

Plan stratégique du
ministère des Transports
1999-2002

Québec
Le 1^{er} mars 1999

Plan stratégique du ministère des Transports 1999-2002

Table des matières

1. Mission du Ministère.....	1
2. Suivi des principales actions entreprises en 1998-1999	3
3. Contexte, enjeux, défis et opportunités	9
4. Orientations, axes d'intervention et objectifs ministériels.....	13
5. Cohérence entre les orientations du Gouvernement et celles du Ministère et impacts sur les clientèles prioritaires	21
6. Suivi des indicateurs	25
7. Sections spécifiques.....	31
7.1 Allégement réglementaire et administratif.....	31
7.2 Régionalisation et décentralisation	35
7.3 La Métropole	51
8. Plan de gestion des dépenses	59

Liste des tableaux

5.1	Relations entre les orientations et axes d'intervention du Gouvernement et du ministère des Transports dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique 1999-2002.....	23
7.2.1	Programmes d'aide aux municipalités suite au transfert du réseau routier local, 1993 à 2000.....	36
7.2.2	Ententes spécifiques en préparation ou en discussion concernant le ministère des Transports	39
7.2.3	Répartition des dépenses 1997-1998, par région administrative et par activité principale	41
7.2.4	Principaux projets supérieurs à 1 million \$, en 1997-1998, répartis par région administrative.....	42
7.2.5	Répartition du budget 1998-1999, par région administrative et par activité principale	45
7.2.6	Principaux projets supérieurs à 1 million \$, prévus à la programmation de 1998-1999, répartis par région administrative	46
7.3.1	Investissements du ministère des Transports en 1999-2000 dans la région métropolitaine de recensement de Montréal.....	53

1. MISSION DU MINISTÈRE

Le Ministère a comme mission d'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, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Il réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

En vertu des lois qui le régissent, le ministère des Transports a pour principales fonctions d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux réseaux et systèmes de transport, de les mettre en œuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution. Plus particulièrement, il a comme principales activités :

- d'améliorer et de coordonner les systèmes de transport et d'apporter une aide financière aux services de transport des personnes ;
- de planifier, de concevoir et de réaliser les travaux d'amélioration, de réfection et d'entretien du réseau routier et des autres infrastructures de transport sous sa responsabilité ainsi que de soutenir financièrement et techniquement les municipalités pour l'entretien et la réfection du réseau routier local ;
- de promouvoir le développement et la mise en œuvre de programme de sécurité et de prévention des accidents ;
- de maintenir, d'améliorer et de développer des services de traversiers et de soutenir le transport maritime et aérien pour passagers et marchandises.

Commission des transports du Québec et Société des traversiers du Québec

Dans l'exercice de ses responsabilités, le Ministère soutient financièrement à même son budget la Commission des transports du Québec (CTQ) et la Société des traversiers du Québec (STQ).

La CTQ est un tribunal administratif chargé d'administrer les lois et les règlements sous sa responsabilité, en matière de transport des personnes et des marchandises.

La STQ offre des services de transport de passagers et de véhicules par traversier.

Société de l'assurance automobile du Québec

La Société de l'assurance automobile du Québec a pour mission d'assurer et de protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route. Quatre mandats, à la fois distincts et complémentaires, s'intègrent dans cette mission. Il s'agit de la promotion de la sécurité routière, de l'indemnisation et de la réadaptation des accidentés, de la gestion du droit d'accès au réseau routier québécois et de la perception des droits et du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Société devant l'Assemblée nationale, depuis octobre 1980.

La Société produit un plan stratégique distinct de celui du Ministère. Les valeurs et défis à relever, quoique adaptés au contexte et à la mission particulière de la Société, sont en harmonie avec les orientations et objectifs du plan stratégique du Ministère.

Clientèles

Toute personne ou entreprise qui est susceptible d'emprunter les réseaux de transport fait partie directement ou indirectement de la clientèle du Ministère. Cette clientèle peut notamment être présentée en regard des services dont elle bénéficie :

- les usagers du réseau routier : automobilistes, routiers, motocyclistes, cyclistes, piétons ;
- les usagers du :
 - ◆ transport collectif urbain ;
 - ◆ transport collectif interurbain ;
 - ◆ transport scolaire ;
 - ◆ transport adapté ;
 - ◆ service de taxi ;
- les usagers des véhicules hors-routes ;
- les expéditeurs et destinataires de marchandises ;
- les riverains des emprises routières ;
- les compagnies d'utilité publique ;
- les usagers des réseaux ferroviaires sous juridiction provinciale ;
- les usagers des services maritimes et aériens dispensés par le Ministère ;
- les populations isolées ;
- les usagers des quais, ports et aéroports gérés par le Ministère ;
- autres usagers et bénéficiaires.

Partenaires

Le Ministère compte sur plusieurs partenaires pour mener à bien sa mission ; parmi ceux-ci mentionnons entre autres :

- partenaires publics :
 - ◆ les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les communautés urbaines ;
 - ◆ l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ;
 - ◆ autorités organisatrices de transport en commun :
 - organismes publics de transport (OPT) ;
 - conseils intermunicipaux de transport (CIT) ;
 - organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) ;
 - ◆ la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ;
 - ◆ le gouvernement canadien et les organismes relevant directement ou indirectement de sa responsabilité (Transports Canada, Environnement Canada (météo), les ports, les aéroports, etc.) ;
 - ◆ les divers corps policiers ;
 - ◆ autres ministères et organismes du gouvernement du Québec ;
 - ◆ les conseils des communautés autochtones ;
 - ◆ les gouvernements des autres états et provinces ;
 - ◆ etc.
- partenaires privés :
 - ◆ les entreprises de services de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien ;
 - ◆ les entreprises de génie-conseil, de construction et grands travaux ;
 - ◆ les associations de transport, les associations de transporteurs, expéditeurs, entrepreneurs, automobilistes, etc. ;
 - ◆ les organismes de recherche et enseignement ;
 - ◆ etc.

2. SUIVI DES PRINCIPALES ACTIONS ENTREPRISES EN 1998-1999

Sont regroupées ici les actions les plus importantes menées par le Ministère afin d'atteindre les objectifs qu'il s'était fixés en 1998-1999 ; il s'agit, généralement, de travaux qui sont en cours. Les résultats obtenus, exprimés en termes quantitatifs, se retrouvent à la section 6 « suivi des indicateurs ».

Orientation 1 en 1998-1999 :

Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions avec le souci de l'environnement.

Axe d'intervention 1998-1999	Actions 1998-1999
	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'une politique québécoise des transports. Cette politique gouvernementale couvre un horizon minimal de 15 ans, et positionne la vision du gouvernement dans le domaine du transport des personnes et des marchandises, sur le territoire québécois, en regard du développement économique de la métropole et des régions.
<p>Axe 1.1 Améliorer la position concurrentielle des entreprises et l'accès aux ressources et aux marchés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Création de deux tables de concertation avec l'industrie du vrac dans le but de définir un partenariat entre les transporteurs (ANCA) et les requérants de services avant la déréglementation de l'an 2000 : <ul style="list-style-type: none"> ◆ table de concertation sur le transport des agrégats ; ◆ table de concertation sur le transport forestier. • Réseau routier stratégique : <ul style="list-style-type: none"> ◆ établir les critères pour identifier le réseau stratégique ; ◆ identifier le réseau stratégique. • Analyse de la proposition du consortium Lynx sur l'implantation d'un train haute vitesse dans le corridor Québec/Montréal/Ottawa/Toronto. • Élaboration d'une politique québécoise du transport ferroviaire. • Élaboration d'une politique maritime québécoise. • Élaboration de la stratégie et du plan d'action visant à encadrer l'action ministérielle sur la scène internationale. • Actions en appui au secteur privé québécois, sur la scène internationale : <ul style="list-style-type: none"> ◆ accueil de délégations étrangères (ces dernières années des pays de l'Europe de l'Est, de l'Asie du Sud-Est ainsi que de l'Amérique du Sud nous ont visités) ; ◆ accompagnement d'entreprises en soutien technique et expertise dans le cadre de contrats internationaux ; ◆ facilitation de l'expérimentation de produits sur les infrastructures du Ministère dans un but d'exportation ; ◆ attestation de compétence ou de la qualité d'un produit que le Ministère reconnaît pour certaines entreprises qui visent l'accès au marché international ; ◆ partenariat public-privé de projets de développement de produits ; ◆ transfert de technologies de pointe et de connaissance pour entreprises visant à faciliter leur accession au marché international.

Axe d'intervention 1998-1999	Actions 1998-1999
	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international et de croisières maritimes internationales : <ul style="list-style-type: none"> ◆ Reportage majeur sur le Saint-Laurent dans la revue Forces. ◆ Lancement de la brochure « The St. Lawrence Naturally, international cruises » à Miami. ◆ Représentation commerciale à « Seatrade Cruise Shipping Convention » à Miami. ◆ Participation importante à la réunion semi-annuelle de la Great Lakes Commission. ◆ Groupe de recherches sur les transports au Canada (GRTC). ◆ Colloque Pulp and Paper International : participation à l'organisation du colloque et organisation d'une séance spéciale sur les transports intérieurs en Amérique du Nord.
<p>Axe 1.2 Optimiser l'utilisation des réseaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration du plan de gestion des déplacements de la région de Montréal. • Élaboration des plans de transport : <ul style="list-style-type: none"> ◆ Estrie ; ◆ Abitibi-Témiscamigue ; ◆ Laurentides ; ◆ Lanaudière ; ◆ Mauricie ; ◆ Centre-du-Québec ; ◆ Outaouais (mise en œuvre et suivi du plan) ; ◆ Agglomération de Québec ; ◆ Chaudière-Appalaches ; ◆ Côte-Nord ; ◆ Saguenay-Lac-St-Jean ; ◆ Gaspésie. • Réalisation du programme de mesures d'appui à la décongestion du réseau routier montréalais. • Élaboration d'un plan ministériel en matière d'efficacité énergétique et de contrôle des émissions polluantes. • Élaboration d'un système de gestion environnementale (SGE) du Ministère et réalisation d'un bilan environnemental pour le MTQ.
<p>Axe 1.3 Faciliter l'accessibilité aux produits touristiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'une stratégie ministérielle d'appui à l'industrie touristique. • Élaboration d'actions améliorant les services offerts aux clientèles touristiques, notamment la Route verte.

Orientation 2 en 1998-1999 :

Assurer la mobilité et la sécurité des usagers.

Axe d'intervention 1998-1999	Actions 1998-1999
	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration et mise en œuvre des plans de mesures d'urgence des DT : <ul style="list-style-type: none"> ◆ identification des infrastructures stratégiques ; ◆ définir les plans d'intervention pour les infrastructures stratégiques ; ◆ actualisation des plans.
<p>Axe 2.1 Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de divers projets qui contribueront à améliorer l'indice d'état et de fonctionnalité des ponts et viaducs. • Amélioration de la qualité de roulement des chaussées (IRI). • Diminution de l'orniérage. • Élaboration d'une politique cadre concernant la gestion des corridors routiers. • Élaboration d'une politique concernant la gestion des accès. • Début de la révision de la Loi sur l'expropriation. • Élaboration d'un plan de gestion des infrastructures pour la période 2000-2005. • Évaluation et révision du programme d'aide au transport en commun. • Évaluation et révision du programme d'aide au transport adapté. • Évaluation et révision de l'encadrement du transport rémunéré par automobile. • Renouvellement du programme de recherche universitaire en sécurité routière pour une période de 5 ans.
<p>Axe 2.2 Améliorer la sécurité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration et mise en œuvre d'un plan d'action en viabilité hivernale. • Élaboration de la politique de sécurité dans les transports et de son plan d'action pour les volets maritime, aérien et ferroviaire. • Mise en œuvre du lien interrive dans la région de Québec. • Mise en œuvre du plan d'action concernant les pentes raides et courbes sous-standards. • Création d'une table de concertation Gouvernement / Industrie afin de cibler et mettre en place des mesures concrètes à court et moyen termes visant à réduire le nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd. • Révision du règlement sur les véhicules hors route. • Mise en œuvre du plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 1996-2000 : <ul style="list-style-type: none"> ◆ Poursuite du développement du diagnostic de sécurité routière. ◆ Poursuite du développement du système intégré d'analyse de sites (SIAS) et système expert. ◆ Correction de sites accidentogènes. ◆ Correction de situations irrégulières : <ul style="list-style-type: none"> • Installation de glissières et attaches aux parapets à l'approche des ponts. • Installation de glissières aux piliers, portails de tunnels, culés de viaduc et portiques. • Déplacement ou fragilisation des lampadaires et de la supersignalisation latérale.

Axe d'intervention 1998-1999	Actions 1998-1999
	<ul style="list-style-type: none"> • Abaissement des bases de béton en fonction d'un seuil d'intervention. • Installation d'autres dispositifs de retenue (atténuateurs d'impact, etc.). • Correction des accès dangereux. • Correction de la surface de roulement en fonction de seuils minimaux. • Pose de la signalisation horizontale (marquage) en fonction de seuils minimaux de visibilité. ◆ Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation. ◆ Recherche – développement en sécurité. ◆ Révision du Code de la sécurité routière. ◆ Adoption du projet de loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourd le 19 juin 1998, et mise en application : <ul style="list-style-type: none"> • Système d'inscription des utilisateurs. • Système de suivi de leurs performances (sécurité et protection du réseau). • Révision des amendes. ◆ Modification des normes dont celles sur la viabilité hivernale à la suite, notamment, des résultats de la recherche sur la capacité de retenue des parapets. ◆ Formation en sécurité. ◆ Communications : campagne de sensibilisation (sécurité en conditions hivernales, grands travaux, dégel routier), exposition (Sommet mondial de la nordicité) et d'autres moyens de communication (vidéo, brochures, dépliants, etc.). ◆ Suivi des accidents mortels (intervention dans les 24 heures).

Orientation 3 en 1998-1999 :

Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

Axe d'intervention 1998-1999	Actions 1998-1999
	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de 23 groupes de suggestions relatifs à l'organisation du travail. • Embauche de 453 étudiants à l'été 1998.
<p>Axe 3.1 Améliorer le rendement de la prestation des services</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ajustement de la technologie et des systèmes informatiques et équipements spécialisés du MTQ dans le contexte de l'an 2000 pour assurer le bon fonctionnement des services rendus à la population par ces systèmes. • Évaluation des expériences ISO en cours et élaboration d'une approche ministérielle pour la mise en œuvre de nouvelles expériences. • Poursuite du développement et de l'implantation du concept des tableaux de bord ministériels.

Axe d'intervention 1998-1999	Actions 1998-1999
	<ul style="list-style-type: none"> • Incitation au partage des immeubles du ministère des Transports avec d'autres clientèles gouvernementales dans le but de réduire les coûts de loyers. • Analyse des secteurs d'activités pouvant faire l'objet de création d'unités autonomes de services. • Évaluation et proposition de projets de partenariat entre les secteurs public et privé en matière de conception, construction, exploitation et financement d'infrastructures routières.
<p>Axe 3.2 Favoriser une contribution optimale du personnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conception et implantation d'un cadre de gestion de l'expertise du personnel du Ministère. • Identification de mesures d'adaptation de la main-d'œuvre.

3. CONTEXTE, ENJEUX, DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

Le contexte sociodémographique

Les grandes tendances sociodémographiques du Québec ont contribué au cours des dernières décennies à accroître et à modifier la demande globale de transport. La croissance de la population et des ménages ainsi que la participation accrue des femmes au marché du travail ont augmenté les déplacements.

L'accroissement de la population autour des principaux centres dans des espaces urbanisés plus étendus et de faible densité a entraîné une augmentation importante de la demande en transport entre la ville centrale et la banlieue ainsi qu'à l'intérieur même de la banlieue. Cet accroissement de la demande a favorisé une utilisation accrue de l'automobile.

La part des déplacements effectués en transport en commun n'a cessé de diminuer depuis les années 70, principalement en raison de l'accès accru à l'automobile, de l'étalement urbain, de la difficulté de desservir la banlieue par des services efficaces de transport en commun dont la qualité laisse parfois à désirer. Le morcellement du territoire urbanisé en plusieurs municipalités a nui à une plus grande intégration des services de transport en commun, ce qui a diminué l'efficacité des services offerts.

La population des régions périphériques du Québec s'est stabilisée et a même diminué pour certaines régions. L'évolution de la répartition de la population, l'usage croissant de l'automobile et l'augmentation des coûts d'exploitation des services ont affecté l'accès à des services de transport interurbain par autocar ou par train, notamment pour les régions éloignées et à faible densité de population.

Le vieillissement de la population et le virage ambulatoire entraîneront au cours des prochaines années une demande accrue pour des services diversifiés de transport collectif et de transport adapté. Cette croissance prévisible nécessiterait une augmentation importante des besoins financiers, alors que les ressources globales diminuent. Une meilleure concertation entre les municipalités, les établissements de santé et les centres d'accueil qui offrent des services semblables, favoriserait une rationalisation des flottes de véhicules et amènerait des économies appréciables. Dans le domaine de la sécurité routière, le vieillissement de la population entraînera des modifications dans nos façons de faire. À titre d'exemple, la signalisation, les pratiques d'aménagement des traverses de piétons tels le temps de traversée, le décompte visuel, etc., devront être revues afin de répondre aux besoins spécifiques de cette clientèle.

Le contexte économique

Le Québec est situé à proximité d'un marché de plus de 100 millions de consommateurs. Il a une économie ouverte, qui dépend largement de son commerce extérieur. La position géographique du Québec, en périphérie de ce marché est à la fois un atout, et un défi, face à ses concurrents économiques. Dans ce contexte, les coûts de transport constituent un élément important du coût de production. Cet élément peut s'avérer déterminant pour la compétitivité de nos produits. Des systèmes et infrastructures de transport efficaces, performants, économiques sont donc essentiels au dynamisme de certains secteurs de notre économie.

Les déplacements sont en croissance, particulièrement sur le réseau routier, où le kilométrage annuel total augmente constamment, tant pour les véhicules de promenade que pour les véhicules lourds. Cette demande accrue peut amener de la congestion et affecter ainsi la rentabilité des entreprises et la sécurité des déplacements. Dans certains cas, il faudra à brève échéance envisager de compléter certains tronçons manquants du réseau routier actuel ou ajouter de la capacité à certains axes existants, lorsqu'une telle approche peut s'avérer optimale. Une complémentarité entre les différents modes de transport doit également être recherchée.

La grande région montréalaise, moteur de l'économie du Québec, est la première à subir l'impact de l'augmentation des déplacements. Un meilleur équilibre entre le transport en commun et le transport individuel par automobile doit être considéré. Des mesures favorisant une meilleure gestion de l'offre et de la demande devront être mises de l'avant. À cet égard, le gouvernement a instauré en 1997 un plan de décongestion du réseau routier montréalais. À l'échéance, en 2000, ce plan aura permis des investissements additionnels de près de 150 M\$ pour la réalisation de diverses interventions sur le réseau routier ou en appui au transport en commun afin d'améliorer la fluidité de la circulation et décongestionner certains corridors spécifiques.

L'importante réforme à Transports Canada, due à la réduction de ses budgets, a déclenché une révision de tous ses programmes qui affecte l'organisation des systèmes de transport maritime, ferroviaire et aérien au Québec. Très présent dans ces secteurs, le gouvernement fédéral tend, depuis quelques années, à se retirer des opérations pour centrer son action sur les politiques, la sécurité et la protection de l'environnement. Le Québec doit s'assurer de la défense du monde maritime québécois dans le cadre de la Politique de recouvrement des coûts imposés par la Garde côtière canadienne, des droits de déglacage et de dragage. Le Québec devra donc s'assurer de la capacité des municipalités et autres représentants régionaux à assumer les responsabilités liées à la gestion des équipements ; il devra redéfinir son rôle et ses orientations en partenariat avec les différents intervenants concernés.

Le réseau de nos infrastructures de transport est parvenu à maturité. Comme dans les autres provinces et états nord-américains, nos principales infrastructures de transport, notamment le réseau de nos routes et autoroutes, ont été construites surtout au cours des années 1960 et 1970. Elles nécessitent maintenant des travaux d'entretien et de réfection plus fréquents et plus coûteux. Déjà, comme le font nos voisins depuis le début des années 1990, des mesures sont prises pour tirer parti des nouvelles technologies, resserrer les coûts, optimiser la gestion et la qualité des interventions afin de ralentir le rythme de dégradation de nos infrastructures et les maintenir en bon état. À cet égard, le gouvernement a annoncé lors du discours sur le budget en mai 1997 un programme triennal d'investissement qui, à moyen terme, permettra les déboursés requis et un volume de travaux suffisant pour maintenir la qualité du réseau routier supérieur et en améliorer la sécurité.

Le développement des technologies et des moyens de communication aura, au cours des prochaines années un impact important sur l'organisation et l'utilisation de nos services et infrastructures de transport. Les communications facilitées et le développement de l'inforoute favoriseront la croissance des activités réalisées à distance tels le télétravail, le téléachat, la vidéo conférence, ce qui affectera sûrement le nombre, la nature et la période des déplacements.

Les nouveaux systèmes intelligents de transport actuellement en développement entraîneront des modifications à nos façons de conduire et contribueront à améliorer la sécurité de nos déplacements. Ils offriront également des possibilités nouvelles permettant de mieux gérer la demande de transport et de veiller à une utilisation optimale des infrastructures existantes. Ils fourniront aux transporteurs les moyens d'assurer une meilleure logistique et leur permettront une meilleure gestion de leurs flottes de véhicules.

En somme, le Ministère devra agir afin d'améliorer la mobilité nécessaire des personnes et des marchandises pour faciliter les échanges et soutenir le développement économique du Québec. Il devra assurer l'intégrité des infrastructures existantes et, notamment pour ses infrastructures routières, investir les montants pour la réalisation des travaux de conservation et d'amélioration qui sont requis. Il devra aussi s'assurer de la performance des infrastructures et ainsi contribuer à réduire les coûts de transport des usagers et des entreprises.

À cet effet, l'allègement de la réglementation est considéré prioritaire et déterminant pour la réduction des coûts de transport. La refonte du Code de la sécurité routière, de même que les modifications ponctuelles, s'inscrivent à la fois dans une perspective de simplification de la législation, et d'un renforcement de la sécurité routière.

De même, *la recherche et la mise en œuvre de nouvelles formules de financement et de prestation de service*, incluant diverses formes de partenariat avec l'entreprise privée, seront aussi nécessaires afin d'assurer la disponibilité de services et d'infrastructures de transport adéquats dans chacune des régions et de permettre une meilleure adéquation des besoins, de la capacité de payer des citoyens et des ressources disponibles.

Le contexte environnemental et l'aménagement du territoire

La qualité de l'environnement et de la vie préoccupe de plus en plus les Québécois. Dans la perspective du développement durable, les transports sont inévitablement interpellés en matière de préservation de l'environnement naturel et humain compte tenu qu'ils sont une source importante de bruit, de pollution de l'air, de l'eau et du sol. Également, ils s'avèrent de grands consommateurs d'énergie non renouvelable. Au Québec, les transports représentent plus de 60 % de la consommation globale de pétrole et près de 30 % de la consommation d'énergie.

À l'échelle de la planète, les transports contribuent de manière importante aux principales problématiques environnementales : changements climatiques, pluies acides, smog urbain. Ces phénomènes ont fait l'objet d'engagements par les gouvernements nationaux et les organisations internationales, dont plus spécifiquement les engagements de Kyoto en décembre 1997 concernant la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Des études ont été entreprises et des comités de travail ont été formés à l'échelle canadienne et québécoise afin de préciser les cibles spécifiques à atteindre, ainsi que la contribution de chaque secteur à leur atteinte. Considérant la contribution importante des transports à cette problématique (40 % des GES), la mise en œuvre de mesures pour l'atteinte des objectifs fixés à Kyoto aura des impacts importants sur l'organisation et le fonctionnement des transports au Québec et impliquera un effort concerté et cohérent de la part des différents ministères.

Le développement des infrastructures de transport, surtout routières, a *un impact sur l'aménagement du territoire du Québec* et plus particulièrement dans les agglomérations urbaines. Le Ministère prend déjà en compte les effets possibles de ses interventions sur l'étalement urbain. À cet égard, l'élaboration des plans de transport et leur suivi contribueront à favoriser davantage l'intégration entre le développement des transports et l'aménagement du territoire.

La sécurité dans les transports

La très grande majorité des décès dans les transports sont causés par des accidents de la route. Les données canadiennes de 1996 montrent que 94 % des décès dus aux accidents dans les transports surviennent lors d'accidents routiers, alors que dans les domaines aérien, ferroviaire et maritime, ce sont respectivement 2,6 %, 3,6 % et 0,2 % des décès qui sont dus à des accidents dans ces modes.

Le bilan routier de l'année 1997 démontre que les objectifs de la Politique de sécurité dans les transports (volet routier) sont en voie d'être atteints. Cette politique avait comme objectif de réduire de 25 %, entre l'an 1995 et l'an 2000, le nombre de morts et de blessés graves sur les routes, les portant à moins de 750 et moins de 5 000 respectivement. En 1997, on dénombre 796 victimes décédées, soit le plus bas niveau depuis 1955, alors que le nombre de véhicules en circulation a quintuplé depuis. On dénombre aussi 5 924 blessés graves (nécessitant une hospitalisation). Les accidents en général ont augmenté, par contre, de 6,1 % en 1997 par rapport à l'année précédente. Les lois deviennent plus sévères, l'infrastructure routière est améliorée, les véhicules sont plus sécuritaires. Dans ce contexte, les nouvelles interventions en sécurité demandent de plus en plus d'efforts et coûtent de plus en plus cher afin de produire des résultats tangibles et permanents.

Près de 70 % des accidents de la route surviennent sur le réseau municipal. Comme le Ministre des transports est responsable de la sécurité routière dans son ensemble, le partenariat avec les municipalités s'avère essentiel. Déjà, certains outils en sécurité, dont le système d'analyse de sites, sont à la disposition des municipalités afin de les aider dans la gestion de la sécurité sur leur territoire.

Dans les domaines de la sécurité maritime, ferroviaire et aérienne, les changements structurels dans la gestion des équipements, ainsi que l'ampleur des conséquences que pourrait avoir un accident préoccupent le Québec. Le gouvernement fédéral joue toutefois un rôle important par ses lois, règlements, normes et politiques qui encadrent l'ensemble de ces activités de transport. Le Québec entend jouer un rôle de plus en plus important concernant la sécurité dans ces modes de transport et collaborer avec tous les intervenants concernés pour améliorer la sécurité dans chacun des modes de transport. À cet égard, l'élaboration récente de plans de sécurité pour certaines infrastructures (aéroports nordiques, quais) dont il est propriétaire et exploitant permettra d'intervenir de façon rapide et immédiate lorsqu'une situation est de nature à menacer la santé et la sécurité du public ou à affecter les infrastructures ou les équipements de transport terrestre, maritime ou aérien.

Le contexte gouvernemental

Globalement, les changements de responsabilités entre les paliers de gouvernement fédéral, provincial, régionaux et locaux affecteront la gestion des réseaux de transport. Le rôle du ministère des Transports est en évolution. Les niveaux de service seront révisés en tenant compte des impacts sur le développement social et économique de la population, de même que sur la compétitivité de nos entreprises.

Dans le contexte de la régionalisation et de la déconcentration en cours au gouvernement, il est prévisible que le ministère des Transports devra continuer de modifier ses modes d'intervention sur le territoire en fonction des redécoupages possibles des régions administratives, des MRC et des municipalités, et en fonction du nouveau pacte fiscal.

La dévolution d'une partie du réseau routier vers les municipalités et la régionalisation des activités ont entraîné la multiplication des centres de décision; ceci a un impact sur notre façon de gérer la sécurité routière. En particulier, il faudra mettre l'accent sur la formation des intervenants, et sur le développement d'outils de travail, afin de maintenir l'amélioration de la sécurité des usagers de la route.

L'entente concernant la contribution municipale à l'assainissement des finances publiques prévoit une révision de la fiscalité locale d'ici l'an 2000. L'organisation et le financement des services et infrastructures de transport feront sûrement à cet égard l'objet de discussion.

S'inscrivant dans le mouvement mondial d'assainissement des finances publiques, l'État québécois s'est donné l'objectif d'éliminer complètement son déficit dès l'année budgétaire 1999-2000. Pour le secteur des transports, cela signifie d'importantes remises en question en ce qui touche les façons de faire.

En somme

Face à ces tendances, nous devons améliorer l'organisation des systèmes de transport : il nous faut poursuivre nos efforts pour faciliter les échanges, améliorer la position concurrentielle de nos entreprises et soutenir le développement économique du Québec, de la Métropole et de ses régions ; il nous faut des réseaux sécuritaires, dont la qualité sera au moins comparable à celle des provinces et états voisins et dont la performance contribuera à la réduction des coûts de transport des entreprises ; il nous faut augmenter l'efficacité des services et viser à répondre encore mieux aux besoins des clientèles, en collaboration avec nos partenaires.

4. ORIENTATIONS, AXES D'INTERVENTION ET OBJECTIFS MINISTÉRIELS

Pour la période 1999-2002, le Ministère poursuit l'action entreprise en 1998 et maintient essentiellement les orientations et objectifs qu'il s'était alors fixés. Ils traduisent les préoccupations ministérielles majeures en regard du contexte dans lequel évoluent les activités de transport et les défis qu'elles supposent. Ils présentent les avenues que le Ministère entend privilégier et autour desquelles reposera son plan d'action au cours des prochaines années.

Orientation 1 :

Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement.

Le déplacement des personnes et des marchandises est le pilier de l'activité économique. Le ministère des Transports étant le principal acteur dans le domaine des transports au Québec, il lui revient de s'assurer que les réseaux de transport permettent la circulation de marchandises et de personnes dans des conditions qui favorisent la croissance de l'activité économique. Les interventions du Ministère doivent tenir compte de la spécificité de la Métropole et des différentes régions du Québec. Également, elles seront réalisées avec le souci de la qualité de l'environnement.

Axe d'intervention 1.1 : *Améliorer la position concurrentielle des entreprises ainsi que l'accès aux ressources et aux marchés.*

La position concurrentielle des entreprises peut être augmentée en réduisant le coût des transports pour les individus et les entreprises, ce qui implique le maintien et le développement de réseaux de transport fonctionnels, qui assurent un accès à chacune des régions du Québec et qui rendent plus faciles les liaisons vers les marchés, les lieux de production et les ressources naturelles.

Déjà la responsabilité de disposer d'infrastructures routières efficaces, fluides et sécuritaires incombe au Ministère. Il poursuivra son action afin d'en améliorer les composantes et de compléter certains tronçons manquants. L'ajout de nouveaux axes et équipements routiers, s'il y a lieu en collaboration et avec l'implication de ses partenaires, sera aussi nécessaire pour améliorer la desserte des régions et des marchés externes, la fluidité et la sécurité des déplacements.

Le Ministère doit également revoir son rôle dans les modes ferroviaire, maritime et aérien. Il doit assurer, en ces domaines, l'existence de services et de réseaux sécuritaires, fonctionnels et accessibles, compte tenu, notamment, du retrait du gouvernement fédéral en soutien de ces réseaux. Au cours de l'exercice 1999, le Ministère complétera l'établissement d'un réseau stratégique, multimodal et intégré. Il établira, par la suite, les mesures les plus susceptibles de maintenir et même d'accroître leur fonctionnalité (confort, sécurité et capacité).

De plus, le Ministère s'assurera d'alléger la réglementation à caractère économique, ceci en concertation avec ses voisins et partenaires.

Objectifs	Indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> • Réduire, d'ici 2001, la réglementation à caractère économique dans le domaine des transports. 	<ul style="list-style-type: none"> • Articles de lois et règlements abrogés.
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les caractéristiques fonctionnelles du réseau routier stratégique (confort, sécurité et capacité) ainsi que l'accès aux régions ressources. 	<ul style="list-style-type: none"> • % des chaussées dont l'indice de confort (IRI) est satisfaisant. • % des structures dont l'indice fonctionnel est satisfaisant.
<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les réseaux stratégiques ferroviaire, maritime et aérien et en accroître la fonctionnalité, autant pour les personnes que pour les marchandises. 	<ul style="list-style-type: none"> • Passagers transportés par mode. • Marchandises transportées (tonne).
<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir les entreprises et les organismes dans la promotion, sur les marchés extérieurs, du savoir-faire du Québec en matière de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicateurs à développer.

Axe d'intervention 1.2 : *Optimiser l'utilisation des services et des réseaux.*

Le réseau routier est de plus en plus sollicité. Pour s'assurer que tous les services et les réseaux répondent adéquatement à l'évolution de la demande, le Ministère favorise les actions visant l'utilisation optimale des services et des réseaux existants plutôt que l'ajout de nouvelles infrastructures. C'est une approche novatrice qui implique de canaliser les déplacements vers les modes les plus performants par le biais de mesures d'incitation ou de dissuasion. La mise en place d'un système de gestion de la circulation sur le réseau autoroutier de Montréal, l'aménagement de voies réservées au transport collectif, taxis et covoiturage ou de parcs de stationnement incitatifs font partie des mesures retenues pour favoriser cette utilisation optimale des réseaux.

La Métropole est principalement mise en cause puisque son réseau routier est de moins en moins en mesure de supporter la croissance des besoins de déplacement en raison de la congestion qui s'y développe.

L'optimisation des services et des réseaux permet d'introduire des éléments de développement durable en contribuant à réduire les émissions de contaminants dans l'environnement qui sont attribuables à la fonction transport.

Objectifs	Indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer et promouvoir l'intégration des systèmes de transport des personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de projets pilotes d'intégration des services de transport.
<ul style="list-style-type: none"> Réduire, d'ici 2003, la congestion sur le réseau routier stratégique de l'agglomération de Montréal. 	<ul style="list-style-type: none"> Longueur des voies congestionnées. Vitesse moyenne de déplacement.
<ul style="list-style-type: none"> Réduire les émissions de contaminants dans l'environnement à l'occasion lors de la construction, de l'utilisation, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> Émissions atmosphériques de gaz à effet de serre reliées au transport.

Axe d'intervention 1.3 : *Faciliter l'accès aux produits touristiques.*

Le ministère des Transports est un intervenant important pour le développement de l'activité touristique puisque l'accessibilité aux produits touristiques repose sur les réseaux de transport. Ces réseaux seront donc gérés en tenant compte des besoins spécifiques de la clientèle.

De plus, le Ministère contribue à l'accroissement des produits touristiques de transport par la mise en place de pistes cyclables et par la gestion à des fins récréatives des emprises ferroviaires abandonnées.

Objectifs	Indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer ou mettre en place sur le réseau routier ministériel des services d'accueil et de signalisation destinés aux touristes. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'attraits touristiques et de services signalés.
<ul style="list-style-type: none"> Accroître l'offre de produits de transport touristiques, notamment la Route verte. 	<ul style="list-style-type: none"> Longueur des voies cyclables réalisées sur le réseau ministériel.

Orientation 2 :

Assurer la mobilité et la sécurité des usagers.

La mobilité réfère à la capacité des usagers à se déplacer sur le territoire en ayant recours aux différents modes de transport. Le Ministère s'assure que les services et les réseaux sous sa responsabilité répondent aux besoins de mobilité des usagers et respectent les normes de confort généralement reconnues. Également, il accorde une priorité à l'amélioration de la sécurité sur les réseaux en raison de l'impact social des décès et des blessés graves reliés aux accidents. Il maintient à jour, de plus, des plans de mesures d'urgence, s'arrimant à ceux des municipalités et des entreprises.

Axe d'intervention 2.1 : *Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements.*

Le Québec est doté d'un réseau de transport étendu qui dessert l'ensemble des régions et les marchés extérieurs. Il s'agit d'un réseau moderne, bien structuré mais qui a exigé des investissements importants. On évalue à plus de 50 milliards \$ la valeur de remplacement de ce réseau.

Le Ministère entend maintenir une gestion efficace de ses infrastructures routières de manière à les préserver et en améliorer la qualité au moindre coût possible. Il peut y parvenir en faisant des interventions de conservation et d'amélioration sur les chaussées, les ponts, les viaducs et les autres ouvrages d'art dont il a la responsabilité.

Par ailleurs, le Ministère supporte financièrement des réseaux de transport en commun qui touchent 200 municipalités et desservent plus de 68 % de la population du Québec. Il assure par ce soutien financier la mise en place d'infrastructures et équipements de transport en commun efficaces et de qualité.

Objectifs	Indicateurs
<ul style="list-style-type: none">• Améliorer la qualité du réseau routier.	<ul style="list-style-type: none">• Proportion des chaussées dont l'état est déficient.• Proportion des structures dont l'état est déficient.
<ul style="list-style-type: none">• Soutenir la mise en place d'infrastructures et d'équipements de transport en commun efficaces et de qualité.	<ul style="list-style-type: none">• Contribution financière du Ministère au transport en commun.• Achalandage dans les services offerts par les organismes publics de transport.

Axe d'intervention 2.2 : *Améliorer la sécurité.*

La Politique de sécurité dans les transports - volet routier vise à réduire de 25 % entre l'an 1995 et l'an 2000, le nombre de morts et de blessés graves sur les routes, les portant à moins de 750 et moins de 5 000, respectivement.

Cet objectif partagé par tous les partenaires, est provincial et touche l'ensemble du réseau routier. Plusieurs facteurs contribuent à l'amélioration de la sécurité : l'utilisateur, le véhicule, les infrastructures et l'environnement socio-économique. Les solutions possibles sont souvent complémentaires l'une à l'autre, et les actions reliées à la sécurité font appel à l'ensemble des intervenants, puisqu'un seul partenaire ne peut apporter qu'une partie de la solution. La Société de l'assurance-automobile, les municipalités, les corps policiers sont parmi les plus importants partenaires du Ministère en sécurité.

Certaines actions menées directement par le Ministère sont destinées à l'utilisateur de la route (campagne de sensibilisation sur la viabilité hivernale et sur les grands travaux, etc.) et à son véhicule (le Ministère est responsable du règlement sur les véhicules affectés au transport des élèves, du règlement sur les charges et dimensions, du règlement sur le transport des matières dangereuses, etc.).

C'est toutefois au niveau de l'infrastructure elle-même que le Ministère affecte le plus de ressources, entre autres en corrigeant des sites accidentogènes. À cause de leur grand potentiel de réduction des accidents, diverses interventions seront réalisées au cours des années à venir, telles la correction de la géométrie de certains axes routiers (courbes, pentes,

intersections, largeur de voies), l'installation de dispositifs de contrôle, l'application de marquage au sol, etc.

La circulation des véhicules lourds est toujours perçue comme une cause importante d'insécurité par les automobilistes et ce, malgré les mesures de contrôle et les campagnes publicitaires sur le partage de la route. C'est ainsi qu'en 1998-1999, le Ministère s'était fixé l'objectif de réduire de 25 % les accidents routiers impliquant les véhicules lourds, sur une période de 5 ans.

Depuis ce temps, la nouvelle *Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds* a été sanctionnée, et produira graduellement ses effets. On y retrouve un système de suivi des performances de ces propriétaires et exploitants en matière de sécurité et de protection du réseau routier, assorti de sanctions. De plus, les amendes en général ont été révisées en fonction du niveau de gravité des infractions.

En avril 1998, le ministère des Transports annonçait la création de la Table permanente de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité routière des véhicules lourds. Cette table a, entre autres, pour mandat de cibler et d'instaurer des mesures concrètes en vue de réduire le nombre d'accidents impliquant des véhicules lourds.

L'implantation du nouvel encadrement, la meilleure cohérence des amendes ainsi que la concertation accrue devraient permettre une amélioration significative de la sécurité reliée aux véhicules lourds. Actuellement, le Ministère a entrepris le développement de la nouvelle Politique de sécurité dans les transports pour la période 2000-2005. L'objectif ministériel de réduction des accidents de véhicules lourds pourra être rajusté au cours de l'année afin de tenir compte de ces actions en cours.

La *Loi sur les véhicules hors-route* entre dans sa deuxième année d'application. Le Ministère conserve son objectif de réduire les décès dus à des accidents avec ces véhicules et poursuit ses efforts de sensibilisation en visant les usagers les plus à risques.

Pour sa part, la sécurité dans les modes de transport ferroviaire, maritime et aérien apparaît moins problématique en raison d'un nombre plus limité d'accidents ; elle mérite néanmoins une préoccupation constante du Ministère en raison de l'ampleur des conséquences qui peuvent résulter d'accidents dans ces secteurs d'activité. La Politique de sécurité dans les transports sera prochainement complétée par un volet s'adressant à ces modes de transport.

Objectifs	Indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> Réduire de 25%, entre 1995 et l'an 2000 et en collaboration avec nos partenaires, le nombre de morts et de blessés graves dans les accidents routiers. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de morts et de blessés graves. Taux de mortalité et de blessés graves.
<ul style="list-style-type: none"> Réduire de 25%, entre 1998 et 2003 et en collaboration avec nos partenaires, le nombre d'accidents routiers impliquant un véhicule lourd. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd. Taux d'accidents des véhicules lourds.
<ul style="list-style-type: none"> Réduire de 10%, entre 1998 et 2003 et en collaboration avec nos partenaires, le nombre de morts dans les accidents impliquant un véhicule hors route (motoneige et véhicule tout terrain). 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de morts dans un accident impliquant un véhicule hors route. Taux de mortalité pour les utilisateurs des véhicules hors route.

Orientation 3 :

Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

Le Ministère est résolu à augmenter l'efficacité de ses services en répondant mieux aux besoins de la clientèle. De plus, le Ministère veut s'assurer que ses services sont offerts à prix compétitifs.

Axe d'intervention 3.1 : *Améliorer le rendement de la prestation des services.*

Le Ministère suivra la satisfaction de la clientèle en ce qui a trait aux services qu'il offre. Une hausse de la satisfaction est un indicateur-clé d'une amélioration des interventions du Ministère en matière de gestion des transports. Par contre, certaines sources d'insatisfaction parfois exprimées quant à la qualité des services ou à l'organisation des systèmes de transport permettront de mieux faire converger les efforts pour implanter des mesures correctrices visant à réduire cette insatisfaction.

Par ailleurs, le Ministère continuera de développer les outils qui lui permettront de mieux mesurer le coût, la qualité et la pertinence des services qu'il offre à la population. À terme, le Ministère pourra comparer son efficacité à celle d'autres organismes oeuvrant dans le même domaine. Également, le Ministère mettra en place de nouvelles formes de gestion et de prestation des services de manière à réduire le coût de ses services et en améliorer la qualité. Le partenariat avec le secteur privé sera considéré à court terme.

Objectifs	Indicateurs
<ul style="list-style-type: none">Augmenter le taux de satisfaction des usagers.	<ul style="list-style-type: none">Taux de satisfaction de la clientèle à l'égard des services rendus par le Ministère.
<ul style="list-style-type: none">Réduire annuellement le coût unitaire de certains services en maintenant leur qualité.	<ul style="list-style-type: none">Coût par passager-km de la Société des traversiers (STQ).Coût des services du Centre de gestion des équipements roulants (CGER).Coût unitaire d'une demande introductive d'affaires à la Commission des transports du Québec (CTQ).
<ul style="list-style-type: none">Favoriser la mise en œuvre de nouvelles formes de gestion et de prestation de services, notamment le partenariat avec les secteurs privé et public.	<ul style="list-style-type: none">Volume des activités réalisées en partenariat.Nombre d'unités autonomes créées ou en démarrage.

Axe d'intervention 3.2 : *Favoriser une contribution optimale du personnel.*

Le Ministère considère que l'atteinte de l'ensemble de ses objectifs stratégiques est conditionnelle au maintien d'une expertise suffisante dans les domaines stratégiques et au développement de la polyvalence du personnel. Le Ministère devra le plus rapidement possible réduire les effets et impacts des départs à la retraite qu'il a connu récemment et qui sont prévisibles au cours des prochaines années, et adapter son personnel aux changements qu'amènera l'évolution des technologies et des nouvelles façons de faire.

Objectifs	Indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir, développer et transférer l'expertise du personnel du Ministère dans les domaines stratégiques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'heures de formation dans les domaines stratégiques et nombre d'employés touchés.
<ul style="list-style-type: none"> • Accroître l'employabilité du personnel du Ministère. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'employés qui ont participé aux diverses mesures d'accroissement de la polyvalence.

5. COHÉRENCE ENTRE LES ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT ET CELLES DU MINISTÈRE ET IMPACTS SUR LES CLIENTÈLES PRIORITAIRES

Cohérence entre les orientations du Gouvernement et celles du Ministère

Des systèmes de transport efficaces et compétitifs sont des rouages essentiels au fonctionnement optimal de l'économie du Québec, particulièrement dans le contexte d'ouverture des marchés. Ainsi, par son rôle stratégique en regard de la mobilité des personnes et des marchandises, le ministère des Transports est un acteur majeur au plan économique et social.

Le tableau 5.1 illustre les relations qui existent entre les orientations et les axes d'intervention du gouvernement et du Ministère.

Impacts des actions du Ministère sur la famille et les jeunes

L'action du Ministère a donc des impacts majeurs pour l'économie et le bon fonctionnement de la société québécoise dans son ensemble. Toutefois, certains domaines d'intervention touchent plus particulièrement la famille et les jeunes.

La sécurité du transport scolaire, un service à l'usage exclusif des jeunes, est une préoccupation constante. Plus de 650 000 jeunes du primaire et du secondaire empruntent le transport scolaire chaque jour pour se rendre à l'école. La réglementation en ce domaine vise à assurer les plus hauts niveaux de sécurité tout en permettant l'exploitation efficace des systèmes de transport scolaire. À chaque année, le Ministère collabore à divers événements permettant de rejoindre spécifiquement les jeunes, dont la Campagne de sécurité en transport scolaire menée par l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ), le Salon de la jeunesse de Montréal et la Semaine nationale des transports.

Par son soutien aux autorités organisatrices de transport en commun, le Ministère permet le **maintien de services de transport collectif efficaces** dans les principales agglomérations urbaines ; les étudiants constituent l'une des clientèles majeures de ces services.

Le Ministère favorise l'augmentation de la **pratique sécuritaire du vélo** en intégrant des pistes cyclables à son réseau et en collaborant à l'aménagement de la Route verte. Près de 90% des jeunes de 12 à 17 ans pratiquent le vélo, et la pratique familiale du vélo est une activité qui prend de l'ampleur à mesure que les aménagements sont plus nombreux et plus fonctionnels.

Enfin, le Ministère accorde, depuis longtemps, une grande importance aux jeunes en augmentant continuellement ses budgets destinés à la **création d'emplois rémunérés pour les étudiants et les stagiaires**. Cette action contribue à former des jeunes et à faciliter leur intégration au marché du travail. En 1998, 453 étudiants ont pu bénéficier d'un emploi de courte durée (moins de 4 mois) au Ministère.

De plus, le Ministère participe aux efforts déployés par le gouvernement pour accroître l'embauche de jeunes au sein de la fonction publique. En effet, il contribue activement au programme élaboré par le Conseil du trésor concernant les **stages** pour nouveaux diplômés et à la **mesure de renouvellement de la main-d'œuvre**. 16 projets de stages d'une durée de 2 ans ont été acceptés, et on prévoit que près de 200 jeunes au total pourront être embauchés sur des emplois réguliers au cours des prochaines années.

Programme d'action 1997-2000 pour toutes les Québécoises

Pour faire suite à la politique en matière de condition féminine « Un avenir à partager » adoptée en 1993 par le gouvernement du Québec, le Ministère développe actuellement un plan de mise en

œuvre touchant les domaines de transport mais qui viendront concourir à l'amélioration de la condition féminine.

Des actions précises porteront sur les problématiques suivantes : les femmes et la prise de décision en transport, l'employabilité et la présence des femmes dans les transports, la prise en compte de l'analyse différenciée, l'accessibilité physique aux services de transport collectif pour la clientèle « femme », la sécurité dans l'environnement routier et riverain des infrastructures de transport, la place des femmes dans les plans de transport pour une prise en compte de leurs préoccupations, l'accessibilité aux services et aux activités économiques au moyen de transports collectifs de qualité.

Tableau 5.1 : Relations entre les orientations et axes d'intervention du Gouvernement et du ministère des Transports dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique 1999-2002

Ministère des Transports		Orientations gouvernementales				
Orientations	Axes d'intervention	1. Prospérité économique et sociale	2. Société juste et solidaire	3. Redressement des finances publiques	4. Services à coûts compétitifs	5. Promotion de la société Québécoise
1. Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions avec le souci de l'environnement.	1. Améliorer la position concurrentielle des entreprises et l'accès aux ressources et aux marchés.	++	-	-	+	+
	2. Optimiser l'utilisation des services et des réseaux.	++	+	+	++	+
	3. Faciliter l'accessibilité aux produits touristiques.	++	-	-	+	+
2. Assurer la mobilité et la sécurité des usagers.	1. Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements.	++	+	-	-	-
	2. Améliorer la sécurité.	+	-	-	-	-
3. Desservir efficacement la population et préserver la qualité des services.	1. Améliorer le rendement de la prestation des services.	+	+	++	++	+
	2. Favoriser une contribution optimale du personnel.	-	-	++	+	-

++ Relation importante
 + Relation moyenne
 - Aucune relation significative

6. SUIVI DES INDICATEURS

Les indicateurs retenus pour le Plan stratégique 1999-2002 sont au nombre d'une quarantaine.

Les indicateurs proposés ici sont de diverses natures : il s'agit parfois d'indicateurs d'extrants (outputs), parfois d'indicateurs d'effets (outcomes), quelques-uns s'apparentent à des mesures d'efficacité et d'autres sont de type intrants (inputs). Certains illustrent les résultats des actions d'un ensemble d'intervenants et non pas exclusivement celles du Ministère.

Parmi ces indicateurs sélectionnés pour traduire l'atteinte ou la progression vers l'atteinte des objectifs visés par le Ministère, certains seront précisés lors de la définition des réseaux stratégiques dans le cours de l'année qui vient.

La disponibilité et la qualité des données de certains indicateurs nous conduisent à suggérer une utilisation prudente de ceux-ci.

La périodicité peut varier d'un indicateur à l'autre. Règle générale les indicateurs orientés vers les opérations courantes ont une plus courte périodicité que ceux orientés vers la planification stratégique où les effets de l'action se font sentir à plus long terme. Cela peut aussi être attribuable au délai de production des données.

La liste qui suit doit être considérée comme évolutive et pourrait être modifiée en cours d'exercice par l'ajout ou le remplacement d'indicateurs lorsqu'ils permettent de mieux cerner le phénomène sous observation.

Lorsqu'une nouvelle méthode de calcul est utilisée, les données des années antérieures sont révisées en conséquence.

La section « indicateurs de gestion » est remplacée par une série d'indicateurs assimilés à des indicateurs de contexte. Ce sont des paramètres susceptibles d'influencer nos résultats mais sur lesquels nous n'avons que peu ou pas de contrôle.

Afin d'ajouter de la valeur à l'information véhiculée par les indicateurs, le Ministère consacrera également des efforts au développement de bases de comparaison avec d'autres gouvernements.

Pour faciliter la lecture, les indicateurs sont présentés dans le même ordre que celui des objectifs inscrits à la section 4.

Suivi des indicateurs

Allègement réglementaire	Historique				Cible	
				1998		
1. Articles de lois et règlements abrogés (nbre)				À venir		

Réseau routier stratégique	Historique				Cible	
2. Proportion des chaussées dont l'indice de confort (IRI) est satisfaisant (%)	Réseau stratégique à définir					
3. Proportion des structures dont l'indice fonctionnel est satisfaisant (%)						

Réseau ferroviaire stratégique (à définir)	Historique					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<i>Activité des chemins de fer nationaux</i>						
4. Marchandises transportées par CN et SLH* (milliers de tonnes)	32 147	35 359	34 353	36 241		
5. Passagers embarqués / débarqués chez VIA Rail (milliers)						
Montréal	1 238,6	1 235,6	1 244,9	1 266,4	1 265,4	1 216,6
Québec	180,0	189,6	193,3	183,1	192,8	193,5
Sainte-Foy	73,0	71,0	78,7	80,1	83,8	79,4
Lévis	15,9	19,7	16,8	17,7	16,1	13,0
Rimouski	5,5	5,6	7,2	7,3	6,7	5,9
Ensemble du Québec	1 846,2	1 871,7	1 899,2	1 896,2	1 906,6	1 827,9

* CP avant 1996.

Réseau aérien stratégique (à définir)	Historique					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<i>Activité dans les principaux aéroports</i>						
6. Passagers embarqués / débarqués (millions)						
Montréal/Dorval	5,59	5,57	5,68	6,14	6,59	
Montréal/Mirabel	2,26	2,30	2,38	2,39	2,10	
Québec/Jean-Lesage	0,66	0,60	0,68	0,64	0,63	
Ensemble du Québec	9,32	9,22	9,46	9,91	10,00	
7. Marchandises embarquées / débarquées (milliers de tonnes)						
Montréal/Dorval	27,10	27,32	24,91	23,74	46,10	
Montréal/Mirabel	88,13	81,48	81,46	82,07	79,59	
Québec/Jean-Lesage	0,21	0,19	0,17	0,10	0,13	
Ensemble du Québec	116,92	110,18	107,61	105,96	125,84	

Réseau maritime stratégique (à définir)	Historique					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<i>Activité dans les principaux ports</i>						
8. Croisières internationales (milliers de passagers)						
Montréal		33,9	27,4	19,1	29,6	32,6
Québec	38,6	36,4	39,0	21,3	35,5	44,0
9. Marchandises manutentionnées (milliers de tonnes)						
Sept-Îles	21 019	22 585	23 142	22 584	24 471	
Montréal	15 807	19 595	18 601	19 208	20 609	
Québec	13 178	16 004	17 383	16 987	14 953	
Baie-Comeau	6 151	5 866	7 552	5 867	5 906	
Ensemble du Québec	91 810	104 147	110 657	105 206	106 571	

Support aux entreprises québécoises	Historique			Cible	
			1998		
10. Activités de soutien à la promotion (nbre)			À venir		

Régionalisation et décentralisation	Historique			Cible	
			1998	1999	2000
11. Plans de transport adoptés (nbre)			1	1	4
12. Projets-pilotes d'intégration du transport collectif (nbre)				4	6

Région de Montréal	Historique			Tendance	
<i>Congestion</i>	1993		1998	2011	2016
13. Total des déplacements – période de 24 hres (millions de déplacements)	8,2		À venir		10,2
14. Longueur de voies saturées* (voies-km)	85,0		À venir	477,0	495,0
15. Temps moyen de déplacement* (min.)	25,2		À venir	38,7	39,1
16. Taux d'occupation des véhicules particuliers*	1,25		À venir	1,18	1,17
17. Demande de transport en commun* (milliers de déplacements)	345,5		À venir	324,2	310,7

* Pointe AM

Environnement	Historique				Cible
	1990	1992	1994	1996	2000
18. Émissions de dioxyde de carbone (CO ₂) reliées au transport (millions de tonnes)	27,47*	26,75*	28,90*	29,10*	27,47*

* Préliminaire

Services d'accueil et de signalisation destinés aux touristes

	Historique					
	1994	1995	1996	1997	1998	
19. Attraits touristiques signalés (nbre)			1 127	1 176	1 190	
20. Services signalés (nbre)	71	119	139	145	160	

Produits touristiques à incidence transport

	Historique				Cible
				1998	
21. Longueur de voies cyclables réalisées par le MTQ sur son réseau (km)				À venir	

Qualité du réseau routier ministériel

	Historique				Cible	
	1994	1995	1996	1997	2000	2005
22. Proportion des chaussées dont l'état est déficient (%)	25	29	28	31	30	25
23. Proportion des structures dont l'état est déficient (%)				37		À venir

Transport en commun

	Historique					Cible
	1993	1994	1995	1996	1997	
24. Achalandage du transport en commun – OPT et AMT, OMIT* et CIT (millions de déplacements)	451,1	451,7	448,6	463,0	469,0	
25. Contribution financière du MTQ (en % des dépenses totales)	19,8	20,6	21,4	16,0	17,2	

* 1997 prévisionnel

Sécurité routière – tous véhicules

	Historique					Cible
	1981	1986	1991	1996	1997	
26. Décès (nbre)	1 463	1 051	1 012	877	796	750
27. Blessés graves (nbre)	7 030	7 106	7 019	5 917	5 924	5 000
28. Taux de mortalité (/ 100 MV-km)*	3,3	2,1	1,5	1,1	1,0	
29. Taux de blessés graves (/ 100 MV-km)*	16,0	14,1	10,2	7,3	7,3	

* 100 millions de véhicules-kilomètres

Sécurité routière – véhicules lourds *

	Historique					Cible
	1993	1994	1995	1996	1997	
30. Accidents impliquant un véhicule lourd (nbre)	20 832	22 688	21 954	18 792	21 943	15 600
31. Taux d'accidents (/ 10 000 véhicules)	756,8	803,3	754,6	647,8	746,1	

* Aubobus, autobus scolaire, camions >= 3000kg, tracteur routier, véhicule d'équipement /outil

Sécurité - véhicules hors route

VTT et motoneiges	Historique					Cible
	1993	1994	1995	1996	1997	
32. Décès dans un accident impliquant une motoneige et un VTT (nbre)*	46	45	46	47	48	43
33. Taux de mortalité (/ 10 000 véhicules)	1,71	1,57	1,50	1,51	1,50	

* Au 31 décembre

Satisfaction de la population*	Historique				Cible	
			1992	1996		
34. Proportion de la population* (%) considérant les routes du Québec assez et très sécuritaires <ul style="list-style-type: none"> ◆ Autoroutes ◆ Principales & régionales 			68 47	77 58		
35. Proportion de la population* (%) considérant les routes du Québec en aussi bon ou meilleur état qu'il y a 5 ans				50		
36. Proportion de la population* (%) considérant les routes du Québec en aussi bon ou meilleur état que celui des autres provinces ou états voisins			25	26		

* 18 ans et plus

Coût unitaire de certains services	Historique			Cible	
		1995-96	1996-97	1997-98	1998-99
37. Coût par passager-km de la Société des traversiers (\$)		1,40	1,35		
38. Coût des services du CGER (taux horaire moyen des ateliers)			88	n.d.	75
39. Coût moyen du traitement d'une demande introductive d'affaires, CTQ (\$)		747	n.d.	À venir	

Nouvelles formes de gestion et de prestation de services	Historique		Cible		
		1997	1998	1999	
40. Projets réalisés en partenariat (nbre)				2	
41. Unités autonomes de service créées ou en démarrage (nbre)		1	1	2	

Expertise du personnel	Historique			Cible	
42. Formation du personnel dans des domaines stratégiques (heures)	Disponible en 1999-2000				
43. Employés touchés (nbre)					

Employabilité du personnel	Historique			Cible	
44. Employés ayant participé aux diverses mesures d'accroissement de la polyvalence (nbre)	Disponible en 1999-2000				

Divers	Historique					
	1976	1981	1986	1991	1996	1997
45. Distance parcourue annuellement (estimation milliards de km)	37,5	44,0	50,4	68,6	80,7	81,5
46. Véhicules en circulation (millions)	2,9	3,2	3,5	4,0	4,3	4,4
47. Titulaires de permis de conduire (millions)	2,9	3,4	3,7	4,1	4,3	4,4
48. Population totale (millions)	6,4	6,5	6,7	7,1	7,3	7,3*

* Provisoire

7. SECTIONS SPÉCIFIQUES

7.1 ALLÈGEMENT RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

7.1.1 Contexte et orientations générales

Dans le secteur des transports, la réglementation vise différents objectifs :

- **La réglementation économique** vise à contrôler la quantité et la qualité des services de transport des personnes et marchandises offerts par le secteur privé. Le transport routier est surtout concerné par cette réglementation. Le mode aérien, étant de compétence fédérale, n'est pas soumis à une réglementation économique par le Gouvernement du Québec.
- **La réglementation sur la sécurité** fixe des normes qui assureront une utilisation sécuritaire du réseau routier et des véhicules destinés au transport des personnes et des marchandises. L'industrie du transport lourd et des autobus est particulièrement visée avec des normes spécifiques telles que les heures de conduite, l'état mécanique des véhicules, etc.
- **La réglementation sur la protection du patrimoine routier** définit les normes de charges et dimensions afin d'assurer la protection et l'intégrité des infrastructures routières.

Ainsi, en matière d'allègement, le Ministère cherche à enlever les irritants, tout en se préoccupant de la compétitivité des entreprises, de la sécurité et de la protection des routes.

Le transport routier (personnes et marchandises)

Depuis 1988, les provinces canadiennes et le fédéral ont entrepris un processus d'allègement de la réglementation économique qui s'est accompagné d'un renforcement des normes sur la sécurité routière et la protection du patrimoine routier.

Ce processus nous conduit, avec la signature de l'Aléna et de l'Accord sur le commerce intérieur, à une phase de déréglementation économique du transport routier. Cette déréglementation devrait se poursuivre de 1998 à 2000 selon les secteurs de transport.

Au cours des années, le Code de la sécurité routière s'est alourdi. De plus, les administrations routières constatent des lacunes dans les normes en matière de sécurité et de protection du patrimoine routier et la nécessité de développer des normes harmonisées avec les autres provinces et états.

Le Québec procédera donc, selon un calendrier harmonisé avec les partenaires des autres provinces et de l'industrie, à la déréglementation économique de la majorité des secteurs de transport. Par ailleurs, il amorcera la gestion du nouvel encadrement du transport routier adopté en 1998. Cela place la sécurité routière et la protection du patrimoine routier au cœur des interventions de l'État.

Le transport aérien, ferroviaire et maritime

La dévolution du gouvernement fédéral dans les modes de transports aérien, maritime et ferroviaire amène le Québec à revoir et accentuer ses politiques concernant les infrastructures et la réglementation sur la sécurité des usagers.

7.1.2 Objectifs et indicateurs

Réglementation économique

Objectif

- Procéder, de façon progressive, à la déréglementation de ce domaine:
 - ◆ camionnage général ;
 - ◆ transport nolisé par autobus et service de messageries par autobus ;
 - ◆ transport maritime des marchandises ;
 - ◆ camionnage en vrac concernant les bennes basculantes et le transport de bois non ouvré ;
 - ◆ transport interurbain de personnes par autocar (en discussion entre les provinces).

Indicateurs

- Élimination graduelle des lois de nature économique.
- Élimination des 30 000 permis actuellement détenus par les transporteurs soumis à cette réglementation.

Réglementation sur la sécurité routière et sur la protection du patrimoine routier

Objectifs

- Alléger le Code de la sécurité routière.
- Modifier l'encadrement actuel afin d'améliorer les mécanismes de suivi des transporteurs routiers concernant la sécurité routière et le respect des charges et dimensions.
- Alléger et simplifier la réglementation, diminuer le fardeau administratif des entreprises de transport afin de favoriser leur compétitivité face aux transporteurs hors Québec.

Indicateurs

- Nombre d'articles de lois et de règlements qui vont disparaître.
- Nombre de normes qui seront harmonisées avec les administrations voisines.
- Coûts administratifs pour les utilisateurs de véhicules lourds.
- Pourcentage d'utilisateurs lourds qui circulent en surcharge.
- Mise en place d'un guichet unique pour l'entrée des nouveaux (6 000) utilisateurs de véhicules lourds.

7.1.3 Les mesures envisagées pour 1999-2002

Renforcement de la réglementation

- Finaliser la mise en place du nouvel encadrement du transport routier axé sur la sécurité routière et la protection du patrimoine routier.
- Modifier l'Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises pour améliorer la protection du public dans les croisières et excursions.

Allègement et simplification administratifs

Transport de personnes

- Expérimenter, à l'aide de projets pilotes, l'intégration des services de transport collectif de personnes.
- Simplifier et déjudiciariser l'encadrement légal du service du transport des personnes par automobile (taxis et autres).
- Adapter les lois sur les corporations municipales pour éliminer les irritants administratifs.
- Fusionner les règlements sur les véhicules tout terrain et la motoneige afin de permettre une meilleure uniformisation des règles et des contrôles.

Transport des marchandises

- Modifier les règlements sur les permis spéciaux de circulation, sur la circulation des grands trains routiers, sur l'arrimage des charges et sur le transport de matières dangereuses afin d'assouplir l'application des normes et de favoriser une meilleure harmonisation avec les provinces et états voisins.

Transport de personnes et de marchandises

- Revoir la tarification de la CTQ pour en assurer l'autofinancement et en répartir les coûts sur l'ensemble des utilisateurs.

7.2 RÉGIONALISATION ET DÉCENTRALISATION

Le Ministère adhère aux orientations gouvernementales concernant la régionalisation et la décentralisation de ses activités. Depuis 1993, dans le cadre d'une réorganisation majeure, le Ministère a renforcé sa présence en région et procédé au transfert aux municipalités d'une partie du réseau routier.

Les orientations du Ministère s'inscrivent dans la poursuite de ces interventions et visent toujours à :

- rapprocher la prise de décision du citoyen de façon à répondre plus adéquatement à ses besoins;
- développer un partenariat accru avec le milieu régional et local;
- redéfinir le partage des responsabilités et du financement des infrastructures et des services de transport.

Régionalisation

Le 1^{er} avril 1993, le Ministère mettait en place une nouvelle organisation qui, non seulement confirmait le maintien, mais renforçait sa présence en territoire en y regroupant l'ensemble des activités nécessaires pour répondre aux besoins des citoyens.

La nouvelle organisation a renforcé la responsabilité et l'autonomie des unités territoriales, confirme le rôle d'encadrement et de soutien des unités centrales, réduit le nombre de paliers administratifs et augmente l'autonomie d'action et de prise de décision. Les 14 directions territoriales deviennent le guichet unique par lequel les intervenants locaux et les citoyens ont accès au Ministère.

Le Ministère a aussi entrepris d'évaluer et de développer de nouvelles formes de prestation de services qui contribueraient à améliorer ses façons de faire et à réduire les coûts tout en assurant des produits et services mieux adaptés aux besoins des citoyens. Ainsi, des ententes de partenariat ont été développées avec d'autres ministères présents en région. Le Ministère évalue aussi la possibilité de recourir à d'autres formes de partenariat avec le milieu.

Décentralisation

Le transfert de la voirie locale

Le 14 décembre 1990, le gouvernement du Québec convenait d'un nouveau partage de responsabilités avec les municipalités concernant le transport en commun, les services policiers, la voirie locale et la taxe d'affaires.

Le principe du transfert des responsabilités en matière de voirie locale devait se concrétiser le 18 décembre 1992, par l'adoption du projet de loi 57 intitulé *Loi sur la voirie et modifiant diverses législations* (L. Q. 1992, C. 54).

Par cette loi, le Ministère cédait aux municipalités quelque 33 000 kilomètres de routes du réseau local, ainsi que les ponts et ouvrages d'art situés sur ces routes. Ce transfert a entraîné une prise en charge locale de la gestion de ces routes, et, en particulier, la prise en charge de la sécurité sur ces routes.

Afin d'aider les municipalités à prendre en charge le réseau qui leur est transféré, le gouvernement a mis à leur disposition trois programmes d'aide, d'une durée prévue de trois ans, dont la gestion est assurée par le ministère des Transports :

1. le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local pour atténuer les impacts sur la capacité financière des municipalités ;

2. le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local pour des travaux d'amélioration de la qualité des chaussées, du drainage et de la sécurité ;
3. le Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art situés sur les routes locales.

Depuis ce temps, le Ministère a reconduit ces programmes, en attente d'une révision du partage fiscal.

Tableau 7.2.1 : Programmes d'aide aux municipalités suite au transfert du réseau routier local, 1993 à 2000

	(000 \$)
1993-1994	167 589,6
1994-1995	156 366,4
1995-1996	153 665,5
1996-1997	118 610,6
1997-1998	129 151,0
1998-1999	125 000,0 (estimation)
1999-2000	126 000,0 (estimation)

En plus de cette aide financière, le Ministère continue d'assurer un soutien technique aux municipalités.

L'intégration des services de transport collectif des personnes

L'organisation du transport collectif au Québec a été développée par services, afin de répondre aux besoins de clientèles spécifiques. Cette façon de procéder a contribué à un cloisonnement des différents services de transport collectif et à un fonctionnement parallèle de ces services, sur un même territoire, en fonction de clientèles particulières. De plus, la mise en place de programmes d'aide financière spécifiques à chacun de ces services a également contribué à la multiplication d'entités administratives, souvent très petites et appelées à gérer des services possédant des caractéristiques différentes, mais qui pourraient être complémentaires.

Au Québec, en plus de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), 144 organismes différents reçoivent des subventions du Ministère pour organiser des services de transport collectif : 102 organismes municipaux de transport adapté, 33 organismes municipaux et intermunicipaux (OMIT) et 9 organismes publics de transport en commun (OPT). À ces organismes subventionnés par le MTQ, il faut ajouter les établissements du réseau de la santé et des services sociaux qui organisent des services de transport adapté pour leur clientèle. Le cloisonnement des différents services de transport collectif permet difficilement l'utilisation des véhicules à d'autres fins que celles qui leur sont destinées.

L'aide gouvernementale varie aussi d'un programme à l'autre. La contribution gouvernementale est de 17 % dans le transport en commun et de 75 % dans le transport adapté. La part des municipalités varie aussi d'un secteur à l'autre : elle s'élève à 40 % dans le transport en commun urbain et à 20 % pour le transport adapté. Les usagers se partagent le reste de la facture dans chacun des secteurs respectifs. Le transport scolaire qui était sous la responsabilité du Ministère jusqu'au 31 mars 1998 est maintenant sous la responsabilité du ministère de l'Éducation.

Ce cloisonnement des services de transport collectif entraîne une mauvaise utilisation des ressources. Il occasionne des doublons de services et une sous-utilisation des équipements de transport disponibles dans les différents territoires.

Proposition du Ministère

Dans le contexte actuel de remise en question de l'ensemble des programmes gouvernementaux et des orientations gouvernementales sur la décentralisation d'activités vers le milieu local, le ministère des Transports considère important de revoir le mode d'organisation de ces différents services de transport et leur financement, de façon à favoriser une plus grande complémentarité entre ces derniers, à réduire le nombre d'organismes responsables de la gestion et à confier davantage de responsabilités au milieu local.

À la suite de l'entente entre le Québec et le monde municipal, à l'automne 1997 et dans le cadre de l'opération intensive de mise en commun de services prévue à cette entente, le ministère des Transports, de concert avec le milieu municipal et sur une base volontaire, pourrait entreprendre des démarches de mise en commun de services de transport collectif.

Les ententes spécifiques en préparation ou en discussion et les plans de transport

Le ministère des Régions devra produire, en début d'année 1999, un bilan relatif à la première génération d'ententes-cadres. Ce bilan sera accompagné de recommandations quant aux ajustements ou améliorations à apporter à la deuxième génération qui sera bientôt amorcée.

En ce sens, le Ministère compte donc harmoniser sa démarche aux nouvelles orientations qui seront adoptées par le gouvernement, et ce, tout au long des trois prochaines années de ce plan stratégique.

Le tableau 7.2.2 présente les ententes spécifiques en préparation ou en discussion avec les conseils régionaux de concertation et de développement dans les différentes régions du Québec.

En plus des ententes énumérées au tableau, des plans de transport sont en développement avec nos partenaires pour la Métropole (Plan de gestion des déplacements), pour l'agglomération de Québec, ainsi que dans les régions de l'Estrie, l'Abitibi-Témiscamingue, les Laurentides, Lanaudière, la Mauricie, le Centre-du-Québec, Chaudière-Appalaches, la Côte-Nord, la Gaspésie et le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Seul le plan de transport de la Côte-Nord, toutefois, fait l'objet d'une entente spécifique avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

La politique relative à la capitale nationale

En juin 1998, le Gouvernement déposait sa *Politique relative à la capitale nationale*. Cette politique affirme Québec comme capitale nationale et le ministère des Transports y a un rôle d'appui.

C'est ainsi que le Ministère doit déposer en avril 1999 un plan d'action précis pour la capitale. Ce plan d'action reste à être adopté, mais comportera notamment des éléments sur la contribution du Ministère au *Plan lumière général*, à l'accueil touristique sur les grands axes routiers, au développement du *Parcours cérémoniel*, aux liaisons interrives et à la signalisation.

En plus de ces actions directement en appui à la Politique, le Ministère a déjà élaboré certaines hypothèses d'amélioration des réseaux et des infrastructures de transport dans le cadre des travaux liés au *Plan de transport de l'agglomération de Québec*.

Budget de dépenses par région administrative en 1997-1998 et 1998-1999

Les tableaux 7.2.3 et 7.2.5 présentent respectivement la répartition des budgets 1997-1998 et 1998-1999 par activité principale de transport et région administrative. Les régions administratives de Montréal, Laval et Montérégie bénéficient d'environ 38 % du budget du Ministère.

Par ailleurs, on note que la part du budget du Ministère affecté à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport a augmenté de plus de 10 % entre 1997-1998 et 1998-1999. Cette augmentation est surtout attribuable aux mesures d'aide à la décongestion de la grande région de Montréal.

Les tableaux 7.2.4 et 7.2.6 présentent respectivement les principaux projets d'infrastructures de transport impliquant des dépenses de plus de 1 million \$ en 1997-1998 et en 1998-1999, répartis par région administrative.

Tableau 7.2.2 : Ententes spécifiques en préparation ou en discussion concernant le ministère des Transports

REGION	NOM ET OBJET DE L'ENTENTE	BUT SOMMAIRE DE L'ENTENTE	PARTENAIRES IMPLIQUÉS	LIEN AVEC L'ENTENTE-CADRE	ÉTAT DE SITUATION
Bas-Saint-Laurent (01)	Gestion du Fonds transitoire suite à l'élimination du programme fédéral de subventions au transport des marchandises pour les régions atlantiques (M.F.R.A.).	Formation d'un comité de gestion pour l'application de programmes destinés aux entreprises touchées par l'arrêt des subventions.	MTQ MAPAQ MRN SDR CRCD	Axe 1 et 3, secteur des produits de la forêt, du Bioalimentaire et des Transports.	En cours d'élaboration.
Abitibi-Témiscamingue (08)	Entente sur le parc d'Aiguebelle.	Compléter les infrastructures et asphalté la route d'accès principale.	MEF MTQ MRC (3) CRDAT	Non prévue à l'entente-cadre. Correspond à l'axe prioritaire sur le développement touristique.	Première phase des travaux réalisée. Seconde phase prévue à l'été 1999.
	Lien routier entre Matagami et Lebel-sur-Quévillon.	Construction du lien routier entre Matagami et Lebel-sur-Quévillon.	CRD MTQ	Conforme au contenu de l'entente-cadre de développement.	En élaboration.
Côte-Nord (09)	Plan de transport intégré.	Associer le milieu au processus de préparation, d'élaboration et de suivi du plan de transport de la Côte-Nord.	MTQ CRD Côte-Nord SDR : Support ponctuel à l'élaboration, à la mise en application et au suivi de l'entente spécifique	Priorité de développement # 3 de l'Axe 3. Élaborer le plan de transport multimodal de la région.	Entente signée le 15 janvier 1996.
Chaudière-Appalaches (12)	Réalisation de la Route verte.	Possibilité d'établir une entente spécifique sur la réalisation de la Route verte en Chaudière-Appalaches notamment selon les axes est-ouest (littoral du fleuve) et nord-sud (vallée de la Chaudière).	En discussion	En discussion.	En discussion.

Tableau 7.2.2 : Ententes spécifiques en préparation ou en discussion concernant le ministère des Transports

REGION	NOM ET OBJET DE L'ENTENTE	BUT SOMMAIRE DE L'ENTENTE	PARTENAIRES IMPLIQUÉS	LIEN AVEC L'ENTENTE-CADRE	ÉTAT DE SITUATION
Lanaudière (14)	Entente spécifique sur les activités de motoneige et autres véhicules récréatifs.	<p>Le ministère des Ressources naturelles, le ministère des Transports et Tourisme-Québec sont disposés à entreprendre des discussions avec le conseil régional en vue de conclure éventuellement une entente spécifique portant sur les activités de motoneige et autres véhicules récréatifs.</p> <p>Le MTQ est prêt à collaborer avec les différents intervenants dans ce dossier afin d'élaborer des solutions aux problématiques relatives aux croisements et aux longements des pistes de motoneige avec son réseau routier. Il importe d'assurer la sécurité des usagers de ces deux modes de transport permettant ainsi le développement de cette activité récréo-touristique dans la région.</p>	MRN MTQ Tourisme Québec	En discussion.	En discussion.
Montérégie (16)	Développement du Réseau vert multifonctionnel de la Montérégie.	Établir les obligations des parties quant à leur participation et à la mise en œuvre du parachèvement du Réseau vert multifonctionnel.	SMD MEF MAM MES SDR RRSSSM MTQ	Objectif d'intervention identifié à l'entente-cadre : « développer un réseau majeur multifonctionnel et structurant de loisir qui intègre les produits touristiques ».	En discussion.

Tableau 7.2.3: Répartition des dépenses 1997-1998, par région administrative et par activité principale (000 \$)

Région administrative	Systèmes de transport terrestre ¹	Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	Transport			Budget total 1997-1998	Répartition du budget total (%)
			Maritime	Aérien	Scolaire		
01 - Bas-Saint-Laurent	1 054,4	68 318,3	111,1	43,2	21 297,0	90 824,0	4,7
02 - Saguenay—Lac-Saint-Jean	2 510,7	52 549,5			21 781,5	76 841,7	4,0
03 - Québec	9 361,2	66 437,1			30 886,0	106 684,3	5,5
04 - Mauricie	1 928,4	44 366,2			17 797,3	64 091,9	3,3
05 - Estrie	2 764,6	63 291,6			20 631,4	86 687,6	4,5
06 - Montréal	164 171,0	83 815,2 ²			40 034,8	288 021,0	14,8
07 - Outaouais	4 966,1	50 523,4			25 284,3	80 773,8	4,2
08 - Abitibi—Témiscamingue	699,5	56 091,1			15 685,6	72 476,2	3,7
09 - Côte-Nord	541,4	36 536,1	4 670,8	1 035,3	7 402,5	50 186,1	2,6
10 - Nord-du-Québec	63,4	22 389,4		1 001,3	5 061,7	28 515,8	1,5
11 - Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	598,4	43 618,2	3 300,1	300,7	12 189,2	60 006,6	3,1
12 - Chaudières—Appalaches	2 225,7	81 218,2	1,6	80,4	32 483,8	116 009,7	6,0
13 - Laval	7 320,1	36 771,7			13 171,4	57 263,2	3,0
14 - Lanaudière	3 592,6	36 644,9			32 158,8	72 396,3	3,7
15 - Laurentides	4 814,1	70 295,6			30 822,9	105 932,6	5,5
16 - Montérégie	26 826,3	122 743,1			79 165,1	228 734,5	11,8
17 - Centre-du-Québec	968,6	37 070,8			17 020,8	55 060,2	2,8
Sous-total	234 406,5	972 680,4	8 083,6	2 460,9	422 874,1	1 640 505,5	89,5
Dépenses non réparties	27 469,2 ³	132 522,8 ⁴	31 370,7	1 142,2	530,2	193 035,1	10,5
Total	261 875,7	1 105 203,2	39 454,3	3 603,1	423 404,3	1 833 540,6	100,0

1 - Inclut les dépenses en recherche-développement.

2 - Inclut des dépenses de 39,5 M\$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.

3 - Inclut les dépenses de la Commission des Transports du Québec (8,7 M\$).

4 - L'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier s'élève à 107,4 M\$, et n'est pas inclus dans ce montant.

Tableau 7.2.4: Principaux projets supérieurs à 1 million \$, en 1997-1998, répartis par région administrative

Région administrative	Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépense 1997-98 (000 \$)
01- Bas-Saint-Laurent	Autoroute 20	Saint-Anaclet-de-Lessard	Construction - 1ère chaussée autoroute	5,3	7 559
	Route 132	Mont-Joli	Reconstruction - route profil urbain	1,4	1 746
	Route 132	St-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte	Construction - voie de dépassement	1,5	1 302
02- Saguenay-Lac-Saint-Jean	Route 170	Larouche	Élargissement - 2 à 4 voies divisées	6,4	6 579
	Route 169	Roberval	Couche d'usure	2,6	1 807
	Route 169	Chambord	Construction - voie auxiliaire pour véhicule lent	2,0	1 716
	Route 169	Roberval	Élargissement - 2 à 4 voies contiguës	4,7	1 470
	Route 169	TNS Lac-Achouakan	Correction de courbe sous-standard	4,7	1 385
	Route 170	La Baie	Construction - voie auxiliaire pour véhicule lent	2,2	1 042
03- Québec	Route 138	La Malbaie	Élargissement - 2 à 4 voies contiguës	0,2	1 853
	Avenue Royale et route de l'Église	Saint-Joachim	Reconstruction - route profil urbain	2,0	1 528
	Route 138	Saint-Siméon	Correction de profil vertical	0,5	1 530
	Autoroute 440	Québec	Réparation - éléments tablier-béton	—	1 413
	Route 136 (boul. Champlain)	Sillery	Couche d'usure	2,0	1 181
04- Mauricie-Bois-Francs	Route 155	Boucher	Élargissement - route	13,0	4 335
	Autoroute 40	Sainte-Anne-de-la-Pérade	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	6,1	2 067
	Route 138	Louiseville	Reconstruction - pont à capacité limitée	—	1 957
	Autoroute 40	Batiscan	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	3,8	1 927
	Route 155	Biart	Couche d'usure	16,7	1 064
05- Estrie	Autoroute 55	Brompton	Construction - 2e chaussée d'autoroute	4,7	5 638
	Rue Galt (Pont Joffre)	Sherbrooke	Renforcement - pont à capacité limitée	—	1 710
	Route 108	Stomoway	Reconstruction - route profil urbain	0,7	1 224

Tableau 7.2.4: Principaux projets supérieurs à 1 million \$, en 1997-1998, répartis par région administrative (suite)

Région administrative	Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépense 1997-98 (000 \$)
06- Montréal	Autoroute 720	Montréal	Réparation - tunnel	2,1	7 945
	Autoroutes 15, 20, 25 et 40	Montréal	Gestion de circulation	n. a.	6 571
	Autoroute 720	Montréal	Réparation - tunnel	2,1	5 396
	Autoroute 20	Beaconsfield/Baie d'Urfé	Construction - nouvel échangeur, étagement de carrefour	1,0	1 981
	Autoroute 20	Lachine	Planage	2,0	1 525
	Autoroute 25	Montréal	Réparation - tunnel	2,0	1 463
	Autoroute 40	Montréal	Réparation - éléments tablier - béton	0,2	1 393
	Pont Mercier	LaSalle	Travaux de peinture - pont	—	1 140
07- Outaouais	Route 148	Aylmer	Élargissement - 2 à 4 voies contiguës	1,5	2 155
	Autoroute 50	Gatineau	Décohésionnement, béton bitumineux	5,0	1 668
	Route 117	Grand-Remous	Reconstruction - route profil rural	2,7	1 627
	Route 323	Saint-Émile-de-Suffolk	Reconstruction - route profil rural	3,4	1 268
	Route 105	Bois-Franc	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	1,7	1 197
08- Abitibi-Témiscamingue	Pont Allard	Val-D'Or	Correction courbe	1,0	5 908
	Route 117	Malartic	Décohésionnement, stabilisation	6,3	1 748
	Routes 101 et 117	Évain	Reconstruction - route profil rural	2,8	1 549
	Route 111	Macamic	Couche d'usure	4,1	1 146
	Route 386	Barraute	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	11,4	1 075
09- Côte-nord	Route 138	Havre-Saint-Pierre	Traitement surface sur gravier	22,4	1 200
10- Nord-du-Québec	Route 109	Sauvé (Baie-James)	Couche d'usure	17,9	2 294
	Route 167	Chibougamau	Décohésionnement, béton bitumineux	3,0	1 322
11- Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine	Route 132	Pabos	Reconstruction - route profil urbain	4,7	4 974
12- Chaudière-Appalaches	Route 173	Pintendre	Élargissement - 2 à 4 voies divisées	1,7	2 276
	Route 271	Sainte-Agathe	Reconstruction - route profil rural	3,0	1 254

Tableau 7.2.4: Principaux projets supérieurs à 1 million \$, en 1997-1998, répartis par région administrative (suite)

Région administrative	Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépense 1997-98 (000 \$)
13- Laval	Autoroute 440	Laval	Construction - autoroute profil rural	3,0	9 798
	Autoroute 25	Laval	Élargissement - 4 à 6 voies divisées	4,7	5 336
	Autoroute 440	Laval	Réparation - chaussée béton de ciment	2,7	3 942
14- Lanaudière	Autoroute 40 (Pont Charles-de-Gaulle)	Lachenaie	Réparation - éléments tablier - béton	—	6 451
	Route 337	Terrebonne	Élargissement - 2 à 4 voies divisées	2,3	5 005
	Route 131	Notre-Dame-des-Prairies	Élargissement - 2 à 4 voies contiguës	1,0	1 142
15- Laurentides	Route 117 (Pont Marius Dufresne)	Rosemère	Renforcement - pont à capacité limitée	0,2	7 457
	Autoroute 50	Mirabel	Construction - 1ère chaussée d'autoroute	11,0	7 571
	Autoroute 640	Boisbriand	Élargissement bretelles d'accès, zone d'entrecroisement	3,8	1 644
	Route 309	Des Ruisseaux	Décohesionnement, stabilisation	9,8	1 640
	Route 344 (Pont Perley)	Grenville	Construction - pont et approches	0,5	1 603
	Route 117	Sainte-Véronique	Reconstruction - route profil rural	12,4	1 602
	Route 117	Sainte-Agathe-Nord	Décohesionnement, stabilisation	4,1	1 462
	Autoroute 15 et rue Principale	Piedmont	Réparation - éléments tablier - béton	0,2	1 303
16- Montérégie	Routes 112 et 116	Saint-Hubert	Élargissement - 4 à 6 voies divisées	9,3	3 413
	Autoroute 40	Vaudreuil-Dorion	Réfection - structure de chaussée	5,6	5 623
	Route 132	Candiac	Construction - bande centrale	1,0	4 117
	Route 116	McMasterville	Reconstruction - route profil rural	1,2	2 472
	Autoroute 30	Candiac	Construction - autoroute profil rural	3,5	2 073
	Route 134 et boul. Desaulniers	Longueuil	Réparation - éléments tablier - béton	—	1 920
	Autoroute 20	Beloil	Installation - glissière, bande centrale	0,4	1 507
	Route 137	Ste-Dominique			1 000
17- Centre-du-Québec	Route 132	Bécancour	Reconstruction - pont à capacité limitée	0,2	2 131
	Autoroute 55	Drummondville	Couche d'usure	3,4	1 365

Tableau 7.2.5: Répartition du budget 1998-1999 par région administrative et par activité principale (000 \$)

Région administrative	Systèmes de transport terrestre ¹	Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	Transport ²		Budget total 1998-1999	Répartition du budget total (%)
			Maritime	Aérien		
01 - Bas-Saint-Laurent	1 076,2	73 726,1	81,2	35,0	74 918,5	4,9
02 - Saguenay—Lac-Saint-Jean	2 740,5	64 710,8			67 451,3	4,4
03 - Québec	10 038,3	70 452,9			80 491,2	5,2
04 - Mauricie	2 003,1	39 346,1			41 349,2	2,7
05 - Estrie	2 911,4	56 241,3			59 152,7	3,9
06 - Montréal	165 844,1	138 938,6 ³			304 782,7	19,9
07 - Outaouais	5 377,6	58 373,4			63 751,0	4,2
08 - Abitibi—Témiscamingue	735,4	53 312,5			54 047,9	3,5
09 - Côte-Nord	541,3	44 942,0	4 766,3	946,4	51 196,0	3,3
10 - Nord-du-Québec	73,5	29 441,2			29 514,7	1,9
11 - Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	605,7	42 562,9	3 300,0	340,5	46 809,1	3,0
12 - Chaudières—Appalaches	2 168,3	81 777,9		85,0	84 031,2	5,5
13 - Laval	8 125,9	21 311,3 ³			29 437,2	1,9
14 - Lanaudière	3 599,4	37 318,8			40 918,2	2,7
15 - Laurentides	4 832,5	70 733,5 ³			75 566,0	4,9
16 - Montérégie	28 239,7	139 702,7 ³			167 942,4	10,9
17 - Centre-du-Québec	965,5	36 994,9			37 960,4	2,5
Sous-total	239 878,4	1 059 886,9	8 147,5	1 406,9	1 309 319,7	85,3
Dépenses non réparties	31 649,7 ⁴	159 083,1 ⁵	33 422,9	1 328,7	225 484,4	14,7
Total	271 528,1	1 218 970,0 ⁶	41 570,4	2 735,6	1 534 804,1	100,0

1 - Inclut les dépenses en recherche-développement.

2 - Le transport scolaire est maintenant sous la juridiction du ministère de l'Éducation du Québec.

3 - Inclut les montants prévus pour les mesures d'aide à la décongestion de la grande région de Montréal (77 100 000 \$).

4 - Inclut les dépenses de la Commission des transports du Québec (8 754 800 \$).

5 - L'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier s'élève à 195,7 M\$, et n'est pas inclus dans ce montant.

6 - Inclut les montants prévus pour le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (644 165 000 \$).

Tableau 7.2.6: Principaux projets supérieurs à 1 million \$, prévus à la programmation de 1998-1999, répartis par région administrative

Région administrative	Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépense prévue 1998-99 (000 \$)
01- Bas-Saint-Laurent	Autoroute 20	Saint-Anaclet-de-Lessard	Construction - 1ère chaussée d'autoroute	4,0	6 270
	Route 195	Saint-René-de-Matane	Reconstruction - route profil rural	3,3	3 146
	De l'autoroute 20 vers la route 132 et St-Anaclet	Pointe-au-Père	Reconstruction - route profil rural	2,4	2 815
	Sortie 514 de la 20 à l'entrée du port de Cacouna	Saint-Georges-de-Cacouna	Construction - nouvelle route 2 voies	3,1	2 180
	Route 230	Saint-Pacôme	Construction d'égout pluvial	2,7	2 066
	Route 298	Saint-Donat	Reconstruction - route profil urbain	1,4	1 302
02- Saguenay-Lac-Saint-Jean	Route 170	Larouche	Élargissement - 2 à 4 voies divisées	3,5	8 623
	Route 170	Larouche	Élargissement - 2 à 4 voies divisées	6,4	2 106
	Route 169	Saint-Félicien	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	4,4	1 520
	Ligne Bagot Sud de la route 170 à la route 372	La Baie	Correction de profil vertical	3,8	1 217
	Route 167	Quesnel	Correction courbe sous-standard	1,4	1 020
03- Québec	Route 138	La Malbaie-Pointe-au-Pic	Élargissement - 2 à 4 voies contiguës	0,4	4 915
	Route 138	Baie-Sainte-Catherine	Correction courbe	2,7	3 286
	Route 138	Boischatel	Construction - bande centrale	6,0	2 406
	Autoroute 440	Québec	Réparation - éléments tablier - béton	1,4	1 824
	Autoroute 73 (Approches du pont)	Sainte-Foy	Construction - bande centrale	0,8	1 658
	Route 175	Stoneham et Tewkesbury	Couche d'usure	8,4	1 120
	Autoroute 40	Québec	Réaménagement - bretelles d'accès	0,3	1 025
04- Mauricie-Bois-Francs	Route 155	Boucher	Élargissement - route	13,0	4 369
	Route 138	Saint-Joseph-de-Maskinongé	Reconstruction - pont non fonctionnel	0,1	1 367
	Autoroute 40	Batiscan	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	2,7	1 067
05- Estrie	Autoroute 55	St-François-Xavier-Brompton	Décohésionnement béton bitumineux	3,2	2 240
	Route 216	Sainte-Catherine-de-Hatley	Reconstruction - route profil rural	4,2	1 655
	Route 214	East Angus	Reconstruction - route profil urbain	1,4	1 339
	Route 108	Lennoxville	Réaménagement d'intersection	0,7	1 087
	Route 108	Stornoway	Recyclage à froid	5,5	1 047

Tableau 7.2.6: Principaux projets supérieurs à 1 million \$, prévus à la programmation de 1998-1999, répartis par région administrative (suite)

Région administrative	Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépense prévue 1998-99 (000 \$)
06- Montréal	Autoroute 20	Beaconsfield/Baie d'Urfé	Construction - nouvel échangeur, étageement carrefour	1,0	19 179
	Autoroute 720	Montréal	Réparation - éléments tablier - béton	1,4	17 870
	Autoroute 40	Anjou	Reconstruction - dalle BC	7,1	15 578
	Autoroute 40	Montréal	Réparation - éléments tablier - béton	0,5	12 146
	Autoroute 25	Montréal	Construction - nouvelle route 2 voies	3,5	11 896
	Autoroute 720 (Souligny)	Montréal	Construction - autoroute profil urbain	1,4	9 651
	Autoroute 15	Montréal	Construction - bretelles d'échangeur	1,0	2 223
	Autoroute 40	Dorval/Pointe-Claire	Réparation - éléments tablier - béton	0,2	2 105
	Autoroutes 15 et 20 et Route 138	Montréal	Installation - glissière de sécurité	3,0	1 855
	Autoroute 720	Montréal	Réparation - tunnel	2,1	1 765
	Autoroute 720	Montréal	Réparation - tunnel	2,1	1 671
	Autoroute 20	Montréal	Couche d'usure	2,7	1 500
	Autoroute 720	Montréal	Centre de contrôle	n. a.	1 473
07- Outaouais	Autoroute 50	Gatineau	Décohéssionnement béton bitumineux	6,5	2 110
	Route 148	Hull	Construction - pont d'étagement	0,5	1 500
	Route 366	Val-des-Monts	Reconstruction - route profil rural	1,3	1 340
	Route 117	Grand-Remous	Reconstruction - route profil rural	2,7	1 280
	Route 307	Gatineau	Réfection des fondations	1,3	1 128
08- Abitibi-Témiscamingue	Route 101	Évain	Reconstruction - route profil rural	2,8	3 650
	Route 109	Saint-Dominique-du-Rosaire	Réfection - structure de chaussée	11,7	2 761
	Route 117	Dubuisson	Décohéssionnement béton bitumineux	4,8	2 457
	Route 382	Latulipe-et-Gaboury	Couche d'usure	10,6	1 859
	Route 101	Rollet	Couche d'usure	6,8	1 691
	Route 390	Taschereau	Correction courbe sous-standard	1,1	1 124
	Route 397	Val-Senneville	Reconstruction - pont et approches	0,2	1 114
	Route 117	McWatters	Reconstruction - route profil rural	5,6	1 000

Tableau 7.2.6: Principaux projets supérieurs à 1 million \$, prévus à la programmation de 1998-1999, répartis par région administrative (suite)

Région administrative	Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépense prévue 1998-99 (000 \$)
09- Côte-nord	Route 138	Havre-Saint-Pierre	Traitement surface sur gravier	22,4	2 044
	Route 138	Sacré-Cœur	Reconstruction - route profil rural	1,0	1 560
	Route 389	Territoire non subdivisé	Réfection - structure de chaussée	6,6	1 321
	Route 138	Rivière-Saint-Jean	Correction courbe	3,9	1 164
10- Nord-du-Québec	Accès à Waskaganish	Waskaganish	Construction - route à profil rural (102 km)	-	3 700
	Route 167	Chibougamau	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	2,1	1 090
	Route 167	Richardson (Baie-James)	Reconstruction - pont	13,5	1 000
11- Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Route 132	Nouvelle	Reconstruction - route profil rural	2,6	2 085
	Route 132	New Richmond	Rép. éléments tablier - béton	0,3	1 800
	Route 132	Gaspé	Reconstruction - route profil rural	2,9	1 500
	Chemin Lemieux	Percé	Corr. de profil vertical	3,0	1 074
12- Chaudière-Appalaches	Autoroute 20	Saint-Romuald	Rép. syst. structuraux - béton	0,3	2 618
	Route 173	Pintendre	Élargissement - de 2 à 4 voies divisées	2,3	1 340
	Route 267	Saint-Méthode-de-Frontenac	Reconstruction - route profil rural	2,4	1 122
	Route 279	Saint-Lazare-de-Bellechasse	Corr. de profil vertical	1,0	1 116
13- Laval	Autoroute 440	Laval	Réparation - chaussée béton de ciment	2,7	4 831
	Autoroute 15	Laval	Construction - collecteur d'autoroute	2,3	3 310
	Autoroute 15	Laval	Réaménagement - géométrie d'intersection	3,2	1 629
14- Lanaudière	Autoroute 25	Saint-Roch-Ouest	Construction - 2e chaussée d'autoroute	2,9	2 512
	Route 131	Saint-Jean-de-Matha	Reconstruction - route profil rural	0,5	1 433
15- Laurentides	Autoroute 50	Mirabel	Construction - 1ère chaussée autoroute	11,0	6 173
	Route 117	Saint-Jovite	Étagement - carrefour à niveau	0,4	4 274
	Route 309	Des Ruisseaux	Décohesionnement, stabilisation	8,6	2 544
	Autoroute 15	Mirabel	Réaménagement - géométrie d'échangeur	0,4	1 667
	Route 117	Sainte-Véronique	Reconstruction - route profil rural	12,4	1 657
	Autoroute 15	Mirabel	Modification d'éclairage	12,0	1 301

Tableau 7.2.6: Principaux projets supérieurs à 1 million \$, prévus à la programmation de 1998-1999, répartis par région administrative (suite)

Région administrative	Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépense prévue 1998-99 (000 \$)
16- Montérégie	Autoroute 35 et chemin St-André	Saint-Luc	Étagement - carrefour à niveau	0,5	7 106
	Route 112	Saint-Hubert	Élargissement - 4 à 6 voies divisées	2,4	6 208
	Route 116	Saint-Basile-le-Grand	Reconstruction - route profil rural	0,9	2 490
	Route 231	Saint-Damase	Reconstruction - route profil rural	4,6	2 159
	Route 116	Saint-Hubert	Couche d'usure	2,9	1 716
	Route 235	Saint-Hyacinthe	Reconstruction - route profil rural	2,3	1 683
	Autoroute 10	Notre-Dame-de-Bon-Secours	Décohésionnement, stabilisation	2,0	1 529
	Route 132	Boucherville	Couche d'usure	4,0	1 425
	Autoroute 10	Shefford	Couche d'usure	7,0	1 399
	Route 139	Granby	Élargissement - 2 à 4 voies contiguës	1,5	1 323
	Autoroute 20	Vaudreuil-Dorion	Couche d'usure	2,5	1 320
	Route 104	Cowansville	Couche d'usure	5,4	1 215
	Route 138	Kahnawake	Travaux de peinture - pont	0,5	1 110
	Autoroute 20	Mont-Saint-Hilaire	Couche d'usure	3,6	1 098
	Route 30	Varenes	Renforcement - matériel granulaire et béton bitumineux	6,2	1 015
	17- Centre-du-Québec	Route 116	Princeville	Réaménagement - géométrie d'intersection	1,0
Autoroute 20		Sainte-Anne-du-Sault	Planage	5,6	1 125
Autoroute 55		Drummondville	Construction - 2e chaussée d'autoroute	3,4	1 110
Autoroute 55		Saint-Nicéphore	Couche d'usure	6,5	1 007

7.3 LA MÉTROPOLE

7.3.1 La situation actuelle et future des transports

La région métropolitaine de Montréal joue un rôle majeur dans l'économie du Québec. De nombreuses entreprises des secteurs manufacturiers, financiers, des communications, de la haute technologie, du commerce, etc. y génèrent des activités économiques importantes et de nombreux échanges. Avec près de la moitié de la population et des emplois, elle est donc quotidiennement le théâtre de multiples déplacements de personnes.

La région est aussi une plaque tournante du transport des marchandises pour l'Est du continent. À titre d'exemple, avec 50 % de tout le trafic conteneurisé au Canada, le port de Montréal se classe au premier rang à l'échelle nationale. Sur la côte Est américaine, il n'est devancé que par le port de New-York. Cette position concurrentielle du port de Montréal, comme celle des autres entreprises de transport, dépend pour beaucoup de l'efficacité de tous les maillons de la chaîne de transport (eau / rail / route).

Pour assumer pleinement ces rôles, pour soutenir la position concurrentielle de ses entreprises, la région de Montréal doit offrir des services de transport complets et efficaces, aux coûts les plus bas possibles. De même, si elle veut tirer profit de l'ouverture des marchés, la région de Montréal doit compter sur des services et des infrastructures de transport adéquats et fiables pour assurer les liaisons vers les grandes agglomérations du monde et les marchés extérieurs.

L'efficacité des transports dans la région de Montréal se heurte cependant à des obstacles importants qui nuisent au dynamisme et à la compétitivité de la région et du Québec. Parmi ceux-ci, mentionnons des besoins majeurs de réfection de l'ensemble des infrastructures et une saturation des artères routières stratégiques pour l'économie montréalaise et québécoise, en particulier celles situées au centre de la région.

Quant aux perspectives d'avenir, elles apparaissent plutôt problématiques. En effet, la poursuite des tendances passées en matière, notamment, de croissance démographique et de taux de motorisation des ménages se traduirait en 2016, dans la région métropolitaine de Montréal, par un total de 10,2 millions de déplacements quotidiens, soit une hausse de plus de 2 millions de déplacements (25%) par rapport à 1993, accroissement qui impliquerait, entre autres, une augmentation significative du nombre de véhicules sur les routes et, par conséquent, une dégradation des conditions de circulation.

Un virage s'impose donc afin d'accroître l'efficacité et la qualité des services de transport offerts aux citoyens et aux entreprises, dans une perspective de soutien à l'activité économique et de maintien de la qualité de vie, si l'on veut être en mesure de répondre à la croissance prévisible des déplacements dans un avenir rapproché.

7.3.2 La gestion des déplacements

Des changements dans le contexte financier, institutionnel, économique et social ainsi que dans les besoins en transport ont entraîné une adaptation du mode d'intervention ministériel, une remise en question des formes de développement de la Métropole et des transports et, plus spécifiquement, des propositions sur les nouvelles façons de gérer les déplacements.

Le Gouvernement et la société ont des choix difficiles à faire. 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 enviables 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 entrepris la réalisation du plan de transport de la région de Montréal.

Une vision différente de la planification

Ce plan de transport, maintenant nommé *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. Le Ministère présente, dans ce *plan*, des solutions immédiates aux problèmes qui doivent être résolus à court terme. Il trace également les grandes lignes des interventions les plus aptes, selon lui, à répondre aux besoins des vingt prochaines années. Enfin, il propose dès maintenant les jalons nécessaires à la concrétisation d'actions futures : des actions qui relèvent de sa responsabilité, mais aussi de celle de ses partenaires, auxquels il veut donner les balises nécessaires à leur propre planification.

Ce *plan* s'inscrit donc dans la volonté du Gouvernement de donner à la métropole du Québec les outils nécessaires pour en faire un pôle de développement économique majeur.

Les enjeux

La planification des transports dans la région de Montréal met en évidence trois enjeux majeurs, auxquels sont liés des défis multiples et complexes. Ces enjeux sont :

- ◆ la facilité de déplacement ;
- ◆ la compétitivité de l'économie ;
- ◆ la qualité de vie.

La facilité de déplacement est notamment liée à l'efficacité des systèmes de transport, qu'il faut d'abord maintenir en bon état et gérer dans une approche intégrée et globale qui cerne bien les atouts et les inconvénients de chacun des modes de transport, et ce, dans une perspective de complémentarité. À cet égard, une utilisation optimale des réseaux et systèmes de transport de personnes passe par le raccordement efficace des différents modes de transport (construction de stationnements incitatifs), par des liaisons efficaces de transport en commun et par une meilleure intégration des services et de leur tarification. La facilité de déplacement est également liée à l'amélioration de la gestion des corridors routiers, particulièrement sur les axes les plus achalandés du réseau dont la fluidité et la sécurité sont affectées par la multiplication d'accès riverains, d'intersections avec des rues locales et de feux de circulation. Par ailleurs, il importe de faciliter l'utilisation des services réguliers de transport en commun pour les personnes à mobilité réduite, dont le nombre augmentera, et de soutenir l'intégration sociale des personnes handicapées.

La compétitivité de l'économie requiert un bon accès au centre de l'agglomération, dont il est essentiel de maintenir et consolider le dynamisme, et donc une desserte adéquate de ses principaux pôles d'emploi. De plus, la fluidité du transport des personnes en provenance ou en direction de l'extérieur de la région est également importante pour la compétitivité régionale, notamment dans les secteurs du tourisme, du commerce et des services. En ce qui concerne les marchandises, la position concurrentielle des entreprises et le dynamisme même de l'économie de la région sont directement liés à l'accès à des axes de transport efficaces. La fluidité de la circulation routière constitue une préoccupation majeure, compte tenu de l'engorgement des axes routiers stratégiques pour la région et le Québec, parce qu'elle concerne l'efficacité de la région comme plaque tournante du transport des marchandises.

La qualité de vie constitue également un enjeu important dans la planification des transports. Les pollutions atmosphérique et sonore, l'efficacité énergétique et les effets de débordement de la circulation sur le réseau local sont liés de façon directe à l'évolution du nombre et de la longueur des déplacements en automobile et à la congestion des principaux axes. La protection des milieux naturels et des terres agricoles est nécessaire pour la sauvegarde de la diversité biologique et le soutien aux activités du secteur agro-alimentaire.

Les orientations

Le choix des interventions à privilégier au cours des prochaines années sera fait en fonction des orientations suivantes :

- ◆ 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 ;
- ◆ Renforcer et moderniser les réseaux de transport existants ;
- ◆ Adapter la recherche de solutions financières aux objectifs et aux priorités clairement établis.

Ces orientations guideront le Ministère dans la sélection des projets à réaliser au cours des prochaines années ainsi que dans la recherche de solutions à plus long terme.

7.3.3 Les interventions en 1999-2000

En 1999-2000, le ministère des Transports prévoit investir plus de 417,3 millions \$ dans la région métropolitaine de Montréal. La répartition de ces investissements par axe d'intervention est présentée au tableau 7.3.1.

**Tableau 7.3.1 : Investissements du ministère des Transports en 1999-2000
dans la région métropolitaine de recensement de Montréal**

	(M\$)
Réseau routier	
Conservation et entretien	174,5
Amélioration et développement	35,2
Décongestion	66,2
Aide à la voirie locale	5,8
Systèmes et réseaux de transport en commun	
Aide au transport en commun ¹	111,9
Aide au transport adapté	23,7
TOTAL	417,3

¹ N'inclut pas les services de dettes du métro et des organismes publics de transport totalisant 159,1 M\$.

La décongestion

La Direction générale de Montréal bénéficie d'un programme spécial d'investissement relié à la décongestion du réseau routier. En effet, lors de la présentation du budget 1997-1998, le ministre des Finances annonçait que 50 millions \$ seraient investis à chacune des trois années suivantes pour améliorer la fluidité de la circulation dans la grande région de Montréal. Ce programme comporte trois volets distincts : l'amélioration et le développement du réseau routier, l'amélioration et le développement de mesures préférentielles au transport en commun et l'aide à la voirie locale ayant une incidence sur la fluidité de la circulation. Les principaux projets financés dans le cadre de ce programme sont présentés ci-après dans les sections pertinentes.

La conservation et l'entretien des infrastructures et équipements

La majeure partie du réseau autoroutier de la région a été mise en service dans les années 60. L'âge du réseau routier, la croissance des débits, l'intensification du camionnage et l'augmentation des charges autorisées depuis sa construction font en sorte que les besoins de réfection sont sans cesse croissants.

Ces besoins ont également connu une hausse fort marquée dans le cas du transport en commun, notamment en raison de l'âge du métro de Montréal, dont une partie importante a été construite au cours des années 60.

La préservation de ce patrimoine considérable que constituent les infrastructures de transport est ainsi devenue une priorité pour le ministère des Transports qui a, d'une part, quintuplé de 1988 à 1993 les sommes allouées à la réfection du réseau routier de la région et, d'autre part, ajusté son programme d'aide aux immobilisations de transport en commun afin de répondre aux besoins prévus de rénovation des équipements lourds.

D'importants travaux de réfection ont ainsi été réalisés au cours des dernières années sur l'autoroute Métropolitaine, le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, le tunnel Ville-Marie et l'autoroute 720, les tunnels du métro, la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, etc.

Le Ministère entend maintenir son effort de conservation des infrastructures de transport. Il consacrera ainsi près de 69 millions \$ au cours de la prochaine année à la conservation des chaussées et des structures, en mettant l'accent sur celles qui ont une importance stratégique pour les déplacements dans la région.

En ce qui concerne le transport en commun, la STCUM terminera au début de l'an 2000 un programme de rénovation de 26 stations et d'édicules de métro, dans lequel le Ministère contribuera pour près de 30 millions \$. De plus, la STCUM poursuivra le projet de réparation des escaliers mécaniques et des équipements fixes du métro, impliquant une autre subvention de près de 30 millions \$.

D'autre part, les trois sociétés de transport en opération sur le territoire de la Direction générale de Montréal (DGM) continueront le renouvellement de leurs flottes d'autobus en procédant à des achats qui totaliseront des subventions de 41 millions \$ au cours de 1999 et 2000.

L'amélioration et le développement des réseaux et systèmes existants

Le ministère des Transports réalisera plusieurs interventions en vue d'améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements sur les réseaux et systèmes existants de la région de Montréal. Celles-ci portent essentiellement sur diverses améliorations au réseau routier, sur la gestion de la circulation autoroutière et sur l'amélioration des services de transport en commun.

En 1999-2000, le programme de décongestion permettra, *relativement au réseau routier*, d'initier de nouveaux projets et de poursuivre les projets suivants :

- | | |
|--|----------|
| ◆ la construction d'une nouvelle route dans l'axe de l'autoroute 25, à Montréal et Anjou | 21,3 M\$ |
| ◆ la construction d'un échangeur sur l'autoroute 15, à la hauteur du boulevard de la Concorde, à Laval | 14,9 M\$ |
| ◆ l'élargissement de la route 112-116 et la construction de l'échangeur Edna-Maricourt à Saint-Hubert | 10,4 M\$ |

D'autre part, un montant de 15,1 millions \$ sera consacré, au cours de la prochaine année, à de nombreux projets afin d'améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements sur le réseau routier existant.

La nécessité et le choix de privilégier la conservation et l'optimisation des réseaux et systèmes de transport existants ainsi que le contexte des finances publiques limitent les ressources disponibles pour le développement du réseau routier à des fins autres que la décongestion. Au cours du prochain exercice, 4,8 millions \$ seront tout de même consacrés à ce chapitre.

Le ministère des Transports poursuivra en 1999 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, financée par le programme de décongestion, 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 circulation, de façon à ce qu'ils puissent changer d'itinéraire au besoin. Le coût total de ce projet s'élève à plus de 21,9 millions \$, dont 4,5 millions \$ seront dépensés en 1999.

En vue de réaliser les projets actuellement inscrits au *Plan triennal d'immobilisations en transport en commun* 1998-1999-2000 des sociétés de transport (STCUM, STL, STRSM) et de l'AMT, le Ministère aura verser un montant d'environ 360 millions \$. Les principaux projets en 1999 sont :

◆ le prolongement du métro à Laval (plans et devis)	19,0 M\$
◆ le prolongement du métro à Montréal (Pie-IX, plans et devis)	8,2 M\$
◆ le terminus Longueuil	1,7 M\$
◆ le terminus Côte-Vertu	1,5 M\$
◆ le parc d'incitation au croisement des autoroutes 10 et 30	1,5 M\$
◆ les études d'opportunité de projets de métro de surface (axes Henri-Bourassa, du Parc et Boucherville-Brossard)	1,0 M\$

En ce qui concerne les mesures préférentielles au transport en commun (programme de décongestion), elles consistent en plusieurs projets d'envergure et de nature variables (stationnements incitatifs, voies réservées, terminus, etc.) totalisant près de 21 millions \$. Les principaux sont :

◆ la voie réservée du pont Clément	4,5 M\$
◆ la voie réservée de l'autoroute 10	3,0 M\$
◆ le terminus Le Carrefour	2,0 M\$

L'aide au transport adapté

Le Ministère accorde des subventions aux organismes publics de transport en commun et aux municipalités qui organisent un service de transport adapté répondant aux besoins des personnes handicapées. La contribution du Ministère s'élève à 75 % des coûts approuvés.

En 1999, cette contribution sera d'environ 22,5 millions \$.

7.3.4 Les interventions d'ici 2016

La situation appréhendée en 2016 aurait, à maints égards, des répercussions négatives sur la croissance économique du Québec ainsi que sur la qualité de vie de la population de l'agglomération montréalaise. L'augmentation du volume de circulation sur l'ensemble du réseau routier et la congestion qui en résulterait provoqueraient un accroissement de la consommation d'énergie et des émissions polluantes. Dans la mesure où les débits de circulation et le nombre de camions lourds continueront d'augmenter, il y aura hausse de la pollution sonore, un facteur significatif de détérioration de la qualité de vie en milieu urbain. Le temps de déplacement moyen en automobile dans la région passerait de 25 minutes, en 1993, à 39 minutes, en 2016. Ceci impliquerait une détérioration des conditions de déplacement des camions avec, comme impact, une augmentation des coûts de transport des marchandises pour les entreprises et une baisse de la compétitivité économique de la région.

Face à ces tendances, le **Plan de gestion des déplacements proposera, au-delà de l'an 2000, une combinaison d'actions** qui mettent en relation, entre autres, l'optimisation des équipements et infrastructures actuels, la reconnaissance et le renforcement d'un réseau de transport d'intérêt national, la gestion de la demande ainsi que l'amélioration et le développement du transport en commun et du réseau routier. Il proposera, par ailleurs, des interventions de nature réglementaire ou des politiques qui viendront soutenir les actions suggérées. Ces actions seront traduites en un plan d'action qui visera pour l'essentiel à mieux canaliser et mieux orienter les tendances actuelles et prévisibles en vue de doter Montréal d'un réseau stratégique de transport conforme à ses aspirations de développement économique, tout en assurant à ses résidents une qualité de vie et des moyens de déplacement appropriés et efficaces. Le plan de gestion des déplacements sera articulé à partir des considérations qui suivent.

Pour l'ensemble des intervenants de la région, et en particulier pour le ministère des Transports, la **mise en place d'un cadre d'aménagement pour la région métropolitaine** facilitera le choix des interventions à privilégier, qui le seront, dès l'adoption de ce cadre, en fonction de priorités claires de développement. C'est dans cet esprit que le ministère des Transports souscrit à l'objectif de revitalisation et de consolidation du centre de l'agglomération métropolitaine. Le plan de gestion des déplacements proposera une définition du centre de l'agglomération, laquelle constituera l'assise des choix et priorités qui seront proposés pour les interventions sur les réseaux routier et de transport en commun.

Le transport des marchandises s'accroîtra considérablement, tant entre les pôles économiques de l'agglomération, que vers les marchés extérieurs ou à destination de Montréal. Le port de Montréal, qui a raffermi ces dernières années son rôle dans le domaine des conteneurs, est appelé à se développer. Il y a davantage à faire dans le domaine du fret aérien en tirant profit des aéroports de Mirabel et de Dorval. Le réseau ferroviaire connaît une utilisation accrue vers les États américains. C'est néanmoins le transport par camion qui connaîtra la plus forte croissance, et ce, à cause de la gestion des systèmes « juste à temps » ainsi que de l'ampleur des échanges commerciaux avec le reste du pays et, surtout, avec les États-Unis ; ce qui obligera à identifier clairement des voies de circulation privilégiées pour les déplacements de marchandises et à planifier leur utilisation en conséquence.

Le réseau routier actuel à Montréal a besoin de nombreuses améliorations pour lui permettre de jouer efficacement son rôle de soutien à la mobilité des personnes et des marchandises et ainsi contribuer au renforcement de la compétitivité de Montréal au plan économique. Les interventions proposées viseront le renforcement du réseau de transport stratégique (et son développement), ainsi que le soutien aux pôles d'activité économique de l'agglomération.

Pour en arriver à un véritable renversement des tendances, **l'offre de transport collectif devra être bonifiée et adaptée aux besoins futurs de déplacement**. Le transport collectif doit permettre, premièrement, la desserte des grandes destinations d'emplois, de services et d'études localisées au centre de l'agglomération et, deuxièmement, un rattrapage en termes de desserte en transport en commun du nord de l'agglomération, là où les origines sont en forte croissance.

L'avenir du transport collectif passe également par le développement de l'intermodalité. C'est ce créneau que le Ministère entend favoriser à l'échelle de la région, particulièrement pour les déplacements entre les couronnes et la CUM, mais aussi pour les déplacements internes à l'île de Montréal. À la chaîne traditionnelle autobus/métro, autobus/train, s'ajoute maintenant l'utilisation de l'automobile comme mode de rabattement vers des modes de transport plus lourds. Le succès des stationnements d'incitation pour automobiles illustre de façon éloquente l'importance que prennent les déplacements auto/métro, auto/autobus et auto/train.

Les leçons du passé nous indiquent qu'une simple augmentation de l'offre en transport en commun vers le centre de l'agglomération ne réussira pas, à elle seule, à faire croître l'achalandage. C'est pourquoi il faut la combiner à d'autres interventions et agir sur plusieurs facteurs en même temps pour en faire un succès. **La gestion de la demande**, avec des mesures visant, entre autres, à favoriser le covoiturage, gérer le stationnement et instaurer une fiscalité encourageante comme solution complémentaire aux efforts visant à développer le transport en commun, devra donc faire partie des solutions à privilégier. À la limite, si les interventions des prochaines années ne réussissent pas à infléchir les tendances, le recours à d'autres mesures de régulation de la congestion devra aussi être envisagé. Une planification et une gestion intégrée des réseaux routiers et de transport en commun seront nécessaires.

8. PLAN DE GESTION DES DÉPENSES

Le suivi du plan de gestion des dépenses 1998-1999

Dans le contexte du plan soumis pour 1998-1999, il importe de faire état des principales réalisations suivantes :

- Hausse de 120,0 M\$ des investissements réalisés dans le cadre des programmes réguliers du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier et du Plan de décongestion de la région de Montréal ;
- Maintien des enveloppes budgétaires consacrées à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport et amélioration des normes de service concernant la viabilité hivernale ;
- Maintien à 125,0 M\$ des subventions versées dans le cadre du programme d'aide au réseau routier municipal ;
- Mise en opération du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui est affecté au financement des activités reliées à la gestion de l'équipement roulant, maintenant sous la responsabilité d'une unité autonome de services ;
- Dans le cadre du plan triennal d'investissements en transport en commun 1998-1999-2000, contribution jusqu'à un montant de 128,0 M\$ en 1998 aux investissements des organismes publics de transport en commun et de l'Agence métropolitaine de transport, dont 48,0 M\$ pour l'achat d'autobus, 14,0 M\$ pour le programme de rénovation des stations du réseau initial de métro et 9,0 M\$ pour l'octroi d'une aide financière spéciale pour les coûts assumés lors de la mise en service des nouveaux autobus à plancher surbaissé ;
- Décision d'investir 254,6 M\$ pour les prolongements du métro de Montréal (ligne 5 vers l'Est et ligne 2 vers Laval), dont 104,6 M\$ en ajoute au plan triennal des immobilisations en transport en commun 1998-1999-2000.
- Hausse de 2,0 M\$ de la contribution du Ministère à la Société des traversiers du Québec, lui permettant d'assumer la hausse du coût du service de dette, suite à la construction d'un navire polyvalent et à l'amélioration de deux autres navires ;
- Dans le cadre de la réforme de la comptabilité gouvernementale, révision du mode de comptabilisation des investissements du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier qui fait en sorte que seuls les travaux ayant pour effet d'accroître le potentiel de service sont capitalisés ;
- Versements d'aides financières à des compagnies de chemin de fer à caractère local pour permettre la réfection de certains ponts ;
- Augmentation du budget de fonctionnement de la Commission des transports du Québec dans le contexte de la mise en place du nouveau Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds ;
- Poursuite des efforts de rationalisation en vue de réduire les dépenses administratives, notamment au niveau des loyers ;
- Mise en place de mesures favorisant le renouvellement des effectifs ministériels afin d'assurer le maintien de l'expertise dans le secteur des transports.

Les orientations stratégiques

Le ministère des Transports s'est fixé trois grandes orientations et sept axes d'intervention majeurs qui sont présentés à la section 4.

Dans le cadre du présent plan de gestion des dépenses pour 1999-2000, les priorités d'action du Ministère sont les suivantes :

- Poursuivre le rattrapage amorcé depuis trois ans en matière de conservation et d'amélioration du réseau routier dont il a la responsabilité afin d'assurer la pérennité du patrimoine routier ;
- Optimiser ses interventions en matière d'entretien et d'exploitation de ses infrastructures dans une optique de gestion globale de ses activités ;
- Appliquer le plan d'action mis en place afin d'assurer une plus grande sécurité des usagers, notamment en période hivernale ;
- Poursuivre les efforts entrepris avec la création d'une unité autonome de services en matière de rationalisation de ses ateliers mécaniques et de son parc de matériel roulant ;
- Maintenir son niveau d'intervention auprès du monde municipal, particulièrement en matière de financement d'infrastructures routières et de transport en commun ;
- Confirmer son implication financière au niveau de l'offre de services spécialisés de transport ;
- Soutenir les activités opérationnelles reliées au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds prévu dans le cadre de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (1998, c.40) ;
- Assurer les efforts requis en matière de simplification administrative, d'allègement de la réglementation, de connaissance et d'amélioration de ses processus de production, et de développement de nouvelles formes de gestion et de prestation des services de manière à en réduire le coût et à en améliorer la qualité.

Le plan d'évaluation de programmes

Le ministère des Transports s'est donné trois priorités d'évaluation de programmes, soit :

- Le programme d'*Aide au transport adapté aux personnes handicapées* ;
- Le programme d'*Aide au transport en commun* ;
- Le programme d'*Aide à la voirie locale*.

Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées

Considérant l'importance de favoriser l'intégration sociale et économique des personnes handicapées, le gouvernement a instauré en 1979 un programme d'*Aide au transport adapté*. Au début, neuf organismes publics de transport dans les grands centres urbains fournissaient un service de transport adapté. Depuis, le programme a été étendu à l'ensemble du territoire québécois sur la base d'une adhésion volontaire des municipalités. Actuellement, le ministère des Transports assume 75 % des dépenses admissibles et plus de 90 % du territoire québécois est desservi par 101 organismes.

Le budget consacré à ce programme 1999-2000 est de l'ordre de 25,8 M\$.

Le Ministère entend procéder à une évaluation complète de ce programme. Les principaux objectifs de cette évaluation sont de s'assurer :

- Que le programme permet toujours aux personnes handicapées un accès facile aux services ;
- Que le mode de financement et la gestion sont efficaces ;
- Que les ressources disponibles sont utilisées de façon efficiente.

Cette évaluation devrait permettre la mise en place d'un nouveau programme d'aide offrant plus de souplesse et permettant l'introduction de nouvelles approches pour les secteurs non desservis. Le programme devra prendre également en compte le contexte du vieillissement de la population et du virage ambulatoire.

Programme d'aide au transport en commun

Le programme d'*Aide au transport en commun* vise à supporter les principales municipalités du Québec dans le maintien de services efficaces (195,5 M\$ en 1999-2000). Au fil des ans, la participation financière du Ministère a été ajustée dans le cadre de la révision de la fiscalité municipale et de la réévaluation de la contribution des partenaires. Le Ministère ne subventionne plus les coûts d'exploitation, sauf pour certains services municipaux, principalement dans la région de Montréal, et limite essentiellement son implication aux immobilisations.

L'évaluation de ce programme s'avère nécessaire et vise à s'assurer :

- Que le mode de financement actuel permet d'atteindre les objectifs du programme ;
- Que les sommes investies par le Ministère permettent de maintenir les actifs et tout particulièrement ceux du métro de Montréal ;
- Que le programme permet d'atteindre les objectifs du Ministère, soit d'une part, d'augmenter l'utilisation des services de transport en commun afin de mieux gérer les déplacements (décongestion) et, d'autre part, d'assurer la qualité de l'environnement.

Les résultats de cette évaluation permettront d'ajuster le programme de façon à rencontrer nos objectifs dans un cadre budgétaire limité. Le transport collectif est un enjeu majeur du problème de congestion, particulièrement dans la région montréalaise. Une baisse de la part modale du transport collectif se traduit par une congestion sur le réseau routier du Ministère.

Programme d'aide à la voirie locale

Ce programme comporte trois volets soit l'entretien du réseau local, l'amélioration des chaussées, et la réfection des ponts et autres ouvrages d'art. Il est en place depuis le 1^{er} avril 1993, date du transfert d'environ 32 000 kilomètres de routes aux municipalités.

Ce programme d'aide vise à :

- Aider les municipalités à assumer leurs responsabilités de gestion pour les routes locales de catégories 1 et 2 de même que pour les ponts municipaux ;
- Fournir un soutien technique spécifiquement pour les ponts municipaux ;
- Rapprocher les usagers des pouvoirs de décision ;
- Établir un partage mieux équilibré des charges autant que des ressources entre les municipalités et le gouvernement.

Lors du transfert, il était prévu que les compensations relatives au volet d'entretien seraient fixes pour une période de cinq ans. Quant aux deux autres volets, les budgets et les normes ont été approuvés pour trois ans et ont été modifiés par la suite. Par conséquent, le Ministère a mis à la disposition des municipalités un budget de 150,0 M\$ pour les trois premières années. Ce budget a été ramené à 120,0 M\$ en 1996-1997, puis a été fixé à 125,0 M\$ pour les années suivantes.

Les objectifs d'évaluation de ce programme sont de :

- Rééquilibrer les budgets entre les différents volets en tenant compte notamment des besoins exprimés par le monde municipal ;
- Actualiser les normes d'application du programme dans le respect de l'autonomie municipale ;
- S'assurer de l'observance de ces normes d'application lors de l'octroi des subventions aux municipalités.

LE PLAN BUDGÉTAIRE

LE BUDGET DE DÉPENSES PAR PROGRAMME

	1999-2000		1998-1999	
	BUDGET DE DÉPENSES (000 \$) (1)	VARIATION (000 \$) (2)=(1)-(3)	BUDGET DE DÉPENSES (000 \$) (3)	DÉPENSE PROBABLE (000 \$) (4)
1. Infrastructures de transport	1 052 128,2	(69 182,3)	1 121 310,5	1 120 747,8
2. Systèmes de transport	290 807,0	(38 021,1)	328 828,1	325 538,6
3. Administration et services corporatifs	80 848,8	4 505,3	76 343,5	79 235,0
Total	1 423 784,0	(102 698,1)	1 526 482,1	1 525 521,4
Effectif (EIC) (excluant les fonds spéciaux)	4 065	---	4 065	---

Le budget de dépenses du Ministère présenté au tableau précédent diminue de 102,7 M\$ entre 1998-1999 et 1999-2000, étant porté de 1 526,5 M\$ à 1 423,8 M\$. L'évolution de la situation au niveau des principaux types de dépenses se résume comme suit :

- Réduction de 10,7 M\$ de la masse salariale suite au transfert d'effectifs au Fonds de gestion de l'équipement roulant ;
- Diminution de 7,4 M\$ des dépenses administratives résultant, d'une part, de la réduction des loyers occasionnée par la prise en charge des ateliers mécaniques par le Fonds de gestion de l'équipement roulant et, d'autre part, de la mise à jour triennale des taux de loyers de la Société immobilière du Québec ;
- Augmentation de 19,3 M\$ des autres dépenses de fonctionnement, essentiellement due à la réaffectation au chapitre de l'exploitation des infrastructures (été et hiver) des enveloppes budgétaires devenues disponibles, également dans le contexte de la mise en œuvre du Fonds de gestion de l'équipement roulant (masse salariale et dépenses administratives) ;

- Réduction nette de 16,1 M\$ de la dépense prévue d'amortissement qui s'explique par la diminution du coût des immobilisations réalisées avant le 31 mars 1997 ;
- Augmentation de 52,2 M\$ de la contribution au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, principalement attribuable aux investissements additionnels de 1998-1999 et 1999-2000 ;
- Diminution de 140,0 M\$ des dépenses de transfert, essentiellement attribuable à des modifications au calendrier de versement des subventions dans le cadre de certains programmes, dont 102,0 M\$ pour le programme d'*Aide à la voirie locale*.

Programme 1 : 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. Plus spécifiquement, ses principaux objectifs sont les suivants :

- Conserver le patrimoine routier ;
- Améliorer la qualité et la sécurité du réseau routier ;
- Réduire la congestion sur le réseau routier stratégique de la région de Montréal ;
- Améliorer le degré d'efficacité de l'ensemble des opérations, particulièrement au niveau de l'entretien et de l'exploitation du réseau.

L'atteinte de ces objectifs passe par un choix judicieux dans l'allocation des ressources, en vue notamment de maintenir le niveau de service offert, particulièrement en matière d'exploitation hivernale du réseau. Ce choix implique en outre des investissements accrus dans certains types de travaux, particulièrement au niveau de la conservation des structures.

Ce programme se compose des activités suivantes ;	M\$
– Entretien des infrastructures de transport	372,3
– Contribution au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	330,1
– Amortissement des infrastructures routières (avant la création du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier) et des autres infrastructures de transport	272,2
– Programme d'aide financière au réseau routier local	75,0
– Autres activités	2,5

La diminution de 69,2 M\$ du budget de dépenses en 1999-2000 résulte de variations liées à quelques activités. Les modifications au calendrier de versement des subventions dans le volet du programme d'*Aide à la voirie locale* relatif à l'entretien du réseau font en sorte de réduire de 102,0 M\$ les déboursés en 1999-2000. Toutefois, le niveau d'investissement du Ministère dans ce programme en 1999 sera de 126,0 M\$. Par ailleurs, la contribution au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier enregistre une hausse de 52,2 M\$. Finalement, le niveau de l'amortissement des infrastructures est réduit de 19,4 M\$.

Programme 2 : Systèmes de transports

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

Dans le cadre de ce programme, où les interventions sont réalisées en interrelation directe avec un ensemble de partenaires publics et privés, les principaux objectifs poursuivis sont les suivants :

- Soutenir la mise en place d'infrastructures et d'équipements de transport en commun efficaces et de qualité et favoriser l'intégration des modes ;
- Accroître la fonctionnalité des réseaux stratégiques ferroviaire, maritime et aérien, et promouvoir l'intermodalité ;
- Améliorer la sécurité dans l'utilisation des différents types de véhicules ;
- Assurer aux citoyens l'accès à des services spécialisés de qualité et au moindre coût ;
- Accroître la sécurité des utilisateurs du réseau routier et la préservation des infrastructures.

Au chapitre des infrastructures de transport en commun, le Ministère entend axer ses actions sur les éléments suivants : renouvellement du parc de véhicules des organismes publics, poursuite du programme de rénovation des stations du métro initial, travaux relatifs au prolongement du métro et mise en place d'infrastructures ayant un impact significatif sur l'utilisation du transport en commun et la décongestion du réseau routier (voies réservées, stationnements incitatifs, etc.). Il entend, en outre, maintenir sa participation financière à certains services spécialisés essentiels : traverses maritimes et aériennes, transport en commun municipal et transport adapté aux personnes handicapées. Enfin, tel qu'annoncé au Discours sur le budget 1999-2000, le Ministère prévoit mettre en place deux nouveaux programmes, soit un programme d'aide à la restauration de lignes exploitées par des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et un programme d'aide pour accélérer la réalisation de la Route verte.

Ce programme se compose des activités suivantes :	M\$
- Aide à l'acquisition d'immobilisations de transport en commun	186,3
- Aide au fonctionnement de certains services de transport en commun	35,0
- Aide au transport maritime, incluant la contribution au financement de la Société des traversiers	41,5
- Fonctionnement de la Commission des transports du Québec	10,2
- Aide au transport ferroviaire	4,1
- Aide à la réalisation de la Route verte (vélo route)	2,4
- Aide au transport aérien	1,9
- Autres activités	9,4

La diminution de 38,0 M\$ du budget de dépenses en 1999-2000 s'explique par la réduction des déboursés en 1999-2000 qu'impliquent les modifications apportées au calendrier de versement des subventions dans le cadre du programme d'*Aide au transport des personnes handicapées* et du programme d'*Aide aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun*. Toutefois, l'aide financière accordée en 1999 dans le cadre de ces deux programmes demeure stable par rapport à 1998, soit environ 56,0 M\$.

Programme 3 : Administration et 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 de personnes et de marchandises. Il vise aussi à favoriser l'expertise en soutenant les activités de recherche et de développement.

On peut résumer de la façon suivante les objectifs poursuivis par le Ministère dans le cadre de ce programme :

- Développer l'expertise de son personnel dans les domaines stratégiques ;
- Adapter ses principaux systèmes d'information à l'environnement actuel ;
- Maintenir l'effort en matière de recherche et de développement ;
- Assurer une meilleure intégration de ses interventions sur l'ensemble du territoire et en région.

La poursuite de ces objectifs a amené le Ministère à établir certaines priorités quant aux choix budgétaires à faire pour 1999-2000 :

- Maintenir les ressources consacrées aux technologies de l'information de façon à permettre le renouvellement du parc de micro-ordinateurs, l'adaptation à court terme des systèmes informatiques (passage à l'an 2000) et la révision de certains systèmes stratégiques, selon une approche de solution d'affaires ;
- Maintenir le niveau des ressources affectées à la recherche et au développement ainsi qu'à la réalisation des plans de transport régionaux.

Ce programme se compose des activités suivantes :

	M\$
- Planification, direction et coordination des ressources humaines, physiques, financières et informationnelles	54,3
- Amortissement des immobilisations autres que les infrastructures de transport	12,8
- Élaboration des orientations et des politiques ministérielles et interventions en matière de recherche et de développement	13,7

La croissance de 4,5 M\$ du budget de dépenses en 1999-2000 résulte d'une augmentation du coût de l'amortissement des immobilisations autres que les infrastructures de transport et de celui des contributions de l'employeur pour l'ensemble des ressources humaines du Ministère.

LE BUDGET D'INVESTISSEMENT

	BUDGET D'INVESTISSEMENT 1999-2000 (000 \$)	INVESTISSEMENT PROBABLE 1998-1999 (000 \$)
Immobilisations	22 702,8	16 025,2
Prêts , Placements et Avances	200,0	200,0

Le budget d'investissement de 22,7 M\$ permet au Ministère d'assumer ses besoins aux chapitres suivants : travaux relatifs à des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, développements informatiques et acquisition de matériel et équipement.

L'augmentation de 6,7 M\$ par rapport à l'exercice précédent s'explique essentiellement par le début de la construction d'un lien routier vers la communauté crie de Waskaganish.

LES FONDS SPÉCIAUX

LE FONDS DE CONSERVATION ET D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER	PRÉVISIONS 1999-2000 (000 \$)	PROBABLES 1998-1999 (000 \$)
Revenus	334 000,0	277 300,0
Dépenses	334 000,0	277 300,0
Excédent (Déficit)	---	---
Investissement	472 100,0	459 300,0
Effectif (ETC)	2 014	2 014

Le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier est un fonds d'investissement affecté depuis le 1^{er} avril 1996 au financement des travaux de conservation des chaussées et des structures et des travaux d'amélioration et de développement du réseau routier.

L'ensemble des travaux prévus en 1999-2000 totalise 679,2 M\$, soit 35,0 M\$ de plus que l'an dernier, somme additionnelle annoncée lors du Discours sur le budget 1999-2000. Ce montant est réparti de la façon suivante : 613,0 M\$ pour les programmes réguliers et 66,2 M\$ pour le plan de décongestion de Montréal, volet « Infrastructures routières ».

Ces travaux se subdivisent en deux catégories :

- Des investissements de 472,1 M\$ ayant pour effet d'accroître le potentiel de service et qui sont capitalisés et amortis en fonction de leur durée de vie utile, soit entre 15 et 20 ans ;
- Des travaux non capitalisables et des coûts indirects estimés à 207,1 M\$ qui sont considérés comme des dépenses de fonctionnement.

Les dépenses du Fonds sont estimés à 334,0 M\$ en 1999-2000 et correspondent au coût des dépenses de fonctionnement de l'année en cours et à celui de l'amortissement et du service de la dette des immobilisations réalisées depuis sa création. Ces dépenses sont assumées majoritairement par une contribution du ministère des Transports de 330,1 M\$ et par certains partenaires, dont le gouvernement fédéral.

LE FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT	PRÉVISIONS 1999-2000 (000 \$)	PROBABLES 1998-1999 (000 \$)
Revenus	41 101,0	23 400,0
Dépenses	41 010,0	23 400,0
Excédent (Déficit)	---	---
Investissement	14 900,0	16 600,0
Effectif (ETC)	288	288

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant est affecté depuis le 1^{er} avril 1998 au financement des activités du Centre de gestion de l'équipement roulant. L'objectif premier de cette unité autonome de service est d'assurer la gestion intégrée du parc de matériel roulant du ministère des Transports. À moyen terme, elle vise en outre à devenir le fournisseur choisi par les organismes publics du Québec pour assurer les services de gestion de leur parc de véhicules et d'équipements.

Pour l'exercice financier 1999-2000, le budget de dépenses d'opération de ce Fonds (excluant l'amortissement) est de 38,0 M\$. Un budget d'immobilisations de 14,9 M\$ est également prévu afin de procéder au renouvellement du parc de matériel roulant du Ministère. Le Fonds présente un budget équilibré, dont 39,2 M\$ en revenus provenant du Ministère.

LE FONDS DES CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES AU TRANSPORT EN COMMUN	PRÉVISIONS 1999-2000 (000 \$)	PROBABLES 1998-1999 (000 \$)
Revenus	59 966,0	59 596,0
Dépenses	59 966,0	59 596,0
Excédent (Déficit)	---	---
Investissement	---	---
Effectif (ETC)	---	---

Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun est en opération depuis le 1^{er} janvier 1992. Il vise essentiellement à favoriser le développement des services de transport en commun en milieu urbain. Son financement est assumé par une contribution de 30 \$ prélevée auprès des propriétaires de véhicules des agglomérations urbaines du Québec lors du renouvellement de l'immatriculation de leur véhicule.

En 1999-2000, les revenus de ce Fonds, estimés à près de 60,0M\$, seront entièrement redistribués aux organismes publics de transport en commun.

LES INDICATEURS

En vue de l'exercice financier 1999-2000, le Ministère maintient les indicateurs suivants :

	Résultat réel 1996-1997	Résultat réel 1997-1998
Indicateur 1 – Coût de gestion interne par rapport au nombre d'employés (\$ par équivalent temps complet, ETC)	14 192	14 618
Indicateur 2 – Coûts des travaux par rapport au coût total des immobilisations du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (%)	66	66
Indicateur 3 – Proportion des chaussées dont l'état est déficient (%)	28	31
Indicateur 4 – Proportion des structures dont l'état est déficient (%)	N/D	37
Indicateur 5 – Sécurité routière :		
– nombre de décès	877	796
– nombre de blessés graves	5 917	5 924
– nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd	18 792	21 943
– nombre de décès dans un accident impliquant un véhicule hors route	47	48
Indicateur 6 – Nombre de déplacements par les organismes publics et municipaux de transport en commun (millions)	463	469
Indicateur 7 – Dépense annuelle en formation professionnelle (\$/ETC)	422	521