et du degré de priorité de chacun des secteurs d'infractions (sécurité routière, protection du réseau routier et infractions de nature économique). Un repositionnement à la hausse a été accordé à la sécurité routière, tandis qu'une priorité secondaire a été attribuée à la protection du réseau routier.

6.2.2.3 Le transport des matières dangereuses

Les modifications au **Règlement sur le transport de matières dangereuses** sont entrées en vigueur en mai 1997 et portent, entre autres choses, sur les mesures pour accroître la sécurité dans les tunnels.

Dans le cas des tunnels qui font déjà l'objet d'une réglementation, les types et les quantités de matières interdites ont été précisés. Les véhicules transportant des matières dangereuses ne correspondant pas aux types et aux quantités prévus doivent obligatoirement emprunter d'autres itinéraires que les tunnels interdits.

En ce qui concerne le tunnel de Melocheville, sous la voie maritime du Saint-Laurent, une solution de compromis a dû être élaborée, car les parcours de rechange disponibles à l'heure actuelle présentent des problèmes de structure et de sécurité. Le contrôle de la circulation des matières dangereuses sera assuré au moyen de voies d'attente munies de boucles de détection reliées à des feux de circulation. Les véhicules transportant des matières dangereuses devront emprunter obligatoirement ces voies et attendre la signalisation qui leur permettra de passer seuls et à vitesse réduite dans le tunnel pendant que la circulation locale sera arrêtée. Cette solution vise à réduire les risques tout en permettant la circulation de ces véhicules.

6.2.2.4 L'arrimage

Le Ministère siège à un comité d'harmonisation des normes d'arrimage. Ce comité a commencé en 1997 l'élaboration d'un projet de standard nord-américain d'arrimage. À titre de membre du groupe

de rédaction, le Ministère a pour mandat d'élaborer les normes suivantes :

- les exigences générales d'arrimage ;
- les exigences particulières pour le bois ouvré, les conteneurs à déchets, les tuyaux de béton et les barils.

Le Ministère a également comme mandat d'analyser les normes particulières fixées par les autres administrations pour le transport des matières suivantes :

- les billes de bois ;
- les rouleaux de métal ;
- les rouleaux de papier ;
- les palettes de marchandises ;
- les conteneurs intermodaux ;
- les automobiles ;
- les véhicules de construction ;
- les carcasses d'automobiles usagées.

Dans le cadre des travaux de ce comité, un programme complet de recherche a été réalisé au cours des trois dernières années. La recherche a été effectuée en partie par le ministère des Transports du Québec et le ministère des Transports de l'Ontario, sous la gouverne d'un comité nord-américain de gestion de la recherche. Les essais techniques réalisés dans cette recherche ont permis d'évaluer, entre autres, la capacité des équipements d'arrimage, leur efficacité d'utilisation ainsi que les différentes méthodes d'arrimage utilisées dans le domaine du transport routier.

Dans le processus d'élaboration du standard nord-américain d'arrimage, il a été établi que les normes présentes seront actualisées pour tenir compte des résultats des recherches ainsi que des nouvelles techniques qu'il y a lieu de privilégier pour assurer un maximum de sécurité sur les routes.

Il est prévu que le standard nord-américain d'arrimage soit achevé à la fin de l'année 1998 et que la nouvelle réglementation soit mise en place dans les différentes administrations au cours de l'année 1999.

6.2.2.5 Les charges et les dimensions

Le ministre des Transports a annoncé, le 12 décembre 1996, une réforme de la réglementation sur les charges et les dimensions des véhicules lourds. La réforme comportait trois volets distincts. Deux de ces volets ont déjà été réalisés, soit l'intégration d'une semi-remorque de 16,15 m dans un train routier et la circulation de certains trains doubles du type B sur un réseau routier plus étendu.

En effet, depuis le 1^{er} mars 1997, le titulaire d'un permis spécial de circulation d'un train routier peut

obtenir une autorisation spéciale lui permettant de circuler avec une semi-remorque de plus de 14,65 m (16,15 m au maximum) dans un train routier. Également, depuis le 16 juin 1997, des permis spéciaux sont délivrés pour permettre la circulation, sur d'autres routes que les autoroutes et la route 185, de trains doubles du type B d'une longueur de plus de 23 m (25 m au maximum) et d'une masse totale en charge de plus de 59 000 kg (62 500 kg au maximum).

En ce qui concerne le troisième volet, qui consiste à modifier les limites de charges et de dimensions de certains véhicules, sa mise en vigueur nécessite une modification au *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*. La dernière modification à ce règlement a eu lieu en 1991. Les modifications proposées favoriseront l'utilisation de véhicules performants sur les plans de la sécurité routière et de l'économie ainsi que moins dommageables pour les infrastructures routières.

6.2.2.6 Le transport hors normes

Le Ministère intervient dans tous les dossiers hors normes où l'on doit obtenir une expertise technique attestant la faisabilité du transport. Le nombre de permis spéciaux analysés depuis 1992 se maintient d'année en année :

Année	Permis
1992	19 841
1993	17 920
1994	18 391
1995	23 395
1996	19 226
1997	23 511

Environ 25 % des permis délivrés se rapportent à un véhicule hors normes quant à la charge.

Depuis le transfert de responsabilités en matière de voirie locale, les municipalités sont de plus en plus engagées dans le traitement des demandes de permis spéciaux de nature exceptionnelle. La nature de leur engagement doit toutefois être réanalysée pour ce qui est des transports hors normes quant à la charge. Depuis le 1^{er} avril 1997, le Ministère assume l'inspection et l'évaluation des ponts qui ont été remis aux municipalités le 1^{er} avril 1993. Des négociations ont été poursuivies avec les municipalités sur un cadre d'opération dans lequel on s'engagera à traiter, sans leur intervention, la majorité des demandes de permis et à les consulter pour les cas de nature extraordinaire.

Pour assurer des opérations de dépannage sécuritaires et efficaces, le Ministère, en collaboration avec la Sûreté du Québec (SQ), a mis en place en

1997 un programme de classification des dépanneuses en fonction de leur capacité de remorquage. Depuis mars 1998, les agents de la SQ font appel uniquement à des entreprises de remorquage dont les véhicules ont été préalablement classifiés.

Au total, 720 entreprises ont fait classer leurs véhicules pour un total de 1 500 dépanneuses classifiées. La collaboration des différents intervenants dans ce dossier a été excellente et les véhicules utilisés dans l'avenir pour le remorquage seront de meilleure qualité grâce à ce programme de classification.

6.2.2.7 Le transport en vrac

De concert avec les autres administrations canadiennes, le ministre fédéral des Transports a décidé de reporter au 1^{er} janvier 2000 la disposition de la *Loi sur la mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur* (c. C-19, art. 19), et ce, afin de donner le temps nécessaire aux camionneurs de s'adapter à un marché plus ouvert.

C'est ainsi que, le 1^{er} janvier 1998, certaines modifications ont été apportées au *Règlement sur le camionnage en vrac*. Ces modifications visent à respecter les engagements pris récemment par le Québec avec les autres administrations canadiennes afin de permettre aux transporteurs hors Québec d'effectuer du camionnage intra-Québec dans certains secteurs d'activité (principalement les copeaux et l'approvisionnement d'usines), et ce, dès le 1^{er} janvier 1998. On comprend qu'à compter du 1^{er} janvier 2000 les entreprises de camionnage extraprovinciales pourront faire des mouvements de transport intraprovinciaux sans contraintes économiques.

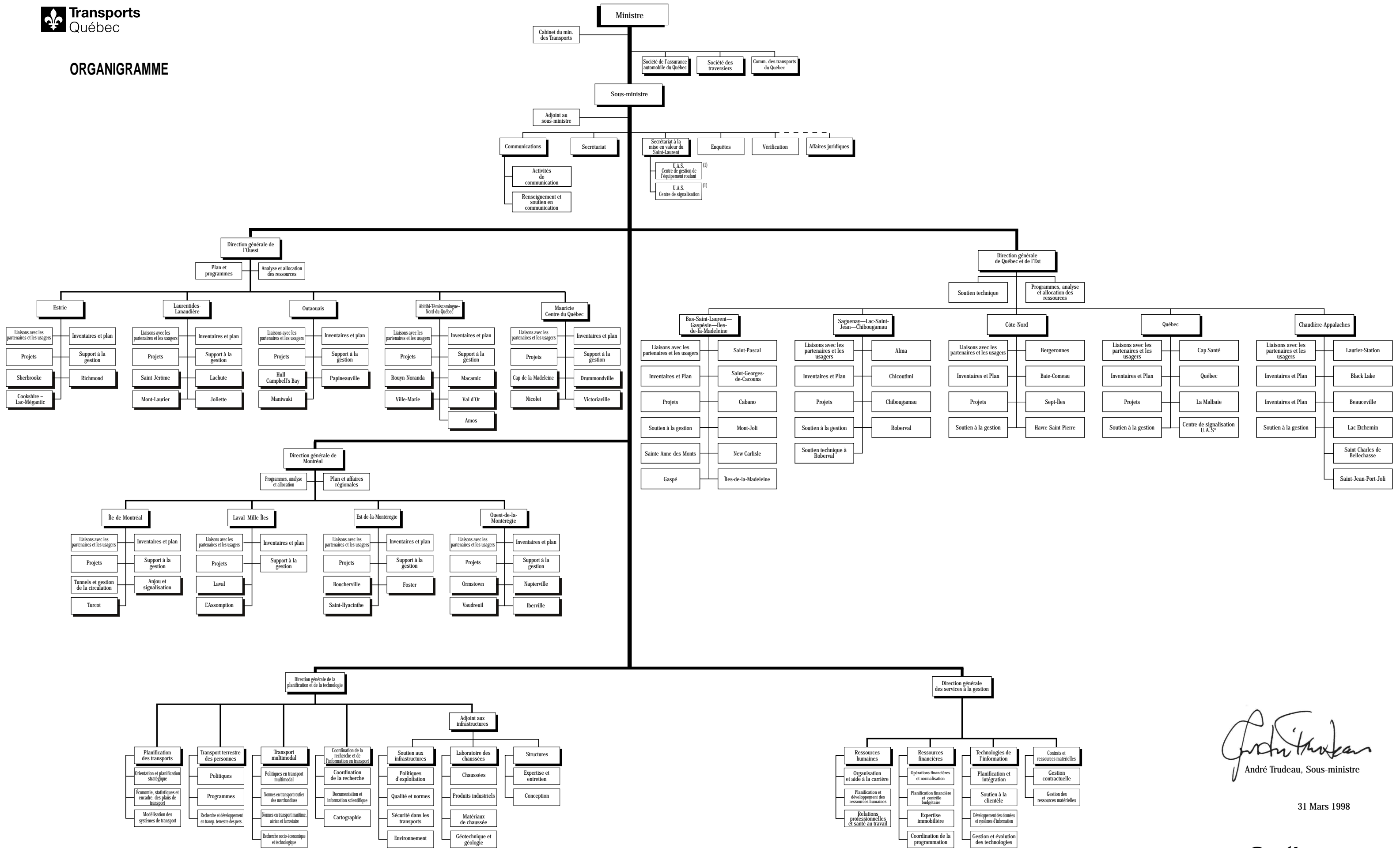
Entre-temps, l'industrie du camionnage en vrac local devra se restructurer afin de se préparer à la déréglementation. Le ministère des Transports du Québec et les principaux intervenants de l'industrie du vrac (transporteurs et requérants de services) doivent se préparer à cette nouvelle réalité du marché. Pour ce faire, deux tables de concertation ont été formées au début de 1998, l'une sur le transport d'agrégats et l'autre sur le transport forestier.

6.2.2.8 La Politique de circulation des véhicules lourds

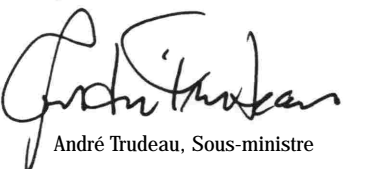
La Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal a été modifiée pour tenir compte des modifications au *Code de la sécurité routière*, au *Règlement sur la signalisation routière* et aux fins d'harmonisation avec le réseau de camionnage du Ministère.

Un guide de signalisation pour les chemins interdits aux camions a également été publié à l'intention des municipalités.

ORGANIGRAMME



(1) Unité autonome de services en voie d'implantation


André Trudeau, Sous-ministre

31 Mars 1998

À la suite de ces deux publications, les municipalités pourront achever leur réseau d'interdiction aux camions en complémentarité avec le réseau de camionnage du Ministère.

Au début de 1998, environ 1 800 km de routes appartenant au Ministère étaient interdites, soit 6 % de son réseau, et environ 10 000 km de routes municipales étaient interdites, soit 9 % de leur réseau total.

6.2.2.9 Les études et les recherches

Les études et les recherches touchant le transport routier des marchandises, effectuées à l'intérieur du Ministère ou confiées à forfait, ont abordé des aspects variés.

Parmi ces aspects, notons les études suivantes :

- l'établissement des effets économiques et les transferts modaux des variations des limites de charge autorisées des véhicules lourds ;
- l'amélioration de la méthodologie du sondage en bordure de route ayant trait aux camions ;
- les possibilités et les contraintes de l'intermodalité ;
- la bourse de fret ;
- la logistique et sa composante portant sur l'entrepôt ;
- les facteurs de compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage.

Enfin, le Ministère, en plus de son engagement dans le suivi des systèmes intelligents de transport (SIT) par la recherche, étudie de près la phase d'élaboration en cours de deux innovations de transport intermodal appliquées à des trajets interprovinciaux ayant pour origine le Québec et désignées « Autoroute ferrée » et « 3R International ». Ces projets d'innovations seront menés ultimement par les deux plus importantes entreprises fédérales de transport ferroviaire.

6.3 Le transport maritime et aérien

6.3.1 Le transport maritime

La promotion et la défense des intérêts du Québec

Un des objectifs majeurs qui incombe au Ministère en vertu de sa mission est de favoriser le développement des industries maritime et portuaire du Québec et de ses régions, en harmonie avec les politiques gouvernementales en matière socio-économique, industrielle et commerciale.

Dans cette perspective, le Ministère a mené ses activités relatives aux différents volets de la réforme

maritime du gouvernement fédéral. Cette réforme constitue une vaste opération de désengagement, de dévolution et de tarification des services maritimes et touche particulièrement le Québec. En effet, elle prévoit que la majorité des ports du Québec ne sera plus sous la responsabilité fédérale, que les grands ports, les services de pilotage et l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent seront profondément réorganisés et que les services de brise-glace, d'aide à la navigation et de dragage du fleuve Saint-Laurent feront l'objet de tarifications.

Pour ce faire, face aux enjeux liés au projet de Transports Canada de se retirer de la gestion et de la propriété de 37 ports au Québec, le Ministère poursuit l'élaboration d'une politique gouvernementale visant à définir la position du Québec dans ce domaine. En collaboration avec les industries et les associations concernées, il a amorcé des consultations et des interventions auprès du gouvernement fédéral en ce qui concerne le recouvrement des coûts afin que les industries et les ports du Saint-Laurent soient traités équitablement relativement aux tarifications dans le domaine des aides à la navigation, du déglacage et du dragage.

En vue du développement de l'industrie maritime de la région de Québec, le Ministère a réitéré son soutien aux travaux de la table de concertation maritime « Initiative ».

Les liaisons maritimes

L'engagement direct du Ministère dans le secteur maritime vise à assurer les liens maritimes entre les régions économiques et le désenclavement des populations des territoires isolés. Cet engagement se traduit par un soutien financier de certains services de desserte et de traversiers qui s'est élevé à plus de 38 M\$, dont 29 M\$ pour la Société des traversiers du Québec.

Dans un souci d'améliorer le service des traverses maritimes, la Société des traversiers du Québec a pris livraison d'un nouveau navire conçu pour un usage polyvalent. Cette acquisition contribue à l'amélioration de la flotte amorcée par le rallongement des deux traversiers en activité sur le Saguenay en 1997.

L'entretien et le développement des infrastructures maritimes

Dans le cadre de sa contribution à l'amélioration des infrastructures maritimes au Québec, la Société des traversiers du Québec a été autorisée à procéder à la construction d'une nouvelle gare maritime au terminal de Baie-Comeau. Cette construction devrait compléter le programme des investissements majeurs

visant l'amélioration des terminaux maritimes de la Société des traversiers du Québec.

La réglementation sur le transport maritime

Un nouveau règlement sur le transport maritime de passagers est entré en vigueur le 19 mars 1998. Il touche principalement deux volets : le transport des passagers et le transport des marchandises.

Le développement important de l'industrie des croisières excursions et son impact sur l'industrie touristique ont amené le Ministère à élargir l'application de la réglementation à tout le transport maritime des passagers. Ainsi, pour la saison 1998, toutes les entreprises effectuant du transport de ce type au Québec devront être titulaire d'un permis de la Commission des transports du Québec. On s'assure ainsi de la qualité des services offerts aux usagers.

Par ailleurs, ce nouveau règlement a pour effet d'abolir, à compter du 1^{er} janvier 1999, la réglementation économique pour le transport des marchandises. A compter de cette date, les entreprises effectuant ce genre de transport maritime ne seront plus tenues d'avoir un permis de la Commission des transports du Québec.

Cette réforme vise à éliminer les contraintes réglementaires dans les services de transport maritimes, tout en assurant pour tous les usagers du transport maritime des passagers une meilleure protection.

La promotion des croisières internationales

Conscient de l'énorme potentiel touristique qu'offre le fleuve Saint-Laurent, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent (SMVSL) a été très actif dans la promotion du Québec et du Saint-Laurent, entre autres dans le secteur des croisières maritimes internationales.

À l'occasion de la visite du paquebot Westerdam les 22 et 23 août 1997, plusieurs journalistes présents à bord à titre d'invités spéciaux ont été accueillis à Québec par le SMVSL avec la collaboration du Port de Québec et de l'Office du tourisme de Québec.

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a aussi organisé, du 13 au 20 septembre 1997, une mission de presse pour les médias du domaine des croisières internationales durant laquelle il a reçu onze journalistes de divers pays d'Europe et d'Amérique du Nord. Tout au long de leur séjour, ils ont pu découvrir les nombreux attraits touristiques qu'offre le parcours Montréal-Percé. La parution d'articles dans plusieurs revues spécialisées dans les croisières a confirmé l'intérêt suscité par le fleuve Saint-Laurent parmi les journalistes qui ont participé à cet événement promotionnel.

6.3.2 Le transport aérien

La défense et la promotion des intérêts du Québec

Le Ministère a participé activement aux différents comités techniques chargés d'évaluer et de recommander les nouvelles dispositions réglementaires. Plus précisément, il a collaboré à l'élaboration des normes relatives à l'aménagement et à la construction des aéroports et des héliports, à l'interdiction des vols touristiques à partir du lac Saint-Augustin et à celles concernant la lutte contre les incendies dans les petits aéroports. Par ailleurs, afin de respecter cette nouvelle réglementation, le Ministère a procédé à la rédaction des manuels d'exploitation de ses 23 aéroports.

Sur le plan du transport aérien international, il a fait réaliser une étude portant sur les impacts de la politique et de la réglementation canadiennes en matière de transport aérien international. Cette étude a permis de préparer les bases de la défense des intérêts du Québec auprès de Transports Canada, afin que la politique et la réglementation canadiennes tiennent compte des besoins particuliers du Québec.

De plus, le Ministère a suivi la consultation publique de l'Office des transports du Canada sur l'assouplissement des dispositions du **Règlement sur les transports aériens** et portant sur les vols nolisés dans le but de formuler des recommandations tenant compte des intérêts de l'industrie des vols nolisés au Québec. À cet égard, il appuie fortement l'assouplissement des dispositions du **Règlement sur les transports aériens** et demande au gouvernement fédéral que toutes les contraintes susceptibles d'entraver le développement des activités de vols nolisés de passagers soient éliminées.

L'impact de la cession du système de navigation aérienne civile

Le passage d'un système gouvernemental à un système commercial a amené le Québec à faire de nombreuses représentations auprès du nouvel exploitant, NAV Canada, lequel a entrepris d'effectuer une rationalisation des services au cours des prochaines années. Ainsi, il s'assure que la commercialisation ne se traduira pas par une baisse de services pour les transporteurs aériens ou les régions éloignées du Québec, ni par une diminution du système de navigation aérienne qui pourrait compromettre la sécurité aérienne.

Dans ce contexte, le Ministère participe activement à chacune des études aéronautiques que doit effectuer NAV Canada au Québec afin de faire une évaluation de risque dans le cadre de la révision des services de navigation aérienne.

Il veille également à ce que la nouvelle structure de redevances soit équitable et bien répartie entre les différentes catégories d'usagers et que NAV Canada tienne compte des effets qu'entraîne la nouvelle structure sur la clientèle et sur les régions éloignées.

Par ailleurs, des discussions ont été amorcées pour la cession des baux et des droits précédemment octroyés à Transports Canada en ce qui concerne l'utilisation des terrains pour les installations de navigation maintenant exploitées par NAV Canada.

La cession des aéroports

La dévolution des aéroports fédéraux à des municipalités a fait l'objet d'orientations dans le cadre de la politique en matière d'infrastructures aéroportuaires adoptée par le gouvernement du Québec et diffusée en juillet 1996. Ces orientations établissent les conditions générales auxquelles le gouvernement doit se référer pour approuver, par voie de décrets, les démarches de négociation et de cession des infrastructures. Chaque projet de cession fait l'objet d'une étude coordonnée par le ministère des Affaires municipales et le MTQ, avec la participation du Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes et du ministère de l'Environnement et de la Faune, pour les aspects environnementaux, et du ministère des Ressources naturelles lorsque des terres publiques du Québec sont en jeu.

Au cours de l'année, les cessions des aéroports de Sherbrooke et de Gaspé ont été menées à terme, alors que les négociations se sont poursuivies pour quelques autres. En ce qui concerne les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski, pour lesquels des orientations particulières avaient été adoptées par le gouvernement, la concertation du milieu régional a conduit à la formation d'un groupe de travail sur la prise en charge de l'aéroport régional de Mont-Joli.

Par ailleurs, le Ministère suit les travaux de la Société aéroportuaire de Québec. Son mandat consiste dans la prise en charge de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec).

Les dessertes aériennes

Le Ministère a poursuivi son action pour maintenir les services aériens sur la Basse-Côte-Nord. Près de 1 M\$ a été consacré au maintien de ces services dans les localités de La Romaine, de Kegaska, de Tête-à-la-Baleine et de La Tabatière.

Une aide financière est également accordée au maintien des traverses aériennes dans différentes régions du Québec où l'avion et l'hélicoptère demeurent les seuls moyens de transport durant la période hivernale, en dehors de la période de navigation. Cette

aide est prévue aux endroits suivants : entre l'aéroport et la municipalité de Saint-Augustin, entre Chevery et Harrington Harbour, entre Montmagny et l'île aux Grues, entre Havre-aux-Maisons et l'île d'Entrée, et entre Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et l'île Verte.

Les programmes de réduction des tarifs aériens ont été maintenus pour les résidents de la Basse-Côte-Nord, de l'île d'Anticosti et des Îles-de-la-Madeleine afin d'abaisser leurs coûts de transport.

L'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires

Afin de satisfaire aux normes aéronautiques fédérales, des travaux majeurs de réfection se poursuivent à l'aéroport de Bonaventure. A cet effet, on a procédé au déménagement et à la réfection de l'aérogare, tout en terminant la construction de l'aire de trafic et l'amélioration du drainage de la piste dans le but de procéder ultérieurement à sa réfection.

L'aérogare de Montmagny a également fait l'objet d'une relocalisation et d'un aménagement, alors que la piste principale de l'aéroport de Saint-Honoré a été asphaltée et que les autres sites ont bénéficié de plusieurs travaux mineurs d'entretien.

Dans un souci de sécurité, des études et analyses ont été amorcées au cours de l'année pour améliorer la qualité des infrastructures sur le réseau secondaire de la Basse-Côte-Nord. D'autre part, on a finalisé la mise à jour du manuel sur les normes d'entretien des aéroports.

Le Ministère s'est engagé dans une démarche visant à développer l'approche commerciale aux aéroports du gouvernement du Québec, de manière à augmenter l'autofinancement de ses installations.

Enfin, le Ministère, qui a contribué à la création de l'Institut international de formation en gestion aéronautique civile en 1987, a soutenu financièrement cet organisme dans ses activités en 1997. Le mandat de l'Institut est de former les gestionnaires dans le transport aérien et le service-conseil.

La Commission sur le développement de la région de Mirabel

Le gouvernement du Québec a autorisé la mise sur pied de la Commission sur le développement de la région de Mirabel, dont le mandat est d'élaborer un plan d'action qui assure le maintien de l'aéroport de Mirabel et de proposer à l'intérieur de ce plan des mesures concrètes à l'intention de tous les partenaires socio-économiques et gouvernementaux concernés. Dès le début du mandat de la Commission, le Ministère a fourni le soutien technique et professionnel requis.

Chapitre VII

La recherche et l'innovation en transport

L'innovation a marqué l'année 1997- 1998 au Ministère par l'organisation de diverses activités. À l'automne 1997, un forum sur la gestion de l'innovation en transport s'est tenu à Laval et a regroupé des intervenants de divers horizons liés à la problématique de l'innovation en transport. À l'hiver 1998, un colloque ministériel sur l'innovation a permis une réflexion en la matière. À cette occasion, l'annonce de la mise sur pied d'un groupe de travail a été faite. Son mandat sera d'élaborer une politique ministérielle de l'innovation au cours de l'exercice 1998-1999.

Le Ministère oriente toujours l'innovation vers les besoins prioritaires reliés à sa mission. C'est ainsi qu'une consultation interne a eu lieu en 1997 afin de déterminer des orientations stratégiques de recherche et développement (RD) qui s'inspirent de la planification stratégique ministérielle 1997-2000. Les orientations stratégiques de RD qui ont été définies sont les suivantes :

- appuyer le développement économique de toutes les régions du Québec et la compétitivité des entreprises par l'expérimentation et l'implantation de nouvelles technologies, tout en favorisant les échanges d'information et le partenariat ;
- améliorer la mobilité et la sécurité des usagers en concevant des outils innovateurs assurant l'intégrité des infrastructures et l'intégration des systèmes de transport, tout en respectant l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- encourager le recours à l'innovation technologique et à des moyens efficaces et sécuritaires dans la gestion des infrastructures et des systèmes de transport afin de répondre de façon efficiente aux besoins sociaux et économiques de la population.

7.1 Les programmes de recherche

Le Ministère poursuit ses investissements en matière de recherche par l'intermédiaire de différents programmes de recherche et développement. Les efforts de recherche représentent plus de 3,2 M\$. La recherche par l'adjudication de contrats à des firmes privées et à des universités est, depuis ces dernières années, de plus en plus favorisée. En 1997-1998, 70 % du budget de la recherche a été octroyé dans des contrats de recherche. Toutefois, il y a toujours de la recherche qui est réalisée à l'interne et qui représente 30 % du volume.

En 1996, le programme universitaire de sécurité routière a été mis en place, et ce, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). La gestion administrative de ce programme a été confiée au Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR). Les deux partenaires (SAAQ et MTQ) y consacrent 600 000 \$ par année pendant trois ans. Dix-sept projets sont en cours de réalisation dans le cadre du premier appel de propositions. Un deuxième appel de propositions de recherche a été préparé et lancé en décembre 1997. Les sujets de recherche portent sur les accès à la propriété riveraine, le réseau de camionnage, les traverses de voies cyclables, l'éclairage des routes, le sentiment d'insécurité dans les aménagements routiers et la formation des conducteurs pour le transport des matières dangereuses.

Plusieurs organismes voués au développement des transports et au transfert technologique ont été soutenus. Les principaux organismes sont l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), l'Association des transports du Canada (ATC), l'Association canadienne des transports urbains (ACTU) et le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU).

De plus, le Ministère s'associe à d'autres organismes pour le financement de trois chaires universitaires, soit la Chaire industrielle sur le béton projeté et les réparations en béton de l'Université Laval, la Chaire industrielle en technologie du béton de l'Université de Sherbrooke et la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

Le Ministère apporte sa contribution au Programme de bourses d'études et de recherche géré par le fonds FCAR. Ce dernier a permis à seize étudiants admis à la maîtrise et au doctorat de bénéficier d'une bourse pour s'inscrire à des études de deuxième ou troisième cycle ou poursuivre leurs études dans un domaine connexe au transport. Il assure donc un relèvement de premier niveau dans des secteurs prioritaires en transport comme le génie de la construction routière, la sécurité et l'économie des transports.

Le tableau 8 représente la répartition des dépenses selon les secteurs d'activité de recherche pour l'exercice 1997-1998. Il reflète, comme par les années passées, l'importance des efforts consentis par le

Ministère quant à la préservation des infrastructures routières québécoises.

Tableau 8

Dépenses en recherche et développement par secteur d'activité en 1997-1998

Secteur d'activité	Dépenses	
	(000 \$)	(%)
Infrastructures routières	2,4	75
Systèmes de transport des personnes	0,5	16
Systèmes de transport des marchandises	0,3	9
Total	3,2	100

7.2 Le transfert technologique

Le premier Forum sur la gestion de l'innovation en transport a été organisé par le Centre québécois de transfert de technologie routière (CQTTR), en collaboration avec l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). La tenue d'un tel événement avait pour objectif de permettre aux participants des secteurs public, privé et universitaire de s'informer et d'échanger leurs points de vue sur divers problèmes liés à la gestion de l'innovation en transport.

Inspiré par les résultats obtenus au Forum, le CQTTR a tenu une journée ministérielle sur la gestion de l'innovation en transport qui s'adressait cette fois au personnel associé aux activités d'innovation. Cette journée de consultation et d'information avait pour but de susciter et d'améliorer la concertation en matière d'innovation, de mieux comprendre les enjeux de l'innovation, sa problématique, ses besoins et ses processus et de chercher des avenues de solutions.

L'un des objectifs principaux du CQTTR est de favoriser la mise en place de réseaux. La tenue de ces événements lui a justement permis de créer des réseaux d'échanges, l'un avec les partenaires de l'entreprise privée et l'autre à l'intérieur même du Ministère. Au cours de la dernière année, le CQTTR a su multiplier ses contacts avec les acteurs québécois en transport et faciliter l'accès à des organismes de recherche situés dans plus de 50 pays. Le CQTTR agit également à titre de nœud national du Réseau mondial d'échanges. Cette situation lui permet de rejoindre l'objectif du Réseau, qui est de favoriser l'accroissement du transfert technologique dans le domaine de la route par la promotion, à l'échelle mondiale, de l'échange d'information et de connaissances routières.

Le CQTTR joue un rôle majeur dans la coordination de l'ensemble des activités de transfert de technologie. Il contribue à mettre au point et à promouvoir les innovations technologiques québécoises, entre autres en publiant divers bulletins techniques ainsi que des rapports d'étude et de recherche. Le CQTTR

offre également l'accès à une banque ministérielle de spécialistes en transport ainsi qu'un service d'information et d'aide pour les partenaires qui cherchent des solutions à des problèmes précis.

7.3 L'information documentaire et scientifique

En 1997-1998, le Ministère a continué à offrir des services de soutien documentaire aux clientèles internes et externes engagées dans le secteur des transports. Ainsi, au cours de la dernière année il a répondu à 13 223 demandes d'information et prêté 22 193 documents.

Les nouvelles technologies de l'information sont utilisées de plus en plus afin de répondre aux demandes des usagers. Par exemple, 368 recherches bibliographiques ont été réalisées à partir des banques informatisées spécialisées et 561 recherches sur des CD-ROM furent exécutées. De plus, 1 026 recherches dans Internet ont permis de répondre à des demandes d'information.

Le Ministère poursuit l'implantation d'un système structuré de veille d'information par lequel des recherches et des diffusions systématiques d'information sont effectuées en fonction de thèmes et de cibles prioritaires préétablis.

7.4 La géomatique et la cartographie

Le Ministère a poursuivi ses travaux sur la base géographique numérique à l'échelle 1:250 000 où il a commencé la structuration d'une partie du réseau routier local et a intégré les autres infrastructures de transport. Les travaux se sont aussi poursuivis sur la base numérique multiéchelle pour les secteurs de Hull, Montréal et Sherbrooke afin d'améliorer la précision de la base numérique et de repérer l'information géographique en relation avec le réseau routier entretenu par le Ministère. L'utilisation accrue des nouvelles technologies facilite l'exploitation des différentes banques de données à partir d'une base « géoréférencée ».

Des efforts ont été consacrés à la production d'un atlas pour la classification fonctionnelle du réseau routier et les travaux concernant le réseau de camionnage sont commencés. La mise à jour des 48 feuillets cartographiques à l'échelle 1:50 000 ainsi que d'environ 225 plans municipaux pour le secteur du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine a été réalisée, de même que les documents cartographiques accompagnant le plan de transport pour le secteur de la Côte-Nord.

Un système d'indicateurs de gestion destiné aux gestionnaires de la Direction de l'observatoire en transport et aux services qui en dépendent a été créé et mis en place.

Le Ministère a aussi collaboré activement aux réalisations du Plan géomatique du gouvernement du Québec (PGGQ), qui est un instrument de coordination interministérielle pour optimiser les investissements en géomatique, mais aussi pour assurer l'échange des données à référence spatiale entre les producteurs et les utilisateurs.

Le PGGQ est soutenu par une structure de coordination interministérielle, composée de trois comités : le Comité des sous-ministres sur la géomatique, le Comité directeur de la géomatique et le Forum des usagers. Plus de 50 personnes, qui relèvent de quatorze ministères et de neuf organismes, participent à la mise en œuvre du PGGQ.

7.5 La recherche et le développement en sécurité routière

Les chercheurs des universités québécoises réalisent sept projets de recherche dans le cadre du programme de recherche universitaire en sécurité routière. Les spécialistes du Ministère participent au suivi des projets amorcés l'an dernier afin de partager le savoir-faire développé, de maximiser les retombées scientifiques et le transfert technologique. Les projets de recherche se termineront en 1998.

Un projet de recherche expérimental a été mis en œuvre afin de mieux connaître l'effet de l'accumulation de neige sur la capacité de retenue des parapets. A cette occasion, dix-sept essais de collisions contre des parapets ont été réalisés. Les résultats obtenus ont notamment permis de confirmer la nécessité de dégager ces dispositifs de retenue le plus tôt possible après une précipitation et de justifier le rehaussement sélectif de certains d'entre eux. De plus, même si ce projet n'avait pas été planifié en ce sens, les enregistrements vidéo captés lors des essais se sont avérés aptes à constituer un matériel de formation inédit en matière de viabilité hivernale.

Une recherche réalisée par l'Université Laval a porté sur l'évaluation de la pertinence d'introduire l'utilisation du cinémomètre photographique afin de réduire le nombre d'accidents dont l'une des causes est la vitesse. L'étude a analysé notamment les conditions d'implantation autant sociales que techniques et les gains réalisables en sécurité routière.

Également, un projet de recherche a débuté pour évaluer les gains en sécurité routière au Québec reliés aux améliorations de la largeur des accotements et des voies de circulation. Les travaux de recherche prennent en considération les différents besoins des usagers de la route et les autres types d'améliorations à la géométrie routière.

7.6 La recherche et le développement sur l'expertise en matériaux, sols et chaussées

Au cours de l'exercice 1997-1998, le Ministère a consolidé son expertise sur les matériaux, les sols et les chaussées. Les principales activités menées sont : des travaux de recherche et de développement, des expertises diverses portant sur la contre-performance des matériaux des chaussées et divers travaux de géotechnique, du transfert technologique, de la veille technologique, de la gestion de la qualité, de l'homologation et de la préapprobation de produits. Pour l'année 1997-1998, les crédits alloués à la recherche et au développement par la Direction du laboratoire des chaussées sont évalués à près de 1 M\$.

En matière de recherche et développement, plusieurs projets de recherche ont continué ou ont été entrepris sur le drainage des chaussées, le recyclage des chaussées et des matériaux, l'effet du gel et la modélisation du comportement des chaussées. On dénombre plus de 90 sites expérimentaux où des suivis ont été effectués afin d'analyser le comportement de la chaussée.

Dans le domaine du béton de ciment, les travaux de recherche ont porté sur le béton projeté, les bétons à haute performance et les membranes d'étanchéité. En ce qui a trait aux enrobés, les efforts de recherche ont été axés sur la résistance à la fatigue, la durabilité et la détermination d'éléments permettant d'optimiser les épaisseurs des couches du revêtement.

Les expertises portent principalement sur des analyses de contre-performance des chaussées, des structures ou encore des matériaux. En 1997-1998, un total de 22 800 km du réseau de chaussées pavées a été relevé à l'aide d'un équipement multifonctions (mesure de l'uni, des ornières, de la fissuration).

Le Ministère a réalisé 260 dossiers d'expertise en stabilité de pentes, de sol et de roc, d'études de remblais, de remblais-digues, de puits et de coupes de roc.

La veille d'information est très présente au Ministère. Les professionnels sont membres de différentes associations (AQTR, ATC, AIPCR, etc.) et exercent une veille active en participant aux divers réunions, congrès et colloques de ces associations portant sur les chaussées et les matériaux. Les professionnels exercent aussi une veille active par l'entremise du réseau Internet en établissant un réseau de contact avec divers organismes partout au monde (Laboratoire des ponts et chaussées (LCPC), Federal Highways Administration (FHWA), Strategic Highways Research Program (SHRP), etc.).

Les activités de veille mènent régulièrement vers le T² (transfert de technologie). Ainsi, le Ministère a profité des retombées technologiques du SHRP en adoptant une vingtaine de produits et de techniques susceptibles d'améliorer la performance des infrastructures routières. Par exemple, il a finalisé l'implantation dans l'usage courant de la méthode Superpave de caractérisation des bitumes. Le Ministère a aussi procédé à l'acquisition d'équipements permettant de vérifier la rétroflexion en chantier des produits de marquage, ce qui permettra de mieux gérer ce type de signalisation et contribuera à augmenter la sécurité du réseau.

Le Ministère a publié chaque mois un bulletin technique portant sur un sujet précis concernant les matériaux, les sols ou les chaussées. Ce bulletin initialement destiné à l'usage des directions territoriales est régulièrement demandé par l'ensemble de la communauté scientifique. Les chercheurs ont publié des articles scientifiques dans différents congrès, colloques et revues scientifiques tels que l'Association québécoise des transports et des routes, l'Association canadienne de transport, le Transport Research Board, la Canadian Technical Asphalt Association, la Société canadienne de génie mécanique.

En 1997-1998, le Ministère a continué à déléster les activités de contrôle qualitatif au profit des systèmes de qualité du type ISO 9002 dans les entreprises. Toutefois, un minimum d'essais de contrôle est nécessaire afin de s'assurer de la qualité des matériaux ou encore pour valider les systèmes de qualité. Ainsi, on a traité plus de 2 800 échantillons et les laboratoires de Québec et de Montréal (intégrés à la Direction du laboratoire des chaussées en avril 1997) ont traité ensemble plus de 10 500 échantillons de matériaux divers.

Afin de s'assurer de leur qualité, certains produits sont homologués ou encore préapprouvés par le Ministère. Ainsi, la liste des produits approuvés en béton de ciment (plus de 450) a été rééditée. En ce qui concerne la peinture, les peintures de protection des ponts et les produits de marquage routier ont fait l'objet de demandes d'homologation. Dans le domaine de la métallurgie, les vérifications en usine ont permis d'accepter les poutres et les pièces métalliques de plusieurs ouvrages d'art et de signalisation.

7.7 La recherche et le développement sur l'expertise en structures

Le Ministère a préparé plusieurs plans et devis de projets de réparation, de construction, d'élargissement et de renforcement. Il a continué à évaluer la capacité portante des ponts faibles et a réalisé une centaine d'études de dossiers hydrauliques.

L'entrée des données d'inspection nécessaires pour alimenter le système de gestion des structures est achevée presque en totalité. Les activités de réfection majeures permettant de connaître plus précisément les besoins en fait de réparation ont été ajoutées.

Le Ministère est toujours à la recherche de nouvelles technologies et de nouveaux procédés pour augmenter l'espérance de vie des ponts (membrane imperméable, thermographie, matériaux composites, protection cathodique, peinture). De manière à assurer le transfert technologique dans le domaine des structures, un colloque sur la progression de la recherche québécoise sur les ouvrages d'art a été tenu. Au total, 140 participants venant des milieux du génie-conseil, des universités et des secteurs privé et public y étaient présents.

Le Ministère utilise depuis quelques années une armature galvanisée pour des travaux de réparation et de construction de ponts. Dans le but de déterminer la rentabilité et l'efficacité de l'utilisation de ces barres, une évaluation du rendement de ce type d'acier a été réalisée sur des structures existantes. À l'issue de cette étude, le Ministère conclut que, en dépit de la contamination du béton par les chlorures, l'état général des armatures galvanisées est très bon.

Il existe sur le marché une multitude de produits anticorrosion pour les structures d'acier. Le Ministère a invité les fabricants à lui en proposer sous forme d'appel d'offres. La réponse a été bonne et le Ministère est présentement à faire l'évaluation de ces produits.

Le Ministère est également à l'affût de toutes les nouveautés qui arrivent sur le marché et qui permettent une augmentation de la durée de vie de ces structures. A cet effet, un projet de renforcement utilisant des matériaux composites a été mis en œuvre. La présente année a permis d'expérimenter cette technologie en laboratoire.

Chapitre VIII

Le soutien administratif

8.1 Les ressources humaines

La gestion des personnes et des emplois

Reconnaissant l'importance des personnes dans l'atteinte des objectifs ministériels, le Ministère a mis beaucoup d'efforts pour accroître leur contribution. En effet, plusieurs employés ont été rencontrés dans le cadre d'un programme de formation qui visait à les mobiliser. De plus, les employés sont de plus en plus associés à l'accroissement de la performance de l'organisation par l'instauration des groupes de suggestion et leur participation aux différentes démarches d'amélioration.

Il faut noter également que, grâce à une approche globale et de concert avec le Syndicat de la fonction publique du Québec, il a été possible de convenir de 111 ententes pour 134 griefs d'employés qui prétendaient ne pas effectuer un travail conforme à leur classement.

Le développement des ressources humaines

Le développement des personnes est une préoccupation constante ; c'est ce que démontrent d'ailleurs les résultats obtenus cette année sur ce chapitre.

Ainsi, pour l'exercice financier 1997-1998, plus de 5 341 396 \$ ont été consacrés à la formation des personnes. Cette performance situe l'investissement à cet égard à 2,1 % de la masse salariale du Ministère.

L'entrée en vigueur de la **Loi favorisant le développement de la formation de la main-d'œuvre** incite le Ministère, par certaines obligations, à suivre plus formellement les investissements consacrés à la formation du personnel. En conséquence, il a créé et mis à la disposition des gestionnaires des outils permettant d'organiser de façon plus systématique les activités à caractère opérationnel reliées à la formation. En effet, un module informatique visant à supporter toute l'information relative aux activités de formation a été rendu opérationnel. De plus, un indicateur de l'évolution des investissements en formation a été intégré au tableau de bord de gestion. Un bilan des investissements consacrés à la formation des employés, réparti par direction générale, a également été produit et distribué au cours de la dernière année.

Tableau 9

Investissement en formation par catégorie d'emploi en 1997-1998

Catégorie d'emploi	Unités centrales (\$)	Unités territoriales (\$)	Total (\$)
Cadres supérieurs	109 707	209 761	319 468
Cadres intermédiaires	10 690	464 615	475 305
Professionnels	720 599	1050 222	1770 821
Fonctionnaires	425 813	1 949 627	2375440
Ouvriers	2 967	377 889	380 856
Étudiants ou stagiaires	687	4 372	5 059
Non répartis*	—	14447	14447
Total	1270 463	4 070 933	5 341396

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

La santé et la sécurité au travail

Une préoccupation constante de la part des intervenants engagés dans la prévention des accidents de travail et l'application de la mesure d'assignation temporaire pour favoriser le retour au travail d'employés accidentés ont permis de réduire de 2 016 le nombre de jours perdus en accidents de travail. Ce résultat constitue une diminution de 24,54 % par rapport à l'année précédente.

Tableau 10

Nombre de jours perdus en accidents de travail et en maladies professionnelles de 1993 à 1997

	1993	1994	1995	1996	1997
Jours perdus	12 350	8 764	8 147	8 214	6 198
Pourcentage de réduction	—	29 %	34 %	33,5 %	49,8 %
Indice de gravité	35,29	29,94	25,49	31,35	30,84

8.2 La gestion financière

Dans l'actuel contexte de rareté des ressources et dans l'optique de réaliser au mieux la mission du Ministère, la réflexion entreprise lors de l'élaboration du plan de gestion des dépenses pour la période allant de 1996-1997 à 1998-1999 s'est poursuivie.

Les principales composantes de la stratégie retenue pour 1997-1998 afin d'atteindre ces objectifs sont les suivantes :

- poursuite des efforts en vue d'atteindre le plus rapidement possible le niveau d'investissement annuel nécessaire dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier ;
- augmentation de l'enveloppe budgétaire pour l'entretien d'hiver du réseau et maintien de celle pour l'entretien d'été ;
- gel des contributions dans le cadre des différents programmes d'aide au transport en commun ;
- réduction de l'enveloppe budgétaire consacrée à l'aide au transport scolaire, de façon à assurer une plus grande rationalisation des ressources qui y sont affectées ;
- réduction de 13 % de la masse salariale du personnel permanent à la suite des résultats des programmes de départ assisté de l'automne 1996 et de l'été 1997.

Sur le chapitre des revenus budgétaires, le Ministère a perçu un montant total de 647 750 691 \$ provenant des sources suivantes : 635 903 027 \$ des droits et permis (Société de l'assurance automobile du Québec), 680 366 \$ de la signalisation, 3 422 506 \$ de la vente de biens et services et 3 704 218 \$ en recouvrement. De plus, le Ministère a mis l'accent sur la vente de biens immobiliers excédentaires qui ont totalisé des revenus de 4 040 574 \$.

Quant à l'indice de gravité (rapport entre le nombre de jours perdus et le nombre d'accidents de travail ou de maladies professionnelles), il est demeuré sensiblement le même que l'an passé puisqu'il se situe actuellement à 30,84 comparativement à 31,35 pour 1996.

Par ailleurs, les contributions du gouvernement fédéral faisant l'objet de revenus extrabudgétaires dans le cadre de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale 1993 sur le programme stratégique d'amélioration routière totalisent 3 785 935 \$.

Un montant de 10 973 507 \$ a été réclamé pour le volet d'aide au transport des marchandises, destiné à atténuer dans les régions touchées, dont celle de l'est du Québec, les effets négatifs sur les expéditeurs et à moderniser les réseaux de transport.

Enfin, dans le cadre du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec, dont la gestion du volet 1 vise à permettre l'exécution de travaux de réfection, d'amélioration et de développement du réseau supérieur du Québec dans la perspective de soutenir l'activité économique et de favoriser la création d'emplois et l'expérimentation de nouvelles technologies dans le domaine de la construction routière, un montant de 32 633 333 \$ a été réclamé du gouvernement fédéral pour sa contribution représentant le tiers des coûts admissibles.

8.2.1 Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

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

Pour la deuxième année d'activité, le niveau d'investissement consenti par le gouvernement a été de 524,0 M\$, dont 396,5 M\$ de travaux de construction (incluant l'ensemble des dépenses connexes). Pour

financer cet investissement, une somme de 275,6 M\$ a été empruntée à long terme par l'entremise du Fonds de financement du ministère des Finances. Depuis son avènement, le FCARR présente les résultats suivants.

Tableau 11

Infrastructures routières – Cumulatif en 1996-1997 et 1997-1998 (K\$)

	Investissement total	Financement à long terme
Conservation des chaussées	244 821	184 805
Conservation des structures	163 489	105 563
Amélioration	261 378	166 528
Développement	189 585	123 785
Total	859 273	580 681

Les investissements en 1997- 1998 ont été capitalisés et amortis selon les axes d'intervention suivants :

	Investissements réalisés 1997-1998	Durée de vie utile	Période retenue
Conservation des chaussées	150,790	De 5 à 8 ans	5 ans
Conservation des structures	93,599	De 15 à 20 ans	15 ans
Amélioration	167,063	De 10 à 15 ans	10 ans
Développement	112,436	De 15 à 20 ans	15 ans

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

En ce qui concerne la période retenue aux fins d'amortissement, il convient de signaler ici que la réforme de la comptabilité gouvernementale, annoncée dans le discours du budget du 31 mars 1998, introduit certaines modifications concernant notamment les axes «Amélioration» et «Développement» dont les périodes retenues passent respectivement à 15 ans et à 30 ans (au lieu de 10 et de 15 ans indiqués dans le tableau 11).

8.3 Les ressources matérielles et l'approvisionnement

Les activités d'approvisionnement

Le Ministère a obtenu en 1997 du Conseil du trésor une délégation additionnelle relative aux acquisitions de l'ordre de 62 M\$ pour les produits qu'il utilise exclusivement : bitume pour la construction routière, tuyaux de drainage, glissières de sécurité, équipements de protection routière, etc.

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

de la dernière année, le Guichet unique a reçu 58 demandes, dont 39 dossiers ont été évalués, soit une augmentation de 20 % par rapport à l'exercice précédent.

L'homologation des produits est l'acte par lequel le Ministère reconnaît officiellement, dans le cadre d'un programme d'homologation, la conformité d'un matériel, d'un produit ou d'un procédé en fonction de certaines normes reconnues, ou de spécifications techniques préalablement établies. A la suite de la publication de la liste des produits homologués, seuls les fournisseurs offrant de tels produits peuvent répondre à un appel d'offres du Ministère. Les listes des «Produits de marquage des chaussées de moyenne et de longue durée» et des «Systèmes de peintures à base de zinc pour structures d'acier» contiennent 120 produits homologués.

La préapprobation est l'acte par lequel le Ministère atteste, après analyse d'un échantillon ou d'un dossier fourni par le fabricant, la conformité d'un produit, matériau, matériel, bien, procédé, concept, etc., avec les normes ou les exigences applicables. Une liste de 217 produits préapprouvés concernant les matériaux relatifs au béton de ciment, aux murs de soutènement et aux ponceaux en béton a été préparée au début de 1998. Cette liste sert de référence pour le nouveau **Cahier des charges et devis généraux** dans lequel les produits homologués et préapprouvés sont exigés.

La qualification des fournisseurs est l'acte par lequel le Ministère reconnaît officiellement la capacité des fournisseurs à répondre aux critères et exigences établis relativement à un produit donné. Un

programme de qualification des fournisseurs de panneaux fixes à messages variables a été préparé, lequel devra permettre l'établissement d'une première liste de fournisseurs qualifiés d'ici un an.

Tableau 12

Achats majeurs effectués par le Ministère de 1995-1996 à 1997-1998 (000 \$)

Achats	1995-1996	1996-1997	1997-1998	Variations (%)
Chlorures	34,6	39,0	37,5	(4)
Matériaux bitumineux et granulaires	19,6	23,3	18,3	(22)
Ateliers mécaniques	13,3	12,1	9,0	(26)
Produits divers	11,0	12,6	16,0	27
Signalisation	10,6	9,7	11,6	19
Technologie de l'information	4 s	1,7	8,3 ¹	376
Équipements	7,4	8,8	6,6	(25)
Produits ferreux	1,1	1,3	0,8	(38)
Bois	1,0	1,0	1,0	(4)
Produits de béton	0,9	1,3	0,6	(52)
Total	104,0	110,8	109,7	(1)

1. Les achats de 8,3 M\$ au poste «Technologie de l'information» incluent une somme de 2,2 M\$ investie par le Ministère afin d'acquérir des équipements informatiques pour l'implantation du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER).

La gestion des immeubles

Le loyer payé en 1996-1997 était de 39,7 M\$, alors qu'en 1997-1998 il a été de 37,4 M\$, soit une diminution de 5,9 % par rapport au budget de l'exercice précédent. Cette rationalisation a aussi permis d'abaisser les superficies occupées de 325 865 m² en 1996-1997 à 315 940 m² en 1997-1998, soit une diminution de 9 925 m² ou 3 %.

Plusieurs projets majeurs ont été réalisés : le réaménagement du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent à Place-Hauteville, l'aménagement de la commission Mirabel à Montréal et du Centre de gestion de l'équipement roulant à Québec. Plusieurs projets de rétrocession d'espaces en région ont été amorcés et menés à terme, impliquant des cohabitations avec d'autres organismes gouvernementaux. Un exercice de rationalisation a permis de rétrocéder un étage à Place-Hauteville.

L'année 1997- 1998 a également été l'année de la décentralisation du budget pour le loyer. Cette démarche se poursuit avec la mise en place du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) à titre d'unité autonome de service.

La gestion des télécommunications

Les dépenses en fait de télécommunications ont totalisé 6,75 M\$, soit une diminution de 773 300 \$ par rapport à l'exercice précédent. Malgré cette diminution importante des dépenses, le Ministère a procédé à l'acquisition de deux nouveaux systèmes téléphoniques pour les directions en territoire et a continué l'amélioration du réseau de communication en augmentant les vitesses des liens de transmission des données.

Tableau 13

Évolution des dépenses en matière de télécommunications de 1993-1994 à 1997-1998 (000 \$)

Activités	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997*	1997-1998
Téléphonie et interurbains	3 275,9	3 235,4	2 751,3	2 569,8	2 240,5
Communications informatiques (liens dédiés et commutés, modem)	1 130,8	1 094,9	1 379,4	2 215,4	1 892,5
Téléservices (télécopieurs)	161,8	145,2	151,6	135,9	133,5
Radiocommunications	2 283,1	2 623,0	2 696,6	2 680,0	2 514,4
Expertise-conseil	—	27,0	24,0	—	—
Escompte **	(489,9)	(280,6)	(170,8)	(73,1)	(26,2)
Total	6 361,7	6 844,9	6 832,1	7 528,0	6 754,7

* Par référence au **Rapport** annuel **1996-1997** certaines modifications ont été apportées pour tenir compte des ajustements de fin d'année.

** Ristournes provenant de la Direction générale des télécommunications (DGT).

8.4 Les contrats adjugés

Le Ministère a adjugé 753 contrats de construction pour des marchés totalisant 3 13,6 M\$, 261 contrats de déneigement pour des marchés totalisant 45,1 M\$ et 341 contrats de services professionnels pour des marchés totalisant 44,5 M\$.

Le nombre de contrats de construction a accusé une baisse de 11 %, alors que les prix totaux des marchés ont augmenté de 14 % par rapport à l'exercice précédent, le prix du marché se situant en moyenne à 93 % du montant estimé du contrat.

Parmi les contrats de construction, 175 furent adjugés à prix tarifé pour la fourniture et la pose d'enrobés bitumineux. Cette modalité réglementaire peut s'appliquer aux contrats d'un montant estimé inférieur à 0,5 M\$ et stipule, sous certaines conditions, que les travaux sont confiés à l'entrepreneur qui présente le prix le moins élevé en tenant compte des coûts de transport.

En ce qui concerne le déneigement, 72 contrats ont été conclus avec des municipalités pour un coût total de 2,3 M\$ et 189 avec des entrepreneurs pour un coût total de 42,8 M\$, à savoir un total global de 45,1 M\$, représentant 102,3 % de l'estimation du Ministère.

Tableau 14

Répartition des contrats adjugés de 1995-1996 à 1997-1998 (000 \$)

Année	Coût estimé	Prix des marchés	Nombre
Construction*			
1995-1996	296,5	283,6	777
1996-1997	282,4	275,1	847
1997-1998	335,6	313,6	753
Hiver**			
1995-1996	23,4	23,2	178
1996-1997	36,9	34,8	377
1997-1998	44,1	45,1	261
Services professionnels			
1995-1996	19,4	18,8	181
1996-1997	17,1	16,6	192
1997-1998	44,5	44,5	341
Total			
1995-1996	339,3	325,5	1 136
1996-1997	336,4	326,5	1 416
1997-1998	424,2	403,2	1 355

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

** La majorité des contrats de déneigement sont adjugés pour une **année** avec option de renouvellement pour les deux **années** subséquentes. Plus de 84 % incluent la fourniture des **matériaux** (sel et abrasifs) par l'entrepreneur ou la municipalité selon un approvisionnement libre ou auprès du Ministère.

8.5 Les réclamations sur contrats et sur dommages

Les réclamations sur contrats

Le Ministère a reçu 51 réclamations relatives à des contrats de construction et d'entretien au cours de l'exercice financier 1997-1998, totalisant un montant de 12 792 653 \$. Un total de 37 règlements à l'amiable ont été conclus avec les entrepreneurs pour un montant de 2 573 910 \$. Cependant, onze réclamations ont été refusées parce qu'elles étaient sans fondement ou présentées après l'échéance du délai contractuel.

Par ailleurs, six dossiers ont fait l'objet de poursuites judiciaires au cours de l'exercice, totalisant un montant de 250 351 \$. Par contre, neuf poursuites judiciaires se sont terminées au cours de la même

période, soit sept par règlement hors cour totalisant un montant de 165 592 \$ et deux par jugement non contesté. Dans un des cas, la cour a totalement rejeté la demande de l'entrepreneur. Dans l'autre cas, la cour a donné partiellement raison à l'entrepreneur pour un montant de 18 216 \$ plus les intérêts sur une demande de 3 18 147 \$ plus les intérêts.

On constate au tableau 15 un nombre de réclamations reçues sensiblement identique à celui de l'année précédente et un montant total réclamé légèrement inférieur à la moyenne des cinq dernières années.

Le Ministère prévoit une augmentation importante du nombre de réclamations pour l'exercice 1998-1999 puisqu'il anticipe recevoir près de 100 réclamations provenant des entrepreneurs en entretien d'hiver concernant la tempête de verglas de janvier 1998.

Tableau 15

Réclamations sur contrats de 1993-1994 à 1997-1998 (000 \$)

Année	Contrats finalisés¹				Réclamations reçues		Règlements conclus²		
	Nombre	Montant signé	Montant final	I₁ (%)	Nombre	Montant réclamé	Nombre	Montant	I₂ (%)
1993-1994	734	316,9	326,6	103,0	92	16,2	73	10,1	3,2
1994-1995	679	275,6	273,4	99,2	71	9,0	61	10,1	3,6
1995-1996	575	298,1	306,7	102,9	62	14,1	39	2,1	0,7
1996-1997	684	273,1	285,6	104,6	53	18,2	43	3,1	1,1
1997-1998	676	279,9	288,0	102,9	51	12,8	37	2,6	0,9
Moyenne	670	288,7	296,1	102,6	66	14,1	51	5,6	1,9

I₁: Pourcentage du montant final par rapport au montant à la signature.

I₂: Pourcentage du montant des règlements conclus en réclamation par rapport au montant des contrats finalisés dans la même année.

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

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

Les réclamations sur dommages

Entre le 1^{er} avril 1997 et le 31 mars 1998, le Ministère a reçu 1 286 réclamations représentant des demandes d'indemnités totalisant 4 831 220,57 \$ pour dommages causés à la propriété d'autrui lors de travaux d'entretien ou concernant l'état de la chaussée.

De ce nombre, 779 cas n'ont pas été retenus, aucune faute n'étant imputable au Ministère ; 286 cas ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de 401 388,63 \$, alors que 221 cas sont toujours à l'étude.

Le total des indemnités versées, incluant les causes à la suite des jugements de cour et des règlements hors cour des années antérieures, est de 772 548,12 \$.

Tableau 16
Réclamations sur dommages

	1996-1997	1997-1998
Nombre total de réclamations	1 378	1286
Montant réclamé	2 913 320 \$	4 831 220 \$
Nombre de réclamations refusées	576	779
Nombre de réclamations payées	415	286
Montant payé	266 916 \$	401 388 \$
Montant payé pour des réclamations des années antérieures	284 131 \$	371 159 \$
Indemnités totales versées	551 047 \$	772 548 \$

8.6 Les ressources informationnelles

Tableau 17

Comparaison des dépenses relatives aux ressources informationnelles en 1996-1997 et 1997-1998 (000 \$)

	1996-1997	1997-1998	Écart	
			(000 \$)	%
— Administration	1 080,0	1 017,0	-63,0	-5,8
— Entretien (matériel et logiciels)	1 550,0	1 615,0	65,0	4,2
— Téléinformatique (réseaux, télécommunication)	2 025,0	2 000,0	-25,0	-1,2
— Ordinateur central	2 800,0	2 800,0		
— Soutien fourni par les directions générales	1 600,0	1 931,0	331,0	20,7
— Services (DTI)	5 281,0	5 278,0	-3,0	-0,1
Total	14 336,0	14 641,0	305,0	2,1
Projets				
— Solutions administratives et informatiques	214,0	300,0	86,0	40,2
— Infrastructure technologique	3 800,0	2 100,0	-1 700,0	-44,7
— Données et systèmes	3 163,0	3 930,0	767,0	24,2
— Par micro-informatique	3 518,0	4 665,9	1 147,9	32,6
— Parc d'instrumentation scientifique	1 083,4	909,0	-174,4	-16,1
— Autres	—	2 130,0	2 130,0	100,0

Les investissements en technologies de l'information ont été de l'ordre de **28,6 M\$**, soit une croissance de **2,5 M\$** ou **9,8 %** au regard de l'année antérieure.

De ces **28,6 M\$**, **14 M\$** ont été investis dans de nouveaux projets visant principalement l'évolution de l'infrastructure technologique ministérielle, la configuration des solutions administratives et informatiques (SAI) ainsi que la conception de modules ou fonctionnalités pour appuyer l'amélioration continue de la gestion des opérations.

Un montant de **14,6 M\$** a aussi été investi pour entretenir et exploiter les actifs (données, équipements et systèmes) du Ministère, essentiels à la gestion quotidienne de ses opérations.

Les principales réalisations ont été les suivantes.

Les solutions administratives et informatiques (SAI)

Deux solutions administratives et informatiques ont été approuvées ainsi que leur plan de réalisation : la SAI relative à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures de transport et la SAI relative à l'introduction de la géomatique. Une troisième solution administrative et informatique, la gestion des projets, des finances et de la comptabilité, est démarrée.

La SAI « entretien et exploitation »

Cette solution a comme objectif fondamental de soutenir l'amélioration continue de la gestion :

- en augmentant la présence et la productivité du personnel sur le terrain ;
- en fournissant des outils qui permettront d'obtenir une vision graphique et descriptive précise du réseau routier, de son état et des besoins.

Elle comprend treize projets pour une valeur de **3 350 M\$**.

La SAI « géomatique »

Cette solution a pour objectif fondamental :

- de permettre de passer d'une gestion sur papier à une gestion par l'image et la représentation thématique des données ;
- de passer à une gestion routière basée sur un dépôt de connaissances informatisées de qualité et des outils en facilitant l'analyse.

Elle comporte huit projets pour une valeur de **5 519 M\$**.

Le Ministère a aussi approuvé une structure de gestion qui encadrera la réalisation de tous ces projets.

Les technologies

En plus des investissements pour l'évolution du parc de micro-informatique (**6,7 M\$**) et du parc d'instrumentation (**0,9 M\$**), cinq activités majeures ont été réalisées :

- il y a eu prise en charge de la gestion de la nouvelle infrastructure technologique ministé-

rielle. L'accès au réseau pour l'ensemble du Ministère a été achevé en novembre 1997 et plusieurs correctifs ont été apportés pour en augmenter la puissance et la capacité d'accueil ;

- un projet pilote concernant Windows NT et regroupant une dizaine de sites pilotes a été mis sur pied en janvier afin d'évaluer les impacts de l'intégration de cette plate-forme dans l'architecture actuelle ;
- une passerelle a été établie entre les courriers électroniques Groupwise et Exchange afin de s'assurer que tous les postes de travail sont reliés et peuvent s'échanger de l'information ;
- plusieurs sites Internet-intranet ont été installés, ainsi que les outils permettant l'exploitation de ce réseau de communication ;
- il y a eu finalement veille technologique sur plusieurs produits dont l'introduction pourrait permettre des améliorations significatives dans la gestion des opérations et des technologies : ordinateur de réseau (*network computer*), produits de développement (environnement JAVA), portables robustes pour soutenir la gestion à distance des opérations sur les chantiers, outils d'exploitation des données en géomatique, etc.

Le passage à l'an 2000

Un groupe ministériel d'intervention a été mis sur pied de façon à s'assurer que les actifs en technologies pourront continuer à être opérationnels au début de l'an 2000.

Une analyse des impacts a été réalisée et une stratégie d'intervention pour la conversion des systèmes a été élaborée.

Le centre de gestion de l'équipement roulant

Pour soutenir l'automatisation des opérations courantes de cette unité autonome de service, une infrastructure technologique a été conçue et déployée. Ce déploiement sera effectué dans une soixantaine de sites. Une entente de service a été conclue (1998-2001) pour la gestion de cette infrastructure.

Les tableaux de bord de gestion

L'élaboration et l'implantation du concept des tableaux de bord ministériels se sont poursuivies. Le tableau de bord sur la gestion des ressources est disponible et les priorités seront accordées au suivi du plan d'action ministériel et à l'exploitation du réseau routier.

Les systèmes et les données

Plusieurs activités d'amélioration et de développement ont été réalisées, notamment :

- l'amélioration du processus de transfert des données vers les médias (système de diffusion de l'état des routes) ;
- l'analyse préliminaire et la définition d'un prototype pour soutenir la diffusion d'information sur les travaux routiers, conformément aux orientations du Comité ministériel sur le processus de renseignement ;
- l'intégration des plates-formes technologiques pour faciliter l'accès aux données soutenant les travaux d'analyse et de diagnostic en sécurité routière ;
- la réalisation de modules permettant de traiter les données des compteurs routiers aux fins de gestion de la fluidité de la circulation routière ;
- l'optimisation de la performance des accès aux bases de données soutenant les systèmes de circulation routière, la diffusion du renseignement et le suivi des coûts d'entretien et de construction du réseau routier ;
- l'élaboration d'une base de données informationnelles permettant un accès facile et intégré à l'information relative à la gestion des contrats et des engagements financiers.

Le soutien à la clientèle

En plus des activités de soutien quotidien dans l'utilisation des ressources en matière de technologies du Ministère, plusieurs activités ont été réalisées, notamment :

- l'implantation d'un système de téléphonie permettant l'accès direct et automatique au personnel de soutien ;
- l'élaboration d'une politique de gestion documentaire ;
- la production du bulletin *Au bout du fil* ;
- le dépannage (1 000 demandes) dans l'utilisation des outils d'exploitation des données en fait de géomatique ;
- l'organisation (contenus, calendriers, suivis) de cours de formation en géomatique (400 personnes) ;
- l'élaboration de méthodes d'exploitation de données en fait de géomatique, aux fins d'analyse (200 demandes) ;
- l'alimentation et l'entretien du site de la géomatique dans l'intranet.

8.7 Les mécanismes de contrôle et de vérification

Pour s'assurer que les ressources du Ministère sont gérées avec économie, efficacité et efficacité dans le cadre des lois, des règlements ou des directives qui le concernent, l'évaluation de la qualité et la pertinence des mécanismes de contrôle et des pratiques de gestion sont demeurées au centre de ses préoccupations.

Les rapports de vérification ont comporté des recommandations qui ont donné lieu à des décisions pour améliorer les pratiques administratives en vue d'assurer une plus grande rigueur dans la gestion des activités.

La présente énumération comprend donc l'ensemble des mandats qui se sont terminés dans l'année ou qui étaient en cours de réalisation au 31 mars 1998. Ainsi, les activités suivantes ont fait l'objet d'une vérification :

- le mandat d'intégration de biens et de services pour le remplacement des mini-ordinateurs IBM-8100 dont le coût est évalué à environ 15 M\$;
- les directives relatives au processus d'achat de biens, à la gestion du fonds local, à la location de matériel et aux opérations de saisie des données préalables au paiement des fournisseurs ;
- le Programme stratégique d'amélioration routière (PSAR) ;
- les lois, les règlements et les directives ministérielles concernant la gestion des matières dangereuses et des déchets engendrés par les activités du Ministère ;
- le cadre de gestion ministériel des technologies de l'information ;
- le degré de réalisation, au sein d'un certain nombre de directions territoriales, du plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 1996-2000 ;
- la liquidation de la Société québécoise des transports et de sa filiale, 1848-7199 Québec inc. ;
- les éléments d'un système de contrôle interne permettant d'assurer, de façon fiable, efficace et efficace, le suivi de la facturation des entrepreneurs chargés par le Ministère d'effectuer du remorquage sur le territoire de l'Île-de-Montréal ;
- le programme Travaux en infrastructure Canada-Québec (TICQ) ;
- la directive concernant la sécurité de l'information électronique et des actifs informationnels.

8.8 Les enquêtes

Parmi les mesures mises en place pour assurer la sauvegarde de ses biens et de ses intérêts, le Ministère a procédé à différentes mesures de contrôle et à des enquêtes lorsqu'il subit des pertes par la faute de ses employés ou de ses mandataires.

Des mesures de protection des actifs ont été aussi proposées et mises en place dans les différentes unités administratives contre les pertes de différentes natures tels le vol, la fraude ou le vandalisme.

Le Ministère a aussi procédé à certaines enquêtes pour s'assurer que la concurrence fonctionne pleinement lors de l'octroi des contrats.

Il faut noter enfin qu'une attention toute particulière a été apportée au respect du code d'éthique de la fonction publique du Québec.

Le Ministère a traité 86 dossiers d'enquête, alors que l'année précédente il en avait traité 105.

8.9 Les relations extraministérielles

Des efforts de rationalisation des activités avec les autres gouvernements et les associations nationales et internationales œuvrant dans le domaine des transports ont été intensifiés. Ces efforts ont été concentrés sur les dossiers porteurs de retombées techniques, scientifiques et commerciales ou pour promouvoir l'expertise québécoise. Le Ministère considère sa participation aux activités hors Québec comme un plan d'investissement. Il a poursuivi ses activités à l'intérieur d'un cadre d'orientations basé sur les besoins de la communauté routière québécoise en matière d'expertise scientifique et technologique, sur les besoins de ses partenaires privés auprès des marchés extérieurs des réseaux internationaux.

Le Ministère s'est ainsi donné les objectifs suivants :

- développer l'expertise scientifique et technologique dans ses actions extérieures ;
- promouvoir et défendre les intérêts du Québec sur les plans national et international ;
- appuyer les efforts du secteur privé québécois pour l'exportation de ses produits et de son savoir-faire.

Son plan d'action, quant à lui, est axé d'abord sur une participation aux activités techniques et scientifiques d'associations nationales et internationales comme l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), l'Association mondiale de la route (AIPCR).

Sur le plan de la promotion des intérêts du Québec et du soutien à l'entreprise privée, le Ministère a participé au **X^e** Congrès de la viabilité hivernale qui s'est tenu à **Luleå** en Suède, au Transportation Research Board (TRB), au Congrès mondial et à l'exposition de la Fédération routière internationale (IRF), qui a eu lieu à Toronto. Le Ministère a également été l'hôte, à Québec, du Congrès annuel de la Northeast Association of State Transportation Officials (NASTO).

En partenariat avec le ministère des Relations internationales (MRI), le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie (MICST) et des entreprises québécoises œuvrant sur les marchés extérieurs, le Ministère a accueilli des délégations du Brésil, de la Chine, de la Corée, de la Hongrie, du Japon, du Maroc et de la Roumanie.

La coordination des dossiers autochtones

Le Ministère est toujours présent dans les milieux autochtones au Québec. Il travaille en étroite collaboration avec les conseils de bande dans le cadre notamment d'interventions en régie ou à forfait pour l'entretien de routes et d'ouvrages d'art, le déneigement, le transport scolaire et les voies réservées au transport en commun.

La participation ministérielle concerne les discussions et les négociations des dossiers autochtones menées en partenariat avec les autres ministères et organismes du gouvernement. Le Ministère agit également en étroite et constante relation avec le Secrétariat aux affaires autochtones.

Chapitre IX

Les communications et les relations avec les citoyens

9.1 Les campagnes publicitaires

La campagne sur la sécurité en conditions hivernales

Le Ministère a mené encore cette année une vaste campagne d'information et de publicité afin de sensibiliser le public à la sécurité en conditions hivernales. Sur le thème « Prenez le dessus sur l'hiver », la campagne de cette année s'adressait plus précisément aux jeunes de 16 à 34 ans, une clientèle particulièrement impliquée dans les accidents routiers. Trois messages de 60 secondes et une série de dix capsules informatives de 10 secondes ont été diffusés sur les ondes des stations radiophoniques, partout au Québec. Les thèmes exploités touchaient l'importance de chausser son véhicule de pneus d'hiver, de garder une distance raisonnable par rapport aux autres véhicules et d'adapter sa conduite aux conditions qui varient d'une route à l'autre, notamment en raison de l'efficacité des matériaux d'entretien utilisés.

La participation du commanditaire de la campagne, Canadian Tire, a permis d'afficher le matériel promotionnel et de distribuer quelque 500 000 dépliants dans les magasins de cette entreprise et un encart dans plus de deux millions de foyers québécois, permettant ainsi de faire connaître le nouveau service de renseignement téléphonique sur l'état des routes et de sensibiliser le public aux consignes à respecter en cas de fermeture de route ou de panne sur le réseau routier. Des capsules télévisuelles sur le sujet ont aussi été diffusées à Météomédia, alors que deux productions audiovisuelles, ***L'hiver depuis l'temps...*** et ***Le déneigement en milieu urbain***, ont été produites et présentées à l'occasion d'expositions, tel Info-Service, ou à des clientèles directement engagées dans les opérations d'entretien hivernal. En guise de rappel de la campagne, des panneaux routiers incitant à ralentir, à garder ses distances et à respecter les consignes de fermeture de route ont également été installés à des endroits stratégiques sur le réseau routier.

Les transporteurs routiers ont aussi été sensibilisés à la prudence et au respect des autres conducteurs grâce à la parution d'un message publicitaire dans les magazines spécialisés. Sur le thème « Les plus gros protègent les plus petits », ce message a également été diffusé sur un napperon distribué dans les relais routiers fréquentés par cette clientèle.

La campagne sur la sécurité à motoneige

La popularité sans cesse grandissante de la motoneige ainsi que l'entrée en vigueur de la ***Loi sur les véhicules hors route*** ont exigé du Ministère une intervention plus marquée pour la saison 1997-1998, tant par le message que par les moyens utilisés.

Lancée en septembre 1997 à l'occasion de l'ouverture du Congrès annuel de la Fédération des clubs de motoneige du Québec (FCMQ), la campagne s'est faite sur le thème : « Y'a des limites! Pas d'excuses pour les excès ». Menée en collaboration avec la FCMQ et la société Bombardier, cette campagne traitait particulièrement de vitesse excessive, d'alcool au volant et des imprudences commises en motoneige. Les efforts déployés ont permis de rejoindre les motoneigistes afin de les inciter à adopter des comportements plus sécuritaires et de leur faire part des dispositions de la loi visant à accroître la sécurité sur les sentiers de motoneige partout au Québec.

9.2 Les relations avec les médias et les usagers

Au total, 36 conférences de presse ont été organisées au cours du dernier exercice sur divers thèmes liés aux mandats du Ministère. Des centaines d'échanges ont eu lieu avec les médias tout au long de la crise du verglas en janvier 1998 et en mars, et un peu partout sur le territoire québécois à l'occasion des inondations printanières.

La coordination ministérielle des mesures d'urgence

La crise du verglas

La crise du verglas (du 6 au 28 janvier 1998) a été «la» mesure d'urgence de l'année, notamment avec ses 22 jours d'ouverture continue du centre de coordination ministérielle. Elle a mobilisé un nombre important de ressources humaines et matérielles non seulement dans les régions touchées, mais aussi dans les autres régions qui sont venues prêter main-forte aux régions sinistrées.

À l'occasion de cette crise, la Direction des communications a été présente à deux niveaux : la coordination des communications et la coordination ministérielle des mesures d'urgence.

Au cours de l'année 1997-1998, plusieurs plans de mesures d'urgence ont par ailleurs été exécutés ou mis à jour. Un programme ministériel de formation en matière de mesures d'urgence a été élaboré dont la réalisation s'effectuera en cours d'année.

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

Dans le cadre de la révision en profondeur de l'encadrement du transport routier au Québec, la Direction des communications a assisté le groupe de travail présidé par le Ministère et formé de représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Commission des transports du Québec.

Le groupe de travail a entrepris, du 11 au 26 juin 1997, des rencontres d'information et d'échanges. Le document *Prendre la voie de la responsabilité* a servi à exposer les nouvelles orientations et les rencontres ont permis de prendre le pouls de l'industrie. Une importante campagne d'information auprès de la clientèle suivra l'adoption de la loi.

La dénomination de l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40)

La désignation d'une infrastructure routière du nom d'un artiste est une première au Québec. Outre un hommage particulier au grand poète Félix Leclerc, le Ministère a voulu reconnaître l'apport des artistes et du milieu culturel à l'ensemble de la société québécoise.

9.3 Les sites Internet et intranet

Le Ministère a contribué au développement du réseau Internet gouvernemental par sa participation aux tables de concertation sur les affaires et sur le territoire ainsi qu'aux rencontres des webmasters gouvernementaux. Ainsi, une nouvelle architecture pour le site a été proposée et de nouvelles pages ont été versées au site, permettant de faire connaître un plus grand nombre d'activités du Ministère.

Toutefois, le Ministère a surtout travaillé à la mise sur pied de son site intranet au cours de cet exercice. En effet, c'est à l'automne 1997 que tous les bureaux régionaux ont été reliés au réseau ministériel, permettant ainsi la mise au point d'un intranet facilitant la diffusion de l'information et les échanges entre ses employés dans toutes les régions. Ainsi, plusieurs unités administratives ont enrichi l'intranet de leurs pages.

9.4 La diffusion

Environ 250 documents ont été distribués sous forme de livres, de brochures, de dépliants, d'affi-

ches, de documents audiovisuels, de communiqués, de bulletins, etc.

9.5 La politique linguistique

Conformément à la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration, une politique ministérielle assortie d'un plan d'action a été adoptée.

La Politique, quant à elle, repose sur trois principes fondamentaux qui consistent à :

- placer le français au cœur des préoccupations du Ministère ;
- favoriser l'unilinguisme français dans les activités liées au transport ;
- faire la promotion de la langue française tout en s'assurant du rayonnement de son savoir-faire et de la compétitivité des entreprises québécoises sur les marchés extérieurs.

Dans cet esprit, le Ministère insiste sur la qualité du français dans toutes ses communications. Il veille notamment à employer les termes et les expressions normalisés par l'Office de la langue française et s'assure que l'ensemble des unités administratives respecte les règles et les usages actuels de la langue française.

9.6 Les congrès

Le congrès 1997 de la NASTO

Du 8 au 11 juin 1997, le Ministère accueillait le 72^e Congrès annuel de la Northeast Association of State Transportation Officials. Premier congrès de cette association à se tenir au nord du 45^e parallèle, il a regroupé à Québec près de 400 congressistes venant du Canada et des États-Unis, représentant des départements et des ministères chargés des routes et des transports du nord-est du continent, ainsi que 66 personnes les accompagnants.

Le programme technique comptait vingt séances et cinq visites techniques que complétait une exposition regroupant une trentaine d'exposants.

La Direction des communications a apporté un soutien important au cours des étapes préparatoires au Congrès et pendant son déroulement. Qu'il s'agisse d'activités de promotion ou d'édition, de soutien logistique ou de relations avec les médias, de nombreuses ressources de la Direction auront été mises à contribution, de sorte que cet événement aura certes été l'un des plus importants de l'année sur le plan des communications et des relations externes.

Le Congrès mondial de la Fédération routière internationale

Seconde association routière internationale d'importance, la Fédération routière internationale tenait son congrès mondial à Toronto, du 16 au 20 juin 1997. La Direction des communications était chargée de la conception et de l'animation de l'espace du Québec au sein du pavillon du Canada et de l'organisation du Pavillon de l'industrie québécoise des transports.

Ce pavillon, d'une superficie de 242 m², regroupait une dizaine d'entreprises des domaines du génie, de la recherche et de la construction. En dépit d'un nombre de congressistes inférieur aux prévisions des organisateurs du Congrès, les entreprises présentes ont jugé l'expérience valable en raison de la présence d'une clientèle ciblée ayant un pouvoir décisionnel dans leur secteur d'activité respectif.

Par ailleurs, le Québec occupait environ le quart du pavillon du Canada parrainé par le ministère des Transports de l'Ontario. Sur le thème « Le Québec : des défis à la mesure du territoire », l'espace du Québec mettait en valeur l'ingéniosité et le savoir-faire québécois.

9.7 La gestion des plaintes

La première année de la mise en œuvre de la Politique sur la gestion des plaintes, entrée en vigueur le 1^{er} avril 1996, a été principalement axée sur la diffusion de l'information, la sensibilisation des employés et l'utilisation des outils de saisie et d'enregistrement des données ministérielles.

La deuxième année a été consacrée à la consolidation des acquis et à l'amélioration du fonctionne-

ment de ce système de gestion. Une tournée d'information et de formation, effectuée à l'automne 1997, a permis d'échanger avec les représentants de la majorité des unités administratives sur les notions contenues dans la Politique, ainsi que sur le traitement informatique des rapports de gestion.

Ainsi, en 1997-1998, le Ministère a reçu et traité 4 477 plaintes ou demandes de service. De ce nombre, l'exploitation du réseau routier a été la source des plaintes dans une proportion de 84 % et la sécurité a fait l'objet de 10 % des plaintes.

Plus des trois quarts (77 %) des plaintes formulées à l'égard de l'exploitation du réseau concernent l'entretien d'hiver. Pour ce qui touche la sécurité, c'est la surface de roulement qui est le plus souvent nommée avec 55 % des plaintes.

Le délai moyen de traitement des plaintes est de 2,4 jours.

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

Au cours de l'année 1997, le responsable de l'accès aux documents des organismes et sur la protection des renseignements personnels a traité 47 demandes formelles : 43 concernaient l'accès à des documents administratifs et 4 la diffusion de renseignements personnels. Pour 70 % des demandes, l'accès a été accordé de façon partielle ou totale, alors que, pour le reste, les requêtes ont été refusées. Cinq demandes d'accès ont été contestées et inscrites au rôle de la Commission d'accès à l'information : trois d'entre elles ont été retirées à la demande du requérant, une a été rejetée par la Commission et une autre sera entendue d'ici la fin de l'année.

Chapitre X

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

Depuis l'entrée en vigueur de la politique ministérielle sur la protection des non-fumeurs, le Ministère a reçu sept plaintes relativement à sa non-application. Les interventions ont permis de régulariser l'ensemble des situations.

Un programme d'aide est offert aux employés qui désirent cesser de fumer. Jusqu'à présent, 73 personnes en ont bénéficié, dont 30 au cours de la dernière année.

Annexe 1

Les lois et les règlements sous l'autorité du ministre des Transports

Les lois

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application :

Loi sur l'assurance automobile

L.R.Q., c. A-25

Loi sur le camionnage

L.R.Q., c. C-5.1

Code de la sécurité routière

L.R.Q., c. C-24.2

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal

L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport

L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation

L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur l'instruction publique

L.R.Q., c. I-13.3

(transport des écoliers)

Loi sur le ministère des Transports

L.R.Q., c. M-28

Loi sur la publicité le long des routes

L.R.Q., c. P-44

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé

L.R.Q., c. S-3.3

Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec

L.R.Q., c. S-11.011

Loi sur la Société des traversiers du Québec

L.R.Q., c. S-14

Loi sur le transport par taxi

L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur les chemins de fer

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

Loi sur les transports

L.R.Q., c. T-12

Loi sur la voirie

L.R.Q., c. V-9

Loi sur la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive

1975, c. 48

Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane inc.

1975, c. 105

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval

1984, c. 42

(en collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la Société de transport de la rive-sud de Montréal

1985, c. 32

(en collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Les règlements

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

Règlement sur le camionnage

D. 47-88 du 13 janvier 1988

Règlement sur la motoneige

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

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

D. 1299-91 du 18 septembre 1991

Règlement sur le permis spécial de circulation

D. 1444-90 du 3 octobre 1990

Règlement sur les normes d'arrimage

D. 284-86 du 12 mars 1986

Règlement sur les véhicules tout terrain

D. 58-88 du 13 janvier 1988

Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale

D. 581-88 du 20 avril 1988

Règlement sur le transport des matières dangereuses

D. 674-88 du 4 mai 1988

Règlement sur la signalisation routière

A.M. du 24 novembre 1989

Règlement sur le transport des élèves

D. 647-91 du 8 mai 1991

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

D. 832-85 du 1^{er} mai 1985

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

D. 701-94 du 11 mai 1994

Règlement sur certains immeubles administrés par le ministre des Transports

D. 1050-86 du 9 juillet 1986

Règlement sur la publicité le long des routes

D. 1347-89 du 16 août 1989

Décret sur les sites et territoires où la publicité le long des routes est interdite

D. 1135-91 du 14 août 1991

Règlement sur le transport maritime des passagers

D. 147-98 du 4 février 1998

Règlement sur le transport par taxi

D. 1763-85 du 28 août 1985

Règlement sur le camionnage en vrac

R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 3

Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau

R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 17

Règlement sur les transporteurs étrangers

R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 24

Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec

D. 147-82 du 20 janvier 1982

Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts

D. 148-82 du 20 janvier 1982

Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier

D. 163-88 du 3 février 1988

Règlement sur les véhicules affectés au transport des écoliers

D. 285 du 5 mars 1997

Règlement sur la location des autobus

D. 159-86 du 19 février 1986

Règlement sur le transport par autobus

D. 1991-86 du 19 décembre 1986

Règlement sur la contribution des automobilistes au transport en commun

D. 1504-91 du 30 octobre 1991

Décret sur la politique d'aide gouvernementale au transport en commun

D. 1420-93 du 6 octobre 1993

Règlement sur l'emplacement de cimetières d'automobiles et sur l'installation d'affiches, de panneaux-réclame et d'enseignes lumineuses le long des routes

D. 651-83 du 30 mars 1983

Règlement sur les cimetières d'automobiles et sur les dépotoirs le long des routes

R.R.Q., c. V-8, r. 1

Règlement sur les services de transport en commun municipalisés

D. 2515-85 du 27 novembre 1985

Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers

D. 574-94 du 13 avril 1994

Règlement sur le transport ferroviaire

D. 1434-94 du 7 septembre 1994

Annexe 2

La description et les mandats des unités administratives du Ministère

L'organigramme du ministère des Transports se compose du Bureau du sous-ministre, de 6 directions générales, de 30 directions et de 158 services, dont 57 centres de services répartis sur le territoire.

Le Bureau du sous-ministre

Sont directement rattachés au sous-ministre quatre directions, deux services et une unité autonome de service. On trouve aussi à ce niveau la Direction des affaires juridiques qui relève en fait du ministère de la Justice.

Le mandat des unités administratives se résume comme suit.

- la **Direction du Bureau du sous-ministre** : soutenir et conseiller le sous-ministre dans ses fonctions de représentation, de planification, d'organisation, de coordination, de communication et de contrôle relatives à la gestion administrative et opérationnelle du Ministère ; assurer une interrelation efficace entre le Cabinet du ministre, le Bureau du sous-ministre et la structure administrative ;
- la **Direction du secrétariat** : assister le sous-ministre dans la gestion des affaires courantes, contribuer à l'amélioration des relations avec les citoyens, assurer l'interface dans certains dossiers ministériels avec les intervenants extérieurs et coordonner les relations extraministérielles ;
- le **Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent** : favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international ;
- la **Direction des affaires juridiques** : fournir, au nom du ministère de la Justice, les services juridiques requis par le ministre des Transports, son sous-ministre et leurs préposés, tant en ce qui concerne la législation, la réglementation et la responsabilité contractuelle et délictuelle que le droit immobilier, notamment lors de la disposition d'immeubles ou lors de leur acquisition de gré à gré ou par expropriation, et aussi en application des lois sur le transport ;
- le **Service de la vérification interne** : procéder à une évaluation objective et indépendante de l'administration et de la gestion du Ministère ; formuler des recommandations visant à améliorer les contrôles qui

permettent d'assurer une saine gestion des activités et une protection appropriée de ses actifs contre les pertes de toute nature ;

- le **Service des enquêtes** : procéder aux enquêtes relatives à tout acte suspect commis par des fonctionnaires ou des mandataires, à toute pratique non conforme aux lois et aux règlements et à tout acte mettant en cause la propriété du Ministère ;
- la **Direction des communications** : soutenir les autorités et les gestionnaires en matière de communication interne et externe en concevant et en élaborant les stratégies et les plans de communication correspondant à leurs besoins ;
- le **Centre de gestion de l'équipement roulant (UAS)** : assurer aux ministères et aux organismes publics la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes requis pour l'ensemble de leurs activités et, par conséquent, les maintenir en bon état de fonctionnement en tout temps de façon à permettre une utilisation optimale au meilleur coût possible.

Les directions générales

L'organigramme comprend trois directions générales territoriales : la Direction générale de Québec et de l'Est, la Direction générale de Montréal et la Direction générale de l'Ouest, ainsi que trois directions générales centrales : la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport, la Direction générale des infrastructures et des technologies et la Direction générale des services à la gestion.

- la **direction générale territoriale** a pour mandat : d'établir et de maintenir des relations harmonieuses avec les partenaires, les élus, les instances politiques, les communautés autochtones, les organismes intéressés et les usagers ; de planifier, de programmer, d'élaborer et de réaliser les projets d'exploitation, d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement des infrastructures de transport ; d'administrer les programmes d'aide en transport des personnes et des marchandises ainsi que ceux qui sont reliés aux infrastructures ; d'élaborer les plans de transport dont elle assume la présidence ainsi que différentes programmations territoriales ; d'effectuer des analyses permettant de présenter une image d'ensemble de la direction générale et de proposer des moyens d'optimiser l'utilisation ou la gestion des ressources ou les deux.

• la **direction territoriale** a pour mandat général d'agir à titre de représentante du Ministère auprès de l'ensemble de la clientèle territoriale. Dans le cadre du mandat de la direction générale, elle doit établir et maintenir des relations harmonieuses avec les partenaires, les élus, les instances politiques, les communautés autochtones, les organismes intéressés et les usagers ; planifier, programmer, élaborer et réaliser les projets d'exploitation, d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement des infrastructures de transport, et ce, en tenant compte des besoins manifestés par les clientèles visées. Enfin, elle doit administrer les programmes d'aide en transport des personnes et des marchandises ainsi que ceux qui sont reliés aux infrastructures.

La Direction générale de Québec et de l'Est

La **Direction générale de Québec et de l'Est** compte cinq directions territoriales. Elle assure, de plus, la fabrication des panneaux de signalisation implantés sur l'ensemble des infrastructures de transport du Québec.

La Direction générale de Montréal

Outre qu'elle remplit le mandat d'une direction générale territoriale, tel qu'il a été défini précédemment, la **Direction générale de Montréal** doit appuyer les intervenants du milieu en effectuant des analyses et des études reliées à la gestion des systèmes et des équipements de transport collectif.

Elle compte quatre directions territoriales.

La Direction générale de l'Ouest

La **Direction générale de l'Ouest** compte cinq directions territoriales.

La Direction générale des politiques et de la sécurité en transport

Cette direction générale élabore et met en place des orientations en matière de politiques et de programmes visant à soutenir et à encadrer l'action du Québec dans les domaines du transport des personnes et des marchandises, de l'aménagement et de l'environnement ainsi que de la sécurité en transport. Elle doit soutenir le sous-ministre et le comité de direction quant aux orientations stratégiques et à l'établissement d'un plan contenant les cibles stratégiques. Elle établit également des banques de données et de modèles de transport appropriés à l'intention des unités centrales et territoriales.

De plus, elle a pour mandat d'encadrer et de soutenir les unités territoriales dans l'élaboration de

leurs plans de transport et dans l'application des politiques et des programmes.

Cette direction générale comprend quatre directions, soit la Direction de la planification stratégique en transport, la Direction de la mobilité en transport, la Direction de l'observatoire en transport et la Direction de la sécurité en transport, dont le mandat respectif est le suivant :

• la **Direction de la planification stratégique en transport** : proposer des orientations stratégiques, élaborer et gérer un plan fixant des cibles stratégiques ; élaborer, dans une approche intégrée et multimodale, une politique nationale et le plan directeur de transport du Québec en précisant les principaux enjeux par modes ; encadrer et soutenir les unités territoriales dans l'élaboration de leurs plans de transport au regard des orientations ministérielles ; soutenir l'ensemble des unités administratives par l'expertise et de l'information dans les domaines de la modélisation des systèmes de transport et de l'économie afin de leur permettre de réaliser leur mandat ;

• la **Direction de la mobilité en transport** : élaborer et proposer des politiques, des programmes d'aide et des lois et règlements visant à soutenir et à encadrer l'action du Québec dans les domaines des plans et des systèmes de transport des personnes et des marchandises et d'aménagement des réseaux dans une optique d'intégration des modes de transport et soutenir les unités territoriales dans leur application ;

• la **Direction de l'observatoire en transport** : élaborer et proposer les orientations, les politiques, les programmes et les modalités d'intervention en matière de recherche et développement en transport et assurer la promotion et le transfert des résultats obtenus ; soutenir l'ensemble des unités administratives par de l'expertise et de l'information dans les domaines de la statistique, de l'information corporative et de la géomatique et de la cartographie ; fournir à l'ensemble du Ministère des services d'information documentaire et scientifique ;

• la **Direction de la sécurité en transport** : élaborer et proposer des politiques, des programmes et des lois et règlements visant à soutenir et à encadrer l'action du Québec en matière de sécurité en transport et soutenir les unités territoriales dans leur application ; élaborer, évaluer et réviser les normes techniques du transport routier des marchandises et maintenir des liens avec l'industrie du transport afin de suivre l'évolution des besoins techniques et de mettre au point des solutions appropriées.

La Direction générale des infrastructures et des technologies

Cette direction générale élabore et met en place les programmes, les normes, les outils et les guides visant à soutenir l'action des intervenants ministériels et externes dans les domaines des infrastructures et des technologies.

Elle assure également le développement et le maintien à jour des connaissances techniques et des expertises de pointe en matière d'infrastructures et de technologies en transport et les rend disponibles aux intervenants ministériels et externes.

De plus, elle crée des outils et des méthodes d'expertise en infrastructure permettant la conception, la conservation et l'amélioration des infrastructures de transport intégrant des préoccupations de rentabilisation maximale de nos investissements.

Cette direction générale comprend trois directions, soit la Direction du laboratoire des chaussées, la Direction des structures et la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures, dont le mandat respectif est le suivant :

- la **Direction du laboratoire des chaussées** : élaborer et proposer des orientations, des normes et des guides de soutien dans les domaines des sols, des chaussées et des matériaux d'infrastructures, visant le maintien et l'amélioration du réseau routier ; soutenir les unités territoriales dans la préparation et la réalisation des interventions sur les infrastructures ;
- la **Direction des structures** : soutenir les unités territoriales dans la gestion des structures sous leur responsabilité en procédant à la conception ou à l'amélioration de projets de structures non normalisées et à des études hydrauliques non courantes ; fournir également l'expertise technique dans la préparation et la réalisation de leurs projets de structures ou lors d'activités d'inspection et d'entretien ;
- la **Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures** : soutenir l'action du Ministère en territoire en coordonnant l'élaboration des normes techniques ainsi que des méthodologies et des systèmes en matière d'assurance de la qualité ; élaborer et proposer les orientations d'exploitation, les programmes et les guides requis pour les activités en territoire visant l'exploitation, l'entretien, la réfection, l'amélioration et le développement des infrastructures de transport.

La Direction générale des services à la gestion

En vertu de son mandat, cette direction générale doit proposer à la direction du Ministère l'encadrement (politiques, programmes, plans) en fait de gestion des ressources humaines, matérielles, financières, des technologies de l'information, des contrats, des réclamations sur contrats, des approvisionnements, de la gestion des inventaires et de la vérification des opérations immobilières. Elle doit aussi proposer des plans d'amélioration dans la gestion de ces ressources, favoriser l'engagement des gestionnaires dans ces domaines et informer la direction et les gestionnaires sur l'évolution de la gestion des ressources.

Cette direction générale compte quatre directions, soit la Direction des ressources humaines, la Direction des ressources financières, la Direction des technologies de l'information et la Direction des contrats et des ressources matérielles, dont le mandat respectif est le suivant :

- la **Direction des ressources humaines** : proposer à la direction du Ministère l'encadrement au sujet de la gestion des ressources humaines et suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources ;
- la **Direction des ressources financières** : proposer à la direction du Ministère l'encadrement en matière de programmation, de réclamations sur dommages, de gestion des ressources financières ainsi qu'en fait de gestion des opérations immobilières et suggérer des plans d'amélioration dans ces domaines ;
- la **Direction des technologies de l'information** : proposer à la direction du Ministère l'encadrement au sujet de la gestion des technologies de l'information et suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources ;
- la **Direction des contrats et des ressources matérielles** : proposer à la direction du Ministère l'encadrement, notamment dans les domaines de l'octroi des contrats d'approvisionnement, de la gestion des inventaires, des réclamations sur contrats, des télécommunications, de la gestion des immeubles et des ressources matérielles ; suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.

Annexe 3

Les organismes relevant du ministre des Transports

Commission des transports du Québec (CTQ)

M. Louis Gravel, président
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) **G1R 5V5**
Téléphone : (418) 643-5694
Télécopieur : (418) **644-8034**

Montréal :

505, rue Sherbrooke Est, 5^e étage
Montréal (Québec) **H2L 1K2**
Téléphone : (514) 873-6414
Télécopieur : (5 14) 873-3342

Société des traversiers du Québec (STQ)

M. Liguori Hinse, président-directeur général
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) **G1 K 9A1**
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

M. Jean-Yves **Gagnon**, président-directeur général
Tour **N6-2**
333, boulevard Jean-Lesage
Case postale 19600
Québec (Québec) **G1K 8J6**
Téléphone : (418) 528-3100
Télécopieur : (418) 644-0339

Montréal :

Tour de la Place-Victoria
800, Place-Victoria, 30^e étage
Case postale 392
Montréal (Québec) **H4Z 1L6**
Téléphone : (514) **954-7600**
Télécopieur : (5 14) 873-6603

Annexe 4

Les principaux travaux par direction territoriale en 1997-1998

DIRECTION : Laval-Mille-Îles

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-640	Boisbriand	Correction et couche d'usure	3 s	1 000	Amélioration du confort des usagers
AXE : Conservation des structures					
A-13 (pont Vachon)	Laval Montréal	Réparation d'un pont	—	580	Remise en état
R-1 17 pont Marius-Dufresnex	Laval et Rosemère	Reconstruction du tablier et de certains éléments structuraux	—	7 458	Remise en état Augmentation de la capacité des charges légales Amélioration de la sécurité
A-640 et Lorraine et De Gaulle	Rosemère	Réparation de viaducs	—	159	Remise en état
A-640 et Terrebonne R-337		Réparation du viaduc	—	160	Remise en état

DIRECTION : Est-de-la-Montérépée

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-20 et boul. de Mortagne	Boucherville	Réaménagement des bretelles d'échangeur, élargissement du pont	3,12	1 000	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
112et 116	Saint-Hubert	Élargissement de quatre à six voies, étagement du passage à niveau, construction d'un pont d'étagement	4,03	3 412	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation Conformité avec les normes de sécurité routière
133	Mont-Saint-Hilaire	Reconstruction d'une route en profil urbain	5,11	760	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
116	Saint-Bruno-de-Montarville	Construction d'une nouvelle intersection Déplacement du passage à niveau Aménagement de l'éclairage	1,4	265	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation Augmentation de la possibilité de dépassement
A-20 et rivière Richelieu	Beloeil, Mont-Saint-Hilaire	Installation du système d'éclairage du pont Réparation des joints de dilatation	0,735	1 560	Amélioration de la sécurité Entretien préventif
134, boul. Desaulniers	Longueuil	Réparation : éléments du tablier, béton, joints de dilatation, systèmes structuraux	0,400	1 910	Amélioration de la sécurité Entretien préventif
132 et A-20	Longueuil	Réfection de la surface de roulement, planage, couche d'usure	3,3	290	Amélioration du confort des usagers Entretien préventif

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

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-20	Boucherville	Réfection de la surface de roulement, correction, couche d'usure	4,9	307	Amélioration du confort des usagers Entretien préventif
Échangeur A-20 et A-30	Boucherville	Réfection du revêtement, planage , correction de dévers	5,54	658	Amélioration du confort des usagers Entretien préventif
A-30	Saint-Hubert, Saint-Bruno	Réfection de la surface de roulement, correction, couche d'usure	3,14	258	Amélioration du confort des usagers Entretien préventif
A-10	Brossard	Réfection de la surface de roulement, planage , couche d'usure	5,47	290	Amélioration du confort des usagers Entretien préventif
Chemin de la Grande Ligne	Béthanie	Reconstruction de route, profil rural, élargissement	2,36	621	Amélioration de la capacité portante Conformité avec les normes de sécurité routière
116	McMasterville	Reconstruction de la route, profil rural et profil urbain, correction de fondations, drainage, éclairage	3,88	2 460	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation Conformité avec les normes de sécurité routière
Chemin Frelighsburg Saint-Armand		Reconstruction de route, profil rural	1,36	401	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante Conformité avec les normes de sécurité routière
243	Shefford	Planage , rechargement, couche de base et couche de surface	3,27	573	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité Amélioration de la capacité portante Conformité avec les normes de sécurité routière
132	Saint-Robert	Planage , correction et couche d'usure	6,45	5 11	Amélioration du confort des usagers Conformité avec les normes de sécurité routière
133	Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River	Réparation du tablier, élargissement du pont	0,07	700	Amélioration de la sécurité Entretien préventif Conformité avec les normes de sécurité routière
A-10 et A-35	Carignan	Réparation de systèmes structuraux, de joints	0,11	3 11	Augmentation de la capacité portante Entretien préventif Conformité avec les normes de sécurité routière

DIRECTION : Ouest-de-la-Montérégie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
Grand-Pré	L'Acadie	Correction et couche d'usure	7,2	338	Amélioration du confort des usagers
A-40	Vaudreuil-Dorion	Réfection de la chaussée en béton de ciment	5,5	5 600	Amélioration du confort des usagers
342	Rigaud	Réfection du tablier du pont	0,1	775	Entretien préventif
138	Kahnawake	Peinture	0,21	150	Entretien préventif
A-15	Candiac	Aménagement d'une bande centrale et revêtement	4,5	5 900	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Ouest-de-la-Montérégie (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
Old Malone	Kahnawake	Reconstruction de la route existante	1,0	500	Amélioration du confort des usagers
112-235	Saint-Paul- d' Abbotsford	Installation de feux de circulation	0,25	590	Amélioration de la sécurité

DIRECTION : Laval-Mille-Îles

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
AXE : Développement du réseau					
A-440	Laval	Construction d'autoroute à six voies	3,0	9 799	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
A-25	Laval	Élargissement de deux à trois voies dans les deux directions	3,5	5 394	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
A-1 3 et A-440	Laval	Raccordement de l'avenue des Bois à l'échangeur	1,1	567	Amélioration des accès à l'échangeur
R-337	Mascouche, Terrebonne	Élargissement de deux à quatre voies Urbanisation	2,6	5 006	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
AXE : Amélioration du réseau					
A-131 A-640	Boisbriand	Réaménagement de l'échangeur, ajout d'une bretelle et élargissement de la chaussée	2,5	1 740	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
A-640	Boisbriand, Lorraine, Rosemère, Blainville, Sainte-Thérèse, Deux-Montagnes, Saint-Eustache	Installation de glissières de sécurité	9,8	464	Amélioration de la sécurité
A-40	L'Assomption, Saint-Sulpice, Repentigny, Lachenaie	Pose d'atténuateurs d'impact	0,6	139	Amélioration de la sécurité
A-15	Laval	Éclairage	9,5	1 677	Amélioration de la sécurité
A-40 et R-341	Repentigny	Réaménagement d'intersection des bretelles est	0,2	79	Amélioration de la sécurité
AXE : Conservation des chaussées					
A-440	Laval	Reconstruction de la chaussée de béton	3,8	3 981	Amélioration du confort des usagers Remise en état
A-13	Laval	Correction et couche d'usure	8,3	734	Amélioration du confort des usagers
A-25	Mascouche	Correction et couche d'usure	8,7	811	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité

DIRECTION : Île-de-Montréal

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-40	Montréal	Couche d'usure avec microrevêtement	5s	795	Entretien préventif
A-720	Montréal	Renforcement de la structure de chaussée Tunnel Ville-Marie	1,5	1 338	Amélioration du confort des usagers
A-20	Dorval, Lachine	Réfection de la chaussée Secteur de l'autoroute	13	1 525	Amélioration du confort des usagers
A-720	Montréal	Réparation d'une structure Tunnel Ville-Marie	—	6 222	Entretien Amélioration de la structure
A-40	Montréal	Réfection de la station de pompage Boulevard Pie-IX	0,1	114	Entretien préventif
A-25	Montréal	Divers travaux, pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaPontaine	2,71	462	Entretien
A-40	Montréal	Réfection de structures	—	929	Entretien préventif
A-40	Senneville	Réparation du pont de l'Île aux Tourtes	—	153	Entretien préventif
A-15	Montréal	Réparation de structures Echangeur Turcot et La Vérendrye	—	148	Entretien préventif
A-720	Montréal	Amélioration du centre de contrôle du tunnel Ville-Marie	—	6 916	Amélioration de la sécurité Conformité avec les normes
R-138	LaSalle	Réparation d'un mur et d'abords de route Rue Airlie	—	200	Entretien préventif
A-20	Lachine	Réparation de la passerelle et mur 14 ^e Avenue	2,5	165	Entretien préventif
A-15 et A-40	Montréal	Réparation des panneaux de polymère Autoroute Métropolitaine	6,1	1 393	Amélioration de la sécurité
A-13	Saint-Laurent	Réparation d'un mur – 13/40	—	147	Entretien préventif
A-40	Montréal	Réparation du pont Charles-De Gaulle	1,0	6 427	Augmentation de la capacité portante Entretien préventif
A-20	Beaconsfield Baie-d'Urfé	Réaménagement de l'échangeur Woodland et Morgan	0,3	1 982	Amélioration de la sécurité
Diverses	Diverses	Mesures de gestion de la circulation	—	6 884	Amélioration de la fluidité de la circulation
A-40	Saint-Léonard	Installation d'atténuateurs d'impact Autoroute Métropolitaine	7,0	147	Amélioration de la sécurité
A-15	Montréal	Application de bouche-fissures	2,5	304	Entretien préventif

DIRECTION : Laurentides-Lanaudière

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
R-117	Sainte-Agathe- Nord, Ivry-sur- le-Lac	Réfection majeure	7,3	1 461 983	Conservation des chaussées
R-117	Sainte-Véronique	Voies auxiliaires et couche d'usure	6/19,8	1 581 454	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
R-131	Saint-Antoine-de- Lavaltrie	Couche d'usure et correction	4,5	357 689	Conservation des chaussées
R-131	Notre-Dame-des- Prairies (entre le 1 ^{er} et le 2 ^e rang de la Chaloupe)	Élargissement de la chaussée de deux à cinq voies	1,2	998 920	Développement

DIRECTION : Laurentides-Lanaudière (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
R-138	Saint-Viateur, Saint-Barthélemy	Couche d'usure et correction	6,9	480 565	Conservation des chaussées
R-158	Berthierville	Pose de feux lumineux	—	77 787	Amélioration de la sécurité
R-158	Mirabel	Couche d'usure	2,5	207 562	Conservation des chaussées
R-158	Saint-Esprit, Saint-Lin	Couche d'usure	7,7	623 356	Conservation des chaussées
R-158	Saint-Esprit, Saint-Lin	Réfection de 50 ponceaux	—	623 333	Conservation des chaussées
R-158	Sainte-Sophie	Éclairage et aménagement d'intersection	—	146 252	Amélioration de la sécurité
R-309	Ferme-Neuve, Desruisseaux	Décohésionnement et couche d'usure	7,6	1 624 759	Conservation des chaussées
R-339	Saint-Lin, Laurentides	Planage et couche d'usure	5,7	504 203	Conservation des chaussées
R-131 R-345	Saint-Félix-de- Valois	Réaménagement de l'intersection	—	70 326	Amélioration de la sécurité
A-15	Mirabel	Modification d'éclairage du kilomètre 3 1 au kilomètre 39	—	1 456 651	Amélioration de la sécurité
A-15	Mirabel	Reconstruction de l'échangeur (sortie 3 1, partie sud)	—	1015 277	Amélioration de la sécurité
A-15	Mirabel	Couche d'usure (bretelles de la sortie 35)	6,8	442 648	Conservation des chaussées
A-15	Prévost	Réfection et drainage (sortie 55)	—	205 649	Conservation des chaussées
A-15	Sainte-Adèle, Mont-Rolland	Réfection d'égout pluvial et de ponceaux	—	231 343	Conservation des chaussées
A-31 R-158	Joliette	Construction d'une supersignalisation	—	453 163	Amélioration de la sécurité
A-40	Saint-Cuthbert	Couche d'usure et correction sur la voie ouest et bretelles	2,7	397 046	Conservation des chaussées
A-50	Lachute	Stabilisation et couche d'usure direction ouest	4,3	472 472	Conservation des chaussées
A-50	Mirabel	Remplacement des joints de dilatation (15 au-dessus de l'autoroute)	—	328 144	Conservation des structures
A-50	Mirabel, Lachute	Construction d'une chaussée (deuxième phase)	11 7	482 669	Parachèvement
Chemin Sainte-Béatrix Sainte-Béatrix		Correction de la chaussée	6,3	570 315	Conservation des chaussées
Pont Perley	Grenville	Construction d'un pont	—	1266 587	Développement
Rue Principale	Piedmont	Reconstruction du tablier de la structure	—	1 227 647	Conservation des structures

DIRECTION : Estrie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-55	Saint-François- Xavier-de Brompton	Construction de la deuxième chaussée	9,5	5 662	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la sécurité
Pont Joffre	Sherbrooke (Protocole)	Reconstruction d'un pont	—	1710	Augmentation de la capacité portante Amélioration de la fluidité de la circulation
A-10	Eastman	Renforcement de la structure de la chaussée	4,5	1018	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-255	Shipton	Reconstruction d'une route existante et d'un pont	1,0	982	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-108	Stomoway	Reconstruction d'une route existante	1,6	880	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
Chemin Stratford	Stratford	Renforcement de la structure de la chaussée	5,6	860	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-216	Sainte-Catherine- de-Hatley	Reconstruction d'une route existante	5,1	852	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la circulation
R-143	Val-Joli	Reconstruction d'une route existante et d'un pont	0,7	843	Augmentation de la capacité Amélioration du confort des usagers
R-112	Saint-Étienne- de-Bolton	Renforcement de la structure de la chaussée	5,9	829	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-112	Saint-Gérard	Renforcement de la structure de la chaussée	3,8	814	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-147	Compton	Renforcement de la structure de la chaussée	5,4	566	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-161	Nantes	Renforcement de la structure de la chaussée	4,7	566	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-249	Saint-Georges- de-Windsor	Renforcement de la structure de la chaussée	3,1	493	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
Chemin des Pères	Austin	Revêtement d'enrobé bitumineux	10,1	483	Amélioration du confort des usagers
R-247	Stanstead	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,9	406	Amélioration du confort des usagers
Rue Principale	Dudswell	Reconstruction d'une route existante	0,8	398	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
A-55	Stanstead-Est	Renforcement de la structure de la chaussée	2,7	390	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-249	Saint-Denis-de- Brompton	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,8	385	Amélioration du confort des usagers
Chemin Lawren- ceville	Valcourt	Renforcement de la structure de la chaussée	3,8	375	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la capacité portante
R-161	Lac-Mégantic	Reconstruction d'une route existante	0,1	313	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
R-116	Richmond	Renforcement d'un pont	—	310	Amélioration de la capacité portante

DIRECTION : Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
R-1 17	Val-d'Or, Dubuisson	Construction d'un nouveau pont et des approches	2,7	2 883	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
R-117	Malartic	Retraitement en place de la chaussée	6,7	1 750	Amélioration de la capacité portante
R-109	La Motte	Terrassement, rechargement et enrobé bitumineux	4,9	941	Amélioration de la capacité portante
R-386 et R-397	Barraute, La Morandière	Renforcement, enrobe bitumineux, rechargement	23,4	1069	Amélioration de la capacité portante
21960	Saint-Norbert, Mont-Brun	Drainage, correction de profil, traitement de surface	8,8	666	Amélioration de la capacité portante
R-109	Chaste, Soissons, Maizerets, Matagami	Renforcement, corrections, enrobé bitumineux, glissières	73,3	2 684	Amélioration de la capacité portante
Aéroport	Tasiujaq, Aupaluk, Kangisualujjuaq	Installation de clôtures et barrières de type treillis	0	610	Amélioration de la sécurité
22410	Rouyn-Noranda	Terrassement, structure de chaussée, enrobe bitumineux	0,5	345	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
R-111 R-101	Macamic (v. et p.) Authier	Terrassement, couche d'usure rapiécage et enrobé	16,5	1 375	Amélioration de la capacité portante
R-101	Rouyn-Noranda	Réfection de la fondation, corrections et enrobé	4,3	1 326	Amélioration de la capacité portante
R-101 R-117	Rouyn-Noranda Évain	Terrassement. transitions sol/roc et enrobe bitumineux	1,5	266	Amélioration de la capacité portante
R-111	Vassan	Réfection de structure et approches	0,2	992	Amélioration de la sécurité
20890	Villebois, Selbaie	Concassage et rechargement	17	5 17	Amélioration de la capacité portante

DIRECTION : Mauricie-Centre-du-Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-40	Batiscan, Sainte-Geneviève- de-Batiscan	Renforcement, béton bitumineux, pavage d'accotement	5,32	1 880	Amélioration du confort des usagers
R-138	Sainte-Anne- de-la-Pérade	Décohésionnement, rechargement, béton bitumineux	4,35	400	Amélioration du confort des usagers
R-155	Biart	Couche d'usure, correction	16,75	1 200	Amélioration du confort des usagers
R-352	Saint-Stanislas	Couche d'usure, correction	2,20	250	Amélioration du confort des usagers
R-351	Saint-Élie	Correction fondations, renforcement BB	3,47	380	Amélioration du confort des usagers
4 ^e Rang et rang Saint-Émile	Saint-Tite, Saint-Adelphe, Saint-Émile	Couche d'usure et correction	6,88	450	Amélioration du confort des usagers
R-351	Saint-Barnabé, Charrette	Décohésionnement BB, aménagement de transition	4,77	300	Amélioration du confort des usagers
A-40	Sainte-Anne-de- la-Pérade, Batiscan	Renforcement, BB, correction de talus	10,53	2 100	Amélioration du confort des usagers
R-157	Saint-Louis- de-France	Renforcement, décohésionnement et BB	6,20	400	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Mauricie-Centre-du-Québec (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
A-40	Pointe-du-Lac, Sainte-Anne-de la-Pérade, Batiscan	Installation de glissières de sécurité	2,72	400	Amélioration de la sécurité
A-40	Cap-de-la- Madeleine	Reconstruction de la bande centrale	1,50	300	Amélioration de la sécurité
R-155	Boucher, Saint-Roch-de- Mékinac	Pavage d'accotements	52,04	300	Amélioration de la sécurité
R-155	Boucher	Élargissement de route	13,00	3 175	Amélioration de la sécurité
R-138	Yamachiche, Louiseville, Pointe-du-Lac	Pavage d'accotements	17,08	3 11	Amélioration de la sécurité
A-20	Notre-Dame-du- Bon-Conseil, Saint-Cyrille- de-Wendover	Planage et couche d'usure	10,29	900	Amélioration du confort des usagers
A-55	Drummondville, Saint-Nicéphore	Couche d'usure, pavage d'accotements	6,46	1 250	Amélioration du confort des usagers
A-55	Ulverton	Réparation d'un pont	0,1	356	Préservation de la structure
R-155	Saint-Léonard- d'Aston, Saint- Célestin M et V	Couche d'usure et correction	14,08	1 050	Amélioration du confort des usagers
R-165	Princeville P et V	Renforcement, BB, correction	5,72	750	Amélioration du confort des usagers
R-162	Saint-Rosaire	Couche d'usure, correction	8,00	500	Amélioration du confort des usagers
10 ^e et 11 ^e Rang	Saint-Rémi-de- Tingwick, Chester ville	Couche d'usure, correction	7,76	250	Amélioration du confort des usagers
R-267	Inverness	Couche d'usure, correction	6,75	440	Amélioration du confort des usagers
R-116	Victoriaville, Saint-Christophe- d'Arthabaska, Warwick	Planage , couche d'usure	6,73	400	Amélioration du confort des usagers
R-155	Saint-Célestin	Réaménagement de l'intersection et construction d'un égout pluvial	0,40	150	Amélioration de la sécurité Amélioration
R-138	Louisville	Élargissement et renforcement du pont	0,1	1 855	Augmentation de la capacité Amélioration de la fluidité de la circulation
R-132	Bécancour	Reconstruction d'un pont	0,1	2 129	Maintien d'un lien sécuritaire
A-55	Saint-Célestin	Voie pour virage et voie de décélération	0,33	300	Amélioration de la sécurité
A-55	Saint-Nicéphore	Réaménagement de bretelles d'accès	1,20	565	Amélioration de la sécurité
Diverses	Diverses	Glissières de sécurité	16	650	Amélioration de la sécurité
Rue de l'Eglise	Durham-Sud	Reconstruction de la route, construction d'un égout pluvial	0,80	250	Amélioration de la capacité portante

DIRECTION : Outaouais

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
R-323	Saint-Émile-de-Suffolk	Réaménagement de la route existante	3,4	1 238	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
R-148	Montebello	Aménagement d'une voie de dépassement	1,3	613	Amélioration de la fluidité de la circulation
R-303	Clarendon	Réaménagement d'une intersection	0,6	226	Amélioration de la sécurité
R-1 17	Grand-Remous	Réaménagement de la route existante	3,6	1 485	Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité de la circulation
R-148	Aylmer	Élargissement de deux à quatre voies	2,2	3 050	Amélioration de la fluidité de la circulation
Boul. De Gatineau La Vérendrye		Aménagement d'un marais	0,1	520	Mesure environnementale
R-148	Lochaber-Partie-Ouest	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,3	298	Amélioration du confort des usagers
R-148	Isle-aux-Allumettes	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,2	975	Amélioration du confort des usagers
R-105	Bois-Franc	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,5	1 178	Amélioration du confort des usagers
A-50	Gatineau	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,9	1 652	Amélioration du confort des usagers
A-5	Hull	Protection de la structure du pont Cartier-Macdonald	0,1	660	Amélioration de la sécurité
A-50	Hull	Réparation des joints de structures	0,6	228	Amélioration du confort des usagers
R-307	Val-des-Monts	Renforcement d'un pont	0,1	245	Amélioration de la sécurité

DIRECTION : Bas-Saint-Laurent

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
20	Saint-Anaclet, Pointe-au-Père, Sainte-Luce	Construction d'une nouvelle route	7,8	6 879	Amélioration de la fluidité de la circulation
132	Pointe-au-Père	Élargissement de deux à quatre voies	1,2	636	Amélioration de la fluidité de la circulation
232	Esprit-Saint	Glissière de sécurité	10,0	386	Amélioration de la sécurité
232	Sainte-Blandine	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,4	101	Amélioration de la sécurité
132	Mont-Joli	Reconstruction de la route existante, section urbaine	1,4	1 672	Amélioration de la sécurité
96410	Sayabec	Renforcement de la structure de la chaussée	5,9	103	Amélioration du confort des usagers
4 ^e Rang	Saint-Eugène-de-Ladrière	Réaménagement de la route existante	2,5	400	Augmentation de la capacité portante de la route
297	Saint-Noël	Reconstruction de la route existante, section urbaine	1,3	675	Augmentation de la capacité portante
298	Saint-Donat	Reconstruction de la route existante, section urbaine	1,4	100	Augmentation de la capacité portante
Rte de Ladrière	Saint-Eugène-de-Ladrière	Réaménagement de la route existante	0,2	161	Augmentation de la capacité portante
132	L'Isle-verte	Construction d'une voie auxiliaire	2,4	1 283	Amélioration de la sécurité
Rte St-Paul et 132	L'Isle-verte	Reconstruction de la route existante, section urbaine	1,6	367	Augmentation de la capacité portante

DIRECTION : Bas-Saint-Laurent (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
Route de la Plaine	Saint-Arsène	Réaménagement de la route existante	1,5	323	Augmentation de la capacité portante
195	Saint-Jérôme-de-Matane	Réaménagement de la route existante	2,8	152	Amélioration de la sécurité
232	Esprit-Saint	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,2	564	Amélioration du confort des usagers
132	Saint-Moïse	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,5	151	Amélioration du confort des usagers
20	Rimouski	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,5	349	Amélioration du confort des usagers
132	Assemetquagan	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,1	616	Amélioration du confort des usagers
132	Sainte-Florence	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,7	287	Amélioration du confort des usagers
132	Saint-Fabien	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,3	657	Amélioration du confort des usagers
132	Sayabec, Causapscal	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,4	139	Amélioration du confort des usagers
132	Lac-au-Saumon	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,3	497	Amélioration du confort des usagers
291	Saint-Honoré-de-Kamouraska	Réaménagement de la route existante	0,5	208	Augmentation de la capacité portante
185	Dégelis	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,0	655	Amélioration du confort des usagers
295	Squatec, Lejeune	Réaménagement de la route existante	5,2	622	Augmentation de la capacité portante
185	Notre-Dame-du-Lac	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,2	241	Amélioration du confort des usagers
295	Auclair	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,7	171	Amélioration du confort des usagers
185	Notre-Dame-du-Lac	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,7	213	Amélioration du confort des usagers
185	Notre-Dame-du-Lac	Revêtement d'enrobé bitumineux	0,9	155	Amélioration du confort des usagers
291	Saint-François-Xavier	Revêtement d'enrobé bitumineux	7,4	189	Amélioration du confort des usagers
20	Saint-Georges-de-Cacouna	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,3	293	Amélioration du confort des usagers
289	Pohénégamook	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,9	449	Amélioration du confort des usagers
20	Saint-André	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,5	522	Amélioration du confort des usagers
20	Rivière-Ouelle	Revêtement d'enrobé bitumineux	7,7	663	Amélioration du confort des usagers
96410	Sainte-Paule	Réaménagement de la route existante	0,3	109	Amélioration de la sécurité
132	Matane	Revêtement d'enrobé bitumineux	3,2	484	Amélioration du confort des usagers
185	Saint-Patrice-de-Rivière-du-Loup	Entretien d'un pont		142	Entretien préventif

DIRECTION : Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Grande-Rivière	Réaménagement de la route existante	4,3	298	Augmentation de la capacité portante
132	Pabos	Réaménagement de la route existante	4,6	4 599	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Gaspé (Petit-Cap)	Réaménagement de la route existante	1,6	1785	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Pabos Mills	Réaménagement de la route existante	0,7	879	Augmentation de la capacité portante

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

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
132	Seigneurie de l'Anse-de-l'Étang	Réaménagement de la route existante	4,6	164	Augmentation de la capacité portante
132	Escuminac	Réaménagement de la route existante et élimination de traverse	2,8	279	Amélioration de la sécurité
132	Bonaventure	Réaménagement de la route existante	1,3	607	Amélioration de la sécurité
132	Caplan	Travaux d'empierrement pour protéger la structure de la route existante	0,7	5 19	Entretien préventif
132	Saint-Siméon	Travaux d'empierrement pour protéger la structure de la route existante	0,8	423	Entretien préventif
199	L'Étang-du-Nord	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,6	294	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
132	Percé (Cap-d'Espoir)	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,8	308	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
198	Gaspé (Wakeham)	Renforcement de la structure de la chaussée	2,5	839	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
198	Holland, canton de Galt	Réaménagement de la route existante	0,3	178	Entretien préventif
132	Rivière-à-Claude	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,6	458	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
Route du Lac	Bonnécamps (canton non organisé)	Renforcement de la structure de la chaussée	10,0	150	Amélioration du confort des usagers
132	Carleton	Réaménagement de la route existante	1,6	116	Amélioration de la sécurité
132	Maria,	Renforcement de la structure de la chaussée	3,6	431	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
132	Pointe-à-la-Croix	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,2	5 18	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
299	Marcil(canton)	Renforcement de la structure de la chaussée	1,0	131	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
199	Havre-aux-Maisons	Renforcement d'un pont	—	271	Amélioration de la sécurité
132	Tourelle	Entretien d'un pont	—	160	Amélioration de la sécurité
132	Caplan	Construction d'un mur	—	837	Amélioration de la sécurité
Aéroport	Bonaventure	Reconstruction de la piste	—	388	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Chaudière-Appalaches

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
112et R-173	Vallée-Jonction	Construction d'un lit d'arrêt	0,6	983	Amélioration de la sécurité
Diverses	Diverses	Glissière de sécurité	45,7	676	Amélioration de la sécurité
112	Disraëli	Terrassement, revêtement bitumineux	0,6	5 10	Amélioration de la sécurité
112	Robertsonville	Réfection de l'intersection, feux de circulation	0,3	332	Amélioration de la fluidité Amélioration de la sécurité
132	Cap-Saint-Ignace	Terrassement, structure, chaussée, revêtement bitumineux	0,1	125	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Chaudière-Appalaches (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997.1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
175 et 218	Saint-Lambert- de-Lauzon	Réfection de l'égout pluvial	1,0	400	Amélioration du confort des usagers
171 et R-173	Scott	Terrassement, gravelage, revêtement bitumineux	0,8	156	Amélioration de la fluidité de la circulation
277	Sainte-Claire	Terrassement, structure, chaussée, revêtement bitumineux	0,4	334	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la sécurité
20	Lévis	Installation d'un système d'éclairage	0,1	3 13	Conservation de la fonctionnalité
132 et R-175	Saint-Romuald	Béton bitumineux, terrassement, gravelage	0,4	282	Amélioration de la sécurité
281	Saint-Philémon	Terrassement, égout pluvial, gravelage	0,5	236	Amélioration du confort des usagers
271	Sainte-Agathe	Correction de courbes, enrobe bitumineux	4,2	1164	Amélioration du confort des usagers
276	Sainte-Germaine- du-Lac-Etchemin	Terrassement, structure, chaussée, enrobé bitumineux	2,1	940	Amélioration du confort des usagers Conservation de la fonctionnalité
204 et R-275	Saint-Prosper	Terrassement, structure, chaussée, espacement	0,4	556	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
173	Pintendre	Aménagement, feux de circulation	2,3	2225	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la sécurité
Route du Pont des Pins	Notre-Dame-	Réparation d'un pont	0,2 80	23 1	Entretien préventif Conservation de la fonctionnalité
Rang des Fonts	Saint-Victor- de-Tring	Réparation de deux ponts	0,107	340	Augmentation de la capacité portante Conservation de la fonctionnalité
108	Beauceville	Réfection d'un joint de tablier	0,232	123	Entretien préventif Conservation de la fonctionnalité
112	Garthby	Reconstruction de dalles et réhabilitation	0,025	206	Augmentation de la capacité portante Conservation de la fonctionnalité
112	Black Lake	Réfection d'un pont en béton armé	0,046	122	Augmentation de la capacité portante Conservation de la fonctionnalité
132	Saint-Jean- Port-Joli	Réfection de quatre structures	0,086	202	Amélioration de la sécurité Conservation de la fonctionnalité
285	Saint-Cyrille- de-Lessard	Réfection de quatre structures	0,086	136	Amélioration de la sécurité Conservation de la fonctionnalité
132	Berthier-sur-Mer	Enrochement des berges et réfection	0,037	146	Conservation de la fonctionnalité
173	Saint-Henri	Remplacement du tablier du pont	0,065	647	Augmentation de la capacité portante Conservation de la fonctionnalité
175	Bernières, Saint-Nicolas	Bordure, poutres du pont de Québec	0,985	239	Augmentation de la capacité portante Conservation de la fonctionnalité
218	Saint-Gilles	Reconstruction du pont et de ses approches	0,044	475	Augmentation de la capacité portante Conservation de la fonctionnalité
204	Saint-Prosper	Construction d'un tablier	0,024	195	Augmentation de la capacité portante Conservation de la fonctionnalité
112	Garthby	Réfection majeure, correction et couches d'usure	6,641	647	Amélioration du confort des usagers
Diverses	Diverses	Correction, couche d'usure, travaux préparatoires	4,476	375	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Chaudière-Appalaches (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
108	Saint-Victor, Saint-Ephrem-de- Beauce, Tring	Correction, renforcement et couche d'usure, drainage, construction de transition	8,002	683	Amélioration du confort des usagers
269	Saint-Théophile	Drainage, correction, renforcement	5,184	884	Amélioration du confort des usagers
216	Saint-Elzéar	Réfection majeure de la route	2,131	255	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
173R-185,	Saint-Joseph-	Correction, renforcement et couche d'usure	3,49	616	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
271	Saint-Benoît-	Correction, renforcement et couche d'usure	4,907	343	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
283	Montmagny	Planage, correction et couche d'usure	6,3	444	Amélioration du confort des usagers
20	Saint-Jean- Port-Joli	Couche d'usure, aménagement des traverses	10,7	505	Amélioration du confort des usagers
73	Charny, Breakeyville	Réparation, remplacement	4,200	291	Amélioration de la sécurité
132	Bemière, Saint-Nicolas	Revêtement partiel, correction	4,9	286	Amélioration du confort des usagers
277	Saint-Anselme, village et paroisse	Ponceaux, recyclage à froid	9,0	639	Amélioration du confort des usagers
281	Saint-Raphaël	Réfection majeure de la route	4,8	978	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
20	Bemière, Saint-Nicolas	Planage, pose d'une chape d'électricité	8,1	75 1	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
281	Saint-Michel-de- La-Durantaye	Couche d'usure	8,9	25 1	Amélioration du confort des usagers
20	Saint-Apollinaire, Laurier-Station	Correction et couche d'usure	6,6	497	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
271	Laurier, Issoudun, Sainte-Croix	Planage, décohésionnement	9,0	8 13	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
275	Saint-Benjamin	Réfection de la chaussée, drainage	5,8	565	Amélioration du confort des usagers
216	Saint-Nazaire-de- Dorchester, paroisse	Couche d'usure, divers	4,4	273	Amélioration du confort des usagers
216	Saint-Malachie	Réfection de la chaussée, drainage	5,0	568	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
540	Sainte-Foy	Élargissement de quatre à six voies divisées	0,60	1 401	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la sécurité
Avenue Saint-Joachim Royale et route de l'Église		Reconstruction de route	2,9	1 474	Amélioration du confort des usagers
138	Saint-Siméon	Correction de courbe, réaménagement d'intersection	1,0	1 419	Amélioration de la sécurité
138	Saint-Fidèle	Construction d'une voie lente	2,4	698	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la sécurité

DIRECTION : Québec (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses	Impact de l'intervention
				1997-1998 (000 \$)	
138	Baie-Saint-Paul, Saint-Fidèle, La Malbaie, Pointe-au-Pic	Pavage intérieur des courbes	20,0	263	Amélioration de la sécurité
365 et chemin du Brûlé	Pont-Rouge	Réaménagement d'intersection	0,8	541	Amélioration de la sécurité
369 et rue Gosford	Shannon	Réaménagement d'intersection	0,2	170	Amélioration de la sécurité
358 et route Delage	Cap-Santé	Réaménagement d'intersection	0,9	472	Amélioration de la sécurité
40 et A-73	Sainte-Foy, Québec, Charlesbourg, Vanier	Fragilisation d'obstacles	21,0	348	Amélioration de la sécurité
368	Sainte-Famille, Saint-Laurent, Saint-Jean	Pavage d'accotements	25,0	289	Amélioration de la sécurité
40	Charlesbourg	Construction d'un écran anti-éclaboussure	0,3	202	Amélioration du confort des riverains
136	Sillery, Sainte-Foy, Québec	Couche d'usure	6,0	1 181	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
138	Sainte-Agnès, Saint-Hilarion	Renforcement, couche d'usure	5,5	471	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
40	Sainte-Foy, Saint- Augustin-de- Desmaures	Planage, couche d'usure	13,9	866	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
175	TNS Lac-J.- Cartier-Partie	Correction, couche d'usure	6,30	769	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
440	Sainte-Foy, Québec	Planage, couche d'usure	2,3	674	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
365	Portneuf	Correction, couche d'usure	2,3	260	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
440	Québec	Réparation des joints de dilatation	—	1 445	Conservation de la structure
360	Boischatel, Beauport	Reconstruction d'un pont	0,2	865	Augmentation de la capacité portante
367	Saint-Raymond	Réparation d'un pont	0,1	330	Conservation de la structure
362	Les Éboulements	Reconstruction d'un pont	0,1	389	Augmentation de la capacité portante

DIRECTION : Côte-Nord

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses	Impact de l'intervention
				1997-1998 (000 \$)	
Terminal Chevery	Côte-Nord-du- Golfe-Saint-Laurent	Construction d'un quai et d'une rampe	—	242	Amélioration du transport des usagers
138	Diverses	Pavage intérieur de courbes	5,2	108	Amélioration de la sécurité
138	Moisie	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,0	882	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Côte-Nord (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
138	Ragueneau	Réfection de la structure de chaussée, revêtement d'enrobé bitumineux, réfection du drainage	0,7	364	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
138	Baie-Comeau	Réfection de la structure de chaussée, revêtement d'enrobé bitumineux, réfection du drainage	1,6	569	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
172	Sacré-Cœur	Revêtement d'enrobé bitumineux	12,3	9 19	Amélioration du confort des usagers
138	Franquelin	Réparation d'un pont	—	147	Entretien préventif
138	Betsiamites	Réparation de deux ponts	—	417	Entretien préventif
138	Longue-Pointe-de-Mingan	Correction de courbes	3,7	718	Amélioration de la sécurité
138	Rivière-Saint-Jean	Réaménagement de la route existante	3,9	960	Amélioration de la sécurité
138	Aguanish	Reconstruction de route	1,4	166	Amélioration du confort des usagers
138	Franquelin	Dynamitage de roc pour pavage intérieur de courbes	3,5	426	Amélioration de la sécurité
389	Territoire non subdivisé	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,3	423	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
138	Baie-Comeau	Revêtement d'enrobé bitumineux	6,5	401	Amélioration du confort des usagers
138	Baie-Comeau	Réfection de la structure de chaussée, revêtement d'enrobé bitumineux, réfection du drainage	1,3	426	Amélioration du confort des usagers Amélioration de la sécurité
138	De Havre-Saint-Pierre à Baie-Johan-Beetz	Double traitement de surface	20,0	1175	Amélioration du confort des usagers
138	De Tadoussac à Franquelin	Installation de glissières de sécurité	4,9	220	Amélioration de la sécurité

DIRECTION : Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
169	Roberval	Préciser couche d'usure et planage	6,01	1,8	Amélioration de la sécurité
169	Roberval	Élargissement de deux à quatre voies	4,66	1,5	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la sécurité
169	Chambord	Construction d'une voie lente	2,01	1,4	Amélioration de la sécurité
166	Réserve faunique	Construction d'une voie lente	4,7	1,4	Amélioration de la sécurité
113	Baie-James	Revêtement de surface	7,8	800	Amélioration de la sécurité Amélioration du confort des usagers
170	Larouche	Construction d'une route à quatre voies	6,4	6,5	Amélioration de la fluidité de la circulation Amélioration de la sécurité
—	Saint-Honoré	Couche d'usure et rehaussement des balises	—	800	Remise en état de l'infrastructure
170	Ville de La Baie	Terrassement de la côte Caribou	2,22	1,0	Amélioration de la sécurité
370 et R-169	Diverses	Piste cyclable	—	500	Route verte
169	Roberval	Élargissement de deux à quatre voies	2,1	1 500	Amélioration de la fluidité de la circulation

DIRECTION : Saguenay—Lac-Saint- Jean-Chibougamau (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
167	Chibougamau	Correction de profil	2	1 150	Amélioration de la sécurité
169	Roberval	Revêtement d'enrobé bitumineux	5	1900	Amélioration du confort des usagers
113	Diverses	Renforcement de la structure de chaussée	40	1000	Amélioration du confort des usagers
169	Dolbeau	Renforcement d'un pont	—	300	Augmentation de la capacité portante
169	Chambord	Reconstruction d'une route existante, secteur urbain	1,8	1 300	Amélioration de la fluidité de la circulation

DIRECTION : Saguenay—Lac-Saint-Jean—Chibougamau—Service technique à Roberval

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1997-1998 (000 \$)	Impact de l'intervention
169	Roberval	Élargissement de deux à quatre voies	2,1	1 500	Amélioration de la fluidité de la circulation
167	Chibougamau	Correction de profil	2	1 150	Amélioration de la sécurité
169	Roberval	Revêtement d'enrobé bitumineux	5	1 900	Amélioration du confort des usagers
113	Diverses	Renforcement de la structure de chaussée	40	1000	Amélioration du confort des usagers
169	Dolbeau	Renforcement d'un pont	—	300	Augmentation de la capacité portante
169	Chambord	Reconstruction d'une route existante, secteur urbain	1,8	1 300	Amélioration de la fluidité de la circulation

Composition typographique : **Mono•Lino** inc.

Achévé d'imprimer en novembre 1998
sur les presses de l'imprimerie
Laurentide inc. à Loretteville

DIRECTIONS TERRITORIALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

