

# MISSION, LEVIERS D'INTERVENTION ET PRINCIPALES ACTIVITÉS

## MISSION

Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

# MISSION, LEVIERS D'INTERVENTION ET PRINCIPALES ACTIVITÉS

---

## VALEURS ET PRINCIPES DE GESTION

Afin de remplir adéquatement sa mission, le Ministère se présente comme le **chef de file** dans l'organisation et l'intégration des systèmes de transport au Québec. Pour ce faire, il se veut **novateur, rassembleur et soucieux d'améliorer la qualité** des services dans le meilleur intérêt de la population. Il considère la sécurité des systèmes de transport comme hautement prioritaire.

**Le développement social et économique** du Québec et de ses régions, **la qualité de vie** de sa population et de son environnement ainsi que **l'équité** dans l'accessibilité et la disponibilité des services sont pour le Ministère des préoccupations fondamentales.

Pour atteindre ses objectifs, le Ministère s'appuie sur l'**expertise** de ses employés et la **collaboration** de ses partenaires. À cet égard, il privilégie les valeurs suivantes qui guideront son action dans sa gestion quotidienne :

- **la qualité des services à la population et aux entreprises**, qui vise à atteindre l'excellence et la satisfaction des attentes en matière de transport;
- **la transparence et l'écoute**, qui sont indissociables d'un meilleur partage de l'information et de meilleures communications avec les employés, les partenaires et la population;
- **la cohérence et la solidarité**, qui visent à renforcer le sentiment d'appartenance et l'esprit d'équipe et d'entreprise et à favoriser l'engagement des employés, pour une unité d'action et une cohésion accrues;
- **la valorisation, la responsabilisation et la reconnaissance des employés**, qui participent à la réalisation de la mission du Ministère et à l'atteinte de ses objectifs;
- **la rigueur dans la gestion**, qui suppose l'efficacité des interventions dans un souci constant d'économie et d'utilisation optimale des ressources.

## LEVIERS D'INTERVENTION

Le Ministère dispose de plusieurs leviers d'intervention pour réaliser son mandat gouvernemental :

- les interventions sur les infrastructures de transport et les divers services qu'il dispense directement à la population;
- l'encadrement législatif, réglementaire et normatif établissant les droits et les obligations des particuliers et des entreprises qui utilisent les réseaux de transport, ainsi que les règles et normes s'appliquant à la gestion des systèmes et des infrastructures de transport sous la responsabilité du Ministère;

# MISSION, LEVIERS D'INTERVENTION ET PRINCIPALES ACTIVITÉS

---

- l'aide financière pour des services ou des projets réalisés par des partenaires et autres acteurs en transport;
- les partenariats pour réaliser des objectifs partagés par plusieurs organismes, publics ou privés, par exemple, pour la sécurité dans les transports;
- l'expertise-conseil pour concevoir des politiques et des programmes, planifier les interventions, en soutenir la mise en œuvre et offrir aux partenaires l'expertise dont ils ne disposent pas.

## PRINCIPALES ACTIVITÉS

Le ministère des Transports élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport. Ces dernières se matérialisent par les activités suivantes :

- planifier, concevoir et réaliser les travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui sont sous sa responsabilité;
- soutenir techniquement et financièrement les municipalités pour l'entretien et la réfection du réseau routier local;
- soutenir les systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain, le transport adapté et le transport aérien dans les régions;
- promouvoir le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents en transport;
- soutenir le transport des marchandises, en favorisant l'intermodalité et l'utilisation des différents modes de transport (routier, ferroviaire et maritime).

## PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

Dans le domaine des transports, les responsabilités sont partagées entre les gouvernements fédéral et provincial. Ainsi, le gouvernement du Québec a une compétence presque totale sur le transport routier alors que les secteurs maritime, aérien et ferroviaire relèvent principalement du gouvernement fédéral. Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral s'est retiré, pour ces trois secteurs, de la gestion et du financement pour se concentrer sur l'encadrement et les politiques. Cette nouvelle orientation a pris la forme d'une privatisation d'activités ou d'un transfert de responsabilités à des entités locales ou régionales. Ce repositionnement du fédéral amène le gouvernement du Québec à s'investir davantage dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire.

# MISSION, LEVIERS D'INTERVENTION ET PRINCIPALES ACTIVITÉS

---

En matière de sécurité routière, le Québec a pleine juridiction pour légiférer. Pour le gouvernement québécois, cette responsabilité est assumée par le ministre des Transports. Il est supporté dans cette mission par différents organismes publics et sociétés d'État. Le partage d'une vision commune, la concertation et la complémentarité des interventions de chacun sont des éléments essentiels pour doter le Québec de transports sécuritaires. À titre d'exemple, mentionnons l'application du Code de la sécurité routière par les différents corps policiers, le contrôle routier des véhicules lourds effectué par la Société de l'assurance automobile du Québec, l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds en regard notamment de l'inscription des propriétaires et exploitants de véhicules lourds par la Commission des transports du Québec et du suivi de leurs comportements par la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi que l'élaboration et la coordination de politiques et de mesures par le Ministère.

La planification et l'organisation des services de transport en commun sont aussi une responsabilité partagée entre le Ministère, l'Agence métropolitaine de transport, les organismes publics de transport ainsi que les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. La Loi portant sur la réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais prévoit de nouveaux partages de responsabilités en matière de transport en commun, notamment pour la Communauté métropolitaine de Montréal, l'Agence métropolitaine de Montréal et les municipalités. De plus, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, le ministre des Transports est devenu responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

## **PLANS STRATÉGIQUES DES ORGANISMES RELEVANT DU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

L'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Société des traversiers du Québec relèvent du ministre des Transports. Ces organismes, à l'instar du Ministère, élaborent leur propre plan stratégique. Tous ces plans stratégiques s'inscrivent à l'intérieur des grandes orientations gouvernementales et sont harmonisés entre eux quant aux responsabilités et aux objectifs qu'ils ont en commun. Tous sont rendus publics. Conformément à la nouvelle Loi sur l'administration publique, ils sont déposés par le ministre devant l'Assemblée nationale, à l'exception de celui de l'AMT.

# MISSION, LEVIERS D'INTERVENTION ET PRINCIPALES ACTIVITÉS

---

## CLIENTÈLE ET PARTENAIRES

### CLIENTÈLE

La clientèle du Ministère est très diversifiée. Elle se compose de toute personne ou entreprise susceptible d'utiliser les réseaux de transport. Cette clientèle peut notamment être définie en regard des services dont elle bénéficie :

- les usagers du réseau routier : automobilistes, routiers, motocyclistes, cyclistes, piétons;
- les usagers des transports collectifs urbain et interurbain, scolaire, adapté et par taxi;
- les usagers de véhicules hors route;
- les expéditeurs et destinataires de marchandises;
- les riverains des emprises routières;
- les entreprises offrant des services d'utilité publique;
- les usagers des réseaux maritime, aérien et ferroviaire dont la gestion relève du Québec.

### PARTENAIRES

Pour mener à bien sa mission et veiller à une organisation efficace et sécuritaire des systèmes et réseaux de transport au Québec, le Ministère doit compter sur l'appui, la collaboration et l'implication de partenaires des secteurs public et privé.

- Les partenaires publics,
  - les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC) et les communautés métropolitaines;
  - les autorités organisatrices de transport en commun :
    - l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
    - les organismes publics de transport (OPT);
    - les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) qui comprennent les régies intermunicipales de transport (RIT), les municipalités et les regroupements de municipalités et les conseils intermunicipaux de transport (CIT);

# MISSION, LEVIERS D'INTERVENTION ET PRINCIPALES ACTIVITÉS

---

- les divers corps policiers;
  - les autres ministères et organismes du gouvernement du Québec, dont le ministère de la Sécurité publique, la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Société des traversiers du Québec;
  - les Conseils des communautés autochtones;
  - les organismes publics de recherche et d'enseignement;
  - le gouvernement canadien et les organismes relevant directement ou indirectement de sa compétence, comme Transports Canada, Environnement Canada (météo), les ports, les aéroports, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., etc.;
  - les gouvernements des autres provinces et États.
- Les partenaires privés,
    - les entreprises de services de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire;
    - les entreprises de génie-conseil, de services professionnels, de construction et de grands travaux;
    - les associations de transport, les associations de transporteurs, les expéditeurs, les entrepreneurs et les automobilistes.

## ÉVOLUTION DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Le ministère des Transports a produit, au mois de mars 2000, un plan stratégique présentant ses orientations et ses objectifs pour la période 2000-2003. L'adoption de la Loi sur l'administration publique et les nouvelles exigences des Secrétariats du Comité des priorités et du Conseil du trésor ont amené le Ministère à élaborer un nouveau plan stratégique pour la période de 2001-2004. Bien que le présent document s'inscrive dans la continuité du précédent, il répond plus adéquatement aux nouvelles obligations que sont l'amélioration des services à la population, la gestion axée sur les résultats et la reddition de comptes. De plus, les objectifs et les résultats visés ont été simplifiés afin d'offrir une vision d'ensemble articulée. Certains objectifs et certaines cibles ont été ajustés pour mieux prendre en compte les orientations gouvernementales, l'évolution des attentes de la population et les ressources disponibles. D'autres, qui ne paraissent plus dans le plan stratégique mais qui font maintenant partie des stratégies ou des moyens pour atteindre des objectifs globaux, seront pris en considération dans le Rapport annuel de gestion. En somme, le Ministère a poursuivi l'exercice de planification stratégique amorcé l'année dernière.

# PRINCIPALES RÉALISATIONS DE L'ANNÉE

Au cours des derniers mois, le Ministère a entrepris plusieurs actions et des progrès significatifs ont été réalisés, notamment en ce qui a trait aux questions suivantes :

- **Les investissements sur le réseau routier.** Au cours de l'année 2000-2001, le Ministère a investi près de 705 millions de dollars pour la réalisation de divers travaux routiers. Ces travaux contribuent à maintenir l'état des chaussées et des structures et à optimiser leur durée de vie utile. Ils visent également à améliorer la sécurité des infrastructures routières et à augmenter la capacité de certains axes pour réduire la congestion et mieux desservir toutes les régions du Québec.
- **La révision des normes d'entretien d'hiver,** qui a permis, entre autres choses, d'allonger la période durant laquelle les véhicules et les matériaux nécessaires au déneigement et au déglçage du réseau routier sont tous disponibles. Ces nouvelles normes ont été inscrites dans les contrats passés avec les entrepreneurs. Les deux tiers des contrats ont été renouvelés avec ces normes et le dernier tiers le sera au cours de l'année 2001.
- **Le virage à droite sur feu rouge.** Au terme des travaux d'une commission parlementaire ayant permis à plusieurs organismes d'exposer leurs préoccupations sur la question et à la suite d'un sondage où la population a également pu s'exprimer, la décision d'évaluer la mise en application du virage à droite sur feu rouge a été prise l'an dernier. Ainsi, depuis le 15 janvier 2001, un projet pilote d'une durée d'un an est expérimenté dans 26 municipalités situées en Abitibi-Témiscamingue, au Centre-du-Québec, dans Lanaudière, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et en Outaouais.
- **La révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté.** En décembre 2000, le Ministère a produit un document de consultation où il propose une réorganisation et une extension des services. Il a effectué des consultations avec les principaux partenaires en février 2001, et il les complètera avec les autres ministères et organismes publics au cours de l'année.
- **La mise en œuvre des recommandations de la Table de concertation gouvernement - industrie sur la sécurité des véhicules lourds,** qui prévoit des mesures coercitives, incitatives et éducatives pour l'amélioration de la sécurité routière. Mentionnons, à titre d'exemple, la campagne d'information sur les angles morts des véhicules lourds, l'application de diverses technologies pour combattre les excès de vitesse, comme le cinémomètre et les systèmes embarqués (appelés aussi « boîtes noires »), une étude sur les causes d'accidents et la création d'outils pour accroître la compétence des conducteurs.
- **Une entente de principe visant à harmoniser certaines normes de charges et de dimensions** conclue entre les ministres des Transports du Québec et de l'Ontario le 30 août 2000. Cette entente est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001. Elle facilitera la circulation de certains types de camions-remorques d'une province à l'autre.

# PRINCIPALES RÉALISATIONS DE L'ANNÉE

---

- **Le Programme d'aide aux infrastructures ferroviaires**, en vigueur depuis le 4 avril 2000. Le gouvernement du Québec a consenti une aide financière de 19,5 millions de dollars jusqu'en 2004 pour la réhabilitation et la restructuration des lignes ferroviaires secondaires ainsi que la construction de centres de transbordement et d'embranchements industriels, dans le but de faciliter la complémentarité des modes de transport.
- **La création du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général**, rendue possible par la loi modifiant la Loi sur les transports, adoptée le 16 juin 2000. Ce forum regroupe des représentants des donneurs d'ouvrage et des routiers et vise, entre autres, l'adoption d'un contrat type par ces parties. Le forum pourrait également mettre en place des mécanismes d'arbitrage pour régler rapidement les litiges entre les parties et aider à solutionner les problèmes ponctuels de l'industrie.
- **La Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport**, qui a été adoptée en décembre 2000. Cette loi permettra au Québec de mettre au point une nouvelle approche en matière de construction et de gestion à long terme d'infrastructures de transport, comme prévu dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Elle favorise la participation financière des entreprises à la réalisation des travaux et autorise la perception de droits d'utilisation des infrastructures.
- **L'élaboration de la Politique québécoise des transports** de même que **la définition d'un réseau stratégique de transport au Québec**. Une vaste consultation interministérielle a été menée en mai et juin derniers. L'intégration des suggestions et des différents commentaires est actuellement terminée. Les versions finales de la politique et du réseau stratégique seront présentées au gouvernement au cours de l'année 2001.
- **Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal**, qui a été adopté par le gouvernement à la fin de mars 2000 et présenté à la population par le Premier ministre et le ministre des Transports le 11 avril 2000. Axé sur des interventions prioritaires réparties sur dix ans, le plan propose des actions complémentaires, comme l'amélioration des services de transport en commun, des interventions sur les infrastructures routières ainsi qu'un plan d'investissement conjoint avec la Ville de Montréal sur des artères majeures de la municipalité.
- **Le Plan de l'agglomération de la Capitale nationale du Québec**, qui a été adopté par le gouvernement à la fin de mars 2000 et rendu public par le ministre des Transports et le ministre délégué aux Transports au début d'avril 2000. Le plan propose une série de mesures adaptées à la réalité urbaine de la Capitale pour relever les défis des dix prochaines années. Pour atteindre les résultats escomptés, des axes d'intervention ont été privilégiés, soit : gérer la croissance de la demande en transport; faciliter l'accès à la Capitale, tout en assurant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation; assurer la fonctionnalité et le développement des activités maritime, aérienne et ferroviaire; améliorer la qualité de vie de la population.

# PRINCIPALES RÉALISATIONS DE L'ANNÉE

---

- **L'élaboration de la Politique de transport maritime**, où on a aussi franchi des étapes importantes, dont: la diffusion d'un document de consultation en mai 2000; des consultations auprès de 60 intervenants majeurs et de 11 experts en transport maritime durant l'été; la réception et l'analyse de 28 mémoires déposés au Ministère. Les stratégies de mise en œuvre de la politique en transport maritime seront discutées avec les principaux acteurs du secteur lors d'un forum, au printemps 2001. Un projet de politique sera soumis au gouvernement au cours de l'année 2001.
- **La Loi interdisant l'affichage le long de certaines voies de circulation**, qui a été adoptée et sanctionnée le 20 décembre 2000. Pour la sécurité des usagers de la route, cette loi régit l'installation des panneaux publicitaires, notamment le long des voies rapides en milieu urbain, aux échangeurs autoroutiers, aux intersections, dans les zones scolaires et les courbes prononcées. Cette loi constitue la première étape de la révision globale de la Loi sur la publicité le long des routes.

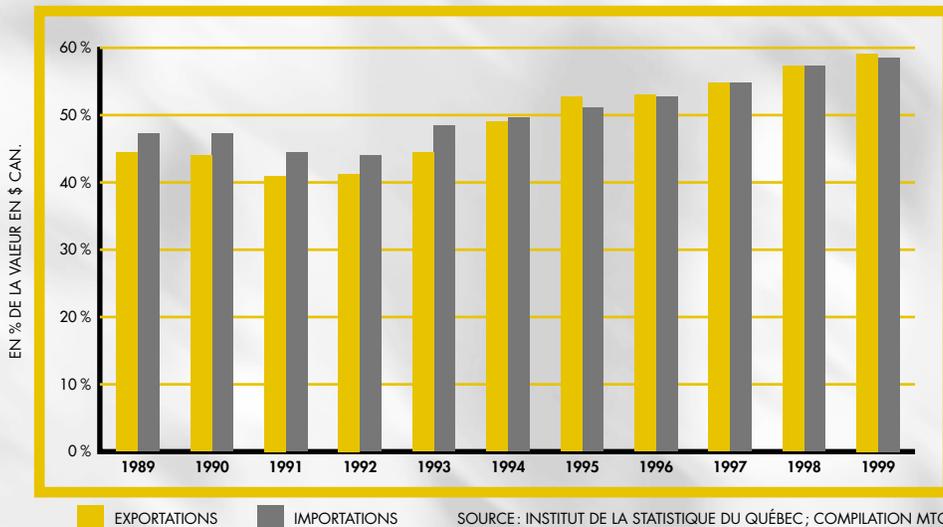
Cette énumération ne rend certes pas compte de manière exhaustive de tout le travail accompli par le Ministère et son personnel au cours de l'année. Rappelons que la nouvelle Loi sur l'administration publique prévoit que le bilan détaillé des réalisations du Ministère et le suivi des indicateurs feront dorénavant partie du Rapport annuel de gestion.

# CONTEXTE ET ENJEUX

## LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

**Le développement économique du Québec est largement tributaire de son commerce extérieur.** En 1999, les exportations de biens et services du Québec s'élevaient à 121,4 milliards de dollars, alors que les importations atteignaient 120,1 milliards de dollars, ce qui correspond à un peu plus de 58 % du PIB (figure 1).

**Figure 1**  
**PART DU COMMERCE EXTÉRIEUR DANS LE PIB DU QUÉBEC DE 1989 À 1999**  
(AU PRIX DU MARCHÉ)



Le commerce international a connu un rythme de croissance plus rapide que le commerce interprovincial. En 1999, les exportations vers les autres pays représentaient 65,4% du total des exportations, comparativement à 47,1% en 1989. On observe une tendance similaire pour les importations.

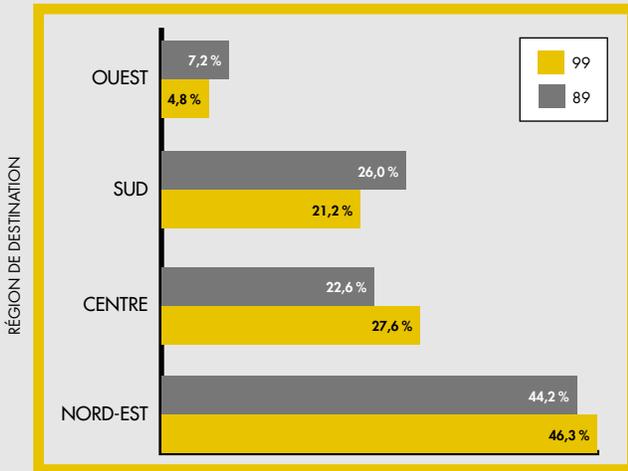
Stimulées par les accords de libre-échange et la faible valeur de la devise canadienne, les exportations de biens vers les États-Unis ont représenté à elles seules 85% de la valeur des exportations internationales de biens en 1999.

Le commerce extérieur est géographiquement très concentré, environ 90% des exportations de biens s'effectuant vers le reste de l'Amérique du Nord. L'Ontario représentait 59% des exportations et 72% des importations interprovinciales de biens en 1998 et les États du Nord-Est américain respectivement 44,2% et 34,3% par rapport à l'ensemble des échanges commerciaux avec les États-Unis en 1999 (figures 2 et 3).

# CONTEXTE ET ENJEUX

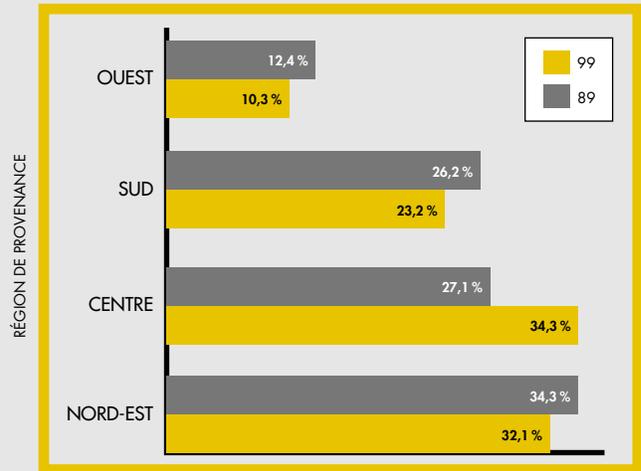
Figures 2 et 3

**EXPORTATIONS DE BIENS VERS LES ÉTATS-UNIS**  
(en % de la valeur en \$ can.)



SOURCE : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC ; COMPILATION MTQ.

**IMPORTATIONS DE BIENS DES ÉTATS-UNIS**  
(en % de la valeur en \$ can.)

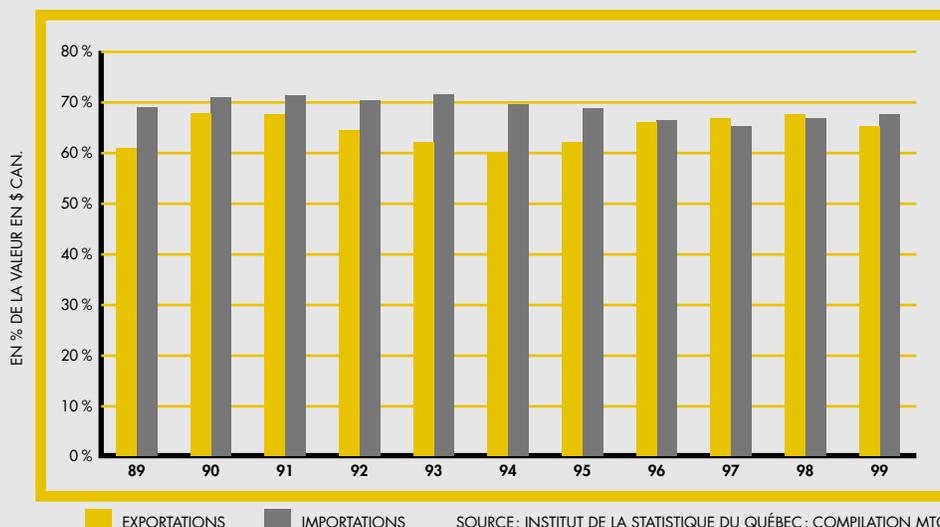


SOURCE : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC ; COMPILATION MTQ.

**Le camionnage demeure le mode de transport privilégié** pour les échanges de biens avec le reste de l'Amérique du Nord. La prépondérance de ce mode de transport dans nos échanges commerciaux avec le reste du continent est très nette : entre 60 % et 70 % des échanges effectués avec les États-Unis durant la période de 1989 à 1999 ont été faits par camion (figure 4).

Figure 4

**PART DES ÉCHANGES DE BIENS EFFECTUÉS PAR CAMIONNAGE**  
QUÉBEC - ÉTATS-UNIS, 1989-1999



SOURCE : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC ; COMPILATION MTQ.

## CONTEXTE ET ENJEUX

---

Les infrastructures et systèmes de transport servant à soutenir le commerce extérieur du Québec, notamment le commerce Nord-Sud, prennent donc une importance accrue. La complémentarité des modes routier, maritime, aérien et ferroviaire constitue aussi un objectif important.

La globalisation des marchés accroît la concurrence et amène les entreprises à rationaliser leur production, leur processus d'approvisionnement et de distribution. Elles exigent désormais des services de transport plus rapides, souples et fiables. Même si ces caractéristiques favorisent l'industrie du camionnage, celle-ci doit s'adapter, être plus flexible et innover, notamment sur le plan des technologies de l'information, pour rester concurrentielle. Au Québec, cette industrie doit se transformer non seulement pour mieux répondre aux besoins des expéditeurs, mais aussi pour maintenir sa part de marché parmi les transporteurs ontariens, canadiens et américains. Pour y parvenir, elle devra adopter des technologies compatibles avec celles qui sont utilisées sur le reste du continent, comme les systèmes de transport intelligents, en vue de mieux se positionner dans les grands corridors de commerce nord-américains.

Les besoins des expéditeurs sont très différents d'une région à l'autre. Ces disparités régionales reposent en grande partie sur la nature des marchandises expédiées. Ainsi, les « régions de ressources ou périphériques » se caractérisent par un secteur primaire reposant sur les produits de la forêt et des mines ainsi que par un secteur manufacturier de première transformation (pâtes et papiers, bois d'œuvre et aluminium). Leur production étant en grande partie acheminée à l'extérieur, ces régions sont tributaires de l'accessibilité et de la qualité des axes de transport. Le transport des matières pondéreuses s'effectue principalement par chemin de fer et par bateau, alors qu'une part importante des produits forestiers est transportée par camion.

Par contre, les régions centrales ont une économie beaucoup plus diversifiée. Leur secteur primaire est basé surtout sur l'agriculture, alors que le secteur manufacturier s'appuie principalement sur des entreprises de faible et de moyenne technologie ainsi que sur la présence d'entreprises de transformation liées aux ressources.

Enfin, la grande région de Montréal se caractérise par une diversification de son économie, par une meilleure accessibilité aux marchés extérieurs et par la présence d'un grand nombre d'entreprises de haute technologie.

Ces caractéristiques de l'économie des régions font que les réseaux de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire sont sollicités différemment d'une région à l'autre. Cependant, les coûts de transport, le délai de livraison et la destination influencent la sélection du ou des réseaux utilisés.

**Notre réseau d'infrastructures de transport est parvenu à maturité.** Construit principalement dans les années 60 et 70, le réseau routier a contribué à augmenter la productivité de l'économie québécoise. Il nécessite maintenant des travaux de réfection et d'entretien plus fréquents et plus coûteux. Actuellement, nos infrastructures routières sont dans l'ensemble de qualité moindre que celles des États voisins. Le gouvernement fédéral américain a déjà prévu des investissements majeurs sur le réseau routier américain pour les prochaines années. Dans une économie ouverte et très

## CONTEXTE ET ENJEUX

---

dépendante des échanges commerciaux continentaux et internationaux, la qualité de nos infrastructures de transport est déterminante pour soutenir le développement de notre économie.

Les infrastructures et les équipements de transport en commun vieillissent également. Les premières lignes du métro de Montréal ont déjà 35 ans. Des rénovations ont déjà été effectuées en vue de prolonger la durée de vie des infrastructures et de l'équipement. Cependant, le Ministère doit déjà envisager le remplacement de certains de ces équipements, qui devra s'effectuer à partir de 2006. De même, l'âge du parc d'autobus urbains a légèrement dépassé la durée de vie utile de 16 ans; ce dernier devrait donc être renouvelé.

Les infrastructures ferroviaires souffrent également de déficiences. La rationalisation du réseau ferroviaire canadien a entraîné l'abandon de certaines lignes pendant que d'autres, souvent dégradées et vieillissantes, étaient cédées sans véritable soutien à leur prise en charge. Cette démarche des grandes compagnies de chemin de fer a des conséquences non seulement sur le développement économique des régions du Québec, mais également sur la quantité de marchandises transportées par camion, qui a évidemment augmenté. Ce recours plus fréquent au camionnage augmente le trafic routier, a une incidence négative sur la sécurité, entraîne une accélération de la détérioration du réseau routier et contribue à l'augmentation des gaz à effet de serre.

L'importante réforme de Transports Canada modifie l'organisation des systèmes de transport maritime et aérien au Québec. Le gouvernement fédéral se retire des opérations pour centrer son action sur les politiques, la sécurité et la protection de l'environnement. Le retrait du gouvernement fédéral du soutien aux infrastructures maritimes et aériennes à vocation locale et leur transfert aux autorités locales obligent le gouvernement du Québec à revoir ses interventions dans ces domaines. Le Québec doit donc ajuster son approche pour tenir compte de ce transfert, des besoins d'harmonisation des normes et politiques et poursuivre la défense de ses intérêts propres.

### LE CONTEXTE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

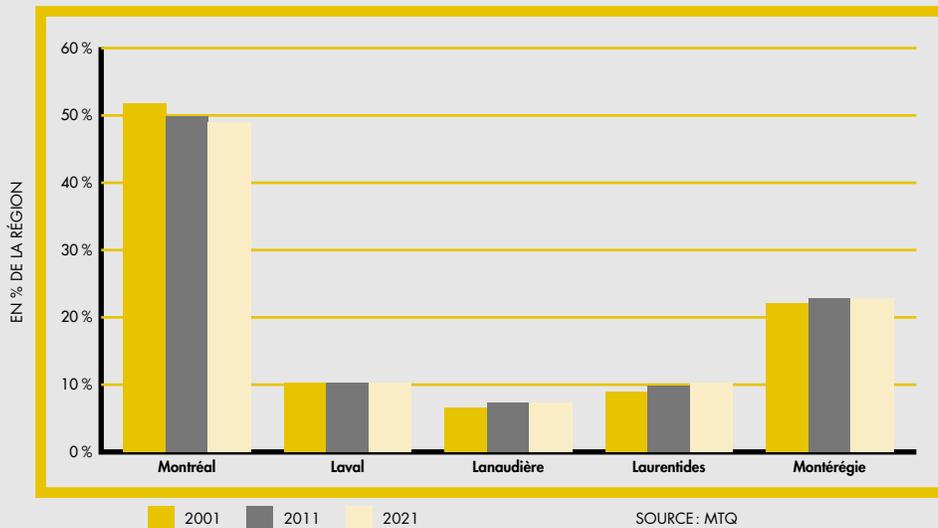
Certains facteurs sociodémographiques, tels que la croissance de la population et des emplois, la distribution de ces deux derniers sur le territoire ainsi que l'évolution de la structure d'âge, ont contribué à modifier ainsi qu'à accroître globalement la demande en transport. La présence accrue des femmes et l'entrée tardive des jeunes sur le marché du travail ont aussi des répercussions significatives sur la demande en transport.

**Au cours des vingt prochaines années, on estime que le Québec connaîtra un accroissement modeste de sa population**, soit d'environ 5 % d'ici à 2021. Les conséquences sur la demande en infrastructures de transport seront minimales dans l'ensemble des régions du Québec, sauf dans les grandes agglomérations. La grande région de Montréal s'accapatera bien sûr la part du lion de cette croissance démographique, surtout au profit de la couronne nord. La part relative des

# CONTEXTE ET ENJEUX

régions de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie dans la composition de la population de la région métropolitaine continuera de croître, celle de Laval restera stable alors que celle de l'île de Montréal fléchira légèrement (figure 5).

**Figure 5**  
**POPULATION DE LA RÉGION DE MONTRÉAL**  
Part des régions administratives



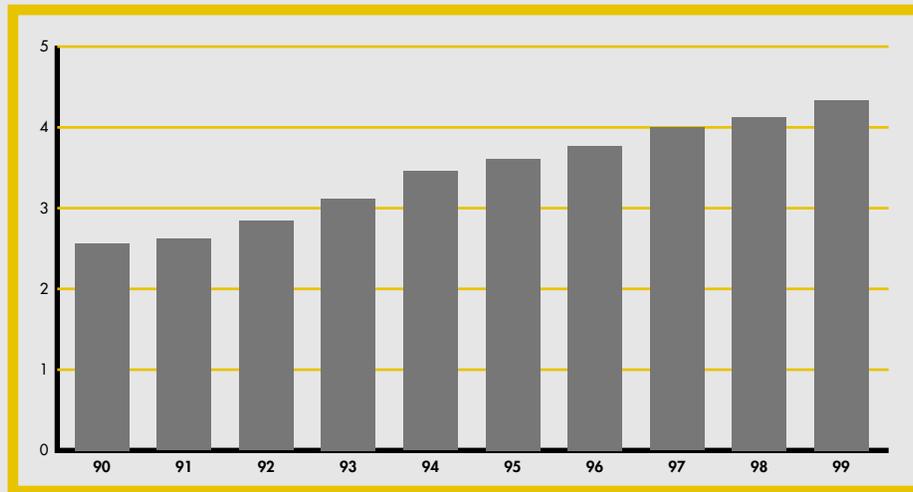
Selon les dernières tendances observées, la répartition régionale des emplois se traduira par une part plus faible pour l'île de Montréal au profit des autres sous-régions de la région métropolitaine. Cet étalement urbain, combiné au déplacement des emplois, entraînera un accroissement plus marqué des déplacements dans les couronnes (augmentation de la congestion et, par conséquent, du temps de déplacement), plus particulièrement dans la couronne nord.

**Le vieillissement de la population aura des répercussions directes sur les services de transport des grandes agglomérations.** On aura moins de déplacements pour les études, car il y aura moins de jeunes. L'augmentation rapide de la population du troisième âge et le retrait de la vie active des baby boomers auront pour effet de ralentir l'augmentation des déplacements pour le travail aux heures de pointe. Cette population étant fortement motorisée, ses déplacements s'effectueront principalement en voiture, après l'heure de pointe du matin. Il faut donc s'attendre à la poursuite du déclin relatif du transport en commun en milieu urbain, amorcé dans les années 70, principalement en raison de l'accès accru à l'automobile, de la diminution de la clientèle traditionnelle et de l'étalement urbain. Le vieillissement de la population et la réinsertion sociale des personnes handicapées auront pour effet de maintenir la croissance de la demande pour le transport adapté (figure 6).

**Figure 6**

**TRANSPORT ADAPTÉ**

Achalandage annuel – millions de déplacements



SOURCES : RAPPORTS D'EXPLOITATION DES ORGANISMES; COMPILATION MTQ

L'organisation des services de transport en commun, adapté et par taxi devra être beaucoup plus flexible et mieux intégrée afin de s'ajuster à l'évolution des besoins liés au vieillissement de la population, à l'intégration des personnes handicapées, au virage ambulatoire, au développement des banlieues ainsi qu'à la réforme municipale. Les équipements et les infrastructures de ces types de transport devront être conçus pour permettre une plus grande accessibilité et offrir un environnement sécuritaire et sans obstacle à ces clientèles. Quant à l'industrie du taxi, elle s'adapte difficilement à ces nouveaux besoins exprimés par la population. La Loi sur les services par taxi est jugée trop contraignante au regard notamment des limites territoriales, du nombre restreint de permis par agglomération et de l'obligation d'obtenir des permis pour certains services spécialisés.

Les déplacements interurbains par autocar ont diminué. En 1998, on ne transportait plus que 4 millions de voyageurs, alors qu'en 1970 les services interurbains en transportaient 12 millions. Ce déclin est attribuable en partie à un changement dans la structure d'âge de la population et à la très faible augmentation démographique, voire à la régression dans certains cas, dans les régions périphériques. Puisque la croissance de la population se fera au profit des villes-centres et au détriment des régions périphériques, le potentiel de développement des services réguliers de transport par autocar s'en trouvera de beaucoup diminué en dehors des lignes express entre les grands centres.

Globalement, les déplacements continueront de croître sur le réseau routier au cours des prochaines années, et il est prévu que le nombre de kilomètres parcourus augmentera de 1,2 % annuellement. La répartition régionale de cette croissance sera variable, mais la région métropolitaine connaîtra une augmentation plus importante que les autres régions. Cette tendance pourra entraîner des interventions dans certains cas, par exemple pour compléter certains tronçons du réseau routier actuel, sans toutefois que soient négligées les mesures de gestion de la demande.

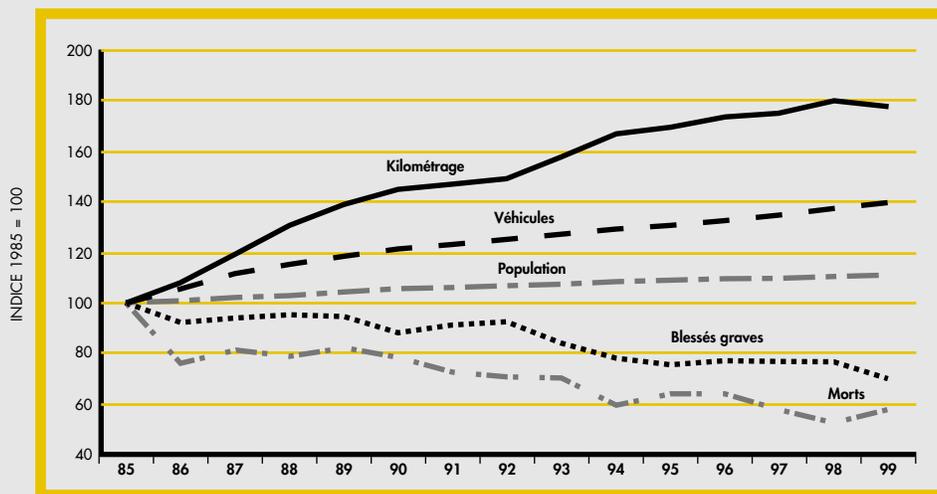
## LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS

Au Québec, les morts attribuables aux accidents routiers pour la période 1995-1998 représentent en moyenne 96,6% des morts dus aux accidents dans les transports. Pour cette même période, les pourcentages de morts dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire s'élèvent respectivement à 1,3%, 0,5% et 1,6%.

Comme le Québec a pleine compétence sur le réseau routier de son territoire, le Ministère agit de concert avec ses partenaires pour améliorer la situation. Quant aux autres modes de transport, même si la réglementation relative à leur sécurité est davantage de la responsabilité du gouvernement fédéral, elle demeure une préoccupation importante pour le Ministère, compte tenu de l'ampleur des conséquences des accidents qui peuvent y survenir.

Au cours des 15 dernières années, le nombre de morts sur les routes a chuté de 42,1%, alors que le parc de véhicules et la distance parcourue augmentaient respectivement de 39,6% et de 77,5% (figure 7). **L'amélioration de la sécurité sur les routes est manifeste compte tenu de l'augmentation de tous les déplacements.** Ce progrès a été réalisé grâce à la collaboration de tous les organismes privés et publics concernés par la sécurité sur les routes.

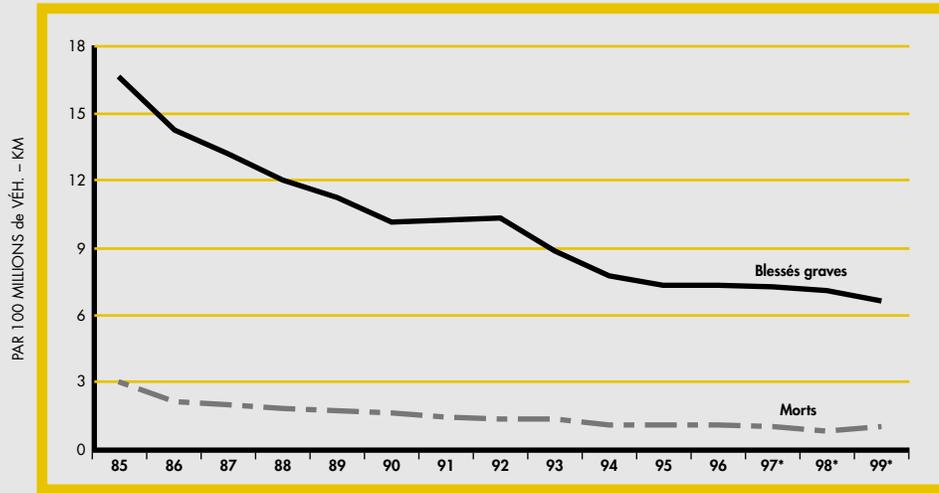
**Figure 7**  
**MORTS, BLESSÉS GRAVES ET AUTRES DONNÉES**  
**ÉVOLUTION POUR LE QUÉBEC DE 1985 À 1999**



SOURCES: SAAQ, BILAN STATISTIQUE ET DRAG-2; INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC; COMPILATION MTQ.  
Kilométrage 1997-1999 et population 1999: données provisoires. Morts et blessés graves, hors réseau inclus.

Cette évolution se traduit également par une diminution des taux de mortalité et de blessés graves par 100 millions de kilomètres parcourus. De 1985 à 1999, le taux de mortalité pour toutes les catégories de véhicules est passé de 3,0 à 1,0 et le taux de blessés graves de 16,6 à 6,6 (figure 8).

**Figure 8**  
**ÉVOLUTION DES TAUX DE MORTALITÉ ET DE BLESSÉS GRAVES**  
**POUR TOUTS LES VÉHICULES DE 1985 À 1999**  
 Selon la distance parcourue (hors réseau inclus)

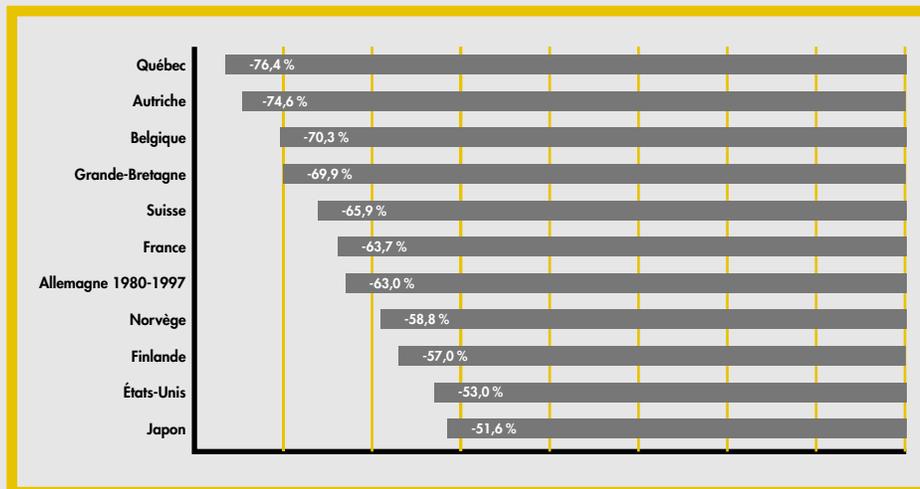


\*Provisoire

SOURCES: SAAQ, BILAN STATISTIQUE ET DRAG-2; COMPILATION MTQ.

Les progrès réalisés au Québec au cours des dernières décennies se comparent avantageusement à ceux qui ont été réalisés dans les pays industrialisés, comme le montre la figure 9.

**Figure 9**  
**VARIATION DES TAUX DE MORTALITÉ DE 1978 À 1997**  
 Quelques États industrialisés



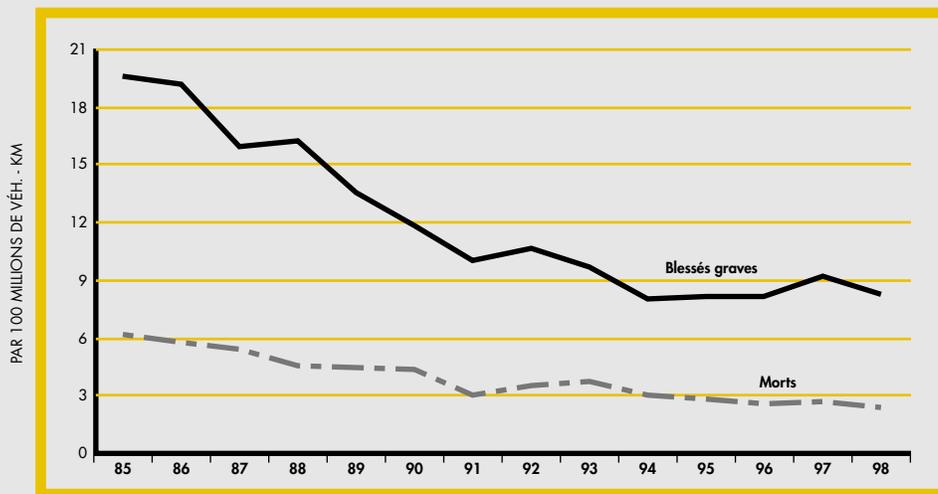
SOURCES: IRTAD ET SAAQ

**La circulation des camions lourds est toujours perçue comme une cause d'insécurité** par les usagers de la route. Même si leur bilan routier s'est amélioré depuis 1985 (figure 10), il faut prendre en considération que leur implication dans un accident entraîne généralement des conséquences plus graves en raison de leur masse. En 1998, le taux de mortalité par 100 millions

# CONTEXTE ET ENJEUX

de kilomètres parcourus dans les accidents impliquant un camion lourd était de 2,3, comparativement à 0,9 pour toutes les catégories de véhicules. Par conséquent, le taux de mortalité dans les accidents impliquant un camion lourd est 2,7 fois plus élevé que pour l'ensemble du parc de véhicules.

**Figure 10**  
**ÉVOLUTION DES TAUX DE MORTALITÉ ET DE BLESSÉS GRAVES**  
**DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CAMIONS LOURDS\* DE 1985 À 1998**  
Selon la distance parcourue (hors réseau inclus)



SOURCES: SAAQ, BILAN STATISTIQUE, COMPILATION MTQ ; MTQ, KILOMÉTRAGE CAMIONS LOURDS.

\*>=3000 kg et tracteurs

Pour le Ministère, cette constatation demeure une préoccupation importante, surtout dans le contexte de la déréglementation et de l'ouverture des marchés. D'ailleurs, depuis juin 1998, la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds permet d'intervenir plus efficacement auprès des personnes et des entreprises qui ne respectent pas les normes de sécurité et de protection du réseau routier.

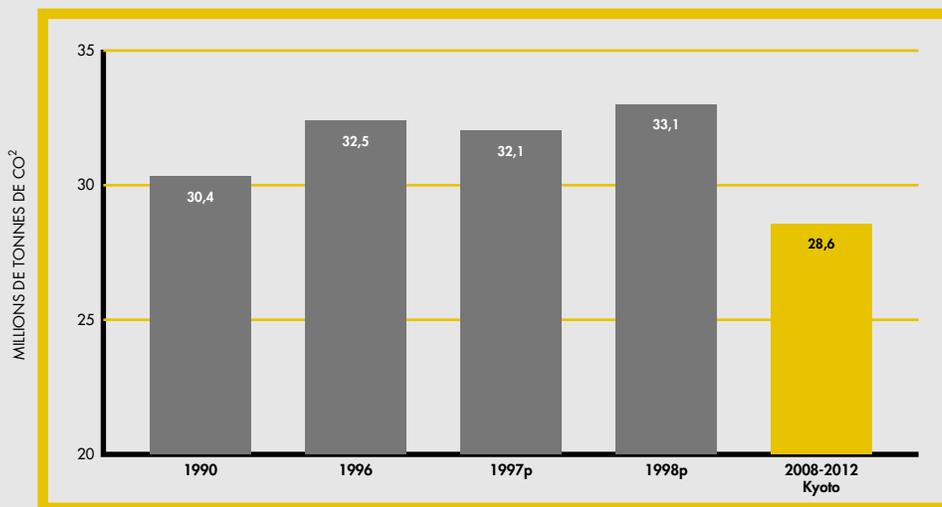
Le Ministère est aussi préoccupé par la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers des différents véhicules hors route. Au cours de la période 1995-1999, le nombre moyen de morts chez les piétons a chuté de 16% et le nombre de blessés graves de 21% par rapport à la période 1990-1994. De même, le bilan pour les cyclistes pour la même période indique une baisse moyenne de 26% des morts et de 27% des blessés graves. Signalons que ces accidents sont des phénomènes principalement urbains et que les jeunes constituent le principal groupe à risque. Quant aux usagers des véhicules hors route, le taux de mortalité pour la période 1990-1999 est passé de 2,51 à 1,55 par 10 000 véhicules. Malgré ces améliorations, il importe de rester vigilant et de s'assurer que les activités liées au transport se pratiquent toujours de façon sécuritaire.

## LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

La plupart des activités humaines produisent des gaz à effet de serre (GES), de l'extraction des ressources à l'élimination des déchets en passant par la production et l'utilisation d'énergie, la production manufacturière, l'agriculture et le transport. La quantité d'émissions d'un pays dépend d'abord de son niveau d'activité économique, mais aussi de facteurs tels que le type d'énergie produite ou utilisée et l'efficacité avec laquelle elle est consommée. L'augmentation des gaz à effet de serre risque de rompre l'équilibre actuel du système climatique planétaire. C'est pourquoi tous les pays sont interpellés par les problèmes environnementaux causés par les émissions de GES. Ces problèmes ont fait l'objet d'engagements par les gouvernements nationaux et les organisations internationales, notamment lors de la rencontre de Kyoto portant sur les émissions de gaz à effet de serre. Les gouvernements sont par conséquent appelés à adopter des plans d'action conjoints comportant des objectifs mesurables, qui tiennent compte des interactions entre l'environnement et les activités socioéconomiques à l'échelle planétaire.

Au Canada et au Québec, de nombreux travaux ont été menés afin de préciser les cibles à atteindre ainsi que la contribution de chaque secteur d'activité. **L'engagement gouvernemental en conformité avec le protocole de Kyoto, vise pour la période 2008-2012, une diminution de 6% des GES par rapport à 1990 (figure 11)**, et ce, malgré le fait que les accords internationaux n'ont pas été ratifiés par certains États, dont le Canada.

Figure 11  
ÉMISSIONS DE GES LIÉS AU TRANSPORT – ÉQ. CO<sup>2</sup>



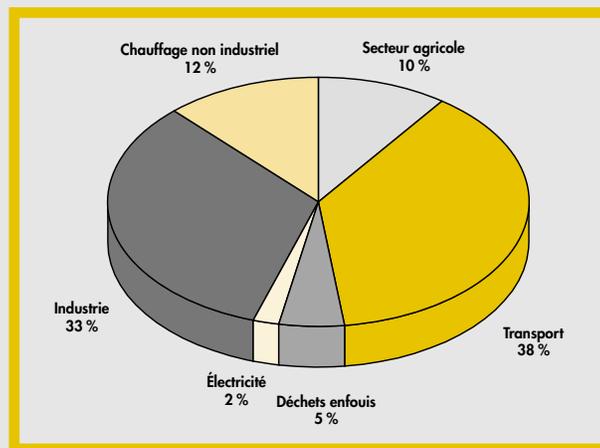
P: provisoire

SOURCE: MENV, JANVIER 2001

## CONTEXTE ET ENJEUX

Au Québec, les transports s'avèrent de grands consommateurs d'énergie : ils sont responsables de l'émission de 38 % des gaz à effet de serre (figure 12). En l'absence de nouvelles interventions pour réduire les gaz à effet de serre, le ministère des Ressources naturelles du Québec prévoit qu'en 2010 les émissions québécoises seraient de 17 % supérieures à leur niveau de 1990. Une bonne partie des augmentations résulterait de la poursuite de la croissance de la consommation d'énergie dans le secteur des transports, notamment pour le camionnage.

**Figure 12**  
**SOURCES DES ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC EN 1998**



SOURCE: MENV

**La mise en œuvre de mesures pour atteindre les objectifs fixés à Kyoto aura d'importantes répercussions sur l'organisation et le fonctionnement des transports au Québec** et exigera un effort concerté de la part des différents ministères et de toute la population. L'étalement urbain est un facteur qui contribue directement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Le Ministère se soucie des répercussions possibles de ses interventions sur l'étalement urbain. À cet égard, les plans de transport des grandes agglomérations visent à favoriser l'intégration des transports à l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, les transports sont aussi une source importante de bruit, de pollution de l'air, de l'eau et du sol. À cet égard, Environnement Canada a publié en août dernier une étude sur la toxicité des sels de voirie. Le Ministère utilise de grandes quantités de sels de voirie pour assurer la mobilité et la sécurité sur les routes en hiver. Or, en plus d'être une source de pollution pour l'environnement, ces sels provoquent une détérioration de certaines infrastructures routières. Toutefois, il n'y a pas de substitut économique à l'utilisation des sels de voirie.

Les transports ont aussi un effet important sur le milieu et la qualité de vie. La présence d'infrastructures autoroutières, particulièrement en milieu urbain, augmente la pollution par le bruit. De même, les infrastructures constituent souvent des obstacles difficiles à franchir et des atteintes à la qualité du paysage, ce qui diminue la capacité de mise en valeur du milieu de vie.

## LE CONTEXTE GOUVERNEMENTAL

Au cours des dernières années, guidés par une conjoncture budgétaire difficile et par l'objectif d'améliorer les conditions économiques et la qualité de vie de leurs citoyens, la plupart des gouvernements des pays développés ont modifié leur action et leur façon d'intervenir. Ils ont redéfini leur rôle à l'égard de la population, des entreprises et de la livraison des services. Le Québec s'est inscrit dans ce courant et ajuste aussi progressivement ses façons de faire.

### ***La capacité organisationnelle***

Le Ministère a toujours démontré par le passé sa capacité à s'adapter à un environnement en perpétuel changement. Malgré une diminution de 470 employés en cinq ans, il a su préserver l'expertise jugée essentielle. Grâce au recours à la sous-traitance, il a été en mesure de maintenir la qualité de ses interventions et d'offrir à la population des services de plus en plus diversifiés. Cette expertise et cette capacité d'intervention se sont clairement manifestées lors des inondations au Saguenay en 1996 et de la crise du verglas en 1998. Le Ministère a alors démontré sa capacité de réagir rapidement pour gérer efficacement des crises majeures.

Afin de mieux servir sa clientèle, le Ministère a mis en place plusieurs mesures pour informer les utilisateurs des routes et faciliter leurs déplacements. L'information véhiculée a été améliorée par des services comme Info-travaux, l'état des routes et des panneaux à message variables. Pendant les travaux, il met en place des mesures pour atténuer le plus possible les effets négatifs sur la circulation.

La gestion d'un réseau routier vieillissant constitue un défi de taille. Préserver le patrimoine routier a été et demeure l'objectif principal du Ministère. Pour lui permettre d'y parvenir, le gouvernement a créé en 1996, malgré la conjoncture budgétaire difficile, un fonds spécial pour la réalisation de travaux routiers, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR). Depuis la création de ce fonds, les sommes dépensées pour la réfection et l'amélioration des axes routiers ont crû régulièrement, passant de 445 millions de dollars en 1996 à 705 millions de dollars pour l'exercice 2000-2001. De plus, au cours des prochaines années, des investissements sont également prévus pour améliorer le réseau routier, notamment dans la région de Montréal. Tel qu'il a été annoncé en avril 2000, il est prévu que la mise en œuvre du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal impliquera à cet égard des investissements additionnels de 1,4 milliard de dollars pour des interventions sur le réseau routier jusqu'en 2010. Il doit donc maintenir un effort soutenu et continu pour y parvenir tout en continuant d'innover. À cet égard, pour offrir des systèmes de transport plus efficaces à la population et aux entreprises, il s'est doté de nouveaux outils plus performants pour la planification à long terme, notamment en ce qui a trait à la gestion des chaussées et des structures. Ses normes de conception, de construction et d'entretien ont évolué pour intégrer des pratiques reconnues dans le milieu.

## CONTEXTE ET ENJEUX

---

Pour contrer la congestion croissante dans la région de Montréal, il mettra en œuvre, jusqu'en 2010, toute une série de mesures intégrées qui ont été annoncées dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Il comprend des investissements additionnels de 1,1 milliard de dollars pour l'amélioration et le renouvellement d'infrastructures et d'équipements de transport en commun qui arrivent au terme de leur vie utile. Celui-ci prévoit aussi de nouvelles façons de faire pour le Ministère, comme des partenariats avec le secteur privé pour accélérer la construction de nouvelles infrastructures. Ce type d'association a été rendu possible par l'adoption récente de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Récemment, il a réaffecté une partie de ses ressources de façon à développer davantage les secteurs maritime, aérien et ferroviaire. Il sera ainsi mieux en mesure de répondre aux préoccupations des régions, notamment des régions de ressources, à la suite du retrait du gouvernement fédéral de la gestion de ces infrastructures et de proposer des solutions de rechange intéressantes à la route pour le transport des marchandises sur tout le territoire du Québec.

Le Ministère travaille de plus en plus étroitement avec différents organismes publics et privés pour améliorer la sécurité sur les routes au Québec. Il agit en concertation avec divers partenaires, comme la SAAQ et les représentants de l'industrie du camionnage, pour mettre en œuvre des actions mieux harmonisées. Ses propres actions se concrétisent surtout par des interventions ciblées pour corriger les infrastructures les plus problématiques.

Un nombre important de retraites étant encore prévues au cours des prochaines années, principalement du côté du personnel d'encadrement et des ouvriers, le Ministère a mis en place des mécanismes pour préserver son expertise par de l'embauche et de la formation.

Le Ministère met également en place des mécanismes pour être plus performant. Le renouvellement des effectifs, qui va aller en s'accéléralant, lui permet d'acquérir de nouvelles compétences. Pour utiliser à meilleur escient les ressources qui sont mises à sa disposition et pour une meilleure planification de ses interventions, le Ministère prévoit l'introduction plus rapide de nouvelles technologies, dont la mise en place d'un système d'information de gestion intégrée.

### **Le ministère des Transports est soucieux d'être encore plus efficace et performant.**

La population et les entreprises du Québec doivent pouvoir compter sur des services de transport de qualité au moindre coût possible. À cet égard, le nouveau cadre de gestion gouvernementale amènera le Ministère à revoir sa gestion en adoptant une approche qui met l'accent sur les résultats plutôt que sur les moyens, et à être plus transparent. De nouvelles formes de partenariat d'expertise, de concertation et d'entreprise seront également adoptées afin de pouvoir mieux relever les défis, innover dans les façons de faire et générer des économies.

## CONTEXTE ET ENJEUX

---

Les transferts de responsabilités entre les autorités fédérale, provinciale, régionale et locale modifieront la gestion des réseaux de transport. De même, le nouveau pacte fiscal et la réforme municipale auront une influence sur l'organisation des services de transport dans les grands centres urbains.

Pour le ministère des Transports, il s'agit là d'enjeux et de défis qui seront l'occasion de créer de nouvelles alliances, de favoriser la concertation et de nouveaux consensus avec la population, les intervenants et ses partenaires.