

REçu
'94 AVR 18 11:36

Organismes relevant du Ministre des Transports du Québec

*Renseignements pour
l'opposition officielle*



CRÉDITS 1994-1995

DEMANDES GÉNÉRALES
ET PARTICULIÈRES

ORGANISMES RELEVANT

DU MINISTRE DES TRANSPORTS

ÉTUDE DES CRÉDITS 1994-1995

TABLE DES MATIÈRES

1- COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (C.T.Q.)

DEMANDES GÉNÉRALES

1. Organigramme de l'organisme
2. Liste des publications régulières
3. Liste des voyages hors Québec
4. Liste des dépenses en publicité
5. Liste des sondages effectués
6. Liste des contrats de moins de 25 000 \$
7. Liste des contrats ayant fait l'objet d'un supplément
8. Dépenses de fonctionnement
9. Nombre de personnes dont l'adhésion à des clubs privés, sociaux ... fut payée par l'employeur
10. Nombre et répartition du personnel masculin et féminin, des personnes handicapées et des communautés culturelles par catégorie d'emploi
11. Nombre de jours de congé de maladie, nombre de jours de vacances, pris par le personnel et heures supplémentaires réalisées
12.
 - a) Nombre d'effectifs réguliers par catégorie d'emploi
 - b) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement additionnel en raison de la complexité de la tâche
 - c) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement supérieur à celui normalement prévu pour la tâche accomplie
 - d) Nombre de postes par catégorie d'emploi
 - e) Niveau des effectifs par catégorie d'emploi au cours des cinq prochains exercices budgétaires
13. Liste des firmes qui louent des espaces à l'organisme
14. Liste des contrats attribués à des firmes de communication ou de relations publiques
15. Liste des tarifs (droits et permis) en vigueur et revenus perçus en 1993-1994 et les prévisions pour 1994-1995

2- CONSEIL DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT EN TRANSPORT (C.R.D.T.)

DEMANDES GÉNÉRALES

1. Organigramme de l'organisme
2. Liste des publications régulières
3. Liste des voyages hors Québec
4. Liste des dépenses en publicité
5. Liste des sondages effectués
6. Liste des contrats de moins de 25 000 \$
7. Liste des contrats ayant fait l'objet d'un supplément
8. Dépenses de fonctionnement
9. Nombre de personnes dont l'adhésion à des clubs privés, sociaux ... fut payée par l'employeur
10. Nombre et répartition du personnel masculin et féminin, des personnes handicapées et des communautés culturelles par catégorie d'emploi
11. Nombre de jours de congé de maladie, nombre de jours de vacances, pris par le personnel et heures supplémentaires réalisées
12.
 - a) Nombre d'effectifs réguliers par catégorie d'emploi
 - b) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement additionnel en raison de la complexité de la tâche
 - c) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement supérieur à celui normalement prévu pour la tâche accomplie
 - d) Nombre de postes par catégorie d'emploi
 - e) Niveau des effectifs par catégorie d'emploi au cours des cinq prochains exercices budgétaires
13. Liste des firmes qui louent des espaces à l'organisme
14. Liste des contrats attribués à des firmes de communication ou de relations publiques
15. Liste des tarifs (droits et permis) en vigueur et revenus perçus en 1993-1994 et les prévisions pour 1994-1995

3. OFFICE DES AUTOROUTES DU QUÉBEC

DEMANDES GÉNÉRALES

4. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE-AUTOMOBILE DU QUÉBEC (S.A.A.Q.)

DEMANDES GÉNÉRALES ET PARTICULIÈRES

5. SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES TRANSPORTS (S.Q.T.)

DEMANDES GÉNÉRALES

6. SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC (S.T.Q.)

DEMANDES GÉNÉRALES

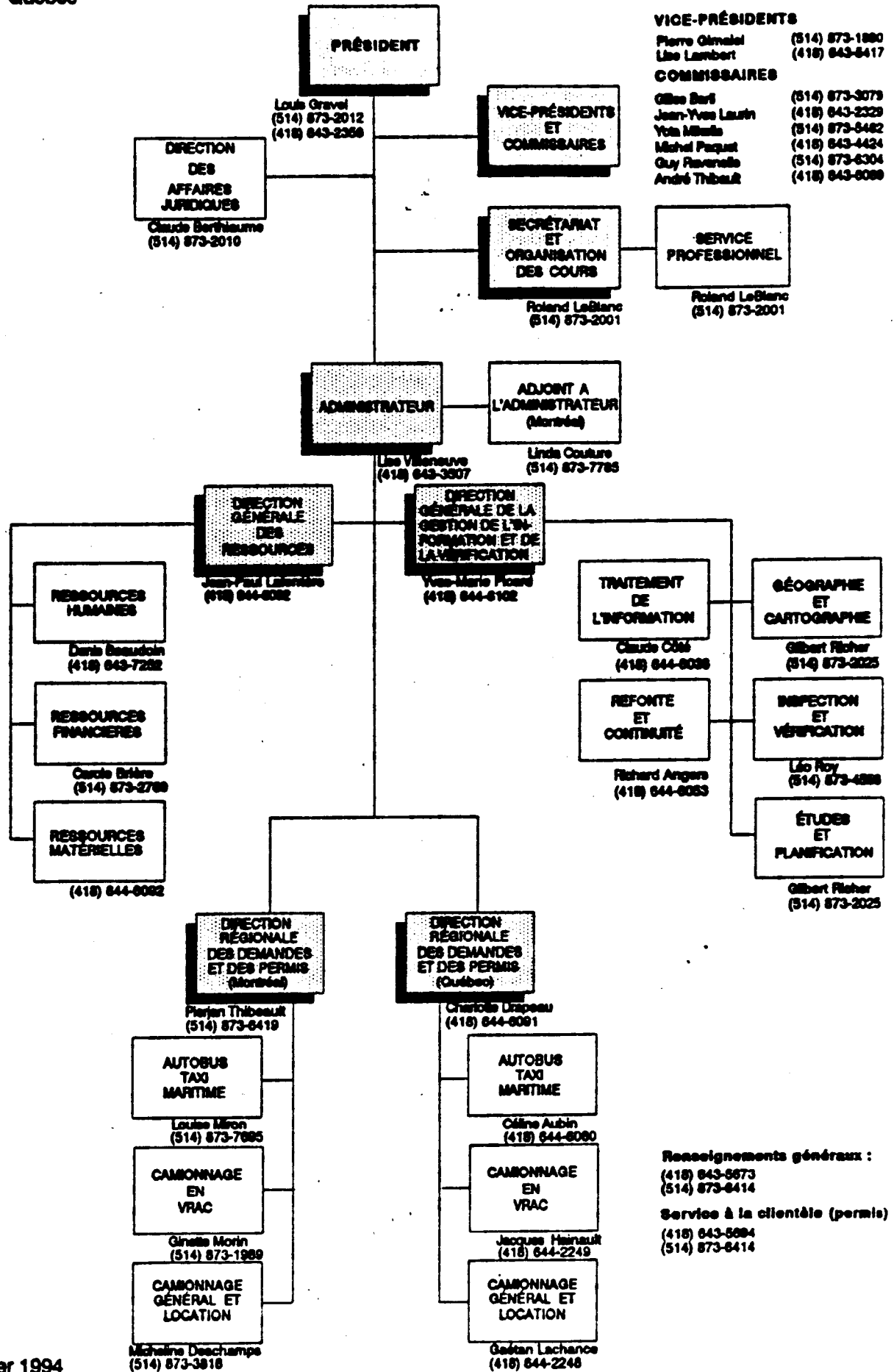
1. Organigramme de l'organisme
2. Liste des publications régulières
3. Liste des voyages hors Québec
4. Liste des dépenses en publicité
5. Liste des sondages effectués
6. Liste des contrats de moins de 25 000 \$
7. Liste des contrats ayant fait l'objet d'un supplément
8. Dépenses de fonctionnement
9. Nombre de personnes dont l'adhésion à des clubs privés, sociaux ... fut payée par l'employeur
10. Nombre et répartition du personnel masculin et féminin, des personnes handicapées et des communautés culturelles par catégorie d'emploi
11. Nombre de jours de congé de maladie, nombre de jours de vacances, pris par le personnel et heures supplémentaires réalisées
12.
 - a) Nombre d'effectifs réguliers par catégorie d'emploi
 - b) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement additionnel en raison de la complexité de la tâche
 - c) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement supérieur à celui normalement prévu pour la tâche accomplie
 - d) Nombre de postes par catégorie d'emploi
 - e) Niveau des effectifs par catégorie d'emploi au cours des cinq prochains exercices budgétaires
13. Liste des firmes qui louent des espaces à l'organisme
14. Liste des contrats attribués à des firmes de communication ou de relations publiques
15. Liste des tarifs (droits et permis) en vigueur et revenus perçus en 1993-1994 et les prévisions pour 1994-1995

1. ORGANIGRAMME DE L'ORGANISME



Commission
des transports
du Québec

ORGANISATION ADMINISTRATIVE



MAJ : Janvier 1994

2. LISTE DES PUBLICATIONS RÉGULIÈRES

QUESTION NUMÉRO 2:	
LISTE DES PUBLICATIONS RÉGULIÈRES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.	
■ <u>RAPPORT ANNUEL</u>	
Tirage	: 500
Coût	: 1 818.49 \$
Distribution	: sur demande
Imprimeur	: Les Publications du Québec
Copie	: dernier numéro Ex. 92-93 (1)

N.B.: Un exemplaire du rapport annuel est joint en annexe.

Commission des transports du Québec

Rapport
annuel
1992-1993

Québec 

Le contenu de cette publication a été rédigé par
la Commission des transports du Québec

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 2^e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN : 2-551-15718-8
ISSN : 0702-0996
© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de la Commission des transports du Québec pour l'année financière terminée le 31 mars 1993.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Québec, juin 1993

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 29 de la Loi sur les transports, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de la Commission des transports du Québec pour l'année financière terminée le 31 mars 1993.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

Le Président,

Germain J. Beaudry

Québec, juin 1993

Table des matières

Introduction	9	
Chapitre 1		
La Commission des transports du Québec	10	
1.1 Le statut juridique de la Commission	10	
1.2 Les compétences générales de la Commission	10	
1.3 Les fonctions principales de la Commission	10	
1.3.1 Les permis ou licences	10	
1.3.2 La tarification	12	
1.3.3 Les sanctions administratives	13	
1.4 Les autres pouvoirs et responsabilités de la Commission	14	
Chapitre 2		
Les lois et les règlements administrés en tout ou en partie par la Commission	15	
2.1 Les lois administrées en tout ou en partie	15	
2.2 Les règlements et décrets particuliers	16	
2.3 Les principes	19	
2.4 Les formules prescrites en vertu de l'article 46 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1)	19	
2.5 Les autres résolutions adoptées en vertu des articles 47 et 56 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1)	19	
Chapitre 3		
L'organisation	20	
3.1 L'organisme décisionnel	20	
3.2 L'appareil de soutien administratif	20	
3.3 Les ressources humaines	22	
3.4 Les ressources budgétaires	24	
3.5 Le fonctionnement	24	
3.5.1 Le déroulement des affaires dans les secteurs autres que le camionnage	24	
3.5.2 Le déroulement des affaires dans le secteur camionnage	26	
3.5.3 Accès du public aux dossiers	27	
Chapitre 4		
Les réalisations et les orientations	28	
4.1 Les réalisations	28	
4.2 Les orientations	29	
Chapitre 5		
Les statistiques administratives	31	
5.1 Les affaires introduites	31	
5.1.1 Le sommaire	31	
5.1.2 Les demandes introductives d'affaires par secteur d'activité	31	
5.1.3 Les affaires introductives suivant la procédure de publication	31	
5.1.4 Le sommaire des affaires introduites de 1990-1991 à 1992-1993	31	
5.2 Les affaires considérées	32	
5.2.1 Les affaires entendues en audience publique par secteur d'activité	32	
5.2.2 Les affaires entendues en audience publique par endroit	32	
5.2.3 Les affaires entendues en séance et division de pratique	32	
5.3 Les décisions rendues	33	
5.3.1 Le sommaire	33	
5.3.2 Le sommaire des décisions rendues de 1990-1991 à 1992-1993	33	
5.3.3 Les décisions rendues par secteur d'activité	33	
5.4 Les détenteurs, les permis et licences	37	
5.4.1 Les détenteurs et les permis ou licences réguliers par secteur d'activité	37	
5.4.2 Le sommaire des détenteurs et des permis ou licences réguliers de 1990-1991 à 1992-1993	37	
5.4.3 Les détenteurs et permis de transport de matières en vrac suivant les régions et les permis de courtage	37	
5.4.4 Les détenteurs et permis (licences) de camionnage par territoire selon les lois provinciales et fédérale	38	
5.4.5 Les détenteurs et permis (licences) de camionnage par catégorie selon les lois provinciales et fédérale	38	
5.4.6 Les détenteurs et permis de transport par taxi	39	
5.4.7 Les détenteurs et permis de transport par autobus	40	
5.4.8 Les détenteurs et les permis réguliers de location	40	
5.4.9 Les détenteurs et permis de transport maritime	40	

Code de déontologie 41

**Compte rendu sur l'application de la
Loi sur la protection des non-fumeurs
dans certains lieux publics 42**

**Le rapport du vérificateur général et
état financier de l'exercice terminé
le 31 mars 1992 43**

Introduction

L'article 29 de la Loi sur les transports (L.R.Q., c.T-12) stipule que la Commission doit, au plus tard le 30 juin de chaque année, soumettre au ministre un rapport de ses activités pour la précédente année financière. Le ministre doit déposer ce rapport devant l'Assemblée nationale dans les trente jours de sa réception si elle est en session ou, si elle ne l'est pas, dans les dix jours de l'ouverture de la session suivante.

Le présent rapport fait référence à l'année financière s'échelonnant du 1er avril 1992 au 31 mars 1993. Ce rapport annuel s'avère être la vingt et unième édition depuis la création de la Commission des transports du Québec.

Sauf exceptions, toutes les références aux lois dont il sera fait mention dans le présent rapport sont identifiées au chapitre 2.

Chapitre 1 La Commission des transports du Québec

1.1 Le statut juridique de la Commission

La Commission des transports du Québec est un organisme institué en 1972 par l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12). Elle a débuté ses activités le 15 février 1973.

La Commission est un tribunal administratif; dans le cadre des règlements du gouvernement et de ses règlements de procédure, elle régit le transport rémunéré.

1.2 Les compétences générales de la Commission

La Commission, dans le cadre de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et ses règlements d'application, a compétence en matière de transport par autobus, de transport de matières en vrac et de courtage en camionnage en vrac, de transport maritime effectué dans le cadre de la compétence du Québec, de location de camions, tracteurs, remorques, semi-remorques et d'autobus.

La Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) et ses règlements d'application confèrent à la Commission une compétence en matière de transport par taxi et limousine avec droit de regard sur les ligues de taxi qui regroupent les propriétaires de taxi dans les agglomérations.

La Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1), quant à elle, prévoit le contrôle de la Commission sur l'activité du camionnage.

La Commission exerce ses compétences dans d'autres secteurs notamment sur le transport ferroviaire dans le cadre de la Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., c. C-14) et la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., c. S-3.3).

De plus, la Commission a compétence en matière de transport terrestre extraprovincial. Le Parlement du Canada, par la Loi de 1987 sur les transports routiers (35-36 Élisabeth II, chapitre 35), a confié aux offices provinciaux, pour les activités sur leur territoire, le contrôle des entreprises extraprovinciales de transport par autocar et des entreprises de camionnage extraprovinciales.

Cette Loi fait siennes les dispositions des lois et règlements provinciaux pour l'exploitation des entreprises extraprovinciales de transport par autocar. Ainsi, la Commission des transports du Québec, peut délivrer des licences et fixer les taux et tarifs de transport

extraprovincial par autocar de la même manière, aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait d'une entreprise locale.

La Loi de 1987 sur les transports routiers (35-36 Élisabeth II, chapitre 35) permet aussi la délivrance de licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales lorsque, dans une province, l'exploitation d'une entreprise locale est subordonnée à l'obtention d'une licence¹.

1.3 Les fonctions principales de la Commission

Selon les dispositions de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et de la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1), la Commission peut délivrer des permis, les transférer, les maintenir ou les modifier, les suspendre ou les révoquer. Elle détient également l'autorité pour fixer des taux et tarifs, les recevoir pour dépôt et refuser les tarifs déposés aux conditions déterminées par règlement.

La Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) et la Loi de 1987 sur les transports routiers (35-36 Élisabeth II chapitre 35) confèrent à la Commission le pouvoir de délivrer, de suspendre ou de révoquer des permis ou des licences de camionnage.

Enfin, suivant les dispositions spécifiques contenues dans certaines autres lois, la Commission exerce d'autres pouvoirs et assume diverses autres responsabilités.

1.3.1 Les permis ou licences

L'obligation de détenir un permis ou une licence

Selon la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), nul ne peut agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il ne détient le permis prescrit à cette fin par règlement.

Pour offrir ou effectuer un transport de personnes à l'aide d'une automobile, selon la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) une personne doit y être autorisée par un permis de taxi. La Commission est aussi habilitée par règlement à délivrer des permis de

¹ Les modalités et la preuve requise pour la délivrance de ces licences sont exposées à la section 3.5 : « Le fonctionnement ».

limousine de grand luxe et à convertir, sauf sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des permis de taxi réguliers en permis de limousine.

Le covoiturage n'entraîne cependant pas l'obligation de détenir un permis lorsque la rémunération versée au transporteur par covoiturage ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation du véhicule. Il y a covoiturage lorsqu'une personne se rendant à son lieu de travail ou d'étude, ou en revenant, transporte d'autres personnes pour leur permettre de se rendre à leur lieu de travail ou d'étude ou d'en revenir.

La Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) énonce le principe que des permis sont prescrits pour fournir des services rémunérés de camionnage et de tirage de remorques et de semi-remorques. À ce principe est aussi assimilée la location d'un camion effectuant un service de transport rémunéré de biens et dont le chauffeur est fourni par le locateur ou une personne liée à ce dernier. Toutefois, il y a des exceptions à l'application de la loi, entre autres s'il s'agit de transport de produits pétroliers par camion citerne muni d'un compteur d'une capacité maximale de 18 200 litres, de transport de carcasses d'automobiles et de déchets, de livraison de périodiques au consommateur, au camelot ou au point de vente et de transport de véhicules à l'occasion d'un service de remorquage effectué au moyen d'une dépanneuse.

Selon la Loi de 1987 sur les transports routiers (35-36 Élisabeth II, chapitre 35) et dans le contexte législatif provincial, l'exploitation d'entreprises extraprovinciales de transport par autocar et d'entreprises de camionnage extraprovinciales requiert une licence².

Les obligations découlant du permis

Les permis délivrés sous l'autorité de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et de la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) autorisent mais aussi obligent le titulaire à fournir les services de transport qui y sont indiqués. Cependant, lorsque la Commission délivre un permis, il lui arrive de déterminer des périodes pendant lesquelles son titulaire a le loisir de suspendre son service. Sur demande, la Commission peut aussi autoriser un transporteur à supprimer ou à réduire de façon temporaire ou permanente les services que son permis l'autorise à fournir. La Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) fait aussi obligation au titulaire d'un permis régi par cette Loi de l'exploiter.

Les catégories de permis

La législation et la réglementation créent diverses catégories de permis : soit des permis réguliers, soit des permis spéciaux, soit des permis temporaires ou encore des permis expérimentaux, qui peuvent être délivrés dans les différents secteurs de transport soit : transport par autobus, transport maritime, transport par taxi, transport de matières en vrac et de location de camions ou d'autobus.

Les permis réguliers sont, en principe, renouvelables alors que les permis spéciaux sont accordés pour une durée de moins d'une année afin de répondre à une situation d'urgence lorsqu'aucun titulaire de permis n'est en mesure d'assurer les services nécessités. Les permis temporaires d'une durée maximale de quinze jours sont délivrés dans des cas d'urgence exceptionnelle et imprévisible. La délivrance de permis de transport par autobus d'une durée inférieure à 60 jours est aussi prévue.

En matière de camionnage en vrac, il est aussi possible de délivrer des permis spéciaux ou temporaires permettant à des personnes déjà détentrices de permis réguliers de fournir leurs services dans une autre région que celle à laquelle se rapportent leurs permis réguliers; ces permis sont restreints aux matières pour lesquelles une preuve de besoin de transport a été faite. Les permis spéciaux et temporaires de camionnage en vrac sont délivrés lorsqu'il est démontré un besoin exceptionnel en quantité de travail et en demande de services et l'incapacité des titulaires de permis de la région pour laquelle ces permis sont demandés à assurer adéquatement le service nécessaire. Le permis temporaire de camionnage en vrac est délivré sur preuve sommaire. La Commission peut également délivrer des permis de courtage en transport pour le transport d'une matière en vrac à une corporation constituée soit en corporation sans but lucratif soit en coopérative.

En outre, la Commission, dans les cas et aux conditions déterminées par règlement adopté en vertu de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), délivre des permis expérimentaux pour favoriser l'essai de nouveaux équipements ou de nouveaux services de transport. C'est ainsi que la réglementation permet à la Commission de délivrer des permis expérimentaux en matière de transport par autobus pour faire l'essai de nouveaux équipements; dans ce cas, le demandeur doit fournir un certificat de la Société de l'assurance automobile du Québec attestant la conformité du véhicule utilisé au Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2).

² Sous réserve de certaines dispositions de l'article 8 et des règlements d'application de l'article 9 de la Loi de 1987 sur les transports routiers, l'office provincial peut délivrer la licence d'exploitation dans la province aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait d'une entreprise de camionnage locale. Pour cette raison, le cas échéant, les termes licence et permis sont synonymes.

Les permis délivrés en vertu de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) sont par essence permanents. Cependant, la Loi prévoit la délivrance de permis au voyage et aussi, pour la durée que la Commission fixe, des permis temporaires pour répondre à une situation d'urgence.

Le renouvellement des permis

Les permis délivrés en vertu de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) n'ont pas à être renouvelés. Les permis réguliers régis par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et la réglementation qui y est afférente expirent, à moins de dispositions contraires dans un règlement, le 31 mars de chaque année³.

Les permis réguliers de transport routier régis par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) sont réputés renouvelés pour une période de un an si, avant la date d'expiration le titulaire du permis a payé à la Société de l'assurance automobile du Québec, les droits et les frais payables en vertu de l'article 31.1 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) pour conserver le droit de circuler avec le véhicule routier utilisé pour fournir le service de transport autorisé par le permis et, si le titulaire du permis fournit à la Commission le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule utilisé.

Cependant les permis réguliers de transport par autobus émis depuis le 18 décembre 1986 sont délivrés pour une période maximale de cinq ans et ne peuvent pas être renouvelés suivant la procédure ci-dessus mentionnée.

Les permis réguliers de transport maritime et de courtage en camionnage en vrac peuvent être renouvelés si une demande à cette fin est introduite avant leur expiration. Cette procédure de renouvellement est aussi possible pour tout permis qui n'est pas renouvelé suivant la manière décrite précédemment.

Les permis régis par la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) expirent aussi le 31 mars de chaque année, mais ils peuvent être renouvelés sur paiement à la Société de l'assurance automobile du Québec des droits prescrits au Règlement sur le transport par taxi. Cependant, cette Société doit refuser de recevoir le paiement de ces droits si elle estime que le titulaire du permis ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires pour la délivrance ou le renouvellement du permis ou se trouve dans un cas où le permis peut être suspendu ou révoqué ou n'a pas payé, avant l'échéance, les droits annuels exigibles.

Toutefois, dans les 15 jours du refus de la Société de l'assurance automobile du Québec de recevoir les droits de renouvellement d'un permis de taxi, le titulaire du permis peut s'adresser à la Commission des transports du Québec pour en obtenir le renouvellement.

La cession de système de transport

La Commission peut transférer un permis régi par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) ou par la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) lorsqu'un transporteur cède la propriété ou le contrôle d'un moyen ou d'un système de transport qu'il exploite en vertu de ce permis. La Commission peut aussi maintenir, modifier ou révoquer tout permis concerné lorsqu'une personne ou une société acquiert ou se propose d'acquérir, directement ou indirectement, un intérêt dans les affaires ou l'entreprise d'une personne principalement engagée dans des opérations de transport. Toutefois, dans le secteur du transport par taxi, nul ne peut être titulaire directement ou indirectement de plus de 20 permis de taxis.

Par ailleurs, les permis régis par la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) ne peuvent être cédés et cette Loi ne contient aucune disposition au sujet de la cession de système de transport. Cependant la Loi prévoit que dans certaines circonstances, une personne autre que le titulaire peut exploiter temporairement le permis d'un titulaire sur paiement des droits prescrits.

1.3.2 La tarification

L'obligation de se conformer à la tarification en vigueur

Un transporteur dont l'activité est régie par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) ne peut réclamer une rémunération pour laquelle existe un taux ou un tarif qui lui est applicable que conformément à ce taux ou à ce tarif.

Pour sa part, le transport par taxi doit être effectué à un prix conforme aux taux et tarifs fixés par la Commission et en vigueur dans le territoire pour lequel le permis de taxi est délivré. Toutefois, il est possible d'effectuer un transport privé de personnes par taxi à un prix différent; ce transport à prix différent doit alors faire l'objet d'un contrat écrit qui doit se trouver à bord du taxi au moment du transport.

³ Les permis de courtage sont délivrés pour une période de deux ans. Les permis de camionnage en vrac expirent le 30 juin de chaque année.

Quant au transport régi par la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1), il n'y a pas de contrôle des taux et tarifs.

La fixation et le dépôt des taux et tarifs

Les taux et tarifs font l'objet de la procédure de fixation ou de celle de dépôt. En principe, les taux et tarifs qui ne font pas l'objet de procédure de dépôt sont régis par la procédure de fixation des taux. Par ailleurs, la plupart des taux et tarifs de transport maritime, de matières en vrac, par autobus et les services de location de camions, de tracteurs, de remorques et de semi-remorques font l'objet de la procédure du dépôt.

1.3.3 Les sanctions administratives

Les sanctions prévues par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12)

La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre des Transports ou de toute personne intéressée, modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur qui a été déclaré coupable d'une infraction à la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), aux règlements ou ordonnances, ou a été déclaré coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation de son moyen ou système de transport. Il en est de même lorsqu'un transporteur supprime, réduit ou étend, sans autorisation préalable, les services que son permis l'autorise à fournir, ou ne fournit pas un service d'une qualité à laquelle le public est en droit de s'attendre compte tenu des circonstances. Cependant ce pouvoir devient une obligation eu égard au permis d'un transporteur par autobus qui ne fournit pas pendant au moins 30 jours les services autorisés par son permis à moins que ce transporteur ne démontre que la cause de son défaut ne lui est pas imputable.

Les sanctions prévues par la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1)

La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre des Transports, d'une autorité régionale, d'une municipalité ou d'une personne intéressée, suspendre ou révoquer un permis de taxi lorsque le titulaire ou la personne à qui la garde et l'exploitation ont été confiées a été reconnu ou s'est avoué coupable depuis moins de deux ans, d'une infraction à la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) et à ses règlements et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon ou a été reconnu ou s'est avoué coupable depuis moins de cinq ans d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon. La Commission peut faire de même lorsque le titulaire d'un permis de taxi supprime, réduit ou étend, sans autorisation, les services que son permis l'autorise à fournir, ne fournit pas un service de la qualité à laquelle le public est en droit de

s'attendre eu égard aux circonstances, n'a pas payé à l'échéance du permis les droits annuels exigibles ou est en défaut de payer un droit annuel fixé par une autorité régionale.

Le pouvoir de suspendre un permis de taxi devient une obligation de suspension pour trois mois lorsque l'exploitation de ce permis a été confiée à une personne ne détenant pas un permis de chauffeur de taxi délivré en vertu de la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1); le pouvoir de suspension devient également impératif lorsque la garde et l'exploitation d'un taxi ont été confiées à une personne reconnue coupable ou qui s'est avoué coupable d'une fraude reliée à l'exploitation du transport par taxi et dont elle n'a pas obtenu le pardon. Le pouvoir de révoquer un permis de taxi devient une obligation lorsque le permis a été exploité pendant une période de suspension prévue à la loi.

Il est aussi possible pour la Commission de demander à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de toute automobile utilisée en violation de la loi ou d'un règlement, que celui qui l'utilise soit ou non titulaire d'un permis.

Les sanctions prévues par la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1)

La Commission a le pouvoir de suspendre ou révoquer un permis de camionnage si elle juge que son titulaire l'a obtenu à la suite de fausses représentations, ne satisfait plus aux conditions de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) ou l'un de ses règlements pour sa délivrance ou ne respecte pas les obligations déterminées par la Loi ou l'un de ses règlements. Dans le cadre de cette Loi, la Commission a aussi l'autorité d'ordonner à son titulaire d'apporter les corrections nécessaires dans le délai qu'elle fixe et, à défaut par ce titulaire d'apporter de tels correctifs, elle peut suspendre ou révoquer le permis concerné.

La Commission peut enfin suspendre ou révoquer un permis de camionnage lorsque son titulaire a été reconnu ou s'est avoué coupable d'une infraction à la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) ou à l'un de ses règlements depuis moins de deux ans et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon ou lorsque son titulaire a été reconnu ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation de son permis depuis moins de cinq ans et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon. Enfin, lorsque la Commission est avisée par la Société de l'assurance automobile du Québec qu'une pénalité a été imposée à un titulaire de permis en vertu du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2), la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) lui permet de suspendre ce permis pour une période qu'elle détermine ou encore de le révoquer s'il est sous l'effet d'une pénalité non acquittée.

1.4 Les autres pouvoirs et responsabilités de la Commission

La Commission a aussi le pouvoir d'agir, de son propre chef ou sur demande de toute personne intéressée, pour établir une codification des droits conférés par les permis régis par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et codifier les clauses d'un permis. Si une codification n'est pas faite en présence des parties, la Commission doit les en aviser et leur donner l'occasion de se faire entendre.

La Commission peut, dans le cadre des règlements, créer et délimiter des divisions territoriales.

La Commission peut autoriser une personne à agir comme inspecteur pour vérifier l'application de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et des règlements adoptés en vertu de celle-ci ou l'application de toute autre loi qui lui confère une juridiction. Ces inspecteurs peuvent, dans l'exercice de leurs fonctions pénétrer dans les établissements, examiner et tirer copie des livres et autres documents, exiger des renseignements et la production de documents.

La Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) prévoit la reconnaissance, par la Commission, d'une ligue de propriétaires de taxi pour chaque agglomération. Une ligue de propriétaires de taxi, lorsque reconnue, a pour fonctions principales de représenter les titulaires de permis de taxi d'une agglomération et de promouvoir leurs intérêts notamment par l'amélioration et la promotion du transport par taxi et l'établissement d'avantages sociaux. Une ligue doit également promouvoir la qualité du service fourni au public.

La Commission exerce aussi, aux conditions déterminées par cette même Loi, certains pouvoirs d'enquête pour déterminer si la cotisation annuelle d'une ligue est suffisante pour lui permettre de s'acquitter de ses responsabilités. Si la Commission estime que cette cotisation est insuffisante, elle augmentera cette cotisation sans excéder toutefois la norme maximale prévue par la Loi.

La Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) prévoit pour sa part que la Commission peut reconnaître une corporation régionale de camionneurs, constituée en corporation sans but lucratif.

Tout règlement adopté par un titulaire de permis de courtage en camionnage en vrac doit, avant d'entrer en vigueur, être approuvé par la Commission.

Lorsque survient un différend relativement au prix ou aux conditions de transport dans le cadre d'un contrat de transport forestier, la Commission peut tenter de le régler sur demande des parties au contrat.

La Commission, en assemblée plénière, a aussi l'autorité d'adopter des règlements de procédure et de régie interne pour la conduite de ses affaires en matière de camionnage.

La Commission détient également des pouvoirs divers quant à l'activité de corporations ou de sociétés de transport de communautés urbaines ou régionales. Ces pouvoirs se retrouvent aux lois constitutives de ces corporations ou sociétés.

La Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1) prévoit par exemple que la Commission peut délivrer un permis de transport en commun sur le territoire du conseil ou modifier le service qu'est autorisé à fournir le titulaire d'un permis de transport par autobus sur le territoire d'un tel conseil après avoir obtenu l'autorisation dudit conseil.

La Commission des transports du Québec doit, sur réception d'une copie de contrat conclu entre une corporation municipale régie par la Loi des cités et villes ou par le Code municipal du Québec (L.R.Q., c. C-27.1) ou par un conseil intermunicipal de transport en commun et un transporteur, modifier ou révoquer s'il y a lieu, tout permis de transport par autobus autorisant son titulaire à opérer un service qui viendrait en concurrence avec celui prévu au contrat. La modification ou la révocation du permis ne peut avoir lieu que dans la mesure requise pour en soustraire les services concurrentiels.

Chapitre 2

Les lois et les règlements administrés en tout ou en partie par la Commission

2.1 Les lois administrées en tout ou en partie

Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12)

Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1)

Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1)

Loi de 1987 sur les transports routiers (35-36 Elizabeth II, chapitre 35)

Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., c. C-14)

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., c. S-3.3)

Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais (L.R.Q., c. C-37.1)

Loi sur la Communauté urbaine de Montréal (L.R.Q., c. C-37.2)

Loi sur la Communauté urbaine de Québec (L.R.Q., c. C-37.3)

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1)

Loi sur les Corporations municipales et intermunicipales de transport (L.R.Q., c. C-70)

Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal (L.Q., 1985, c. 32)

Loi sur la Société de transport de la Ville de Laval (L.Q., 1984, c. 42)

Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19)

Code municipal du Québec (L.R.Q., c. C-27.1)

2.2 Les règlements et décrets particuliers¹

Règlements	Modifications				
	Résolution A.C. ou Décret	Date A.C. ou Décret	No	Référence ² G.O.Q. Page	Date de Publication
Règlement sur le camionnage	47-88	88-01-13	4	791	88-01-27
	138-89	89-02-08	7	1062	89-02-15
	1296-90	90-09-05	38	3521	90-09-19
	237-92	92-02-19	9	1362	92-03-04
Règlement autorisant la Commission des transports du Québec à délivrer des permis temporaires de camionnage	1344-87	87-08-26	38	5489	87-08-28
Règlement sur la location de camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques (R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 9)	4476-77	77-12-21	8	1123	78-02-15
	980-80	80-04-02	24	2101-2105	80-04-23
	3034-80	80-09-24	49	5873	80-10-08
	1539-82	82-06-23	32	2519	82-07-14
	1802-83	83-09-01	40	4047	83-09-21
	1243-85	85-06-19	30	3495	85-07-10
Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales ³					
Règlement sur les transporteurs étrangers (R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 24)	930-79	79-03-28	20	2833	79-04-18
Règlement sur le camionnage en vrac (R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 3)	1379-78	78-04-26	24	2467	78-05-17
	3707-78	78-11-30	59	7013	78-12-13
	3092-79	79-11-14	55	7291	79-11-28
	3159-79	79-11-21	57	7447	79-12-12
	3215-79	79-11-28	57	7457	79-12-12
	ERRATUM	80-02-27	11	1213	80-02-27
	1447-80	80-05-22	26	2853	80-06-04
	1448-80	80-05-22	26	2981	80-06-04
	1450-80	80-05-22	26	2929	80-06-04
	3555-80	80-11-12	58	6563	80-12-03
	1792-81	81-06-23	29	2805	81-07-08
	2005-81	81-07-16	34	3679	81-08-12
	2006-81	81-07-16	33	3433	81-07-29
	901-82	82-04-08	20	1672	82-04-28
	1539-82	82-06-23	32	2519	82-07-14
	1392-83	83-06-22	30	2798	83-07-13
	1326-86	86-08-27	40	3886	86-09-17
	49-88	88-01-13	4	806	88-01-27
	137-89	89-02-08	7	1058	89-02-15
	296-89	89-03-01	11	1807	89-03-15
	563-90	90-04-25	19	1384	90-05-09
	293-92	92-02-26	10	1528	92-03-11
	829-92	92-06-03	25	3927	92-06-17

2.2 Les règlements et décrets particuliers (suite)

Règlements	Modifications			Référence G.O.Q. Page	Date de Publication
	Résolution A.C. ou Décret	Date A.C. ou Décret	No		
Règlement sur la location d'autobus	159-86	86-02-19	9	494	86-02-26
	1033-82	92-07-08	31	4727	92-07-22
Règlement sur le transport par autobus ⁴	1991-86	86-12-19	1	24	87-01-07
	51-88	88-01-13	4	808	88-01-27
	1032-92	92-07-08	31	4725	92-07-22
Règlement sur le transport par taxi ⁴	1763-85	85-08-28	43	5809	85-09-25
	1764-85	85-08-28	42	5740	85-09-18
	ERRATUM	85-10-30	48	6255	85-10-30
	393-87	87-03-18	15	1851	87-04-08
	865-87	87-06-03	24	3356	87-06-10
	129-88	88-01-27	6	1356	88-02-10
	ERRATUM	88-03-30	13	1892	88-03-30
	1729-88	88-11-16	49	5698	88-11-30
	648-91	91-05-08	21	2441	91-05-22
Décret concernant le transport par limousine	1187-87	87-07-29	36	5397	87-08-19
	161-88	88-02-03	8	1475	88-02-24
	162-88	88-02-03	8	1476	88-02-24
Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau ⁵ (R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 17)	150-82	82-01-20	7	458	82-02-17
Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts	148-82	82-01-20	7	455	82-02-17
	1265-83	83-06-15	28	2700	83-06-29
	969-85	85-05-22	26	3128	85-06-12
	2005-85	85-09-25	45	5990	85-10-09
	2155-85	85-10-16	49	6265	85-11-06
	50-88	88-01-13	4	807	88-01-27
	139-89	89-02-08	7	1063	89-02-15
	295-92	92-02-26	10	1552	92-03-11
Règlement de procédure et de régie interne sur les assurances	Résolution 8-1989	89-09-13	43	5260	89-10-11
	Résolution 2-1990	90-07-11	35	3388	90-08-29
	Résolution 1-1992	92-02-11	26	4031	92-06-23



2.2 Les règlements et décrets particuliers (suite)

Règlements	Modifications				Date de Publication
	Résolution A.C. ou Décret	Date A.C. ou Décret	No	Référence G.O.Q. Page	
Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec ¹	Résolution				
	1-1988	88-01-14	4	818	88-01-27
	ERRATUM	88-04-13	13	2081	88-04-13
	Résolution				
	9-1988	88-09-23	43	5293	88-10-19
	Résolution				
	9-1988	88-09-23	40	5095	89-09-20
Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec ²					
	147-82	82-01-20	5	279	82-02-03
	146-82	82-01-20	6	306	82-02-10
	1051-82	82-04-28	23	1968	82-05-12
	1427-82	82-06-09	30	2406	82-06-30
	1394-83	83-06-22	30	2802	83-07-13
	1801-83	83-09-01	40	4046	83-09-21
	2347-83	83-11-16	50	4590	83-11-30
	2722-83	83-12-21	2	67	84-01-11
	1153-84	84-05-16	24	2249	84-06-06
	833-85	85-05-01	22	2590	85-05-22
	1543-85	85-07-24	36	5319	85-08-07
	2006-85	85-09-25	45	5991	85-10-09
	2157-85	85-10-16	49	6267	85-11-06
	1325-86	86-08-17	40	3885	86-09-17
	1824-86	86-12-03	53	4727	86-12-17
	48-88	88-01-13	4	802	88-01-27
	847-88	88-06-01	25	3227	88-06-15
	140-89	89-02-08	7	1063	89-02-15
	563-90	90-04-25	19	1384	90-05-19
	1295-90	90-09-05	38	3521	90-09-19
	238-92	92-02-19	9	1363	92-03-04
	294-92	92-02-26	10	1551	92-03-11

1. À jour au 31 mars 1993.

2. Les références se rapportent à la partie 2 de la Gazette officielle du Québec.

3. Ce règlement a été adopté par le Parlement canadien en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers. Il porte les numéros d'enregistrement DORS-88-46 du 17 décembre 1987 et DORS-90-364 du 21 juin 1990. Il a été respectivement publié le 6 janvier 1988 dans le numéro 1 de la partie 2 et le 4 juillet 1990 dans le numéro 14 de la partie 2 de la Gazette du Canada.

4. Ce règlement a fait l'objet d'une modification par l'article 11 du chapitre 19 des lois de 1990. En effet, la Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives, change la dénomination de la Régie de l'assurance automobile du Québec en celle de la Société de l'assurance automobile du Québec.

5. Ce règlement a originalement été adopté par la Régie des transports et était identifié comme étant l'Ordonnance no 3-N sur le transport des passagers et de marchandises par eau du 1^{er} août 1961. Un amendement a aussi été apporté par une ordonnance du 12 février 1964.

2.3 Les principes¹

Principes en vigueur	Référence ²	No	Page	Date
Concernant l'émission de sommations à la demande du ministre ou de personnes intéressées	C.T.Q. I-1-1982	15	711	82-05-22
	C.T.Q. I-1-1983	41	2319	82-10-15
Concernant la conférence préparatoire	C.T.Q. I-2-1982	33	1429	82-09-25
Concernant l'entrée en vigueur des décisions de la Commission des transports du Québec ³	C.T.Q. I-1-1984	11	632	84-03-17
	C.T.Q. I-2-1984	11	633	84-03-17
	C.T.Q. I-3-1984	43	2690	84-10-27
	C.T.Q. I-1-1985	42	2869	85-10-19
	C.T.Q. I-2-1985	19	1558	86-05-17
Concernant les exigences et autres conditions relatives à la place d'affaires	C.T.Q. I-1-1986	25	2028	86-06-28

1. L'article 34.1 de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) permet à la Commission, dans le cadre des règles de pratique et de régie interne, d'énoncer des principes en vue de la gouverne de ses affaires. Cependant, par le Décret 48-88 du 13 janvier 1988, la procédure permettant à la Commission d'énoncer des principes a été abrogée.

2. Les références se rapportent au Bulletin de la Commission des transports qui fut publié entre janvier 1982 et décembre 1987.

3. Il faut souligner que, suite à un amendement législatif entré en vigueur en 1988, la Loi sur les transports, à l'instar de la Loi sur le camionnage, prévoit que les décisions entrent en vigueur à la date de leur signature ou à toute autre date ultérieure qui y est indiquée. En conséquence, ce principe n'est plus d'actualité.

2.4 Les formules prescrites en vertu de l'article 46 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1)

- Formule de demande de permis ou licence de camionnage permanent avec publication adoptée par la résolution 4-1989 du 21 avril 1989 remplaçant la résolution 2-1988 du 14 janvier 1988.
- Formule de demande de permis ou licence de camionnage permanent sans publication adoptée par la résolution 4-1989 du 21 avril 1989 remplaçant la résolution 2-1988 du 14 janvier 1988.
- Formule de demande de permis ou licence de camionnage temporaire ou au voyage sans publication adoptée par la résolution 4-1989 du 21 avril 1989 remplaçant la résolution 2-1988 du 14 janvier 1988 et modifiée par la résolution du 10-1989 du 26 octobre 1989.
- Formule d'attestation d'assurance à être remplie par les requérants de permis de camionnage adoptée par la résolution 1-1989 du 27 janvier 1989 remplaçant la résolution 8-1988 du 22 avril 1988.

2.5 Les autres résolutions adoptées en vertu des articles 47 et 56 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1)

- Résolution 2-1991 du 12 décembre 1991 concernant les frais de publication des avis des demandes à être acquittés par le requérant remplaçant la résolution 7-1989 du 25 août 1989.
- Résolutions 4-1988 et 4.1-1988 du 14 janvier 1988 concernant les dépositions en audience publique.

Chapitre 3 L'organisation

3.1 L'organisme décisionnel

Tel que stipulé dans la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), la Commission des transports du Québec est formée de neuf membres dont un président et deux vice-présidents, nommés par le Gouvernement.

Le ministre des Transports a désigné 21 fonctionnaires de la Commission, mandatés pour entendre et décider de certaines affaires non contestées.

Le Président

Le président est responsable de l'administration de la Commission dans le cadre de ses règlements. Il est également responsable de l'assignation des membres, de la distribution des causes et de la tenue des séances. À l'égard des membres, le président a les mêmes pouvoirs et attributions que ceux dévolus au juge en chef de la Cour du Québec en ces semblables matières.

Les membres

Le président, monsieur Germain J. Beaudry nommé à ce titre le 4 novembre 1992 (décret # 1613-92) en remplacement de Me Maurice Ferland, tient bureau à Montréal. La vice-présidence est assumée au bureau de Québec par Me Lise Lambert et au bureau de Montréal par monsieur Louis Gravel nommé à ce titre le 4 novembre 1992 (décret # 1614-92).

Messieurs Pierre Gimaiel et Michel Paquet ainsi que monsieur André Thibault nommé le 20 juillet 1992 (décret # 765-92) en remplacement de monsieur Jean-Claude Vézeau, et monsieur Pierre Mercier nommé le 30 novembre 1992 (décret # 1704-92) en remplacement de monsieur Gilles Sanche, sont rattachés au bureau de Québec. Monsieur Guy Ravenelle et monsieur Gilles Baril nommé le 5 janvier 1993 (décret # 1804-92) en remplacement de monsieur Louis Gravel, sont rattachés au bureau de Montréal.

Cependant les membres peuvent siéger alternativement à Québec et Montréal et aussi à d'autres endroits, indépendamment de leur lieu d'assignation.

Les fonctionnaires désignés

Conformément aux dispositions de l'article 17.8 de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et de l'article 62 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1), le ministre des Transports a désigné, après

consultation du président, des membres du personnel de la Commission pour entendre et décider des affaires non contestées relatives au transfert de permis de taxi ou de camionnage en vrac, à la location des véhicules et aux demandes de permis ou licence de camionnage.

La liste des personnes est la suivante :

Bureau de Montréal	Bureau de Québec
Johanne Clermont	Céline Aubin
Micheline Deschamps	Martine D'Anjou
Sylvain Drolet	Charlotte Drapeau
André Gingras	Jacques Hainault
Pierrette Hotte	Gaétan Lachance
Clarisse Julien	Johanne Lachance
Mireille Larose	Réjean Lafond
Louise Miron	Murielle Lessard
Ginette Morin	André Maheux
Johanne Proteau	Hélène Rossignol
Pierjan Thibeault	

3.2 L'appareil de soutien administratif

La structure administrative supérieure de la Commission est celle approuvée par le Conseil du Trésor le 2 avril 1991. L'organigramme apparaissant à la page 23 illustre la structure actuelle.

Le bureau du Président

Sous l'autorité immédiate du président, se regroupent le Service professionnel, l'entité Service juridique et l'entité Secrétariat et organisation des cours. Le Service professionnel est composé d'un personnel agissant à titre de conseiller et répondant à des demandes spéciales des membres de la Commission.

Le Service juridique

Ce service est composé de conseillers juridiques, avocats du ministère de la Justice, et d'un personnel de soutien professionnel et technique. Ils assument les services de recherches juridiques fondamentales et donnent des consultations pour répondre aux besoins de la Commission. Ces conseillers font aussi office de procureurs pour la Commission, lors des audiences publiques.

Le Secrétariat et l'organisation des cours

L'adjoint au président et secrétaire de la Commission est responsable de cette unité administrative réunissant les greffiers-audienciers et autres employés affectés aux diverses opérations relatives à la tenue d'audiences publiques, des séances et auditions en pratique. De plus, cette division est responsable de la transmission à la presse écrite et électronique des informations d'intérêt public. Elle effectue le contrôle des archives, des procès-verbaux des assemblées plénières, assure la rédaction des procès-verbaux des comités mixtes composés de membres et de fonctionnaires, prépare la correspondance générale de la Commission, incluant la rédaction de documents officiels ou de communiqués concernant les relations de la Commission et du président avec les autorités gouvernementales, les organismes de contrôle et les intervenants socio-économiques.

L'organisation administrative

L'administratrice est responsable de l'appareil de soutien administratif. Elle propose les politiques administratives touchant les divers secteurs d'activités. Elle établit les principes directeurs découlant de l'application de la réglementation, des résolutions de l'assemblée plénière et des orientations prises lors des réunions des membres et administrateurs. Elle voit à l'acheminement des demandes à la Commission et assure l'exécution des décisions. Elle fournit aux membres les services nécessaires à l'accomplissement de leur mandat. Pour ce faire, l'administratrice supervise toutes les unités administratives de l'organisation à l'exception de celles sous l'autorité immédiate du président. Elle est assistée dans sa tâche, par une adjointe au bureau de Montréal.

La Direction générale des ressources

Cette direction générale planifie et coordonne les activités du Service des ressources humaines, du Service des ressources financières et du Service des ressources matérielles. La direction voit à l'application des politiques et directives gouvernementales en ces domaines. Elle veille à l'application des lois suivantes : la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-21), la Charte de la langue française (L.R.Q., c. C-11) et la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics (L.R.Q., c. P-38.01).

Le Service des ressources humaines assiste et conseille les gestionnaires de la Commission dans les domaines de l'organisation administrative, de la dotation des emplois, du développement des ressources humaines, du développement organisationnel, de l'application des conventions collectives, des relations de travail, de la santé et sécurité au travail et en

matière d'égalité à l'emploi. Il administre les services de paie, d'avantages sociaux, d'assurances, de retraite et d'assiduité.

Le Service des ressources financières gère les activités reliées à la planification et au contrôle budgétaire et financier. Il effectue l'analyse budgétaire permettant aux autorités de prendre des décisions éclairées dans le contexte de rationalisation des dépenses et de rareté des ressources. Il a la responsabilité de la certification de la disponibilité budgétaire, de la régularité, de la conformité et de l'enregistrement des transactions financières conformément à la Loi sur l'administration (L.R.Q., c. A-6) et selon les normes du Contrôleur des finances. Il participe à la préparation et à la planification des diverses étapes reliées au cycle budgétaire. Il assiste et conseille les autorités et les unités administratives dans l'application des politiques, directives et règlements en matière de gestion financière.

Le Service des ressources matérielles gère les activités d'acquisitions de biens et services, de messagerie, de reprographie et d'aménagement des locaux en fonction des besoins.

La Direction générale de la gestion de l'information et de la vérification

La direction générale coordonne les activités de cinq services de supports professionnel et technique dans les domaines de l'informatique, de la géographie, de l'inspection et de la recherche socio-économique.

Cette direction comprend le Service du traitement de l'information, le Service de la refonte et de la continuité, le Service de la géographie et de la cartographie, le Service de l'inspection et de la vérification et le Service des études et de la planification.

Le Service du traitement de l'information réalise principalement des activités d'exploitation de systèmes, de normalisation et d'orientation en matière de technologie de l'information et toutes les activités qui ont trait au domaine de la micro-informatique.

Le Service de la refonte et de la continuité réalise dans le cadre d'un plan directeur approuvé par le Conseil du Trésor le 3 juillet 1991 (CT 177719), la restructuration de tous les systèmes exploités sur l'ordinateur du ministère des Communications en misant sur la nouvelle technologie mini-informatique. Entretemps, il supporte les usagers et maintient la qualité des systèmes actuels jusqu'à leur remplacement.

Le Service de la géographie et de la cartographie gère la documentation relative au contenu géographique des permis de transport de personnes et de marchandises. Il répond aux demandes d'information relatives à la géographie des transports et peut assister la Commission en ces matières dans le processus d'émission de permis.

Le Service de l'inspection et de la vérification réalise diverses enquêtes à la demande de la Commission. Il effectue le suivi administratif des organismes de courtage. Ce service traite également les plaintes du public et achemine, s'il y a lieu, le rapport aux autorités.

Le Service des études et de la planification réalise des études statistiques relatives à l'industrie du transport. Il produit également des études socio-économiques aux fins de compléter certaines analyses de la Commission. En outre, il exécute différents mandats soumis par la Commission.

Les Directions régionales des demandes et permis (Québec et Montréal)

Les deux directions régionales des demandes et des permis dispensent des services opérationnels dans les secteurs de la compétence de la Commission, soit : le camionnage, le courtage en camionnage en vrac, le camionnage en vrac, le transport par taxi, le transport par autobus, le transport maritime, le transport ferroviaire ainsi que la location de camions, tracteurs, remorques, semi-remorques et d'autobus. Elles sont également responsables de l'accueil de la clientèle et de la diffusion de renseignements.

Elles reçoivent, analysent et traitent toutes les demandes introduites à la Commission. Elles voient, en outre, à la publication des demandes et autres avis. Elles assurent l'instruction des affaires devant la Commission et rendent des décisions pour les demandes non contestées dans le cadre de la désignation faite par le ministre des Transports. Elles voient à l'encaissement des frais et droits conformément aux lois et règlements en collaboration avec le Service des ressources financières. Elles reçoivent et traitent les dépôts des taux et tarifs ainsi que les dépôts de contrats forestiers, elles contrôlent les conditions d'émission, de détention, d'exploitation et de renouvellement de permis. Enfin, elles assurent les liens avec la Société de l'assurance automobile du Québec quant à l'immatriculation des véhicules et l'obtention d'une cote de sécurité.

3.3 Les ressources humaines de la Commission

Le tableau 1 indique la répartition de l'effectif régulier du personnel de la Commission des transports du Québec.

Tableau 1
Effectif régulier au 31 mars 1993

Membres	9
Cadres supérieurs	5
Cadres intermédiaires	10
Professionnels	25
Personnel de bureau techniciens et assimilés	127
Ouvrier	1
Postes vacants	10
Total de l'effectif régulier autorisé*	187

* Effectif autorisé par le Conseil du trésor.

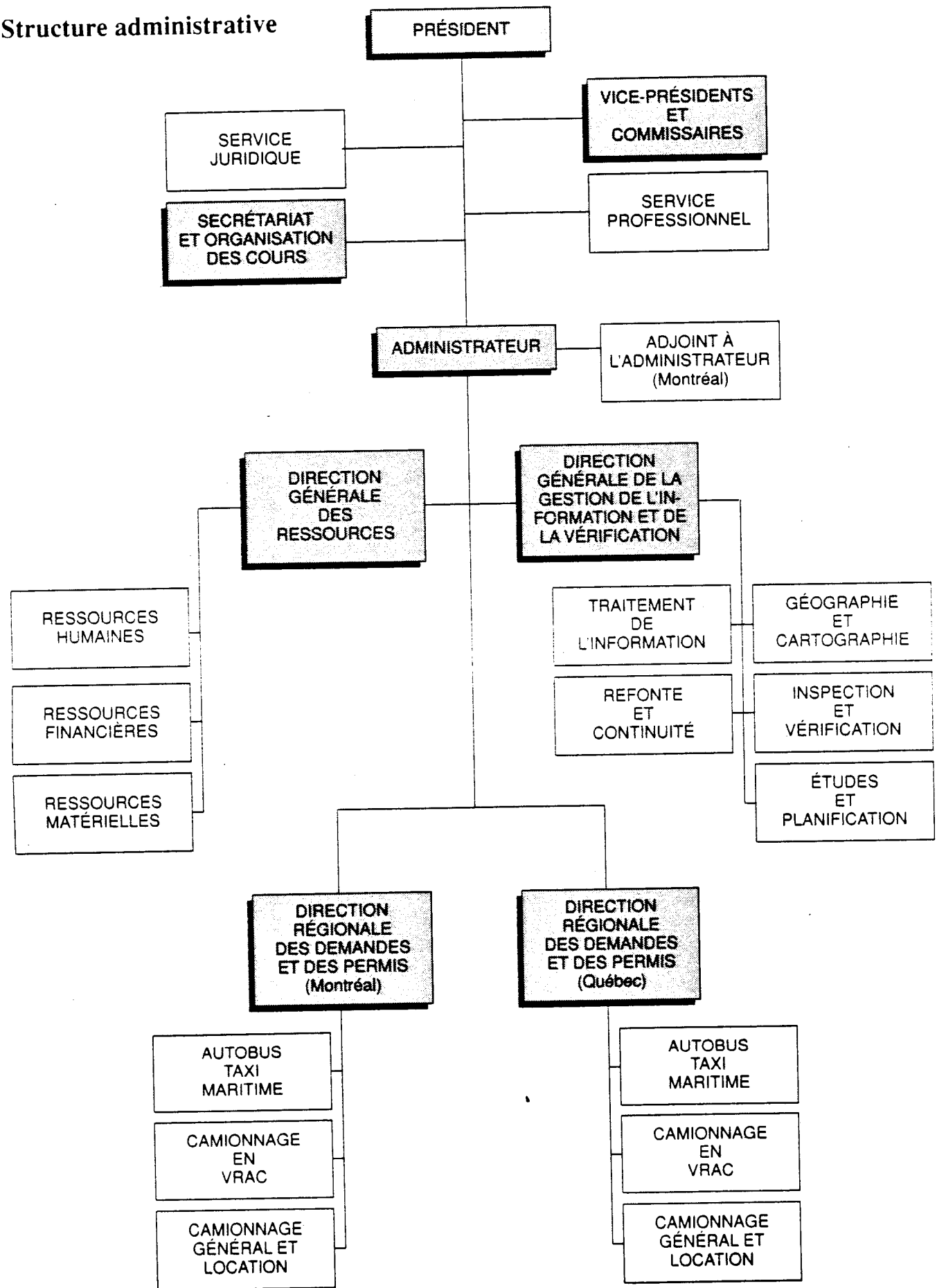
Le tableau 2 indique la répartition des effectifs utilisés durant l'année financière 1992-1993.

Tableau 2
Effectifs utilisés 1992-1993**

	Hommes	Femmes	Total
Membres	7.52	1.00	8.52
Cadres supérieurs	4.00	1.00	5.00
Cadres intermédiaires	4.58	5.00	9.58
Professionnels	18.10	7.40	25.50
Personnel de bureau techniciens et assimilés	27.78	90.72	118.50
Ouvriers	0.97	0.00	0.97
Autres	0.86	0.00	0.86
Total de l'effectif régulier	63,81	105,12	168,93
Total de l'effectif autorisé**			192,00
Occasionnels	8.02	11.93	19.95

** Les effectifs sont comptabilisés en unité ETC (équivalent temps complet = 260 jours/année)

Structure administrative



3.4 Les ressources budgétaires

Pour l'exercice 1992-1993, le programme 4 des crédits du ministère des Transports, intitulé « Commission des transports du Québec », allouait les sommes suivantes :

Super catégorie :

fonctionnement-personnel	7 246 800 \$
--------------------------	--------------

Super catégorie :

fonctionnement-autres dépenses	3 574 900 \$
--------------------------------	--------------

Super catégorie :

capital-autres dépenses	296 200 \$
-------------------------	------------

Total :	<u>11 117 900 \$</u>
---------	----------------------

3.5 Le fonctionnement

Le présent résumé se veut une indication des grandes lignes des dispositions législatives et réglementaires concernant le fonctionnement de la Commission durant l'année 1992-1993. Pour une interprétation légale, il est préférable de se référer aux textes des lois et règlements dont il est fait mention et dont les coordonnées apparaissent au chapitre 2.

3.5.1 Le déroulement des affaires dans les secteurs autres que le camionnage

Les demandes régies par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) suivent les procédures indiquées aux Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec adoptées par le Décret 147-82 et ses amendements. Elles sont introduites par écrit selon la procédure ordinaire ou une procédure particulière et sont accompagnées des frais prescrits, si requis. Toutefois, les demandes concernant les mouvements extraprovinciaux de transport de matières en vrac, sont régies en partie par la Loi de 1987 sur les transports routiers (35-36 Élisabeth II, chapitre 35) qui adopte, par incorporation, certaines conditions et modalités de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et du Règlement sur le camionnage en vrac. Ces demandes de licences extraprovinciales ne font plus l'objet d'une publication, suivant l'application de la loi fédérale susmentionnée.

Les affaires relatives au secteur taxi sont régies par la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) et ses règlements d'application, mais suivent les procédures, adoptées par renvoi, établies aux règles de pratique mentionnées plus haut.

La procédure ordinaire

La procédure ordinaire peut être utilisée pour toutes les demandes à l'exception des demandes de permis temporaire, des demandes de modification d'horaire, de parcours ou de fréquence de transport par autobus, des demandes de suppression de service

de transport par autobus et des demandes relatives aux permis de courtage en camionnage en vrac. La demande introduite selon cette procédure fait l'objet d'une publication dans un quotidien. Cette publication est faite par la Commission.

Une personne peut, dans les 21 jours de la publication d'une demande, présenter une opposition ou une intervention. Pour être recevable, une opposition ou une intervention doit notamment être accompagnée des frais prescrits et avoir été signifiée au demandeur.

Lorsqu'une opposition est introduite et qu'il apparaît qu'il n'y a pas de lien direct suffisant avec la demande, toute partie intéressée peut se pourvoir, au moyen d'une requête devant la Commission siégeant en pratique, pour faire rejeter cette procédure d'opposition. L'on peut agir de la même manière en regard d'une intervention lorsque les raisons de celle-ci, même si reconnues comme étant vraies, ne peuvent modifier le cours d'une affaire.

La procédure particulière

La procédure particulière peut être utilisée pour les demandes de permis spéciaux, les demandes d'autorisation de suppression partielle de services autres que par autobus, les demandes de transfert de permis, les demandes de maintien de permis dans le cas d'acquisition d'intérêts dans une entreprise de transport, les demandes de fixation de taux et tarifs et les demandes de modification de tarifs déposés. Lorsque le demandeur opte pour cette procédure, la demande est publiée par la Commission dans un quotidien avec avis de la possibilité pour tout intéressé de produire une opposition ou une intervention dans les dix jours qui suivent ladite parution.

Les demandes de modification d'horaire, de parcours ou de fréquence des services de transport par autobus et les demandes d'autorisation de suppression de services de transport par autobus doivent être introduites à la suite d'un affichage préalable de dix jours consécutifs dans les véhicules du transporteur concerné.

Aucune publication n'est requise pour les demandes de permis temporaire, de permis de location en forêt, d'autorisation pour utiliser un camion loué, de permis spécial de camionnage en vrac (dans certains cas une publication est requise), de suppression totale de services (sauf s'il s'agit de transport par autobus), de permis de transport par autobus d'une durée inférieure à 60 jours. Ces demandes peuvent être introduites par télégramme, télécopieur, télécopieur, télex ou tout autre moyen de communication écrite.

À l'introduction d'une demande de permis de courtage en camionnage en vrac et de renouvellement d'un tel permis, la Commission donne avis à chaque

détenteur de permis de camionnage en vrac de la région ou de la zone concernée et le cas échéant, aux courtiers de cette région et de cette zone, de la nature de l'affaire, du lieu, de la date et de l'heure de la séance ou de l'audience publique. Cet avis indique que toute personne intéressée peut se présenter et être entendue à la séance ou à l'audience publique, sans qu'il soit nécessaire de produire au préalable, par écrit, une opposition ou une intervention. De plus, la Commission fait publier, dans un journal de langue française circulant dans la région à laquelle cette affaire se rapporte, un avis indiquant la date, le lieu et l'heure de la séance ou de l'audience publique. Cependant, lorsqu'une demande de renouvellement de permis de courtage rencontre certaines conditions établies par règlement, cette demande de renouvellement peut être introduite de la même manière que la demande de permis spécial.

Le dépôt des taux et tarifs, lorsque permis par règlement, se fait par signification à la Commission. Les taux et tarifs qui ne sont pas d'un montant fixe entrent en vigueur le trentième jour qui suit la date de leur dépôt ou à toute autre date ultérieure indiquée par le transporteur ou son agent. En matière de transport de personnes, la Commission peut toutefois abréger ce délai lorsqu'il y a urgence. Les taux et tarifs de transport de marchandises qui sont d'un montant fixe entrent en vigueur le quinzième jour qui suit la date de leur dépôt ou à toute date ultérieure indiquée par le transporteur ou son agent.

Les taux et tarifs de camionnage en vrac qui peuvent faire l'objet d'un dépôt conformément au Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts entrent en vigueur le 3^e jour ouvrable suivant le jour de leur dépôt à moins que la Commission n'ait refusé le dépôt.

Lorsque la Commission refuse un dépôt de taux et tarifs, celui-ci devient introductif d'instance et la Commission détermine, selon l'urgence, s'il y a lieu de suivre la procédure ordinaire ou la procédure particulière.

La Commission peut également recevoir, par dépôt, des contrats de transport forestier. Il est à noter que certains renseignements contenus et identifiés par règlements, ne sont accessibles que dans la mesure prévue par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-2.1). S'il survient un différend relativement au prix ou aux conditions de transport, les parties peuvent demander l'intervention de la Commission afin de le régler.

Dans le cas où la Commission se propose de considérer une affaire de sa propre initiative, elle en donne avis dans un quotidien. Toute personne intéressée peut, dans le délai indiqué, faire connaître son intention d'être entendue. Si la Commission se pro-

pose de modifier, suspendre ou révoquer un permis de son propre chef, elle doit de plus signifier au titulaire l'avis publié.

La Commission émet aussi des sommations enjoignant à la personne sommée de comparaître pour entendre les faits qui lui sont reprochés et faire valoir ses moyens de défense. La sommation est signifiée puis publiée. Lorsque la sommation est délivrée à la demande du ministre ou suite à la dénonciation d'une personne intéressée, la dénonciation est signifiée avec la sommation.

En l'absence d'opposition ou d'intervention¹, une demande introduite selon la procédure régulière est considérée en séance bien que la Commission siégeant en séance puisse référer une affaire en audience publique.

Lorsqu'il y a opposition ou intervention, une demande introduite selon la procédure régulière est entendue en audience publique. Les audiences publiques sont enregistrées et les enregistrements sont conservés pendant les deux années qui suivent la décision finale.

Tous les lundis juridiques, la Commission siège en division de pratique pour statuer sur toute procédure interlocutoire ou incidente.

Le quorum de la Commission en séance, en audience publique et en pratique est d'un membre.

Une décision de la Commission devient exécutoire à la date de sa signature ou à toute autre date ultérieure qui y est fixée.

Tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue, et dont il n'a pas été interjeté appel à la Cour d'appel pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente, ou lorsque, partie au litige il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, se faire entendre ou enfin lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande en révision est introduite en division de pratique dans les trente jours de la date à laquelle la décision de la Commission a pris effet. Lorsque la division de pratique permet qu'une décision fasse l'objet d'une révision, cette permission suspend l'exécution de la décision, à moins que, dans un cas d'urgence particulière, l'exécution provisoire soit accordée. Le quorum de la Commission en révision se compose alors de trois membres.

¹ Dans le cadre de l'article 17.8 de la Loi sur les transports, le ministre a désigné 21 fonctionnaires de la Commission pour décider d'affaires non contestées relatives au transfert d'un permis de taxi ou de camionnage en vrac ou à la location des véhicules.

L'appel

Les décisions de la Commission rendues dans le cadre de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) sont susceptibles d'appel à la Cour d'appel, avec la permission d'un juge de cette cour, lorsqu'il s'agit d'une question de droit qui, suivant l'opinion de ce juge, devrait être soumise à la Cour d'appel. Il en est de même des décisions rendues en vertu de la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1), le tout suivant les dispositions de l'article 116.1 de cette Loi.

3.5.2 Le déroulement des affaires dans le secteur camionnage

Les affaires relatives au camionnage extraprovincial et intraprovincial

Les affaires relatives au camionnage extraprovincial et intraprovincial se déroulent tel qu'indiqué à la Loi de 1987 sur les transports routiers, (35-36 Élisabeth II, chapitre 35), au Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales et, par référence, à la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) et ses règlements d'application. Cependant, les demandes de licences extraprovinciales de camionnage ne font plus l'objet d'une publication, conformément à la loi fédérale ci-haut mentionnée et ce, depuis le 1er janvier 1993.

Les affaires relatives au camionnage local

Les affaires relatives au camionnage local se déroulent tel qu'indiqué à la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1), au Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec (Résolutions 1-1988 et 9-1988 de cette Commission), au Règlement de procédure et de régie interne sur les assurances (Résolutions 8-1989 et 2-1990 et 1-1992 de cette Commission) et au Règlement sur le camionnage.

La procédure ordinaire

La demande de licence ou de permis de camionnage est introduite sur le formulaire prescrit par la Commission et est accompagnée des frais prescrits par règlement.

Sur réception de la demande et après que la Société de l'assurance automobile du Québec ait attesté que le demandeur n'est pas sous l'effet d'une pénalité au sens du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) concernant l'utilisation des véhicules de transport et qu'il a été informé des règles de ce code en semblable matière, la Commission publie dans un quotidien un avis de son intention d'accorder cette demande et de la possibilité pour toute personne intéressée de s'opposer dans les 21 jours de la publication de cet avis.

L'opposition doit être déposée à la Commission dans le délai prescrit, être motivée, assermentée, accompagnée de la preuve de signification au requérant et des frais prescrits. Le défaut de déposer ces documents dans le délai prescrit entraîne le rejet immédiat de l'opposition.

Lorsqu'une demande rencontre une opposition, la Commission tient une audition pour juger si une personne intéressée et opposée a fourni une preuve suffisante que l'exploitation de l'entreprise demanderesse est susceptible de nuire à l'intérêt public; au cours de cette audition, les faits allégués sont tenus pour authentiques et aucun témoin ne peut être entendu.

Si la Commission décide de tenir une audience publique, elle doit être tenue dans les soixante jours de l'expiration du délai d'opposition; le quorum est alors de trois membres. Lorsqu'il est décidé de ne pas tenir une audience publique, le dossier est référé à la Commission siégeant en séance pour décision².

La procédure expéditive

Lorsque la licence ou le permis demandé en est un au voyage, la demande ne fait pas l'objet d'une publication et si la Société de l'assurance automobile du Québec a attesté que le demandeur n'est pas sous l'effet de pénalité non acquittée au sens des dispositions du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2), la licence ou le permis est délivré immédiatement si le voyage projeté ne constitue pas la répétition de voyages antérieurs au point de créer un service régulier. Lorsque la licence ou le permis demandé en est un temporaire, pour répondre à une situation d'urgence et si la Société de l'assurance automobile du Québec a attesté que le demandeur n'est pas sous l'effet d'une pénalité non acquittée au sens des dispositions du code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) la Commission peut délivrer la licence ou le permis.

Cette procédure s'applique également s'il s'agit d'une demande de permis ou de licence qui a pour objet un service de camionnage fourni en sous-traitance pour un titulaire de permis de camionnage. Elle s'applique aussi pour la demande de permis ou de licence qui a pour objet le transport de certains biens décrits à l'article 20 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1), pour le transport effectué par la filiale d'une entreprise de production, de transformation ou de vente de biens pour le compte de cette entreprise ou d'autres filiales de celle-ci et pour un service de remorquage fourni par une personne physique qui, avec son tracteur, tire la remorque ou la semi-remorque d'un expéditeur.

² Dans le cadre de l'article 62 de la Loi sur le camionnage et de l'article 17.8 de la Loi sur les transports, le ministre des Transports a désigné 21 fonctionnaires de la Commission pour décider d'affaires non contestées relatives au camionnage.

L'appel

Les décisions rendues dans le cadre de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) ont effet à compter de la date de leur signature ou, dans le cas de suspension ou révocation de permis, à compter de leur signification. Elles sont susceptibles d'appel avec permission d'un juge de la Cour d'appel, lorsqu'il s'agit d'une question de droit qui, suivant l'opinion de ce juge, devrait être soumise à la Cour d'appel.

3.5.3 Accès du public aux dossiers

Le public peut avoir accès, pendant les heures habituelles de travail, aux dossiers de la Commission. Cependant, les documents confidentiels, identifiés par règlements, ne sont accessibles que dans la mesure prévue par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-2.1).

Le public peut obtenir des photocopies de documents faisant partie des dossiers de la Commission ou obtenir des cassettes d'enregistrement des audiences, moyennant le paiement des frais prescrits.

Chapitre 4

Les réalisations et les orientations

4.1 Les réalisations

Dans le cadre des activités régulières, la Commission a considéré les demandes et autres affaires qui lui ont été adressées. En matière tarifaire, la Commission a procédé à la fixation générale des taux et tarifs de transport en vrac, de transport par véhicule taxi, de transport de passagers et de transport de marchandises. Tout au long de l'année, la Commission a poursuivi le programme de compression des ressources humaines et financières en proposant et assurant l'application de réduction des dépenses qu'elle s'est fixée pour l'exercice financier 1992-1993.

Au niveau administratif, la Commission, par le Bureau de l'administratrice, a poursuivi l'actualisation des directives administratives et de son index de repérage. Elle a émis les principes directeurs et défini les mécanismes de fonctionnement découlant de l'entrée en vigueur de modifications législatives et réglementaires dans les secteurs camionnage et camionnage en vrac. Elle a également établi les règles directrices en regard des modifications réglementaires prévues dans les secteurs autobus, taxi et location.

L'administration, dans le cadre de ses activités, a également participé à plusieurs rencontres regroupant des représentants du ministère des Transports, de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Commission.

La Direction générale des ressources s'est impliquée particulièrement au niveau de certains dossiers majeurs tels les mesures restrictives, le contrôle des effectifs, les prévisions triennales et l'analyse budgétaire. Au Service des ressources humaines, l'année 1992-1993 a été caractérisée par l'élaboration d'une politique en santé et sécurité du travail et d'un programme de prévention, par la réalisation des bilans des programmes d'accès à l'égalité et du bilan de la première année du programme d'aide aux employés et par les travaux entourant la révision des directives de classification. Le Service des ressources financières s'est vu confier de nouvelles responsabilités suite à la décentralisation des activités du Contrôleur des finances, il a également implanté un système de contrôle des traitements et suivi des effectifs. Le Service des ressources matérielles quant à lui, a procédé à la mécanisation des systèmes d'inventaire des formulaires, d'inventaire des fournitures et des données de réception et d'expédition du courrier.

Les Directions régionales des demandes et des permis ont, pour leur part, été fort actives dans le

cadre des opérations régulières de la Commission. En plus de mettre à jour les procédures opérationnelles, les directions régionales ont élaboré de nouveaux formulaires suite à l'adoption de nouvelles dispositions législatives et réglementaires et ont collaboré étroitement avec les services informatiques au développement du nouveau système de gestion des opérations. Elles ont également procédé à l'épuration des dossiers à des fins d'archivage par les Archives nationales du Québec. Les services d'accueil et de renseignements ont par ailleurs été réorganisés en cours d'année. Dans les Services autobus, taxi, maritime, on a procédé à la mise à jour des codes de municipalités à l'index universel secteurs taxi et autobus ainsi qu'à la transmission des avis et des décisions suite à la fixation générale des taux et tarifs de transport par taxi. Ils ont mis à jour le fichier de permis de limousines. Ces services ont collaboré à la création des parcours et complété les grilles horaires et tarifaires correspondantes dans le secteur autobus. Ils ont aussi dans le secteur taxi mis à jour le fichier pour contrôle des dépendances.

Dans les Services camionnage en vrac, de nombreux efforts ont été mis dans le développement d'outils nécessaires au traitement des dépôts de contrats forestiers et de taux et tarifs.

Les Services camionnage général et location ont procédé à l'appariement des dossiers de camionnage actifs avec le Fichier central des entreprises. Dans le cadre de la mise à jour du système de gestion des assurances, ils ont épuré les documents d'assurances, informatiques et physiques, des dossiers des détenteurs.

À la Direction générale de la gestion de l'information et de la vérification: le Service de la refonte et de la continuité, en collaboration avec le ministère des Communications, a orienté le principal de ses efforts sur la réalisation de la refonte de tous nos systèmes exploités au ministère des Communications. Il a également élaboré deux protocoles d'entente sur l'échange de données, l'un avec l'Inspecteur général des institutions financières qui est en place et un autre avec la Société d'assurance automobile du Québec qui en est au stade d'approbation.

Le Service du traitement de l'information a fourni l'assistance appropriée pour l'acquisition de deux mini-ordinateurs pour le support des opérations de la Commission dans le cadre de la refonte des systèmes. Il a actualisé les réseaux locaux et informatisé certaines

opérations du Service de l'inspection et de la vérification concernant le suivi des dossiers. La Commission a augmenté son parc informatique, treize nouveaux usagers se sont intégrés aux réseaux locaux par le biais de l'installation de nouveaux postes de travail de type micro-ordinateur.

Le Service de la géographie et de la cartographie a poursuivi le traitement des requêtes exigeant une analyse de contenu géographique et il a assuré la gestion de territoires dans le système « gestion des permis ». En parallèle, il a exploré de nouvelles applications de la cartographie assistée par ordinateur dans les secteurs de transport par autobus, taxi et camionnage en vrac afin d'élargir la connaissance de la Commission quant à la distribution spatiale des permis et de l'offre de service.

Suite à des plaintes reçues des différentes associations, de ligues de taxi, de divers groupements ou de citoyens ou à la demande des autres unités administratives de la Commission, le Service de l'inspection et de la vérification a effectué près de 200 vérifications. Plus de 40 organismes de courtage de camionnage en vrac ont fait l'objet d'une vérification complète. Suite à ces vérifications, 34 rapports ont été rédigés et transmis aux différents présidents et directeurs de courtage accompagnés pour la plupart d'une liste de constatations qui nécessitent une action de la part des courtiers.

Le Service des études et de la planification a produit les cahiers de statistiques administratives de la Commission et a assumé la production du rapport annuel. Il a diffusé périodiquement des statistiques sur le camionnage général et sur le camionnage en vrac. Il a diffusé également à la demande du public les données statistiques disponibles à la Commission. Le service a de plus publié le bilan du contrôle de l'exploitation des permis de camionnage général tenu en 1990-1991.

4.2 Les orientations

La Commission des transports du Québec, tel un tribunal administratif, se doit d'avoir comme objectif principal la considération des demandes introduites dans le cadre de la législation et de la réglementation. La Commission poursuivra donc son activité régulière tout en coordonnant ses activités avec les autres intervenants du milieu du transport. Elle devra établir les règles et mettre en place les mécanismes qui permettront d'assurer une application judicieuse des modifications réglementaires prévues dans les différents secteurs de transport et de l'abrogation du règlement sur la location de camions, tracteurs, remorques et semi-remorques.

La prochaine année financière sera marquée par l'implantation du nouveau système de gestion des

opérations découlant du plan directeur de refonte des systèmes informatiques. La Commission verra aussi à mettre en place des mécanismes d'échange d'informations avec la Société de l'assurance automobile du Québec, l'Inspecteur général des institutions financières, le ministère du Revenu et la Commission de la santé et de la sécurité au travail. La Commission devra également poursuivre son programme de compression des ressources humaines et financières dans le cadre des mesures de réduction imposées par les organismes centraux.

À la Direction générale des ressources, les efforts de la prochaine année seront principalement consacrés à l'application des mesures restrictives gouvernementales alors que des efforts particuliers seront faits en matière de formation du personnel. On verra à finaliser le protocole d'entente avec le Contrôleur des finances et à assumer les activités qui en découleront, entre autres, par la mise en place d'un système informatique en vue de resserrer le contrôle des dépenses. L'élaboration de plans d'action en santé et sécurité du travail et visant l'amélioration de la qualité des services offerts aux citoyens retiendra également l'attention. Finalement, l'implantation du système inventaire du mobilier constituera l'un des premiers jalons de la mécanisation de la gestion des ressources matérielles.

Les Directions régionales des demandes et des permis auront à réorganiser leurs méthodes de travail suite à la mise en place du nouveau système de gestion des opérations. Dorénavant, les différents services auront à produire les formulaires propres à leur secteur de transport. Le secteur camionnage se voit confier de nouvelles responsabilités puisque la nouvelle réglementation entraînera la perception de droits annuels. Dans le secteur taxi, c'est le permis de limousine qui sera éventuellement redéfini par des modifications réglementaires. Par ailleurs, la Commission continuera de traiter les demandes de reconnaissance des corporations régionales de camionnage en vrac.

À la Direction générale de la gestion de l'information et de la vérification, le Service du traitement de l'information terminera la mise en place de l'infrastructure technologique nécessaire à l'environnement mini-informatique de production et informatisera certaines opérations du Service des ressources matérielles. Le Service de la refonte et de la continuité, quant à lui, procédera à la mise en place du système de gestion des opérations et poursuivra les travaux prévus au plan directeur pour les livraisons 2 et 3 de ce système. De son côté, le Service de l'inspection et de la vérification continuera l'application du programme de vérification auprès des organismes titulaires de permis de courtage ainsi que le suivi administratif des courtiers. Participer à l'implantation de la

nouvelle codification des territoires proposée par le Bureau de la statistique du Québec, finaliser un atlas des zones de courtage de camionnage en vrac et poursuivre les activités régulières constituera l'essentiel des activités du Service de la géographie et de la cartographie pour le prochain exercice. En plus de ses activités régulières, le Service des études et de la planification se propose de préparer des rapports sur différents thèmes socio-économiques notamment dans le domaine du transport nolisé et du transport par taxi.

Chapitre 5
Les statistiques administratives

5.1 Les affaires introduites

5.1.1 Le sommaire

Demandes introductives d'affaires	10 593
Demandes incidentes	146
Affaires introduites par la Commission de sa propre initiative	244
Sous-total	10 983
Interventions	407
Oppositions	439
Sous-total	846
Total	11 829

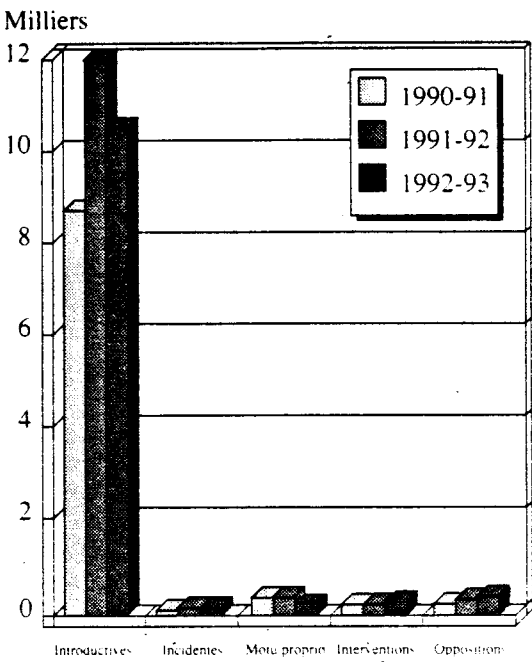
5.1.2 Les demandes introductives d'affaires par secteur d'activité

Secteur d'activité	Nombre de demandes introductives	Pourcentage
Autobus	426	4.0 %
Taxi	1 316	12.4 %
Camionnage	5 344	50.4 %
Camionnage en vrac	3 315	31.3 %
Location	114	1.1 %
Maritime	74	0.7 %
Ferroviaire	4	0.0 %
Total	10 593	100 %

5.1.3 Les affaires introduites suivant la procédure de publication

À la suite d'une publication	4 391
Sans publication	6 446
Total	10 837

5.1.4 Le sommaire des affaires introduites de 1990-1991 à 1992-1993



5.2 Les affaires considérées

5.2.1 Les affaires entendues en audience publique par secteur d'activité

Secteur d'activité	Entendues à Québec	Entendues à Montréal	Entendues à l'extérieur	Total
Autobus	33	42	19	94
Taxi	12	149	—	161
Camionnage	67	17	—	84
Camionnage en vrac	45	73	27	145
Location	3	2	—	5
Maritime	5	—	1	6
Total	165	283	47	495

5.2.2 Les affaires entendues en audience publique par endroit

Endroits	Affaires	Jours
Québec	165	79
Montréal	283	161
Sous-total	448	240
Armagh	1	1
Berthierville	1	1
Chicoutimi	1	1
Dolbeau	1	1
Forestville	1	1
Gaspé	1	1
Granby	1	1
Hull	2	1
Jonquière	3	2
Lac-Mégantic	1	1
Matane	7	3
Montebello	1	1
Mont-Laurier	1	1
Ottawa	1	2
Percé	2	3
Rimouski	1	1
Rivière-du-Loup	1	1
Rouyn-Noranda	5	4
Sept-Iles	3	1
Sherbrooke	1	1
St-Lazare	1	1
St-Raymond	1	1
Thetford Mines	1	1
Trois-Rivières	2	3
Val-d'Or	6	8
Sous-total	47	43
Total	495	283

5.2.3 Les affaires entendues en séance et division de pratique

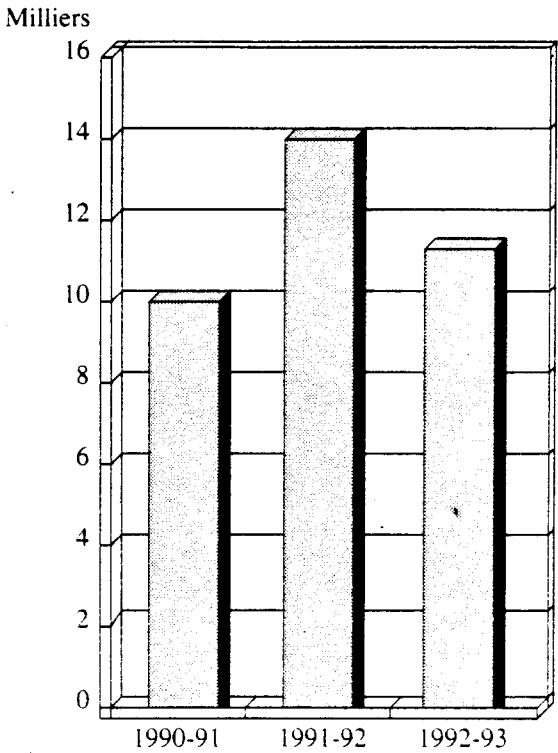
Endroits	Affaires
Québec	
En séance	3 650
En division de pratique	78
Sous-total	3 728
Montréal	
En séance	7 429
En division de pratique	56
Sous-total	7 485
Total	11 213

5.3 Les décisions rendues

5.3.1 Le sommaire

Décisions rendues (séances)	11 079
Décisions rendues (audiences publiques)	435
Décisions rendues (division de pratique)	143
Total	11 657

5.3.2 Le sommaire des décisions rendues de 1990-1991 à 1992-1993



5.3.3 Les décisions rendues par secteur d'activité

Transport par autobus

Sur demande de :	Accordées	Accordées en partie	Désistements	Rejetées	Autres	Total
— dépôt de taux et tarifs	44	—	—	—	—	44
— permis	115	7	28	35	12	197
— renouvellement de permis	43	3	1	—	1	48
— annulation de permis	3	—	—	—	—	3
— modification de permis	19	3	1	—	1	24
— maintien de permis	25	—	2	1	2	30
— transfert de permis	24	4	3	4	1	36
— suppression de service	10	—	—	1	—	11
— modification d'horaires de parcours et de tarifs	29	—	3	—	1	33
— autres natures	17	4	1	—	1	23
Sous-total	329	21	39	41	19	449
Décisions rendues en division de pratique						38
Total						487

5.3.3 Les décisions rendues par secteur d'activité (suite)

Transport par taxi

Sur demande de :	Accordées	Accordées en partie	Désistements	Rejetées	Pendantes	Autres	Total
— permis	91	1	2	27	—	1	122
— permis de taxi spécialisé	2	—	—	—	—	—	2
— renouvellement de permis	270	—	—	—	—	3	273
— annulation de permis	17	1	4	—	—	1	23
— modification de permis	10	1	—	1	—	2	14
— maintien de permis	2	—	—	—	—	—	2
— transfert de permis	787	2	12	22	—	3	826
— suppression de service	68	—	1	—	—	—	69
— autres natures	110	—	12	9	—	2	133
Sous-total	1 357	5	31	59	0	12	1 464
Décisions rendues en division de pratique							34
Total							1 498

Camionnage

Sur demande de :	Accordées	Accordées en partie	Désistements	Rejetées	Pendantes	Autres	Total
— permis	68	—	—	1	—	—	69
— permis au voyage	489	—	—	5	—	—	494
— permis local	442	5	1	10	66	2	526
— permis en sous-traitance	2 075	—	1	1	—	5	2 082
— licence intraprovinciale	322	2	2	4	41	1	372
— licence extraprovinciale	891	3	3	7	56	4	964
— autorisation à exploiter temporairement	11	—	—	—	—	—	11
— modification de permis	236	—	—	—	—	—	236
— modification pour défaut d'assurances	64	—	—	—	—	—	64
— modification (art. 30)	—	—	—	—	—	1	1
— annulation de permis	638	1	7	2	—	3	651
— annulation (art. 30)	7	—	—	—	—	1	8
— annulation pour défaut d'assurances	370	—	—	1	—	6	377
— remplacement	7	—	2	—	—	1	10
— fusion	20	—	—	—	—	—	20
— autres natures	55	—	—	2	—	1	58
Sous-total	5 695	11	16	33	163	25	5 943
Décisions rendues en division de pratique							—
Total							5 943

5.3.3 Les décisions rendues par secteur d'activité (suite)

Camionnage en vrac

Sur demande de :	Accordées	Accordées en partie	Désistements	Rejetées	Autres	Total
— permis (neige)	382	—	1	3	—	386
— autres permis spéciaux	167	1	2	8	2	180
— permis (courtage de région)	—	—	—	—	—	—
— permis (courtage de zone)	15	—	—	3	2	20
— licence extraprovinciale	286	4	—	8	—	298
— permis de location en forêt	8	—	—	—	—	8
— autorisation de louer	53	—	—	—	—	53
— renouvellement de permis	79	—	4	5	3	91
— modification de permis	10	—	—	5	1	16
— maintien de permis	88	—	3	1	1	93
— transfert de permis	721	—	28	33	2	784
— annulation de permis	52	4	10	6	4	76
— suppression de service	132	—	3	5	—	140
— dépôt, modification ou fixation de taux et tarifs	626	—	—	22	—	648
— dépôt de budget et de revenus et dépenses	70	—	—	5	18	93
— dépôt de contrats de transport forestier	465	—	—	—	1	466
— autres natures	75	3	5	8	1	92
Sous-total	3 229	12	56	112	35	3 444
Décisions rendues en division de pratique						60
Total						3 504

Location

Sur demande de :	Accordées	Accordées en partie	Désistements	Rejetées	Autres	Total
— permis	71	1	4	2	1	79
— permis local	—	—	—	—	—	—
— modification de permis	2	—	—	—	—	2
— maintien de permis	5	—	—	—	—	5
— transfert de permis	4	—	—	—	—	4
— changement d'adresse	36	—	1	—	1	38
— dépôt de taux et tarifs	—	—	—	—	—	—
— annulation de permis	5	—	—	—	—	5
— autres natures	7	—	1	—	—	8
Sous-total	130	1	6	2	2	141
Décisions rendues en division de pratique						—
Total						141

5.3.3 Les décisions rendues par secteur d'activité (suite)

Transport maritime

Sur demande de :	Accordées	Accordées en partie	Désistements	Rejetées	Pendantes	Autres	Total
— permis	9	1	—	3	—	—	13
— renouvellement de permis	40	—	—	2	—	—	42
— dépôt, modification ou fixation de taux et tarifs	9	—	—	—	—	—	9
— maintien de permis	1	—	—	—	—	—	1
— autres natures	3	—	—	1	—	—	4
Sous-total	62	1	—	6	—	—	69
Décisions rendues en division de pratique							11
Total							80

Transport ferroviaire

Sur demande de :	Accordées	Accordées en partie	Désistements	Rejetées	Autres	Total
— permis	—	—	—	—	—	—
— renouvellement de permis	—	—	—	—	—	—
— dépôt, modification ou fixation de taux et tarifs	4	—	—	—	—	4
— autres natures	—	—	—	—	—	—
Sous-total	4	—	—	—	—	4
Décisions rendues en division de pratique						—
Total						4

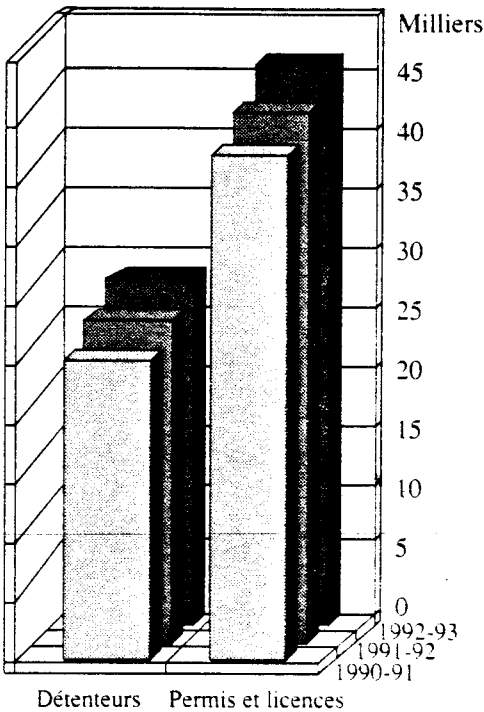
5.4 Les détenteurs, les permis et licences

5.4.1 Les détenteurs et les permis ou licences réguliers par secteur d'activité

Secteur d'activité	Détenteurs ¹	Permis
Transport par autobus	394	1 020
Transport par taxi	6 423	8 122
Camionnage	13 739	22 591
Camionnage en vrac ² et courtage en transport	7 576	12 897
Transport maritime	47	81
Location	861	2 603
Total	29 040	47 314

- 1 Pour un secteur d'activité donné, un détenteur n'est compté qu'une fois même s'il détient plusieurs types de permis ou des permis d'un type donné dans plus d'une région ou agglomération.
- 2 Inclut les détenteurs et les licences de vrac extraprovinciales émises en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers.

5.4.2 Le sommaire des détenteurs et des permis ou licences réguliers de 1990-1991 à 1992-1993



5.4.3 Les détenteurs et permis de transport de matières en vrac suivant les régions et les permis de courtage

Régions	Nombre de détenteurs	Nombre de permis	Permis de région	Permis de zones
1	520	780	0	8
2	524	771	1	6
3	1 257	1 784	1	16
4	556	770	1	9
5	617	782	1	10
6	1 582	2 037	1	16
7	569	736	0	6
8	567	786	1	7
9	207	317	0	6
10	858	1 139	0	2
Sous-total	7 157	9 902	6	86
Extraprovincial (licences)	626	2 354	—	—
Location en forêt	7	8	—	—
Spéciaux	472	541	—	—
Total réel²	7 490	12 805	6	86
Montréal	4 352	7 413	3	41
Québec	3 138	5 392	3	45

5.4.4 Les détenteurs et permis (licences) de camionnage par territoire selon les lois provinciales et fédérale

Territoires	Nombre de détenteurs					Nombre de permis (licences)				
	Extra-provincial	Intra-provincial	Local	Auto ¹ temp	Total ² réel	Extra-provincial	Intra-provincial	Local	Auto ¹ temp	Total
Québec	5 101	4 883	2 798	4	7 952	5 578	5 440	2 894	4	13 916
Ontario	2 356	1 373	7	—	2 365	2 515	1 389	7	—	3 911
Nouveau-Brunswick	752	448	—	—	752	825	449	—	—	1 274
Nouvelle-Écosse	269	131	—	—	269	319	131	—	—	450
Ile-du-Prince-Édouard	69	36	—	—	69	85	36	—	—	121
Terre-Neuve	59	32	—	—	59	66	32	—	—	98
Alberta	169	64	2	—	171	187	64	2	—	253
Saskatchewan	108	55	—	—	108	113	55	—	—	168
Manitoba	247	169	—	—	247	252	170	—	—	422
Colombie-Britannique	79	18	—	—	79	88	18	—	—	106
Territoires du Nord-Ouest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yukon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
États-Unis	1 668	106	—	—	1 668	1 765	107	—	—	1 872
Total	10 877	7 315	2 807	4	13 739	11 793	7 891	2 903	4	22 591

1 Autorisation temporaire.
2 Pour un secteur d'activité donné, un détenteur n'est compté qu'une fois même s'il détient plusieurs types de permis ou des permis d'un type donné dans plus d'une région ou agglomération.

5.4.5 Les détenteurs et permis (licences) de camionnage par catégorie selon les lois provinciales et fédérale

Catégorie de permis (licences)	Nombre de détenteurs				Nombre de permis (licences)			
	Extra-provincial	Intra-provincial	Local	Total ² réel	Extra-provincial	Intra-provincial	Local	Total
Transport général public	5 122	3 085	2 126	7 428	5 211	3 106	2 134	10 451
Transport particulier/camionnage en sous-traitance	6 067	4 705	694	6 832	6 088	4 718	695	11 501
Transport particulier/tirage de remorque et semi-remorque	19	18	15	40	19	20	15	54
Transport particulier/transport à titre principal	127	39	55	197	141	47	59	247
Transport par une filiale	—	—	—	—	—	—	—	—
Exploitation en corridor	330	—	—	330	334	—	—	334
Autorisation d'exploiter temporairement	—	—	—	4	—	—	—	4
Total réel ²	10 877	7 315	2 807	13 739	11 793	7 891	2 903	22 591

1 Autorisation temporaire.
2 Pour un secteur d'activité donné, un détenteur n'est compté qu'une fois même s'il détient plusieurs types de permis ou des permis d'un type donné dans plus d'une région ou agglomération.

5.4.6 Les détenteurs et permis de transport par taxi

Agglomérations	Détenteurs	Permis	Lignes de taxi
1 - Boucherville	16	17	x
2 - Longueuil	290	344	x
3 - Candiac - Laprairie	12	15	x
4 - Cowansville	12	14	x
5 - Est de Montréal	288	332	x
6 - Joliette	29	32	x
7 - Lachute	14	17	x
8 - Laval	167	215	x
9 - Matane *	16	16	x
10 - Mont-Joli *	10	10	x
11 - Montréal	3 020	3 944	x
12 - Ouest de Montréal	251	271	x
13 - Rivière-du-Loup *	8	16	x
14 - St-Eustache	34	35	x
15 - St-Jérôme	44	47	x
16 - Sorel	50	51	x
17 - Terrebonne	28	28	x
18 - Thetford Mines *	6	9	x
19 - Victoriaville *	25	25	x
20 - Alma *	5	17	x
21 - Côte-Nord *	30	30	x
22 - Beauharnois	6	7	x
23 - Beloeil	19	21	x
24 - St-Bruno	14	14	x
25 - Charlesbourg *	38	38	x
26 - Châteauguay	47	52	x
27 - La Baie *	3	11	x
28 - Dolbeau - Mistassini *	5	10	x
29 - Drummondville *	30	35	x
30 - Est du Québec *	52	52	x
31 - Gaspé *	12	14	
32 - Repentigny	18	24	x
33 - Granby	47	50	x
34 - Hull	9	84	x
35 - Lévis - Lauzon *	45	48	x
36 - Québec *	434	440	x
37 - Rimouski *	45	45	x
38 - Ste-Foy - Sillery *	77	100	x
39 - St-Hyacinthe	39	39	x
40 - Trois-Rivières *	84	89	
41 - St-Jean	45	53	x
42 - Shawinigan *	20	33	x
43 - Sherbrooke	75	76	x
44 - Valleyfield	35	36	x
45 - Amos *	16	19	x
46 - Chibougamau *	11	11	x
47 - Matagami *	2	4	x
48 - Rouyn-Noranda *	47	47	x
49 - Val d'Or *	29	34	x
50 - La Tuque *	2	11	x
51 - Ouest du Saguenay *	31	34	x
52 - Saguenay *	29	38	x
53 - Sept-Iles *	35	41	x
54 - Ste-Thérèse	36	36	x
55 - Gatineau	5	38	x
56 - Le Gardeur	7	14	x
57 - Vaudreuil	18	21	x
Agglomérations - Sous-total	5 787	7 204	
Régions	572	792	
Permis spécialisés	85	126	
Total réel	6 423	8 122	

* Ces agglomérations sont régies par le bureau de Québec.

5.4.7 Les détenteurs et permis de transport par autobus

Catégorie de permis	Détenteurs			Permis		
	Montréal	Québec	C.T.Q.	Montréal	Québec	C.T.Q.
Transport urbain	19	23	42	23	24	47
Transport interurbain	32	41	73	100	82	182
Transport aéroportuaire	11	6	17	18	6	24
Transport touristique	4	25	29	11	46	57
Transport scolaire	64	70	134	86	113	199
Transport par abonnement	48	60	108	60	84	144
Transport nolisé	94	163	257	122	245	367
Total réel	168	226	394	420	600	1 020

5.4.8 Les détenteurs et les permis réguliers de location

	Détenteurs			Permis		
	Autobus Décret 159-86	Camions, tracteurs, remorques, semi-remorques	Total	Autobus Décret 159-86	Camions, tracteurs, remorques, semi-remorques	Total
		Court terme	Long terme		Court terme	Long terme
Montréal	8	438	457	8	1 048	730
Québec	7	287	237	7	460	350
Total	15	725	694	15	1 508	1 080

5.4.9 Les détenteurs et permis de transport maritime

Service	Détenteurs	Permis
Passagers	22	22
Traversiers	17	17
Marchandises générales	10	10
Marchandises en vrac	7	7
Charte-partie	19	25
Total réel	47	81

Code de déontologie

Ce code a été adopté, le 4 février 1993, lors de l'assemblée plénière de la Commission des transports du Québec.

Principe

La spécialisation, la multidisciplinarité, la collégialité et l'accessibilité sont des traits fondamentaux des tribunaux administratifs. Dans l'exercice de ses fonctions, *le membre de la Commission* a en tout temps une conduite qui traduit le respect de ces caractères.

Indépendance et excellence

01. *Le membre de la Commission* remplit son rôle avec intégrité, dignité et honneur.
02. *Le membre de la Commission* défend l'indépendance de sa fonction; il exerce à l'abri de toute ingérence extérieure.
03. *Le membre de la Commission* maintient ses connaissances et son habileté professionnelle de façon à ce qu'elle concorde avec les exigences de sa charge et soient garantes de la qualité de son travail.

Impartialité

04. Dans l'exercice de ses fonctions, *le membre de la Commission* agit et paraît agir en tout temps de façon objective et impartiale.
05. *Le membre de la Commission* se récuse devant toute situation susceptible de jeter un doute sur son impartialité.
06. *Le membre de la Commission* s'abstient de toute activité incompatible avec l'exercice de sa fonction.
07. *Le membre de la Commission* s'abstient de toute intervention ou prise de position concernant un dossier qui n'est plus de son ressort.
08. Dans son comportement public, *le membre de la Commission* fait preuve de réserve et s'abstient d'exprimer des opinions pouvant faire naître des doutes sur son objectivité ou son impartialité.

Comportement

09. *Le membre de la Commission* a le plus grand respect pour le fonctionnement collégial du tribunal et apporte le soutien approprié à ses collègues, dans le respect mutuel de la discipline et de la compétence spécifique de chacun.
10. *Le membre de la Commission* assure le bon ordre durant une audition en ayant une attitude ferme mais courtoise, qui favorise le respect mutuel de toutes les personnes présentes.

11. En vertu du principe d'accessibilité de la justice administrative, *le membre de la Commission* fait preuve d'ouverture d'esprit à l'égard de formes d'audition alternatives telles la conférence préparatoire et la conférence téléphonique, sous réserve des dispositions légales applicables.

Décisions

12. *Le membre de la Commission* rend des décisions motivées, dans une langue simple et accessible, avec la plus grande diligence.

Compte rendu sur l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics

L'article 10 de la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics (L.R.Q., c. P-38.01) prescrit qu'un organisme dont la loi exige la production d'un rapport annuel de ses activités doit fournir dans ce rapport, sous une rubrique particulière, un compte rendu sur l'application de cette loi dans les lieux qu'il occupe.

Au cours de l'année, la Commission des transports du Québec a continué d'assumer les responsabilités de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics.

Le plan d'action mis de l'avant en janvier 1987 consiste en la pose d'affiches interdisant de fumer dans les endroits énumérés à l'article 8 de la loi, à la désignation de deux inspecteurs dont le rôle est de vérifier l'application de la loi, sous la responsabilité du directeur des ressources humaines, à la pose d'affiches montrant les dangers auxquels s'exposent les fumeurs dans les endroits les plus fréquentés et à la mise sur pied d'un programme pour inciter le personnel à cesser de fumer.

Ce plan d'action a donné des résultats satisfaisants puisque aucune plainte n'a été portée et qu'aucune infraction n'a été constatée depuis sa mise en place.

Commission des transports du Québec

État financier de l'exercice terminé le 31 mars 1992

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié l'état des revenus et dépenses de la Commission des transports du Québec de l'exercice terminé le 31 mars 1992. La responsabilité de cet état financier incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur cet état financier en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans l'état financier. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans l'état financier. Elle comprend également l'évaluation des conventions comptables suivies et des estimations importantes préparées par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble de l'état financier.

À mon avis, cet état financier présente fidèlement, à tous égards importants, les revenus et les dépenses de la Commission pour l'exercice terminé le 31 mars 1992 selon les conventions comptables énoncées à la note 2. Conformément aux exigences de la Loi sur le vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,
Guy Breton, f.c.a.
Québec, le 7 août 1992

Commission des transports du Québec

Revenus et dépenses
de l'exercice terminé le 31 mars 1992

	1992	1991
Revenus virés au Fonds consolidé du revenu		
Droits, frais et dépens afférents aux permis	1 355 029 \$	894 019 \$
Placements médias	434 012	417 391
Autres	9 054	11 576
	<u>1 798 095 \$</u>	<u>1 322 986 \$</u>
Dépenses assumées par le gouvernement du Québec		
Traitements et autres rémunérations	7 078 870 \$	6 583 337 \$
Services de transport et de communication	435 080	430 124
Services professionnels, administratifs et autres	953 164	946 301
Publication d'avis juridiques	401 252	415 014
Entretien et réparations	102 458	100 973
Loyers	1 271 567	1 175 913
Fournitures et approvisionnements	129 060	184 609
Matériel et équipement	306 514	433 059
Autres	300	3 809
	<u>10 678 265 \$</u>	<u>10 273 139 \$</u>

Pour la Commission
Maurice Ferland,
Président
Lise Villeneuve,
Administratrice

Commission des transports du Québec

Notes complémentaires

31 mars 1992

1. Constitution, objet et financement

La Commission des transports du Québec, constituée par la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12 et modifications), est un organisme possédant des pouvoirs de décision. La Commission a compétence sur le transport public, le transport général, le transport des matières en vrac, le transport spécialisé et certaines locations de véhicules. Elle peut également délivrer des permis, fixer des taux et tarifs et exercer les autres pouvoirs qui lui sont attribués.

2. Conventions comptables

Les frais d'administration de la Commission assumés par le gouvernement du Québec sont payés à même les deniers accordés annuellement à cette fin par le Parlement.

Les conventions comptables utilisées sont celles en usage au gouvernement du Québec et comportent, entre autres particularités, que les acquisitions de biens en capital sont imputées aux dépenses.

Les revenus provenant des droits, frais et dépens afférents aux permis et autres sont comptabilisés dans l'exercice financier au cours duquel il sont reçus à ce titre. Les comptes émis avant la fin de l'exercice financier sont portés à ces revenus.

Les dépenses assumées par le gouvernement du Québec sont inscrites selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

Le coût des avantages sociaux accordés ainsi que celui de certains services, défrayés à même les crédits de différents ministères et organismes du gouvernement, ne sont pas présentés dans l'état des revenus et dépenses.

Aucun bilan n'est présenté vu que la Commission n'a aucun actif ni passif. Par ailleurs, les revenus et les dépenses de la Commission, étant des opérations du Fonds consolidé du revenu, ils sont également présentés dans les états financiers du gouvernement du Québec (Programme 4 du ministère des Transports).

3. Éventualité

Une action en justice totalisant 1,2 M\$ a été intentée en 1989 contre la Commission. Selon l'opinion de la Commission, aucun passif important ne peut résulter de cette action. Le montant pouvant résulter du dénouement de cette éventualité sera imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

3. LISTE DES VOYAGES HORS QUÉBEC

QUESTION NUMÉRO 3:

LISTE DES VOYAGES HORS QUÉBEC DEPUIS LE 1^{er} AVRIL 1993

1) ENDROIT: TORONTO, ONTARIO, CANADA

DATE: du 12 au 15 avril 1993

BUT DU VOYAGE: Audience publique conjointe avec l'Ontario Highway Transport Board

DIRIGEANTS ET FONCTIONNAIRES CONCERNÉS

M. Louis Gravel, vice-président
M. Gilles Baril, commissaire
Mme Huguette Corbeil, greffière

2) ENDROIT: CHARLOTTETOWN, ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, CANADA

DATE: du 4 au 9 mai 1993

BUT DU VOYAGE: Participer à une réunion annuelle du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)

DIRIGEANTS ET FONCTIONNAIRES CONCERNÉS

M. Louis Gravel, vice-président

3) ENDROIT: ORLANDO, FLORIDE, U.S.A.

DATE: du 10 au 15 octobre 1993

BUT DU VOYAGE: Participer à la conférence internationale sur la réglementation du taxi

DIRIGEANTS ET FONCTIONNAIRES CONCERNÉS

M. Germain J. Beaudry, président
M. Roland Leblanc, Adjoint au président et secrétaire de la Commission

COUT TOTAL:
7 796,16 \$

4. LISTE DES DÉPENSES EN PUBLICITÉ

QUESTION NUMÉRO 4:

LISTE DES DÉPENSES EN PUBLICITÉ

PRÉVISION DE DÉPENSES POUR 1993-1994 : 350 000 \$

PRÉVISIONS POUR 1994-1995 : 350 000 \$

VENTILATION DES DÉPENSES PAR TYPE DE MÉDIA

Journaux : 350 000 \$ (1)

(1) Ces sommes sont administrées par le Fonds des moyens de communication du Ministère des communications.

5. LISTE DES SONDAGES EFFECTUÉS

QUESTION NUMÉRO 5:

LISTE DES SONDAGES EFFECTUÉS DURANT L'EXERCICE 1993-1994

IL N'Y A PAS EU DE SONDAGE EFFECTUÉ À LA COMMISSION DES TRANSPORTS AU COURS DE L'EXERCICE 1993-1994.

6. LISTE DES CONTRATS DE MOINS DE 25 000 \$

QUESTION NUMÉRO 6:

LISTE DES CONTRATS DE MOINS DE 25 000\$ OCTROYÉS PAR LA COMMISSION
DES TRANSPORTS DU QUÉBEC DEPUIS LE 1^{er} AVRIL 1993 AU 31 MARS 1994.

<u>NOM DU PROFESSIONNEL</u>	<u>OBJET DU CONTRAT</u>	<u>COÛT</u>
Direction générale de l'informatique	Entente de services informatiques	11 947 \$
Sécur inc.	Transport dépôts bancaires	9 522 \$
Les Services professionnels de programmes d'aide aux employés	Programme d'aide aux employés "Liberté"	6 545 \$
Fonds des moyens de communications	Traduction	510 \$
NCR Canada Ltée	Microfilmage - Québec	2 000 \$
Compétec	Composition typographique	3 000 \$
Valpan Microfilms Inc.	Microfilmage - Montréal	3 000 \$
Ingres	Exploitation d'une licence	1 083 \$
Ingres	Exploitation d'une licence	1 548 \$
Ingres	Support logiciel pour l'implantation de SGO	2 000 \$

QUESTION NUMÉRO 6: (page 2)

LISTE DES CONTRATS DE MOINS DE 25,000 \$ OCTROYÉS PAR LA COMMISSION
DES TRANSPORTS DU QUÉBEC DEPUIS LE 1^{ER} AVRIL 1993 AU 31 MARS 1994.

Service de données Asselin	Saisies de données - assiduité	480 \$
Hewlett Packard Canada	Service Hardware et software	8 999 \$
Hewlett Packard Canada	Location d'un dérouleur de bandes	8 161 \$
Hewlett Packard Canada	Support matériel SGO	4 000 \$
Hewlett Packard Canada	Support personnalisé	2 380 \$
Logidec	Impression listes SAGIP	<u>399 \$</u>
	TOTAL:	65 574 \$ =====

7. LISTE DES CONTRATS AYANT FAIT
L'OBJET D'UN SUPPLÉMENT

QUESTION NUMÉRO 7

LISTE DÉTAILLÉE DES CONTRATS QUI, DEPUIS LE 1ER AVRIL 1993 ONT FAIT L'OBJET
D'UN VERSEMENT SUPPLÉMENTAIRE PAR RAPPORT AU MONTANT INITIAL

AUCUN VERSEMENT SUPPLÉMENTAIRE PAR RAPPORT AU MONTANT INITIAL DEPUIS LE 1ER AVRIL 1993.

8. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

<p>QUESTION NUMÉRO 8</p>	<p>LE MONTANT GLOBAL POUR L'ANNÉE 1993-1994 DES DÉPENSES DIVERSES</p>	<p>LE COÛT TOTAL POUR L'ENSEMBLE DES DÉPENSES EST DE 307 955 \$</p>
--------------------------	---	---

**9. NOMBRE DE PERSONNES DONT L'ADHÉSION A
DES CLUBS PRIVÉS, SOCIAUX ... FUT PAYÉE
PAR L'EMPLOYEUR**

QUESTION NUMÉRO 9

POUR CHACUN DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES PUBLICS ET PARAPUBLICS SOUS LEUR AUTORITÉ, COMBIEN DE PERSONNES, DONT LA COTISATION FUT PAYÉE PAR L'EMPLOYEUR, SONT MEMBRES DE CLUBS PRIVÉS (CLUBS D'AFFAIRES, CLUBS SOCIAUX, CLUBS DE GOLF OU AUTRES) ET À QUELLE SOMME S'ÉLÈVE LE MONTANT GLOBAL PAYÉ POUR CES COTISATIONS?

QUELLE EST LA FONCTION DE CHAQUE PERSONNE CONCERNÉE AINSI QUE LE CÔTÉ DE LA COTISATION?

AUCUNE COTISATION N'A ÉTÉ PAYÉE PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC POUR DES CLUBS PRIVÉS.

LES COTISATIONS PAYÉES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC EN 1993-1994 SONT POUR DES ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES, PATRONALES OU ADMINISTRATIVES.

**10. NOMBRE ET RÉPARTITION DU PERSONNEL
MASCULIN ET FÉMININ, DES PERSONNES
HANDICAPÉES ET DES COMMUNAUTÉS
CULTURELLES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI**

QUESTION NUMÉRO 10

LE NOMBRE ET LA RÉPARTITION DU PERSONNEL MASCULIN ET FÉMININ, DES PERSONNES HANDICAPÉES ET DES COMMUNAUTÉS CULTURELLES POUR CHAQUE CATÉGORIE D'EMPLOIS (CADRES, PROFESSIONNELS, FONCTIONNAIRES, ETC...) POUR 1993-1994

RÉPARTITION HOMMES/FEMMES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

Membres:	2 femmes	7 hommes
Cadres supérieurs:	1 femme	4 hommes
Cadres intermédiaires:	5 femmes	4 hommes
Professionnels:	7 femmes	18 hommes
PBTA:	94 femmes	28 hommes
Ouvrier:	0	1 homme
TOTAL:	109 femmes	62 hommes

PERSONNES HANDICAPÉES ET COMMUNAUTÉS CULTURELLES

<u>MEMBRES</u>	<u>CADRES</u>	<u>PROFESSIONNELLES</u>	<u>PBTA</u>
---	---	-----	1 communauté culturelle 3 personnes handicapées

NOTE: Employé(e)s réguliers seulement

11. NOMBRE DE JOURS DE CONGÉ DE MALADIE,
NOMBRE DE JOURS DE VACANCES, PRIS
PAR LE PERSONNEL ET HEURES
SUPPLÉMENTAIRES RÉALISÉES

QUESTION NUMÉRO 11

POUR L'EXERCICE FINANCIER 1993-1994, POUR CHAQUE MINISTÈRE ET ORGANISME, LE TOTAL DE:

- a) Nombre de jours de congé de maladie pris par le personnel: 1183 jours 1 heure 26 minutes (au 5 mars 1994)
- b) Nombre d'heures supplémentaires de travail réalisées par le personnel et répartition de la rémunération de ces heures supplémentaires (argent, vacances, etc.): 2517,02 heures compensées (au 22 mars 1994)
1384 heures payées (au 22 mars 1994)
- c) Nombre de jours de vacances pris par le personnel: 3167 jours (au 5 mars 1994)

**12. A) NOMBRE D'EFFECTIFS RÉGULIERS
PAR CATÉGORIE D'EMPLOI**

**B) NOMBRE D'EMPLOYÉS
BÉNÉFICIAINT D'UN TRAITEMENT
ADDITIONNEL EN RAISON DE
LA COMPLEXITÉ DE LA TACHE**

**C) NOMBRE D'EMPLOYÉS
BÉNÉFICIAINT D'UN TRAITEMENT
SUPÉRIEUR A CELUI NORMALEMENT
PRÉVU POUR LA TACHE ACCOMPLIE**

**D) NOMBRE DE POSTES PAR
CATÉGORIE D'EMPLOI**

**E) NIVEAU DES EFFECTIFS PAR
CATÉGORIE D'EMPLOI AU
COURS DES CINQ PROCHAINS
EXERCICES BUDGÉTAIRES**

La réponse à la question 12 est comme suit:

- a) Effectifs réguliers par catégorie d'emploi (situation au 31 mars 1994 (voir tableau annexé)
- b et c) Les renseignements sont fournis pour l'exercice 1993-1994 (voir tableau annexé)
- d) Les renseignements fournis représentent la situation de mars 1994 (voir tableau annexé)
- e) Ces informations seront fournies lors du dépôt du plan des effectifs du Ministère et organismes conformément à la loi 198.

QUESTION NUMÉRO 12

CONCERNANT LES EFFECTIFS DE CHACUN DES MINISTÈRES ET ORGANISMES ET CE POUR L'EXERCICE 1993-1994;
(SITUATION AU 31 MARS 1994)

a) Nombre d'effectifs réguliers par catégorie d'emploi (cadres supérieurs et intermédiaires, professionnels, techniciens, personnel de bureau, ouvriers et agents de la paix) et d) nombre de postes par catégorie d'emploi:

	a)	d)
MEMBRES	9	9
CADRES SUPÉRIEURS	5	5
CADRES INTERMÉDIAIRES	9	9
PROFESSIONNELS	25	25
TECHNICIENS	52	51,5
PERSONNEL DE BUREAU	70	69,5
OUVRIER	1	1
TOTAL	171	170

b) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement additionnel en raison de la complexité de la tâche à accomplir.

4 employé(e)s

c) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement supérieur à celui normalement prévu pour la tâche qu'ils ont accompli.

1 employé

13. LISTE DES FIRMES QUI LOUENT DES ESPACES A L'ORGANISME

QUESTION NUMÉRO 13

MISE À PART LA SIQ, LA LISTE DES FIRMES EN 1993-1994 QUI LOUENT DES ESPACES.

NE S'APPLIQUE PAS À LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

**14. LISTE DES CONTRATS ATTRIBUÉS A DES FIRMES DE
COMMUNICATION OU DE RELATIONS PUBLIQUES**

QUESTION NUMÉRO 14

LA LISTE DES CONTRATS ATTRIBUÉS EN 1993-1994 À DES FIRMES DE COMMUNICATION OU DE RELATIONS PUBLIQUES.

AUCUN CONTRAT N'A ÉTÉ ATTRIBUÉ PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC EN 1993-1994.

15. LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR
ET REVENUS PERCUS EN 1993-1994 ET LES
PRÉVISIONS POUR 1994-1995

QUESTION NUMÉRO 15

LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR POUR L'EXERCICE FINANCIER 1993-1994

NATURE DU TARIF	TARIFICATION 93-94 NOTE 1	REVENUS PERÇUS (PRÉVISIONS) 93-94 (EN K\$)	PRÉVISIONS REVENUS 94-95 (EN K\$)
- FRAIS-			
Pour toute demande introductive d'une affaire	67.00 \$	271.0	218.4
Pour chaque dépôt:			
a) de taux ou de tarif:	67.00 \$	29.0	34.1
b) de point de service:	67.00 \$	9.2	8.2
Pour chaque dépôt du contrat de transport forestier visé à la section III.1 du règlement sur le camionnage en vrac	67.00 \$	16.3	20.5
Pour toute opposition ou intervention	67.00 \$	41.2	29.3
Pour toute demande à la Commission siégeant en division de pratique:	33.00 \$	0.0	0.0
Pour toute demande interlocutoire ou incidente:	33.00 \$	4.3	3.4
Pour maintenir en instance une demande de délivrance de permis de taxi susceptible d'être déclarée périmée:	17.00 \$	0.051	0.0

NOTE 1 Indexation automatique au 1^{er} janvier selon l'I.P.C.
La tarification 93-94 n'inclut pas l'indexation au 1^{er} janvier 1994.

QUESTION NUMÉRO 15 (page 2)

LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR POUR L'EXERCICE FINANCIER 1993-1994

NATURE DU TARIF	TARIFICATION 93-94	REVENUS PERÇUS 93-94 (EN K\$)	PRÉVISIONS REVENUS 94-95 (EN K\$)
<p>- DROITS -</p> <p>Pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de taxi</p> <p>1) dans le cas d'un permis délivré pour une agglomération: Droits abaissés si adopté en vertu de l'article 62.1 de la Loi:</p> <p>2) dans le cas d'un permis délivré pour une région: Droits abaissés si adopté en vertu de l'article 62.1 de la Loi:</p> <p>3) par limousine enregistrée à la Commission dans le cas d'un permis délivré en vertu de la section II du chapitre VI la Loi sur le transport par taxi: Droits abaissés si adopté en vertu de l'article 62.1 de la Loi:</p> <p>4) par limousine enregistrée à la Commission dans le cas d'un permis délivré en vertu de l'article 94.01 du chapitre VI.01 de la Loi sur le transport par taxi:</p>	<p>100.00 \$</p> <p>10.00 \$</p> <p>70.00 \$</p> <p>10.00 \$</p> <p>100.00 \$</p> <p>10.00 \$</p> <p>5 000.00 \$</p>	<p>0.5</p> <p>0.0</p> <p>1.4</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p>	<p>0.6</p> <p>0.0</p> <p>1.2</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p>

QUESTION NUMÉRO 15 (page 3)

LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR POUR L'EXERCICE FINANCIER 1993-1994

NATURE DU TARIF	TARIFICATION NOTE 1 93-94	REVENUS PERÇUS 93-94 (EN K\$)	PRÉVISIONS REVENUS 94-95 (EN K\$)
- FRAIS - Pour le remplacement d'un permis illisible, endommagé, détruit, perdu ou volé: Pour l'étude d'une demande de permis de camionnage: Pour l'étude d'une demande de permis au voyage ou temporaire: Opposition à la délivrance d'un permis: - DROITS - Pour l'exploitation temporaire d'un permis de camionnage par une personne autre que son titulaire:	 22.00 \$ 223.00 \$ 111.00 \$ 223.00 \$ 223.00 \$	 0.0 460.0 35.0 0.0 1.7	 0.0 547.8 34.1 0.0 1.1

NOTE 1 Indexation automatique au 1^{er} janvier selon l'I.P.C.
La tarification 93-94 n'inclut pas l'indexation au 1^{er} janvier 1994.

QUESTION NUMÉRO 15 (page 4)

LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR POUR L'EXERCICE FINANCIER 1993-1994

NATURE DU TARIF	TARIFICATION 93-94	REVENUS PERÇUS 93-94 (EN K\$)	PRÉVISIONS REVENUS 94-95 (EN K\$)
- FRAIS -			
Pour la reproduction par type de support:			
Feuille de papier	0.25 \$	2.3	1.8
- chaque page par un photocopieur:	0.25 \$	0.0	0.0
- chaque page d'imprimante:	0.25 \$	0.0	0.0
- chaque page d'un microfilm:	0.25 \$	0.0	0.0
- chaque page d'un microfiche:			
Plan	1.10 \$	0.0	0.0
- par mètre carré:			
Audiocassette	10.00 \$	0.01	0.1
- audiocassette:	28.00 \$	0.0	0.0
- par heure d'enregistrement:			
Disquette:	10.00 \$	0.0	0.0
Ruban magnétique d'ordinateur:	40.00 \$	0.0	0.0
Microfilm:	25.00 \$	0.0	0.0
Pour la transcription manuelle d'un document informatisé, par heure:	17.00 \$	0.0	0.0
Divers		1.0	

QUESTION NUMÉRO 15 (page 5)

LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR POUR L'EXERCICE FINANCIER 1993-1994

NATURE DU TARIF	TARIFICATION 93-94	REVENUS PERÇUS 93-94 (EN K\$)	PRÉVISIONS REVENUS 94-95 (EN K\$)
- DROITS - Pour la délivrance d'un permis temporaire de camionnage pour assurer l'approvisionnement d'usines situées au Québec ou la livraison de la production de ces usines lors de la suspension de services de transport ferroviaire:	30.00 \$	0.0	0.0
- FRAIS - Pour introduire une demande de rétractation:	50.00 \$	0.4	0.3
- FRAIS - Pour la publication d'un résumé d'une demande dans un quotidien, un montant couvrant tous les frais mais n'excédant pas 210,00 \$.	110.00 \$	395.0	396.0
- DROITS - Droit annuel pour l'exploitation d'un permis général public ou à titre de principal.	100.00 \$	41.7	603.0
Droit annuel pour l'exploitation d'un permis de camionnage en sous-traitance ou pour le tirage de remorques et de semi-remorques.	60.00 \$	<u>166.9</u>	<u>154.2</u>
TOTAL:		1 476.961	2 054.1

C.R.D.T.

1. ORGANIGRAMME DE L'ORGANISME

1. Organigramme de l'organisme:

Ministre

Conseil d'administration

Comité exécutif

Secrétaire général (André Marcil)

1 professionnel (Jean Michel Salvador)

1 secrétaire (Denise Bourgoin)

2. LISTE DES PUBLICATIONS RÉGULIÈRES

2. Liste des publications régulières:

- Rapport annuel
 - tirage: 400
 - coût: 1 114,63 \$
 - distribution: par le Secrétariat du CRDT
 - imprimerie: Direction générale des publications
du Québec
- Une copie du rapport annuel 1992-1993 est jointe
en annexe.

Conseil de la recherche et du développement en transport

Rapport
annuel
1992-1993

Québec ☐☐

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le Conseil de la recherche et du développement
en transport

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boul. Charest Ouest
Québec (Québec)
GIN 4K7

Dépôt légal — 3^e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-551-15811-7
ISSN: 0832-9206
© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président, .

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des activités du Conseil de la recherche et du développement en transport pour l'année terminée le 31 mars 1993.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Québec, le 1^{er} septembre 1993

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 12 de la section IV de la *Loi sur les transports*, je suis heureux de vous transmettre le rapport annuel des activités du Conseil de la recherche et du développement en transport pour l'année financière qui a pris fin le 31 mars 1993.

Ce rapport rend compte de l'ensemble des activités du Conseil et contient de nombreux renseignements d'intérêt public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président du Conseil,
Gérard Laganière
Québec, le 31 mai 1993

Table des matières

Mot du président

1. Caractéristiques du Conseil

- 1.1 Mandat du Conseil
- 1.2 Fonctionnement du Conseil

2. Activités du Conseil

- 2.1 Plan d'action
- 2.2 Activités générales
- 2.3 Prix du CRDT

3. Budget du Conseil

4. Perspectives pour l'année 1993-1994

Annexe

Membres du Conseil 1992-1993

Mot du président

Québec: leader en R.D.T.

L'année 1992-1993 a été très active pour le Conseil. En un an, nous avons réalisé l'essentiel du plan d'action triennal que nous venions juste d'adopter. Les activités du Conseil ont touché, entre autres, à la sécurité routière, aux systèmes intelligents pour véhicules et routes, au transport ferroviaire des marchandises, aux structures gouvernementales d'aide à la recherche, au financement fédéral de la recherche.

À ce dernier chapitre, le Conseil a constaté que même si l'industrie québécoise est un leader et réalise près de 60 % de la RD industrielle en transport du Canada, le ministère fédéral des transports ne juge pas que notre industrie et nos organismes de recherche sont suffisamment compétents pour leur accorder plus de 12 % de ses budgets contractuels de RD. Le Conseil a insisté pour que le gouvernement du Québec soit plus agressif à cet égard.

Cette constatation nous inquiète d'autant plus que la présence du ministère des Transports du Québec dans l'activité structurante et porteuse d'avenir que constitue la RD est beaucoup trop discrète pour renforcer la capacité concurrentielle de nos entreprises sur les marchés extérieurs et même sur notre propre marché.

En 1989, le Conseil s'inquiétait de ce que le ministère des Transports ne consacre que un demi de un pour cent de son budget à la RD. Nous recommandions alors de relever cette proportion à un pour cent. Quatre ans plus tard, force est de constater que la situation n'a pas du tout évolué dans le sens souhaité, puisque la part du budget du Ministère dévolue à la RD reste encore sous la barre du un demi de un pour cent.

La position concurrentielle du Québec sur les marchés internationaux se dégrade depuis quelques années. Pour y faire face, nous devons résolument miser sur l'innovation, la recherche et la créativité. Or, si nous échouons ou même ne réussissons que médiocrement à ce chapitre, c'est non seulement notre croissance économique que nous aurons sacrifiée mais aussi notre niveau de vie actuel.

Les membres du Conseil sont toujours aussi convaincus que le ministère des Transports a un rôle primordial à jouer à ce chapitre et souhaitent le voir s'engager résolument à faire sa part pour relever le défi technologique auquel doit répondre le Québec. Le Conseil se réjouit par contre de certaines actions du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie qui accorde une réelle importance à la recherche-développement en transport. Nous serons cependant vigilants à ce chapitre afin que des actions structurantes concrètes soient entreprises sans tarder. En outre, le Conseil compte bien poursuivre son action de consultation, de concertation et de promotion de la recherche et du développement en transport car le Québec doit y conserver son leadership.

Gérard Laganière

Les bureaux du Conseil de la recherche et
du développement en transport sont situés au :
6455, avenue Christophe-Colomb
Bureau 300
Montréal (Québec)
H2S 2G5

Le personnel permanent du Conseil,
pour l'année 1992-1993, se compose de :

André Marcil, secrétaire général
Jean-Michel Salvador, conseiller en RD
Denise Bourgouin, secrétaire

1. Caractéristiques du Conseil

Le Conseil de la recherche et du développement en transport a été créé en vertu des dispositions de la section IV de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c.T-12).

L'article 10 en définit ainsi le mandat :

« Le Conseil a pour fonctions d'étudier toute question relative à la recherche et au développement en transport et de diffuser les résultats de ses études ; de donner des avis et de faire des recommandations en matière de recherche et développement en transport ; d'initier ou d'accorder son soutien technique à toute action visant la promotion de la recherche et du développement en transport ; de tenir des réunions, des colloques ou des séances d'information pour favoriser les échanges, la collaboration et la coopération dans le domaine de la recherche et du développement en transport. »

Cet article confère donc au CRDT un rôle consultatif auquel s'ajoute un pouvoir de recommandation. En vertu de son mandat, le Conseil doit rendre compte de ses activités au ministre des Transports, mais en sa qualité d'organisme public, il est, en quelque sorte, l'obligé des multiples intervenants du monde des transports, à l'égard desquels, il exerce des fonctions de promotion et de concertation.

1.1 Mandat du Conseil

Le mandat du Conseil s'organise autour de trois concepts fondamentaux :

La consultation

Le CRDT est un organisme consultatif mandaté pour étudier, donner des avis et faire des recommandations sur demande du ministre des Transports, du milieu, ou de sa propre initiative, sur les orientations de la recherche et du développement en transport.

La promotion

Le CRDT a aussi le mandat de promouvoir les activités de recherche et de développement en transport, en appuyant les efforts des chercheurs et en favorisant les activités de transfert technologique.

La concertation

Le CRDT doit assumer un rôle de tribune pour l'expression des besoins et intérêts des milieux de la recherche en transport. Il doit donc être un lieu d'échange, de collaboration et de coopération entre les divers intervenants du milieu de la RD en transport.

1.2 Fonctionnement du Conseil

Le CRDT comprend trois paliers de fonctionnement :

Le Conseil d'administration

Le Conseil, dûment convoqué en assemblée et formant quorum, est le seul à avoir la compétence pour assumer l'entière responsabilité de son mandat et s'acquitter de ses devoirs. Il se réunit aussi souvent que nécessaire, mais au moins trois fois par année. Les séances sont tenues à huis clos. Cependant, à la discrétion du président, certaines séances du Conseil peuvent être publiques.

Le Comité exécutif

Le Comité exécutif reçoit délégation du Conseil d'administration afin d'assurer certaines activités entre ses séances. Il aide et conseille le président. Il partage les responsabilités du Conseil d'administration quant à l'allocation des ressources, à l'organisation des activités, au fonctionnement et au programme de travail des divers comités, à la préparation du budget et au contrôle des dépenses du CRDT. C'est au Comité exécutif qu'est effectué le travail de planification, de coordination et de suivi des projets et des activités particulières de recherche et de développement en transport.

Les comités spéciaux

Le Conseil peut instituer des comités spéciaux afin d'examiner des dossiers particuliers. Ces comités sont chargés de faire un rapport au Conseil concernant les positions à prendre, les avis à donner et les évaluations à fournir, dans les limites de leurs mandats respectifs.

2. Activités du Conseil

2.1 Activités découlant du Plan d'action 1992-1995 du CRDT

Le Conseil s'est donné en début d'année un nouveau plan d'action triennal identifiant ses priorités pour la période 1992-1995. Ce plan comporte cinq domaines d'intervention.

2.1.1 Les systèmes intelligents pour véhicules et routes (S.I.V.R.)

Un Groupe de travail sur les S.I.V.R. été mis sur pied par le CRDT, avec mandat de définir, dans leurs grandes lignes, ce que devraient être les orientations et la stratégie du Québec dans le domaine des S.I.V.R. et de justifier cette stratégie en identifiant les raisons qui doivent motiver l'implication du Québec en cette matière ainsi que les moyens d'intervention appropriés. Il regroupe quinze personnes reconnues pour leur implication dans le domaine de l'innovation technologique en transport. Ses travaux conduiront à la présentation d'un mémoire au ministre des Transports à l'automne 1993.

Outre la constitution de ce Groupe de travail, le Conseil a collaboré à l'organisation d'un colloque pan-canadien sur les S.I.V.R. qui se déroulera à Montréal en avril 1993.

2.1.2 La recherche en matière de transport de marchandises

Un comité de travail a été créé par le Conseil pour identifier les priorités de recherche en matière de transport de marchandises ainsi que les moyens de la financer.

2.1.3 Les retombées de SHRP et de C-SHRP au Québec

Le Conseil suit les réalisations du MTQ en ce qui concerne la valorisation des produits et techniques issue des travaux du SHRP (Strategic Highway Research Program) et de son pendant canadien, le C-SHRP.

2.1.4 Les conséquences du démantèlement du réseau ferroviaire

Inquiet des conséquences que le démantèlement graduel des infrastructures ferroviaires de transport des marchandises pourrait avoir sur le système de transport québécois et, plus particulièrement, sur l'accès aux régions et aux ressources naturelles, le CRDT a mis sur pied un comité de travail pour se pencher sur cette situation et faire des recommandations au Conseil.

Le comité a préparé le devis d'une vaste étude, sur la situation du transport des marchandises au Québec et sur ses perspectives d'avenir, dont il recommandera la réalisation au ministre des Transports dans un avis qui lui sera soumis au printemps 1993.

2.1.5 Support technique aux demandeurs d'aide gouvernementale pour des projets de RD en transport

Le CRDT a réalisé une enquête auprès de plusieurs agents de développement technologique et agents de développement industriel du MICT et de la SDI afin de vérifier la qualité du support donné aux entreprises requérantes. Satisfait de l'état de la situation, il adressait, en mars 1993, un avis au ministre des Transports intitulé «L'accès aux programmes de soutien en RD», dans lequel il faisait état de la situation et recommandait certaines mesures afin d'améliorer l'accès à certains programmes sectoriels de soutien à la RD.

2.2 Autres activités du CRDT

Outre les priorités identifiées dans son plan d'action, le CRDT s'est impliqué dans diverses activités reliées à son mandat général de consultation, de concertation et de promotion de la RD en transport.

- En février 1993, le CRDT déposait un avis au ministre des Transports intitulé «Transports Canada néglige le Québec dans le domaine de la recherche». Appuyé sur une étude réalisée par le secrétariat du CRDT sur la répartition régionale des contrats de recherche fédéraux, cet avis dénonçait la sous-représentation des entreprises québécoises dans l'octroi des contrats de RD de Transports Canada.
- Le CRDT est également intervenu auprès des responsables des trois équipes de recherche universitaire en sécurité routière et du ministre des Transports pour les amener à se concerter sur un mécanisme de financement de ces recherches. Ces efforts ont été couronnés de succès puisque l'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière, qui assure une contribution financière du ministère des Transports et de la SAAQ au montant de 300 000 \$ chacun par année, a été prolongée de trois ans.
- En collaboration avec la Direction RD de l'Association des Transports et des Routes du Québec (AQTR), le CRDT a entrepris une consultation sur les priorités du Québec en matière de RD en transport. Les résultats de cette consultation ont

été rendus publics lors d'une table ronde organisée dans le cadre du congrès annuel 1992 de l'AQTR. Six priorités se dégagent nettement des résultats de cette consultation :

- faire en sorte que les résultats des programmes SHRP et C-SHRP soient largement diffusés dans les ministères concernés, les municipalités et auprès des entrepreneurs et fournisseurs, afin d'en tirer les plus grands bénéfices possibles ;
 - l'utilisation optimale et complémentaire des infrastructures ferroviaires et routières pour le transport des marchandises doit être analysée de toute urgence afin d'en minimiser les coûts collectifs. En effet, le transfert grandissant du transport des marchandises du rail vers la route inquiète, tant au niveau de la sécurité routière que de son impact sur les coûts d'entretien et la durée de vie du réseau routier ;
 - les poids lourds sur nos routes posent des problèmes grandissants de sécurité. Ce phénomène suscite bien des préoccupations et des recherches sérieuses doivent être entreprises, à partir des données d'accidents, pour éclaircir la situation ;
 - le développement et l'utilisation des techniques de pointe de gestion de la circulation et d'information aux automobilistes, sur les autoroutes tout comme en milieu urbain, doivent être encouragés ;
 - l'utilisation optimale des infrastructures de transport des personnes, par une gestion régionale des divers modes doit être stimulée. Dans le transport en commun, il faut mettre l'accent sur l'amélioration de la qualité et de la fiabilité du service ;
 - le développement et l'expérimentation de substituts aux hydrocarbures actuels, pour réduire la pollution due aux véhicules routiers, doivent être accélérés.
- Le CRDT a également entrepris, en 1992, une tournée de consultation auprès d'étudiants de quatre institutions universitaires. Cette tournée visait à consulter les étudiants sur leur vision d'avenir du monde des transports, les objectifs à atteindre, les dangers à éviter et, surtout, les besoins de RD nécessaires pour que se concrétisent leurs désirs en ce qui concerne les transports. Chez tous les groupes d'étudiants rencontrés, trois préoccupations principales reviennent constamment :
- réduire l'impact des transports sur l'environnement ;
 - réduire la place de l'automobile en milieu urbain par une utilisation accrue des transports en commun ;

- favoriser le développement et l'utilisation de sources d'énergie moins polluantes pour les véhicules routiers.

— Le CRDT a donné un appui actif à divers projets de RD en transport dont :

- TRIP, projet du Centre de Recherche sur les Transports présenté au programme Synergie, qui visait à développer des outils logiciels destinés à résoudre des problèmes de transport sur des ordinateurs massivement parallèles ;
- OCTOPUS, projet de l'Université Laval présenté au même programme Synergie, qui a pour objectif de développer des systèmes experts destinés à l'industrie du transport routier des marchandises ;
- le projet de création d'un *Centre spécialisé en technologie maritime* au CÉGEP de Rimouski ;
- le projet de programme de formation en logistique des transports. Ce projet vise à mettre sur pied un programme de formation supérieure en logistique des transports, au niveau maîtrise, ainsi qu'à la création d'un programme de formation continue des adultes au niveau collégial ;
- le projet de création d'un *Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines* (CERIU), centre qui viendra combler un vide face à une carence inquiétante de recherche sur la réhabilitation des infrastructures municipales.

— Le président du CRDT, en tant que membre du comité organisateur du Congrès mondial de la route qui se tiendra à Montréal en 1995, a participé aux réunions du Comité.

— Le CRDT a collaboré avec l'AQTR et Transports Québec à l'organisation d'une session de formation sur les aménagements routiers en milieu urbain tenue à Montréal le 2 juin 1992.

2.3 Prix du CRDT

Le CRDT tient annuellement un concours dont le principal centre d'intérêt est l'attribution du Prix du Conseil. Ce prix vient souligner les efforts, la contribution ainsi que les réalisations les plus marquantes d'un chercheur québécois en matière de RD en transport,

Le prix de 1993, doté d'une bourse de 3 000 \$ et d'une pièce d'art commémorative, est accordé à Les entreprises Giro Inc., société spécialisée dans la conception et la commercialisation de logiciels destinés au domaine du transport.

Fondée en 1979 par messieurs Jean-Yves Blais et Jean-Marc Rousseau, cette société a initialement poursuivi le développement du logiciel Hastus, originellement conçu au Centre de recherche sur les transports

de l'Université de Montréal. Le succès commercial de ce logiciel destiné aux entreprises de transports en commun est assez exceptionnel puisqu'il est aujourd'hui utilisé par plus de soixante-cinq sociétés de transport dans quinze pays d'Amérique, d'Europe, d'Asie et d'Océanie.

Giro a aussi conçu, développé et mis en marché des produits pour optimiser les parcours dans le domaine de la distribution de marchandises et de la gestion des grands parcs de véhicules.

Une grande partie du succès de cette entreprise repose, bien sûr, sur les qualifications de ses cent employés mais aussi sur l'importance que cette société porte à l'amélioration de ses produits en y consacrant 30 % de ses revenus.

Giro est aujourd'hui considéré comme un leader mondial dans le domaine du logiciel de transport et contribue largement, par ce rôle, à l'affirmation du savoir-faire québécois et à l'essor de notre économie.

3. États des revenus et dépenses pour l'exercice financier 1992-1993

Revenus

Crédits alloués pour l'exercice financier

1992-93:	80 000,00 \$
Autres revenus:	<u>1 960,47 \$</u>
Total de revenus	81 960,47 \$

Dépenses

Honoraires professionnels	5 500,00 \$
Secrétariat	26 073,11 \$
Frais d'occupation	22 607,40 \$
Impression et reprographie	3 681,77 \$
Frais de déplacement	1 800,46 \$
Prix du CRDT	3 500,00 \$
Congrès et colloques	6 150,73 \$
Relations de presse	2 750,00 \$
Frais de réunions	5 528,45 \$
Vérifications comptables (3 années)	3 156,50 \$
Autres dépenses d'opérations	4 395,42 \$
Total	85 143,84 \$

4. Perspectives pour l'année 1993-1994

Pour l'exercice financier 1993-1994, le Conseil prévoit poursuivre la réalisation de son plan d'action auquel il entend ajouter certains éléments.

- Il soumettra en début d'année un avis au ministre des Transports intitulé «L'avenir des infrastructures de transport des marchandises au Québec». Il y recommande que soit entreprise une étude d'envergure sur la situation du transport des marchandises au Québec et sur ses perspectives d'avenir. Le Conseil a préparé les termes de référence de cette étude dont le coût est estimé à 685 000 \$.
- Il poursuivra le travail entrepris par son Groupe de travail sur les S.I.V.R. et donnera suite à ses recommandations. Le Groupe présentera au Conseil un projet de mémoire destiné au ministre des Transports dans lequel il identifiera les domaines et les actions qu'il juge prioritaires en matière de S.I.V.R. Il proposera également la création de certains groupes de concertation pour mettre en œuvre ses principales recommandations.
- Il étudiera la problématique du transport ferroviaire des personnes et les besoins les plus urgents en matière de RD relativement à ce mode.
- Il se penchera sur le problème du financement de la recherche universitaire en sécurité routière afin de trouver des solutions nouvelles et durables à ce problème.
- Il collaborera avec le MTQ et le MICT pour faire un inventaire et créer une banque de données sur les ressources, publiques et privées, dont dispose le Québec dans le domaine de la RD en transport.
- Il fera, de la problématique liée à la consommation énergétique du secteur des transports et du problème posé par les énergies de substitution, un de ses sujets de préoccupation, notamment, en regard de la RD sur les accumulateurs et les véhicules électriques.
- Il se penchera sur les moyens d'améliorer le partenariat entre le MTQ et les universités en matière de RD pour permettre au premier de tirer profit d'un bassin d'expertise inestimable qu'il sous-utilise et, au second, de tirer profit du marché que constitue le MTQ pour accroître ses activités de RD.
- Avec la collaboration de la SAAQ et du MTQ, il se penchera sur le problème posé par l'augmentation inquiétante des accidents de la route impliquant des poids lourds afin de faire des recommandations quant aux recherches à entreprendre en ce domaine.
- Il participera aux travaux d'un comité d'experts mis sur pied par le MTQ pour évaluer les diverses options techniques disponibles afin d'équiper le parc de véhicules de transport en commun d'équipements électroniques de perception.
- Il participera également aux travaux d'un comité consultatif mis sur pied par la STCUM pour l'expérimentation d'un système électronique d'information aux voyageurs dans son parc d'autobus.
- Finalement, le Conseil continuera à collaborer aux travaux du comité organisateur du Congrès mondial de la route qui se tiendra à Montréal en 1995.

Annexe

Membres du Conseil 1992-1993

Gérard Laganière
Président du CRDT

Vice-président Études et Ingénierie, Groupe S.M. inc. et directeur de Labo S.M. inc.

Gérard Laganière est membre du comité de gestion du projet LG 2A, contrat en co-entreprise avec le Groupe SNC et comprenant la gérance de construction d'une centrale de 2000 MW. Il est également directeur du projet d'assainissement des eaux de la grande région de Sherbrooke.

Diplômé en Sciences appliquées, Génie civil, Université de Sherbrooke.

Johanne Gauthier
Vice-présidente du CRDT

Avocate associée de l'étude Ogilvy Renault et membre du Barreau du Québec.

Johanne Gauthier est première vice-présidente de l'Association canadienne de droit maritime; vice-présidente de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES); membre du conseil d'administration de l'Institut EDI (échange de documents informatisés) pour le Québec; secrétaire de l'Institut mondial EDI.

LL.M. London School of Economics
LL.L. Université de Montréal

Michel Boucher

Directeur régional, Planification et administration, Région du Saint-Laurent, Chemins de Fer Nationaux du Canada, (CN).

Il est responsable, au Canadien National, de la planification à long terme et de la rationalisation du réseau de base pour la région et de la mise en place des mesures nécessaires à sa réalisation. Il est également responsable de projets spéciaux tels les ventes, les achats ou l'abandon des actifs en surplus par rapport aux besoins du CN Rail.

Diplôme d'ingénieur (Génie mécanique) École Polytechnique, Montréal.

Yves Breault

Conseiller en développement technologique et responsable du développement des affaires dans le domaine du matériel et des équipements de transport au Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ).

Yves Breault est aujourd'hui chargé des relations d'affaires entre le CRIQ et ses clients du domaine du Transport.

Diplômé en design industriel, il a fait des études post-graduées en «Engineering Design» à l'École Polytechnique de Birmingham, en Angleterre.

Yvan Demers

Sous-ministre adjoint et directeur général de la Planification et de la Recherche, ministère des Transports du Québec.

Yvan Demers œuvre depuis 30 ans au ministère des Transports du Québec. D'ingénieur résident à sous-ministre adjoint, il a été responsable de la Division du système routier, du Service de la conservation des chaussées, de la direction de Programmation et de la direction générale du Génie.

Baccalauréat en Sciences appliquées, Génie civil, Université de Sherbrooke. Maîtrise en administration des affaires (M.B.A.), Université de Sherbrooke.

Guy Duquette

Directeur des politiques technologiques, ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie du Québec.

Conseiller technique et directeur de projet à Montréal, ailleurs au Québec et à l'étranger. A notamment œuvré aux études sur le Port de Montréal et à la politique portuaire du Québec (1975-1977) ainsi qu'au Comité des transports de la région de Montréal (CTRM).

Diplôme d'état en architecture et maîtrise de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris.

Antoine Grégoire

Directeur général, Société de Transport de l'Outaouais.

Antoine Grégoire s'est d'abord impliqué dans le développement industriel et commercial de sa région en occupant le poste de président-directeur général de la Société d'aménagement de l'Outaouais avant de se consacrer au transport des personnes. Il a, entre autres, assumé les présidences de l'Association du transport urbain du Québec et de l'Association canadienne du transport urbain.

Diplômé de l'Institut de technologie de Québec.

Jean-Marie Lalande

Vice-président au Code de la sécurité routière, Société de l'assurance automobile du Québec.

Jean-Marie Lalande a assumé diverses fonctions dans l'entreprise privée et semi-publique ainsi qu'au ministère de la Fonction publique et au ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu, dont il fut successivement sous-ministre adjoint. Il a été chargé de perfectionnement à l'École nationale d'administration publique (E.N.A.P.) et y a collaboré à la mission gouvernementale.

Diplômé en Sciences appliquées de l'École Polytechnique de Montréal et détenteur d'une maîtrise en Relations industrielles de l'Université de Montréal.

Christian Lardinois

Secrétaire général du Centre de recherche sur les transports, centre conjoint de l'Université de Montréal, de l'École des Hautes Études Commerciales et de l'École Polytechnique.

Christian Lardinois assiste le directeur dans la planification, la gestion et l'administration des activités du Centre, en plus d'y être simultanément chercheur agrégé. Lauréat de plusieurs prix, nombre de ses travaux ont été publiés dans diverses revues scientifiques. Christian Lardinois a également œuvré dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et du génie conseil.

Diplôme d'ingénieur civil, Faculté Polytechnique de Mons, Belgique. Maîtrise et doctorat en Aménagement, Université de Montréal.

Pierre Mercure

Vice-président-directeur général de Mowat Express inc.

De la direction des ventes à la vice-présidence, Pierre Mercure a œuvré au sein des principales compagnies de transport routier depuis 25 ans. Il est 1^{er} vice-président du Club des Professionnels du Transport et membre du Centre du transport international des marchandises.

Baccalauréat ès Arts, option économique, Collège Ste-Marie. Baccalauréat en Commerce, Collège Loyola.

Jacques Paquin

Directeur du Centre de formation et de recherche en transport intermodal du Québec (CFoRT).

Jacques Paquin a été professeur de marketing et d'économie au Collège Universitaire de Hearst et dirige maintenant le CFoRT qui est actif dans les domaines de l'information, de la formation des professionnels et de la recherche appliquée en transport maritime et intermodal.

Il est membre du Conseil d'administration de l'Institut canadien des professionnels de la logistique et du Comité-Transports de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Il participe également aux travaux de la Société de développement économique du Saint-Laurent.

Maîtrise en administration des affaires, Université Laval.

Hubert Pelletier

Vice-président, Ingénierie, Recherche et développement, Groupe Matériel de transport, Bombardier Inc.

Hubert Pelletier œuvre chez Bombardier depuis 1983. Dans ses fonctions actuelles, il est responsable du développement technologique, de la conclusion d'ententes sous licence ainsi que des activités d'ingénierie.

Il avait occupé auparavant le poste de vice-président, Service à la clientèle et Assurance qualité, assumant la responsabilité des activités relevant de la gestion de la qualité et du soutien technique aux produits. Il a également été directeur général de l'une des usines du Groupe matériel de transport, responsable de la supervision administrative des activités d'exploitation de l'usine et de la gestion des projets.

Baccalauréat en Sciences appliquées, génie mécanique, Université Laval.

Jean Robitaille

Directeur général de la division industrielle de U.A.P. inc. depuis 1991.

Cette division comprend seize entreprises de production, de distribution et de service d'usinage ou de réparations. Elles font affaire principalement dans le domaine du transport.

Il avait été auparavant directeur général de la division industrielle de Hewitt Équipement Ltée.

Il a été successivement président de l'AQTR et du CRDT.

Maîtrise ès Sciences appliquées (optimisation des structures), École Polytechnique, Université de Montréal et boursier du Conseil National de Recherches.

Seshadri Sankar

Professeur titulaire et directeur du Centre de recherche CONCAVE (*Concordia Computer Aided Vehicle Engineering*) de l'Université Concordia à Montréal.

Monsieur Seshadri Sankar, outre ses activités professorales et universitaires en tant que chercheur émérite, est conseiller auprès de nombreuses firmes et agences gouvernementales. Plusieurs sociétés savantes internationales l'ont honoré et les résultats de ses recherches et de ses travaux ont été reproduits dans maintes publications.

Il détient un doctorat en génie mécanique de l'Université Sir George Williams.

Diana Thébaud-Nicholson

Présidente, DTN et Associés.

Diana Thébaud-Nicholson est la fondatrice de DTN et Associés, une firme spécialisée en marketing et en communications, en développement d'aéroports commerciaux et en commerce international. Elle est également étroitement associée à, « Airport Planning Associates », pour laquelle elle agit à titre de directrice de projet.

Diplômée en Sciences politiques de l'Université de Lausanne, Suisse. Études en comptabilité, économie, marketing et relations industrielles au programme de M.B.A., Université McGill.

3. LISTE DES VOYAGES HORS QUÉBEC

3. Liste des voyages hors-Québec:

Endroit et date: Washington - 13 au 17 avril 1993
But du voyage: participer à la réunion annuelle de
IVHS America

Nom: Jean Michel Salvador, professionnel

Endroit et date: Japon - 24 au 29 avril 1993
But du voyage: participer au colloque de l'AIPCR pour
organisation du Congrès Mondial de la
route - Montréal 1995

Nom: Gérard Laganière, président CRDT

Le coût total est de 9 321,85 \$

4. LISTE DES DÉPENSES EN PUBLICITÉ

4. Liste des dépenses en publicité:

Frais pour la parution d'un cahier spécial sur la Recherche et Développement en transport.

- Journal Les Affaires: 2 970,00 \$
- Prévision 1994-1995: 0

5. LISTE DES SONDAGES EFFECTUÉS

5. Liste des sondages effectués:

Aucun sondage ne fut effectué par l'organisme.

6. LISTE DES CONTRATS DE MOINS DE 25 000 \$

6. Liste des contrats de moins de 25 000 \$:

Voir réponse à la question 14.

**7. LISTE DES CONTRATS AYANT FAIT
L'OBJET D'UN SUPPLÉMENT**

7. Liste des contrats ayant fait l'objet d'un supplément:

Aucun contrat n'a fait l'objet d'un supplément.

8. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

8. Le coût total des dépenses de fonctionnement est de 16 563 \$.

**9. NOMBRE DE PERSONNES DONT L'ADHÉSION A
DES CLUBS PRIVÉS, SOCIAUX ... FUT PAYÉE
PAR L'EMPLOYEUR**

9. Nombre de personnes dont l'adhésion à des clubs privés, sociaux... fut payée par l'employeur:

Aucune adhésion ne fut payée par l'employeur.

10. NOMBRE ET RÉPARTITION DU PERSONNEL
MASCULIN ET FÉMININ, DES PERSONNES
HANDICAPÉES ET DES COMMUNAUTÉS
CULTURELLES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

10. Le nombre et la répartition du personnel masculin et féminin, des personnes handicapées et des communautés culturelles par catégorie d'emploi:

- 1 cadre (homme);
- 1 professionnel (homme);
- 1 secrétaire (femme) non membre de la fonction publique.

11. NOMBRE DE JOURS DE CONGÉ DE MALADIE,
NOMBRE DE JOURS DE VACANCES, PRIS
PAR LE PERSONNEL ET HEURES
SUPPLÉMENTAIRES RÉALISÉES

11. Le nombre de jours de congé de maladie pris par le personnel, les heures supplémentaires réalisées par les employés et le nombre de jours de vacances pris par le personnel:

Pour l'exercice financier 1993-1994, les informations sont:

- Jours de congé de maladie:	3
- Heures supplémentaires:	0
- Jours de vacances:	70

**12. A) NOMBRE D'EFFECTIFS RÉGULIERS
PAR CATÉGORIE D'EMPLOI**

**B) NOMBRE D'EMPLOYÉS
BÉNÉFICIAIRE D'UN TRAITEMENT
ADDITIONNEL EN RAISON DE
LA COMPLEXITÉ DE LA TACHE**

**C) NOMBRE D'EMPLOYÉS
BÉNÉFICIAIRE D'UN TRAITEMENT
SUPÉRIEUR A CELUI NORMALEMENT
PRÉVU POUR LA TACHE ACCOMPLIE**

**D) NOMBRE DE POSTES PAR
CATÉGORIE D'EMPLOI**

**E) NIVEAU DES EFFECTIFS PAR
CATÉGORIE D'EMPLOI AU
COURS DES CINQ PROCHAINS
EXERCICES BUDGÉTAIRES**

12. a) Nombre d'effectifs réguliers par catégorie d'emploi:

En mars 1994, la situation est:

- 1 cadre supérieur
- 1 professionnel
- 1 personnel de bureau

b) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement additionnel en raison de la complexité de la tâche:

En mars 1994, il n'y en a aucun.

c) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement supérieur à celui normalement prévu pour la tâche accomplie;

En mars 1994, il n'y en a aucun.

d) Nombre de postes par catégorie d'emploi:

La situation en mars 1994 est:

- 1 cadre supérieur
- 1 professionnel
- 1 personnel de bureau

e) Niveau des effectifs par catégorie d'emploi au cours des cinq prochains exercices budgétaires:

Ces renseignements ne sont pas disponibles.

13. LISTE DES FIRMES QUI LOUENT DES ESPACES A L'ORGANISME

13. Liste des firmes qui louent des espaces à l'organisme.

La location d'espace est la suivante:

- Association québécoise du transport et des routes.
- Emplacement: 6455, ave Christophe-Colomb, bureau 300, Montréal, H2S 2G5
- Superficie: 82 mètres carrés
- Coût: 96,58 \$ / mètre carré
- Coût total: 7920 \$
- Durée du bail: 3 ans - échéance 31 décembre 1994

**14. LISTE DES CONTRATS ATTRIBUÉS A DES FIRMES DE
COMMUNICATION OU DE RELATIONS PUBLIQUES**

14. Liste des contrats attribués à des firmes de communication ou de relations publiques:

Le contrat attribué est:

Nom de la firme:	Créatexte
Objet du contrat:	Préparation d'un cahier spécial sur la Recherche et Développement
Coût:	300 \$

15. LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR
ET REVENUS PERCUS EN 1993-1994 ET LES
PRÉVISIONS POUR 1994-1995

15. Liste des tarifs (droits et permis) en vigueur et revenus perçus en 1993-1994 et les prévisions pour 1994-1995:

L'organisme n'administre pas de tarifs et de permis, ni ne perçoit de droits.

L'OFFICE DES AUTOROUTES DU QUÉBEC

DEMANDES GÉNÉRALES

RÉPONSE: Ces questions générales ne sont pas pertinentes car l'Office ne prévoit aucun crédit budgétaire pour 1994-1995.

●●●●●

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE-AUTOMOBILE DU QUÉBEC

DEMANDES GÉNÉRALES ET PARTICULIÈRES

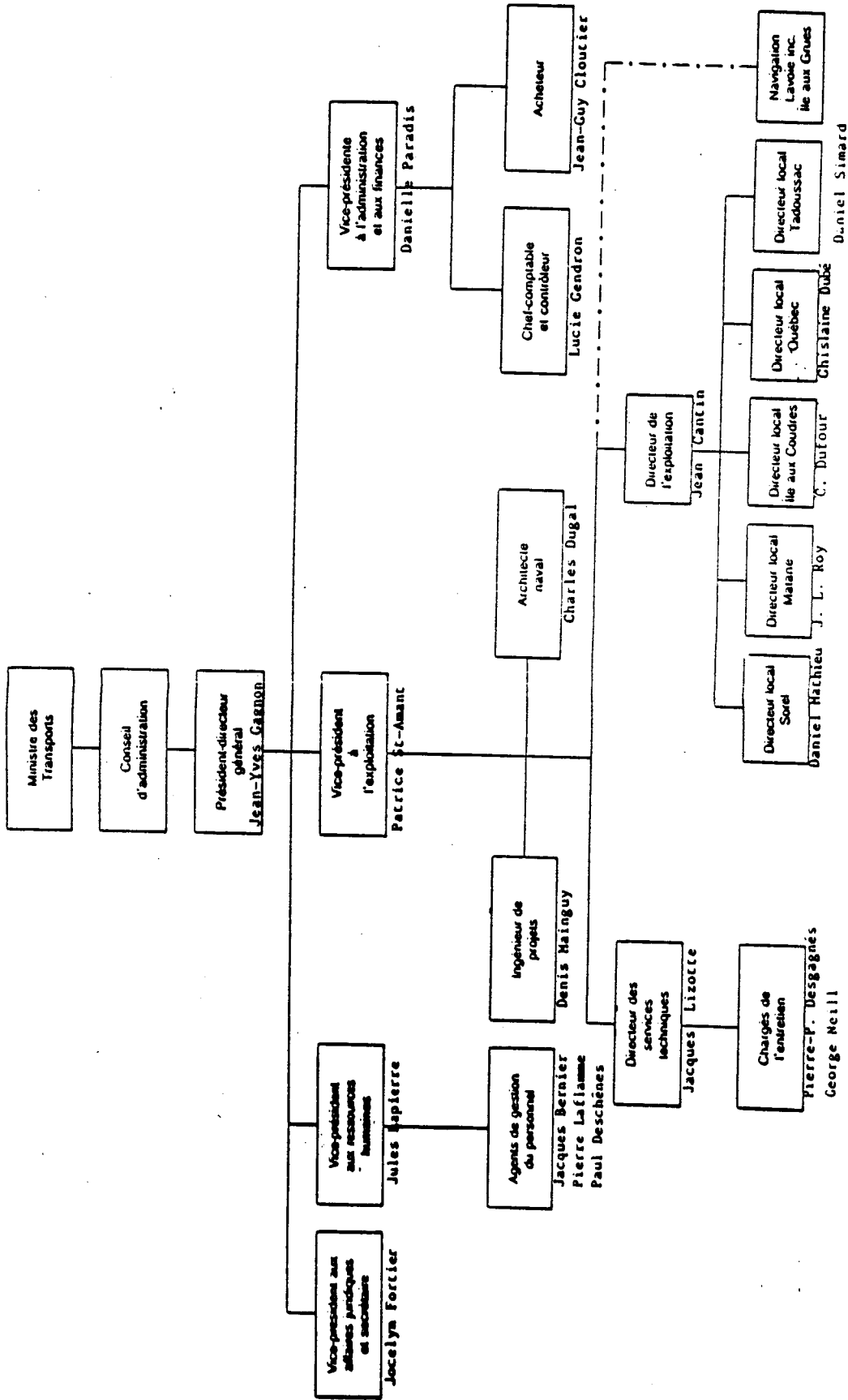
RÉPONSE: La Société de l'assurance-automobile du Québec est un organisme extra-budgétaire.

SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES TRANSPORTS

DEMANDES GÉNÉRALES

RÉPONSE: La Société québécoise des transports est un organisme extra-budgétaire.

1. ORGANIGRAMME DE L'ORGANISME



2. LISTE DES PUBLICATIONS RÉGULIÈRES

2. Liste des publications régulières:

- Rapport annuel (copie annexée)
 - tirage du rapport 1992-1993: 1 200
 - coût: 2 200 \$
 - distribution:

Assemblée nationale	120
tribune de la presse	50
employés	450
ministère des Transports	40
ministère Communications	185
autres	355
 - imprimeur: Imprimerie Laurentide inc.

Les
**PUBLICATIONS
DU QUÉBEC**

Société des traversiers du Québec

**Rapport
d'activités
1992-1993**

Québec ☐☐

Le contenu de cette publication a été rédigé par
la Société des traversiers du Québec

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 3^e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-15771-4
ISSN : 0823-9126
© Gouvernement du Québec

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

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1993.

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

Le ministre des Transports,

SAM L. ELKAS

Québec, juillet 1993

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1993.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,
Jean-Yves Gagnon
Québec, juillet 1993

Table des matières

Message du président-directeur général	9
---	----------

Partie I

La Société des traversiers du Québec	11
---	-----------

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec	11
--	----

Conseil d'administration et direction	11
---------------------------------------	----

Faits saillants	13
-----------------	----

- Les résultats financiers 13
- Les traversées effectuées 13
- L'achalandage 13
- La flotte 14
- Les services accessoires 14
- Les infrastructures 15
- Les ressources humaines 15
- Le conseil d'administration 15
- Le bilan de l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* 15

Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec	16
---	----

Information sur les navires	16
-----------------------------	----

Organigramme	19
--------------	----

Partie II

Revue statistique	21
--------------------------	-----------

Tableau I	Nombre de passagers transportés	21
-----------	---------------------------------	----

Tableau II	Nombre de véhicules transportés	21
------------	---------------------------------	----

Tableau III	Les traversées en 1992-1993	22
-------------	-----------------------------	----

Tableau IV	Résultats financiers par traverse en 1992-1993	23
------------	--	----

Tableau V	Perte avant participation gouvernementale au fonctionnement	24
-----------	---	----

Partie III

États financiers	25
-------------------------	-----------

Rapport du vérificateur	25
-------------------------	----

Résultats et déficit	26
----------------------	----

Bilan	27
-------	----

Évolution de la situation financière	28
--------------------------------------	----

Notes complémentaires	29
-----------------------	----

Message du président-directeur général

Après avoir établi des records d'achalandage pendant trois années consécutives, la Société des traversiers du Québec a à son tour subi les effets de la récession économique : son achalandage pour 1992-1993 a diminué de 1,4 % pour les passagers et de 2,3 % pour les véhicules.

Cette baisse s'explique en grande partie par les conditions climatiques difficiles de l'hiver et l'embâcle sur le Saint-Laurent. En effet, pour la première fois dans toute l'histoire de la Société, le service de traversiers entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola a dû être interrompu pendant au-delà d'un mois étant donné la fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent entre Sorel et Trois-Rivières.

N'eût été de ce fait, nous aurions encore une fois réussi à battre les records des dernières années. La situation à Sorel a privé la Société d'environ 86 000 passagers et de 25 000 véhicules; quant à la perte de revenus, elle s'établit à environ 150 000 \$.

Le trafic aux autres traverses a été plus stable, à l'exception de celle de Matane. En effet, après plusieurs années consécutives d'augmentation, la situation à cette traverse a changé passablement au cours des deux dernières années. Depuis la fin des grands chantiers industriels sur la Côte-Nord, l'achalandage a subi une baisse importante, soit 8 % du nombre de passagers et de véhicules pour l'exercice 1992-1993. Cette situation devrait se poursuivre pour un certain temps, car les échanges Côte-Sud Côte-Nord ont toujours été grandement influencés par les travaux de construction sur la Côte-Nord et aucun projet n'est prévu à court terme.

Seule la traverse de l'île aux Coudres continue sa progression constante et a atteint un nouveau sommet en 1992-1993. L'attrait touristique de l'île et la gratuité du service de traversiers favorisent certainement la venue d'une foule de promeneurs.

À Québec-Lévis, on a transporté le même nombre de passagers qu'au cours de l'exercice précédent. Quant au nombre de véhicules payants, il a chuté de 4,6 % pour ainsi revenir au niveau de 1988-1989, soit environ 250 000 unités. L'ouverture d'une troisième voie sur le pont de Québec a eu un effet immédiat sur le nombre d'automobiles empruntant les traversiers, ce qui vient à nouveau confirmer la vocation de transport en commun de ce service.

La situation financière s'est par contre considérablement améliorée, malgré la baisse d'achalandage. Des mesures de rationalisation et la réduction des

dépenses d'entretien et de réparations des navires, combinées aux augmentations tarifaires du printemps 1992, ont permis à la Société de réduire la perte avant participation gouvernementale au fonctionnement de 25,8 à 22 millions de dollars. La réduction la plus significative se situe à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout où le déficit est passé de 5 433 000 \$ en 1991-1992, à 3 178 000 \$ en 1992-1993, soit le niveau le plus bas depuis l'exercice 1989-1990.

Ces efforts de rationalisation se poursuivront au cours des prochaines années, dans le but de réduire encore les déficits. Cependant, la gratuité qui existe toujours aux traverses Tadoussac, île aux Coudres et île aux Grues ne permet pas à la Société d'envisager une augmentation de son taux d'autofinancement. Il faut rappeler que 47 % des passagers et 57 % des véhicules ne versent aucun droit de péage, alors que les coûts d'opération ne cessent d'augmenter d'année en année. Cette situation ne pourra continuer longtemps car la proportion des revenus autonomes de la Société ne peut que décroître dans de telles circonstances. Les tarifs aux trois traverses ayant un droit de péage ont été majorés substantiellement depuis quelques années et certains indices nous font croire que de nouvelles augmentations trop fortes entraîneront des rendements négatifs, en raison d'une baisse de la clientèle.

Par ailleurs, la flotte de navires qui commence à montrer des signes de vieillissement importants est une autre préoccupation des dirigeants de la Société. Des investissements majeurs devront être prévus pour renouveler ou rénover certains navires. La moyenne d'âge des traversiers de la Société a atteint vingt ans et le renouvellement de certains d'entre eux devra être entrepris dans deux ou trois ans au plus tard. Déjà, le N.M. Trois-Rivières devra subir des modifications majeures dans le but de prolonger sa vie utile de dix à vingt ans. Le N.M. Camille-Marcoux, qui navigue depuis dix-neuf ans, requerra au cours des prochaines années certaines modifications pour lui permettre d'augmenter sa charge utile afin de transporter plus de camions lourds et ainsi respecter les nouvelles normes internationales prévues pour 1996.

Les deux navires en service à Tadoussac n'ont que treize ans, mais leur utilisation pendant 365 jours par année, 24 heures par jour, amène un vieillissement rapide. Nous constatons par ailleurs que le coût des réparations augmente d'année en année. En outre, aucun navire de la flotte n'est disponible pour assurer

la relève en cas d'accident ou de bris majeur. De fait, entre les mois de juin et octobre, soit la période de la plus grande affluence, tout retrait de l'un des deux traversiers en service entraînerait des attentes considérables pour les usagers de cette traverse. Déjà en 1991, la Société avait demandé l'autorisation de construire un navire de relève polyvalent, autorisation qui lui avait été refusée, mais l'urgence d'une telle démarche est encore plus criante en 1993.

La Société a préparé un plan de renouvellement de sa flotte et il faut espérer que des fonds pourront être dégagés afin de permettre la poursuite des activités essentielles de transport par traversiers au Québec.

À la fin de l'exercice écoulé, le gouvernement du Québec a transféré à la Société la responsabilité de deux autres traverses subventionnées, soit Rivière-du-Loup—Saint-Siméon et Cap-aux-Meules—île d'Entrée, ainsi que la propriété de toutes les installations terrestres rattachées aux différents services de traversiers. Ce transfert, demandé par la Société depuis plusieurs années, lui permettra d'accomplir intégralement le mandat qui lui est confié par sa loi constitutive, soit la gestion ou l'opération de toutes les traverses subventionnées sur les fleuves, rivières et lacs du Québec. La propriété des infrastructures permettra en outre de réaliser des économies importantes en ce qui a trait à l'entretien, en plus d'accélérer considérablement l'exécution des travaux requis. Ces infrastructures représentent un actif additionnel de 25 millions de dollars pour la Société.

Au cours du dernier exercice, nous avons accentué nos efforts pour atteindre la qualité totale en ce qui a trait aux opérations, et plus particulièrement en matière de service à la clientèle. Des cours spécialisés ont été offerts à tous les employés, des sondages auprès de la clientèle ont été effectués, la signalisation a été améliorée et tout a été mis en oeuvre pour assurer la plus grande sécurité possible aux usagers. De même, une campagne de publicité bien orchestrée est venue renforcer ces actions afin d'attirer une clientèle additionnelle.

Pour le présent exercice, l'accent sera encore mis sur le service à la clientèle, la sécurité, la qualité de vie au travail des employés et le renouvellement de la flotte. En effet, la Société est convaincue qu'une amélioration de ses services se traduira par une hausse de son achalandage et, par conséquent, de ses revenus.

En terminant, je désire remercier très sincèrement tous les employés, la clientèle, les membres du conseil d'administration et le ministre des Transports qui ont contribué au succès de la Société des traversiers.

Jean-Yves Gagnon

Partie I

La Société des traversiers du Québec

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale, le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

La STQ a pour mission principale d'offrir un service de transport de passagers et de véhicules par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec, de façon sécuritaire, ponctuelle, courtoise et économiquement efficace.

De plus, la STQ, comme mission complémentaire, pourrait utiliser ses traversiers pour des excursions et contribuer ainsi à la promotion touristique des régions où elle est en service.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle exploite maintenant six traverses.

Siège social : 109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 9A1

Conseil d'administration

Jean-Yves Gagnon
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Jean-Baptiste Roy
Homme d'affaires
Saint-Anselme

Roger G. Grégoire
Secrétaire-trésorier
A. Richard limitée
Berthierville

Thomas Maher
Directeur général
Commission scolaire de Tadoussac

Madame Louise Boucher
Retraitée
Matane

Direction

Président-directeur général
Jean-Yves Gagnon

Vice-président aux affaires
juridiques et secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-président aux
ressources humaines
Jules Lapierre

Vice-présidente à
l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Vice-président à l'exploitation
Patrice St-Amant

Faits saillants

Les résultats financiers

Durant l'exercice 1992-1993, les dépenses ont diminué de 10,5 % et les revenus ont augmenté de 2,2 %. La perte avant participation du gouvernement du Québec est passée de 26 507 226 \$ à 22 530 098 \$, soit une baisse de 15 %.

Le poste « Entretien et réparation des navires » est le premier facteur de l'amélioration au plan des dépenses, avec un total moindre de 3 000 000 \$. En effet, au cours de l'année précédente, trois navires sont allés en cale sèche pour des réparations d'urgence et trois autres pour l'entretien régulier, dont le N.M. Camille-Marcoux pour lequel les déboursés ont atteint 1 417 053 \$. On avait aussi effectué la remotorisation du N.M. Armand-Imbeau. Pour l'exercice écoulé, seulement trois navires ont subi des réparations d'urgence pour un montant de 377 000 \$. Un autre facteur est la diminution de la période d'opération du second navire, le N.M. John Hamilton Gray, à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout pour la période estivale. Étant donné la chute prononcée de l'achalandage à cette traverse, ce navire n'a été en service que du 26 juin au 3 août, soit cinq semaines de moins que l'année précédente pour un résultat amélioré d'environ 325 000 \$.

Les revenus de fonctionnement des traversiers n'ont augmenté que de 1,4 %, malgré d'importantes hausses tarifaires. Les tarifs ont été majorés de 7 % à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout. À Québec-Lévis et à Sorel—Saint-Ignace, le tarif passager a été haussé de 13,6 % (1,10 \$ à 1,25 \$) et le tarif automobile, de 11,1 % (2,70 \$ à 3,00 \$). Par contre, un laissez-passer mensuel de 10 \$ a été instauré amenant une mutation de la clientèle particulièrement à la traverse Québec—Lévis, où des usagers qui payaient à chaque passage sont devenus des utilisateurs de laissez-passer mensuel.

C'est à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout que les revenus ont été les plus affectés. La baisse moyenne de 8 % de l'achalandage a entraîné des revenus inférieurs de 1,8 %. La traverse Sorel—Saint-Ignace a été éprouvée par l'embâcle sur le fleuve Saint-Laurent et ses revenus de février et mars 1993 ont été amputés d'environ 150 000 \$. La croissance des autres revenus est due au paiement de 78 539 \$ d'intérêts par la Commission de la santé et de la sécurité au travail sur l'ajustement définitif pour l'année 1990 découlant du régime rétroactif. Les revenus de la STQ ne peuvent plus croître en haussant continuellement les tarifs de ses trois services de

traversiers où un droit de péage existe. Elle doit trouver de nouvelles avenues et l'abolition de la gratuité lui apparaît la meilleure, car la population doit payer au moins pour une partie des services qu'elle utilise. La proportion des passagers et des véhicules transportés qui ont versé des droits de péage est passée de 55,0 % à 53,5 % et de 45,3 % à 43,4 % respectivement.

Les traversées effectuées

Au tableau III du présent rapport, nous retrouvons le nombre de traversées effectuées par rapport à celles prévues aux horaires.

Comme on peut le voir, pour l'ensemble du réseau, seulement 2,9 % des traversées n'ont pu être réalisées.

C'est à Sorel-Saint-Ignace que le taux d'annulation est le plus élevé, soit 7,8 %. Les conditions climatiques difficiles de l'hiver et l'embâcle sur le lac Saint-Pierre ont entraîné l'annulation de 1 497 traversées au cours de février et de mars.

L'île aux Coudres obtient le meilleur rendement avec un indice de réussite de 99,9 %, suivie de près par l'île aux Grues, 99,8 % et Québec-Lévis, avec 99 %.

À Matane, un bris de l'arbre porte-hélice bâbord du N.M. Camille-Marcoux a nécessité son retrait du service pour la période du 19 au 26 février causant ainsi l'annulation d'une vingtaine de traversées sur les 1 582 prévues à l'horaire.

Le taux de réussite à Tadoussac est de 97,5 % et là encore, les réparations aux navires et les conditions climatiques sont la cause des traversées annulées.

L'achalandage

Les tableaux I et II du présent rapport contiennent des données comparatives en ce qui a trait au nombre de passagers et de véhicules transportés durant les cinq dernières années.

Au cours de l'exercice 1992-1993, la Société a connu une légère diminution de son achalandage pour la première fois depuis quatre ans : 4 813 926 passagers et 1 638 735 véhicules ont utilisé ses services, soit une baisse de 1,4 % et de 2,3 % respectivement.

La récession, un été pluvieux et les conditions climatiques difficiles de l'hiver ont contribué à ce ralentissement.

À Québec—Lévis, on a transporté 1 506 345 passagers, soit une baisse de 540 usagers par rapport à l'année précédente. Le nombre de véhicules payants a chuté de 4,6 %, pour se situer à environ 250 000 unités, en excluant les bicyclettes.

La récession s'est fait sentir fortement sur la Côte-Nord; pour la première fois depuis 1980, nous avons connu une diminution des véhicules commerciaux de l'ordre de 6 % à Tadoussac. À Matane, la baisse enregistrée est plus sévère; elle s'est traduite par un écart de 7,8 % pour les passagers et de 8 % pour les véhicules.

À Sorel, l'embâcle sur le Saint-Laurent, à partir du lac Saint-Pierre, a complètement bouleversé l'opération de la traverse. Le grand nombre de traversées annulées en février et en mars a fortement contribué à la chute de l'achalandage, soit 9,4 % pour les passagers et 7 % pour les véhicules payants.

La réputation touristique de l'île aux Coudres n'est plus à faire et cette traverse continue à fracasser des records : 2,4 % d'augmentation des passagers et 1,2 % des automobiles, pour l'exercice 1992-1993. En plus de l'affluence en période estivale, les forfaits hors saison développés par les commerçants attirent de nombreux touristes. De fait, c'est environ 80 % de la clientèle annuelle qui est transportée entre mai et octobre.

La flotte

Les onze navires de la flotte ont été utilisés au cours de l'année, pour les opérations tant régulières que temporaires, ou comme navires d'appoint ou de remplacement.

La Société a de nouveau affrété le N.M. John-Hamilton-Gray de Marine Atlantique inc. pour prêter main forte au N.M. Camille-Marcoux, à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, à l'été 1992. Comme l'achalandage était moindre que par le passé, la période de location a été écourtée de plusieurs jours. En effet, le navire fut mis en service le 26 juin et retiré le 3 août 1992. La Société doit penser à une nouvelle formule pour l'avenir. Par exemple, envisager la possibilité d'utiliser le N.M. Camille-Marcoux sur une période de 24 heures par jour, et inciter les camionneurs à utiliser le service de nuit, moyennant une tarification réduite. Une autre solution serait la mise en service d'un traversier plus rapide, tel un catamaran. Ceci diminuerait les attentes sur les quais et attirerait les touristes en raison de la nouveauté du système.

Le N.M. Radisson a été utilisé dès le début d'avril à la traverse Québec-Lévis pour remplacer le N.M. Alphonse-Desjardins qui a dû subir des réparations en cale sèche. À l'été, il fut affrété, comme cela se fait

depuis plusieurs années, à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon.

Le N.M. Trois-Rivières a passé l'été à la traverse de l'île aux Coudres où l'affluence des touristes augmente d'année en année. Ce navire fera l'objet d'une étude approfondie sur la condition générale de sa structure. Après 31 ans d'utilisation, il est important de déterminer s'il doit être abandonné ou remis à neuf pour fournir plusieurs autres années de service.

Le N.M. Lucien-L. a encore prêté main forte au N.M. Catherine-Legardeur à la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, de mai à septembre, pour répondre à la demande accrue en cette saison. Le navire est revenu passer l'hiver à Québec.

Le N.M. Grue-des-Îles a repris son service saisonnier entre Montmagny et l'île aux Grues avec quelques jours de retard, à cause des glaces.

Deux navires ont dû visiter la cale sèche pour des réparations urgentes. En janvier 1993, le N.M. Armand-Imbeau s'est retrouvé avec un joint étanche brisé, laissant l'huile de lubrification de l'arbre porte-hélice s'écouler dans l'eau. Encore une fois, un filin de pêche a été retrouvé bien enroulé autour du joint. En février, le N.M. Camille-Marcoux a dû être retiré du service à la suite de dommages à l'arbre porte-hélice bâbord. Le manchon de bronze recouvrant l'arbre s'est désagréé vis-à-vis le joint presse-étoupe. Les réparations ont été effectuées rapidement au chantier maritime de Verreault Navigation, à Les Méchins, et le service n'a été interrompu que pendant une semaine.

De gros travaux ont été exécutés par la petite équipe de l'Atelier 85. Un radoub complet a été effectué sur la boîte de réduction et d'embrayage du N.M. Radisson. Un système moderne de traitement des égoûts a été installé sur le N.M. Lucien-L. Ces tâches ont été accomplies en plus de tous les travaux d'entretien préventif nécessaire au bon fonctionnement des navires.

Les services accessoires

Afin d'améliorer le service à la clientèle, la Société a complété le programme d'informatisation de son système de réservations à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout. Cela permet, entre autres, d'éviter les doubles réservations, de réduire les temps d'occupation des lignes téléphoniques et d'offrir une plus longue période de réservation à l'avance.

De même, sur le N.M. Camille-Marcoux, on a amélioré le service de tabagie et on a procédé à l'installation de téléphones cellulaires publics, fonctionnant avec la carte de crédit. Les toilettes pour hommes et pour femmes ont également fait peau neuve.

Les infrastructures

Le ministère des Transports du Québec a doté l'île aux Coudres d'une nouvelle gare pour les usagers.

Les travaux de réparation aux quais de Québec et de Lévis entrepris en 1992 se poursuivront au cours de l'année.

À Montmagny, le gouvernement fédéral a investi plus de trois millions de dollars pour la mise en oeuvre d'importants travaux de rénovation au quai du traversier.

Le 31 mars 1993, à la suite d'une décision gouvernementale, le ministère des Transports du Québec a dévolu à la Société des traversiers du Québec la responsabilité de l'entretien, de la rénovation et de la construction de toutes les infrastructures terrestres qui lui appartenaient.

Les ressources humaines

Au cours du dernier exercice financier, la Société des traversiers du Québec a conclu des ententes avec ses syndicats affiliés à la Confédération des syndicats nationaux, au Syndicat canadien des officiers de la marine marchande et au Syndicat international des marins canadiens afin de reconduire les conventions collectives pour une période de douze mois expirant le 30 juin 1993.

Nous avons aussi intensifié nos efforts en ce qui a trait au perfectionnement des ressources humaines. Afin de rencontrer les objectifs de sa planification stratégique, la Société a poursuivi son programme en diffusant à l'ensemble de son personnel un cours visant l'amélioration de la qualité du service à la clientèle.

À l'égard de la sécurité des passagers et des employés, la Société des traversiers du Québec a été la première entreprise au Canada à permettre à son personnel de suivre le cours « Formation d'urgence en mer II » (mise à jour). Ainsi, un groupe d'employés du personnel navigant ont pu rafraîchir et parfaire leurs connaissances dans ce domaine.

Enfin, un autre groupe d'employés a participé au cours « Déversement accidentel des matières polluantes ou dangereuses ». En fait, avec la collaboration de la Garde côtière canadienne, les membres d'équipage ont pu se familiariser avec les différentes techniques de rétention et d'intervention en cas de déversement accidentel.

Sur une base annuelle, l'effectif de la Société des traversiers du Québec se maintient à près de 400 employés et atteint une pointe de plus de 500 pendant la période estivale.

Le conseil d'administration

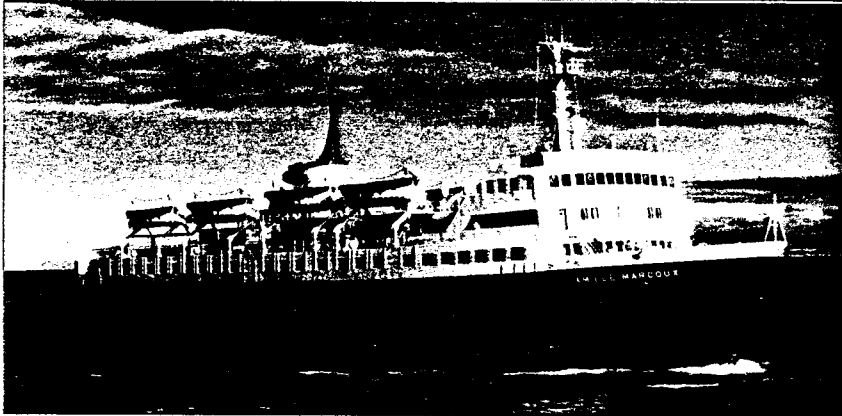
Au cours de l'exercice 1992-1993, le conseil d'administration a tenu quatre assemblées régulières en plus de l'assemblée de l'actionnaire. En avril 1992, le gouvernement du Québec a nommé deux nouveaux administrateurs, madame Louisette Boucher et monsieur Thomas Maher, pour combler les postes laissés vacants à la suite du départ de messieurs Yves Boudreault et Jean-Marc Dion. Nous profitons de l'occasion pour exprimer notre reconnaissance à ces derniers qui, durant leur mandat, ont contribué à la saine gestion des affaires de la Société et pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux administrateurs.

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

Le coordonnateur pour l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* est M^e Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire. À la STQ, onze édifices et onze navires sont touchés par la loi. L'interdiction de fumer a été appliquée aux lieux visés par les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 8 de la loi et a été étendue également à certains bureaux et lieux de travail communs. Aucune infraction n'a été signalée.

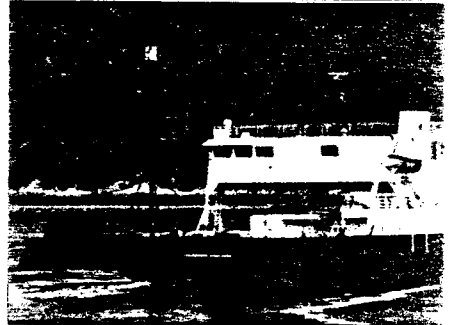
1

CAMILLE-MARCOUX



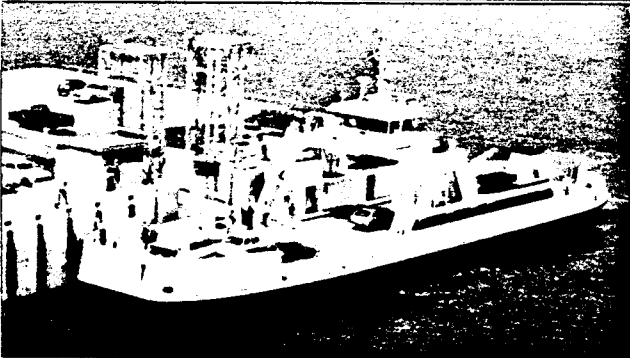
2

JOS-DESCHÊNES
ARMAND-IMBEAU



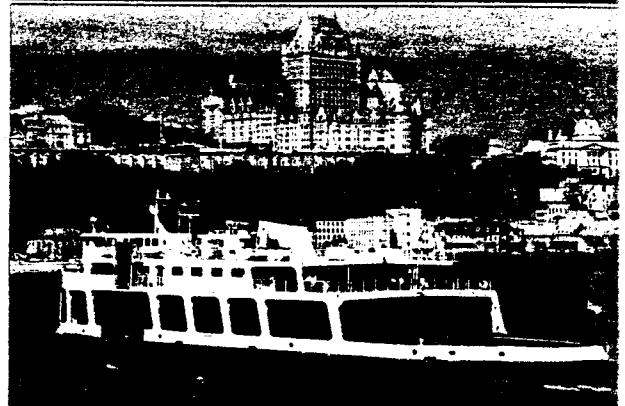
4

GRUE-DES-ÎLES



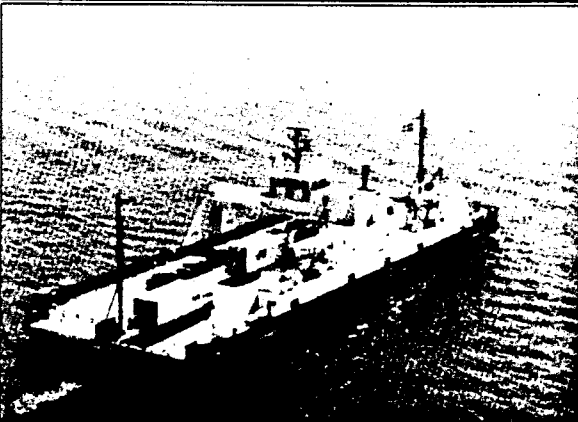
5

ALPHONSE-DESJARDINS
LOMER-GOUIN



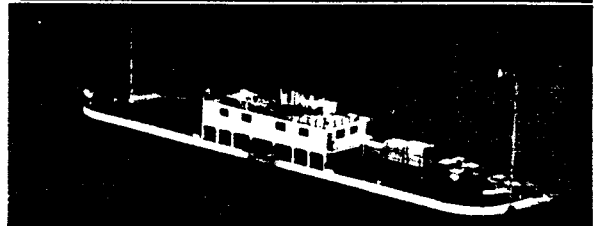
6

CATHERINE-LEGARDEUR

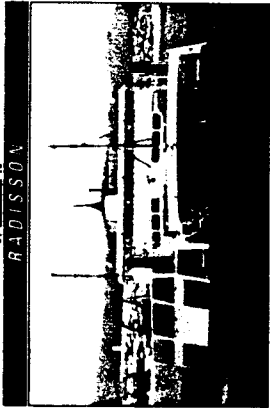
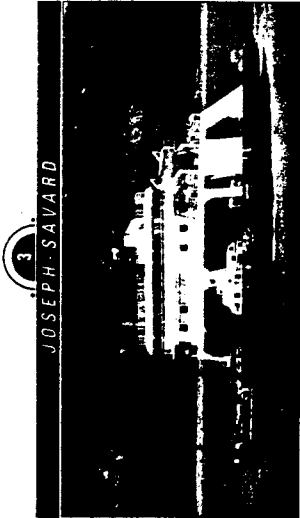


6

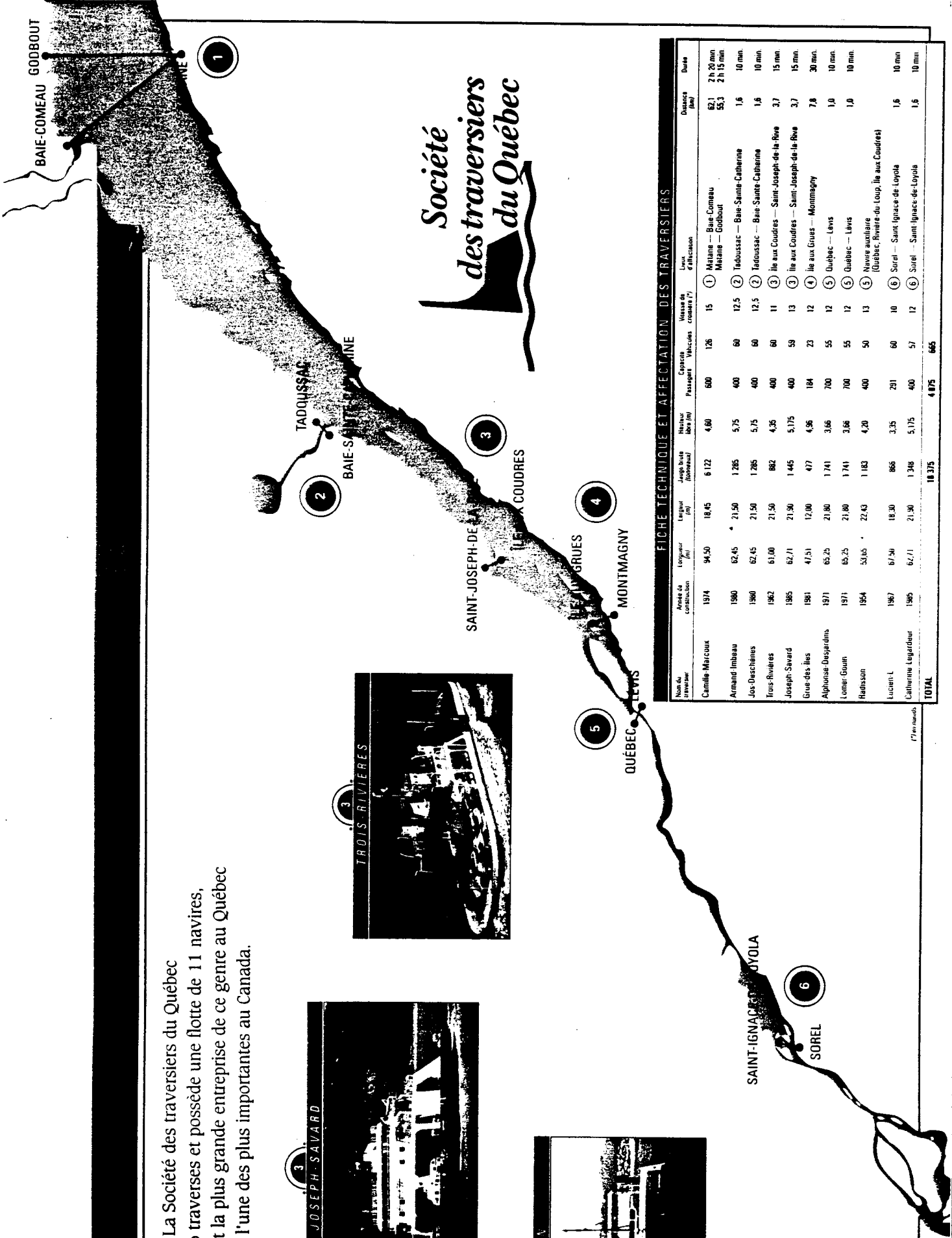
LUCIEN-L.



La Société des traversiers du Québec
exploite 6 traverses et possède une flotte de 11 navires,
ce qui en fait la plus grande entreprise de ce genre au Québec
et l'une des plus importantes au Canada.



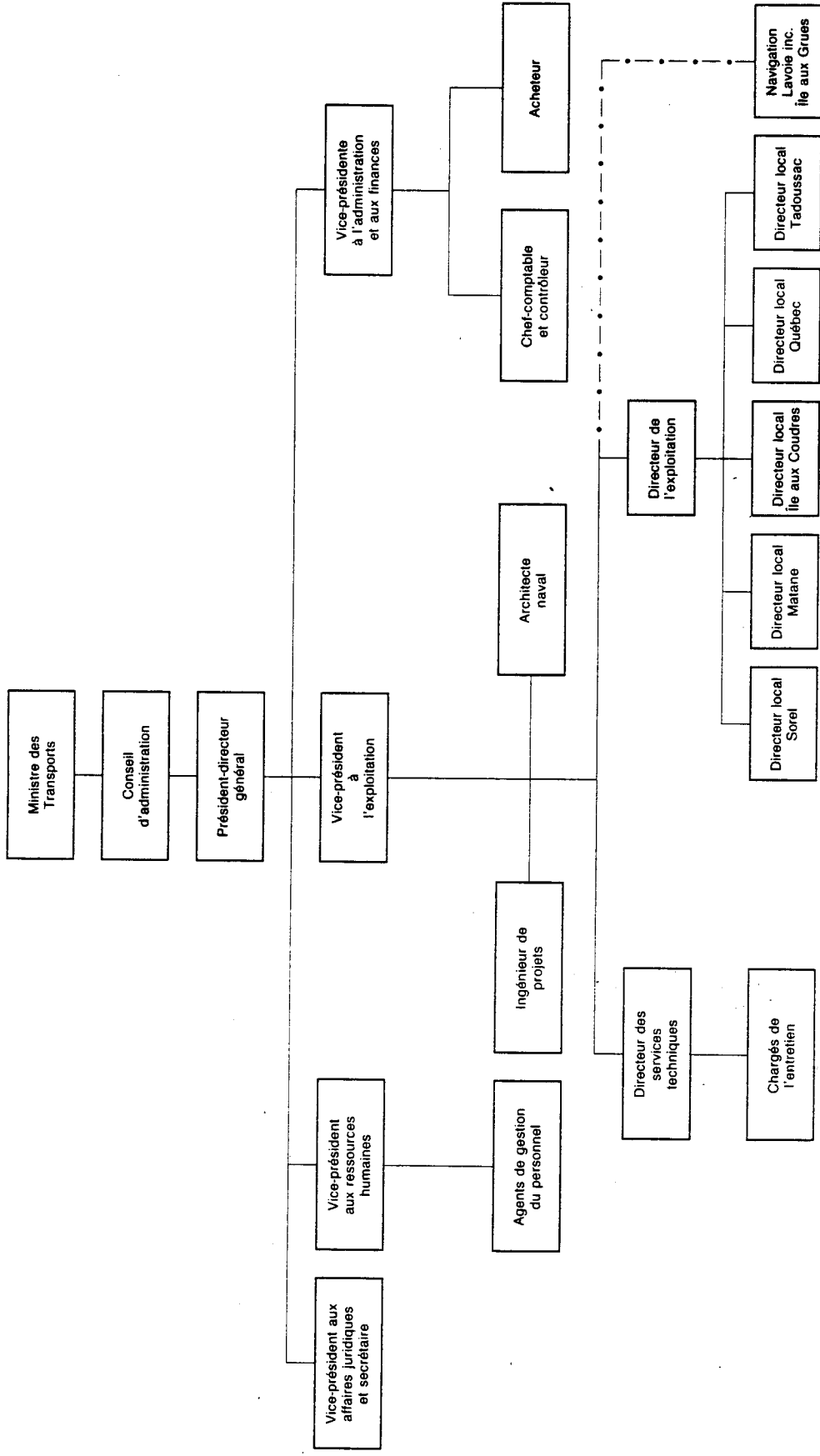
Société
des traversiers
du Québec



FICHE TECHNIQUE ET AFFECTATION DES TRAVERSERS										
Numéro du traversier	Année de construction	Longueur (m)	Largeur (m)	Poids brut (tonnes)	Motorisation (CV)	Capacité Passagers	Capacité Véhicules	Vitesse (km/h)	Tronçon affecté	Durée (min)
Camille Marcoux	1974	94,50	18,45	6 122	4 600	600	126	15	① Matane — Baie-Comeau	62,1
Amand Imbeau	1980	62,45	21,50	1 285	5,75	400	60	12,5	② Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	2 h 20 min
Jos Duchesne	1980	62,45	21,50	1 285	5,75	400	60	12,5	③ Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	2 h 15 min
Trois-Rivières	1982	61,00	21,50	882	4,35	400	60	11	④ Ile aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	1,6
Joseph Savard	1985	62,71	21,50	1 445	5,175	400	59	13	⑤ Ile aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	1,6
Grue-des-Iles	1981	47,51	12,00	477	4,56	184	23	12	⑥ Ile aux Coudres — Montmagny	3,7
Alphonse Desjardins	1971	65,25	21,80	1 741	3,66	700	55	12	⑦ Québec — Lévis	3,7
Lumier Guin	1971	65,25	21,80	1 741	3,66	700	55	12	⑧ Québec — Lévis	15 min
Radisson	1984	53,05	22,43	1 183	4,20	400	50	13	⑨ Rivière aux Coudres (Québec, Rivière-de-la-Petite, Ile aux Coudres)	7,8
Lucien L.	1967	67,50	18,30	866	3,35	291	60	10	⑩ Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1,0
Catherine Legardeur	1985	62,71	21,50	1 348	5,175	400	57	12	⑪ Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1,0
TOTAL				18 375	4 875	665				

(*) en minutes

Organigramme
Au 31 mars 1993



Partie II

Revue statistique

Tableau I

Nombre de passagers transportés

	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
Matane — Baie-Comeau — Godbout	237 833	257 995	273 091	243 071	231 768
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 623 078	1 590 995	1 546 865	1 474 964	1 303 157
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	572 531	559 271	535 075	508 458	413 236
Île aux Grues — Montmagny	41 482	46 918	41 986	36 299	32 472
Québec — Lévis	1 506 345	1 506 885	1 478 945	1 443 253	1 421 357
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	832 657	919 203	957 066	899 108	860 255
Total	4 813 926	4 881 267	4 833 028	4 605 153	4 262 245

Tableau II

Nombre de véhicules transportés

	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
Matane — Baie-Comeau — Godbout	91 905	99 492	104 986	91 328	84 214
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	614 154	612 327	600 041	570 751	518 398
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	237 881	233 702	225 194	217 841	181 018
Île aux Grues — Montmagny	17 183	19 381	17 357	15 853	14 290
Québec — Lévis	296 790	306 214	297 814	279 978	266 335
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	380 822	405 649	419 625	394 700	370 979
Total	1 638 735	1 676 765	1 665 017	1 570 451	1 435 234

Tableau III
Les traversées en 1992-1993

	Prévues	Effectuées ¹	Annulées	Supplémentaires	% de réussite ²	Distance parcourue (en km approx.)
Matane — Baie-Comeau — Godbout	1 582	1 572	26	16	98,4	93 000
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	34 034	34 236	838	1 040	97,5	55 000
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	9 716	9 833	10	127	99,9	36 500
Île aux Grues — Montmagny	1 036	1 056	2	22	99,8	8 300
Québec — Lévis	24 068	24 062	240	234	99,0	24 000
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	19 098	17 657	1 497	56	92,2	28 250
Total	89 534	88 416	2 613	1 495	97,1	245 050

Traversées annulées (causes)

	Conditions climatiques	Réparations des navires	Autres	Total
Matane — Baie-Comeau — Godbout	8	18	0	26
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	291	503	44	838
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	2	0	8	10
Île aux Grues — Montmagny	2	0	0	2
Québec — Lévis	173	39	28	240
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1 497	0	0	1 497
Total	1 973	560	80	2 613

1 Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

2 Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Tableau IV
Résultats financiers par traverse en 1992-1993¹

	\$	%
Revenus		
Matane — Baie-Comeau _ Godbout	5 176 620	53,4
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	25 153	0,3
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	22 368	0,2
Québec — Lévis	1 884 553	19,5
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	2 122 428	21,9
Revenus divers non imputés	458 176	4,7
	9 689 298	100,0
Véhicules	5 187 532	53,5
Passagers	3 795 265	39,2
Autres	706 501	7,3
	9 689 298	100,0
Dépenses		
Matane — Baie-Comeau—Godbout	8 355 081	26,4
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	5 303 874	16,8
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	4 843 052	15,3
Île aux Grues — Montmagny	546 233	1,7
Québec — Lévis	7 099 606	22,5
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	5 162 601	16,3
Frais non imputés	313 515	1,0
	31 623 962 ²	100,0
Masse salariale	17 916 211	56,7
Carburant	2 499 995	7,9
Entretien et réparations	2 659 760	8,4
Frais des navires loués	4 682 427	14,8
Amortissement moins la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	140 842	0,4
Autres frais	3 724 727	11,8
	31 623 962	100,0

1 En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie inc., les revenus provenant du service de traversier entre l'île aux Grues et Montmagny (2 725 \$ en 1992-1993) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

2 Un montant de 595 434 \$ représentant l'amortissement sur les immobilisations acquises par donation ou à l'aide de subventions particulières a été déduit des dépenses totales de 32 219 396 \$.

Tableau V
Perte avant participation gouvernementale au fonctionnement¹

	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
	\$	\$	\$	\$	\$
Par traverse					
Matane — Baie-Comeau — Godbout	3 178 461	5 433 269	3 429 209	2 334 576	3 247 915
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	5 278 721	6 378 664	6 323 663	5 255 134	5 007 545
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	4 820 684	5 162 468	5 230 399	4 694 925	4 118 702
Île aux Grues—Montmagny	546 233	505 941	501 307	427 956	391 393
Québec — Lévis	5 215 053	5 197 306	5 904 855	5 689 412	4 722 559
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	3 040 173	3 227 262	3 099 745	2 974 963	2 704 693
Frais non imputés	(144 661)	(87 620)	(164 392)	194 148	80 272
Pour l'ensemble	21 934 664	25 817 290	24 324 786	21 571 114	20 273 079

¹ La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations, représentée par l'amortissement sur les actifs acquis par donation ou à l'aide de subventions particulières, a été déduite des dépenses.

Partie III

États financiers

Société des traversiers du Québec

**États financiers de l'exercice
terminé le 31 mars 1993**

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des Traversiers du Québec au 31 mars 1993 ainsi que l'état des résultats et du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes préparées par la direction ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 mars 1993 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur le Vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le Vérificateur général du Québec,

Guy Breton, f.c.a.

Québec, le 18 mai 1993

Société des traversiers du Québec
Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1993

	1993	1992
	\$	\$
Dépenses		
Frais d'exploitation (note 3)	22 769 975	26 696 431
Frais généraux et d'administration (note 4)	4 782 299	4 526 718
Amortissement des immobilisations	2 360 877	2 284 175
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 306 245	2 481 005
	<u>32 219 396</u>	<u>35 988 329</u>
Revenus		
Transport des véhicules	5 187 532	5 190 590
Transport des passagers	3 795 265	3 671 257
Autres (note 5)	706 501	619 256
	<u>9 689 298</u>	<u>9 481 103</u>
Perte avant participations gouvernementales	<u>22 530 098</u>	<u>26 507 226</u>
Participations gouvernementales (note 6)	<u>23 431 781</u>	<u>25 153 880</u>
Bénéfice net (perte nette)	<u>901 683</u>	<u>(1 353 346)</u>
Déficit au début	<u>2 038 494</u>	<u>685 148</u>
Déficit à la fin	<u>1 136 811</u>	<u>2 038 494</u>

Société des traversiers du Québec
Bilan au 31 mars 1993

	1993	1992
	\$	\$
Actif		
À court terme		
Encaisse	623 581	166 875
Dépôts à terme - au coût	1 000 000	1 000 000
Débiteurs et intérêts courus	128 678	266 334
	<u>1 752 259</u>	<u>1 433 209</u>
Placement - au coût (note 7)	27 500	27 500
Immobilisations (note 8)	51 709 421	28 413 375
	<u>53 489 180</u>	<u>29 874 084</u>
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	1 764 340	2 433 335
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	<u>1 749 757</u>	<u>1 573 568</u>
	3 514 097	4 006 903
Dû au gouvernement du Québec (note 9)	25 551 410	—
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	19 415 582	21 165 339
Participations gouvernementales reportées (note 11)	<u>4 644 902</u>	<u>5 240 336</u>
	53 125 991	30 412 578
Avoir de l'actionnaire (déficitaire)		
Capital-actions (note 12)	1 500 000	1 500 000
Déficit	<u>(1 136 811)</u>	<u>(2 038 494)</u>
	363 189	(538 494)
	<u>53 489 180</u>	<u>29 874 084</u>
Engagements (note 13)		

Pour le conseil d'administration

Jean-Yves Gagnon

Jean-B. Roy

Société des traversiers du Québec
Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1993

	1993	1992
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Bénéfice net (Perte nette)	901 683	(1 353 346)
Éléments sans incidence sur les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	2 360 877	2 284 175
Virement de participations gouvernementales reportées	(595 434)	(689 936)
Perte sur aliénations d'immobilisations	1 877	6 933
	2 669 003	247 826
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	(531 339)	533 267
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u>2 137 664</u>	<u>781 093</u>
Activités de financement		
Dû au gouvernement du Québec	25 551 410	—
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	(1 573 568)	(1 415 121)
Liquidités provenant des (utilisées pour les) activités de financement	<u>23 977 842</u>	<u>(1 415 121)</u>
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(25 659 021)	(70 461)
Produit d'aliénations d'immobilisations	221	20
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(25 658 800)</u>	<u>(70 441)</u>
Augmentation (diminution) des liquidités	456 706	(704 469)
Liquidités au début	1 166 875	1 871 344
Liquidités à la fin	<u>1 623 581</u>	<u>1 166 875</u>

Les liquidités de la Société comprennent l'encaisse et les dépôts à terme.

Société des traversiers du Québec
Notes complémentaires
31 mars 1993

1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût d'acquisition. Les immobilisations sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

	Méthodes	Taux
Quais	Solde dégressif	5 %
Bâtiments	Solde dégressif	10 %
Navires	Solde dégressif	15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	En fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes	—

Participations gouvernementales reportées

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation et les subventions pour l'acquisition d'immobilisations sont comptabilisées comme participations gouvernementales reportées et sont virées aux résultats selon les mêmes méthodes et taux d'amortissement que les immobilisations en cause.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

3. Frais d'exploitation

	1993	1992
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	15 484 889	15 940 291
Location de navire	751 581	945 671
Contrat d'opération	375 447	344 746
Carburant	2 499 995	2 782 173
Entretien et réparation — navires	2 528 455	5 465 250
Entretien et réparation — quais	131 305	233 434
Autres	998 303	984 866
	22 769 975	26 696 431

4. Frais généraux et d'administration

	1993	1992
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	2 431 322	2 275 270
Papeterie et impression	43 652	40 834
Honoraires professionnels	120 467	116 531
Entretien et réparation des locaux	79 519	77 246
Électricité et chauffage	51 934	56 890
Taxes et licences	650 309	624 436
Assurances	863 396	874 181
Autres	541 700	461 330
	4 782 299	4 526 718

5. Autres revenus

	1993	1992
	\$	\$
Intérêts sur dépôts bancaires	100 310	147 223
Intérêt sur l'ajustement définitif de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	78 539	—
Dividendes	19 250	22 000
Stationnement et divers	76 370	66 334
Machines distributrices et concession alimentaire	130 322	140 203
Règlement d'un litige avec un fournisseur sur achat de pièces de moteur	40 368	23 758
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	209 319	175 748
Location de navires	53 900	50 923
Perte sur aliénations d'immobilisations	(1 877)	(6 933)
	706 501	619 256

6. Participations gouvernementales

	1993	1992
	\$	\$
Subvention de fonctionnement reçue du gouvernement du Québec	22 836 347	24 463 944
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	595 434	689 936
	23 431 781	25 153 880

7. Placement - au coût

Ce placement représente 55 000 actions ordinaires classe « A », sans valeur nominale, des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.

8. Immobilisations

	1993				1992	
	Immobilisation					
	Acquises du gouvernement du Québec (note 9)	Acquises par donation	Autres	Amortis- sement accumulé	Net	Net
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Terrains	—	63 794	18 145	—	81 939	81 939
Quais	23 108 643	3 795 452	74 622	2 431 488	24 547 229	1 514 301
Bâtiments	2 442 767	1 521 883	389 431	1 341 630	3 012 451	632 983
Navires	—	25 476 038	902 671	23 651 292	2 727 417	3 208 726
Ameublement et équipement	—	7 087	761 359	520 874	247 572	203 952
Matériel roulant	—	—	65 364	55 174	10 190	14 557
Améliorations locatives	—	215 930	637 793	433 254	420 469	470 162
	25 551 410	31 080 184	2 849 385	28 433 712	31 047 267	6 126 620
Navires *	—	—	31 011 585	10 349 431	20 662 154	22 286 755
	25 551 410	31 080 184	33 860 970	38 783 143	51 709 421	28 413 375

*Ces navires sont loués en vertu de contrats de location-acquisition.

9. Prise en charge de services de traversiers et du contrôle opérationnel de terminaux

En vertu d'une entente signée le 19 avril 1993 avec effet rétroactif au 31 mars 1993, le gouvernement du Québec a transféré à la Société la gestion des contrats de services pour la traverse entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon et celle entre l'Île d'Entrée et Cap-aux-Meules. Le gouvernement a également cédé à la Société les bâtiments et quais à l'exclusion de la propriété des fonds de terrain en considération de la somme de 25 551 410 \$, soit l'évaluation municipale, payable par la Société à demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société.

10. Obligations découlant de contrats de location-acquisition

	1993	1992
	\$	\$
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux variant de 10,6 % à 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	21 165 339	22 738 907
Versements échéant en deçà d'un an	1 749 757	1 573 568
	19 415 582	21 165 339

Les paiements minimums exigibles sur les obligations dé-
coulant des contrats de location-acquisition, en prenant
pour acquis que les loyers demeureront aux montants ver-
sés en 1993, s'établissent comme suit :

	\$
1994	3 930 846
1995	3 930 846
1996	4 212 668
1997	3 074 244
1998	3 074 244
1999 à 2001	15 096 721
Total des paiements minimums exigibles	33 319 569
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	12 154 230
	21 165 339

11. Participations gouvernementales reportées

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	1993	1992
	\$	\$
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	4 850 879	5 501 142
Virement aux résultats des montants suivants :		
Amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(558 649)	(646 551)
Solde non amorti sur immobilisations aliénées au cours de l'exercice	—	(3 712)
Solde à la fin	<u>4 292 230</u>	<u>4 850 879</u>
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	389 457	429 130
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(36 785)	(39 673)
Solde à la fin	<u>352 672</u>	<u>389 457</u>
	<u>4 644 902</u>	<u>5 240 336</u>
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	63 794	63 794
Quais	1 401 899	1 475 683
Bâtiments	447 484	497 204
Navires	2 612 635	3 073 688
Ameublement et équipement	324	405
Améliorations locatives	118 766	129 562
	<u>4 644 902</u>	<u>5 240 336</u>

12. Capital-actions

	1993	1992
	\$	\$
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	<u>1 500 000</u>	<u>1 500 000</u>

13. Engagements

La Société est engagée par un bail à long terme échéant en 1996 pour la location d'un navire. Ce bail comporte une option d'achat en 1995 au prix de 849 660 \$.

La Société est également engagée par un bail à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis. Ce bail comporte une première option de renouvellement de quinze ans et une option additionnelle de quatorze ans.

La dépense de loyer de l'exercice terminé le 31 mars 1993 concernant le navire s'élève à 599 314 \$ et celle concernant les locaux de la gare à 72 947 \$. Les paiements minimums futurs exigibles s'établissent comme suit :

1994	653 217 \$
1995	653 217
1996	653 217
1997	53 903
1998	53 903
1999 et subséquemment	350 369
	<u>2 417 826 \$</u>

En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes visant à maintenir des services de traversiers, la Société s'est engagée à leur verser une rémunération annuelle afin de payer certaines allocations et de combler leur déficit budgétaire.

Basé sur un estimé des coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs, les engagements de la Société s'établissent comme suit :

1994	1 349 000 \$
1995	1 349 000
1996	1 256 000
1997	1 256 000
1998	1 256 000
1999 et subséquemment	2 601 000
	<u>9 067 000 \$</u>

14. Régimes de retraite

— Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)

La majorité des employés de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics. Ce régime est à prestations déterminées et comporte des garanties à la retraite et au décès.

Les contributions de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 393 192 \$ (1992 : 394 167 \$). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses contributions à titre d'employeur.

— Autres régimes

Les autres employés participent à deux régimes de retraite inter-entreprises et la responsabilité de la Société se limite aux contributions pour services courants à titre d'employeur. Les contributions de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 226 305 \$ (1992 : 244 424 \$).

15. Transactions avec les ministères, organismes et fonds spéciaux inclus dans le périmètre comptable du gouvernement du Québec

	1993	1992
	\$	\$
Résultats		
Revenus		
Participations gouvernementales	22 836 347	24 463 944
Dépenses	166 917	162 040
Bilan		
Débiteurs	—	7 070
Créditeurs	10 240	291
Dû au gouvernement du Québec	25 551 410	—

3. LISTE DES VOYAGES HORS QUÉBEC

3. Liste des voyages hors-Québec:

OTTAWA - 01-04-93

- Rencontre avec représentants Garde côtière canadienne
- Association canadienne des lois maritimes
 - Jocelyn Fortier, vice-prés. aff. juridiques

TORONTO - 6 AU 8-4-93

- Culasses de Camille-Marcoux
 - Jacques Lizotte, directeur service technique

OTTAWA - 13-4-93

- Association canadienne des opérateurs de traversiers
- Rencontre avec représentants de la GCC
 - Jean-Yves Gagnon, président
 - Patrice St-Amant, vice-prés. exploitation

OTTAWA - 7-5-93

- Comité d'étude sur l'envahissement d'eau à bord des traversiers
 - C. Dugal, architecte naval

CHARLOTTETOWN - 30-05 AU 03-06-93

- Association canadienne des opérateurs de traversiers (assemblée annuelle)
 - Jean-Yves Gagnon, président

TORONTO - 09-06 AU 11-06-93

- Rencontre Imperial Oil
 - Jean-Yves Gagnon, président

ST. JOHN'S - 23 AU 25-06-93

- Passenger ferries model test (Camille-Marcoux)
 - Charles Dugal, architecte naval

HALIFAX - 22 AU 27-06-93

- Conférence Maritech
 - Patrice St-Amant, vice-prés. exploitation

OTTAWA - 4, 5-10-93

- Association canadienne des opérateurs de traversiers
 - Jean-Yves Gagnon, PDG

SAN FRANCISCO - 16-10 AU 20-10-93

- Congrès de l'International Marine Transit Association
- Jean-Yves Gagnon, président

OTTAWA - 8, 9-11-93

- Congrès annuel de la fondation canadienne pour la vérification intégrée
- Jean-Yves Gagnon, PDG

LONDRES - 28-01 AU 06-02-94

- Négociation des assurances maritimes
- Jocelyn Fortier, v.p. affaires juridiques

OTTAWA - 15, 16-02-94

- Conférence technique - Association canadienne des industries maritimes
- Jean-Yves Gagnon, PDG
- P. St-Amant, vice-prés. exploitation

ISLANDE - 18-3 au 23-3-94

- Réunion International Marine Transit Ass.
- Jean-Yves Gagnon, PDG

Coût total de l'ensemble des voyages

16 738,00 \$

4. LISTE DES DÉPENSES EN PUBLICITÉ

4. Liste des dépenses en publicité

-	Dépenses 1993-1994:	104 427 \$
-	Prévisions 1994-1995:	130 000 \$

La ventilation des dépenses de 1993-1994 est comme suit:

-	Impression et distribution des horaires	22 983 \$
-	Publicité dans les publications des diverses associations touristiques régionales	8 845 \$
-	Publicité dans les revues	4 686 \$
-	Publicité à la radio	3 088 \$
-	Publicité dans les journaux	8 457 \$
-	Publicité dans les annuaires téléphoniques	3 837 \$
-	Affrètement du navire de Québec-Lévis aux Fêtes populaires Desjardins Inc. en échange de publicité	7 000 \$
-	Participation à différents salons	2 851 \$
-	Matériel publicitaire	4 478 \$
-	Laissez-passer promotionnels	1 437 \$
-	Participation à la série télévisée "La mer à voir"	3 334 \$
-	Animation Groupe Athéna communication	26 071 \$
-	Bourse finissants Institut maritime du Québec	1 000 \$
-	Cotisation plan de commercialisation internationale	660 \$
-	Commandite Chambre de commerce	400 \$
-	Journée Leucan	3 800 \$
-	Divers	660 \$
		<hr/>
		104 427 \$

5. LISTE DES SONDAGES EFFECTUÉS

5. Liste des sondages effectués:

Le sondage est:

- Nom de la firme: Cegep de Matane
- Objet: Etude de marché
- Coût: 2 200 \$
- Une copie du questionnaire est annexée

SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

Questionnaire d'évaluation par la clientèle

Date : ____/____/1993

évaluation _____
initiales

Micro région Grande région Province Canada Autre
Matane B.C. Godb. B.St. Gasp. Côte Nord Québec U.S./Europe

Origine Destination Domicile

ÉTÉ 4 juin 1993 au 10 septembre 1993				
	De Matane à Godbout	De Godbout à Matane	De Matane à Baie-Comeau	De Baie-Comeau à Matane
Dimanche	08:00	11:00	14:00 19:30	17:00 22:30
Lundi	05:30 22:30	08:00	11:00-17:00	14:00-20:00
Mardi	05:30-11:00 22:30	01:00 08:00-14:00	17:00	20:00
Mercredi	05:30-11:00 22:30	01:00 08:00-14:00	17:00	20:00
Jeudi	05:30-11:00 22:30	01:00 08:00-14:00	17:00	20:00
Vendredi	05:30 22:30	01:00 08:00	11:00-17:00	14:00-20:00
Samedi	08:00 19:30	01:00 11:00 22:30	14:00	17:00

TYPE DE VOYAGE : loisir ☐ travail et affaires ☐ résidence secondaire ☐BUT DU VOYAGE : détente/loisir ☐ visite parenté/amis ☐ visite touristique ☐

UTILISATION : mois/ -1 1 2 3 4 4 +

Actuellement l'utilisez-vous plus ☐ ou moins ☐ que d'habitude

À quelle période de l'année vous l'utilisez le plus souvent :

PÉRIODE DE POINTE

Mois : AM IIA SOND IEM
Saison : P E A H

HORAIRE : pratiques oui ☐ non ☐ nombre de départs suffisants oui ☐ non ☐TARIFS : trop élevés ☐ justes ☐ Pourrait être + haut avec + services ☐Le temps (réservation) exigé avant le départ (45 min.) est-il trop long ? Oui ☐ Non ☐Souhaiteriez-vous des services à terre (jeux pour enfants, lavage vitres) ? Oui ☐ Non ☐

		moche				excellent
Services	rapidité	1	2	3	4	5
	confort	1	2	3	4	5
	détente/divertissement	1	2	3	4	5
	repas	1	2	3	4	5
	bar	1	2	3	4	5
	personnel	1	2	3	4	5
	information	1	2	3	4	5
	famille	1	2	3	4	5

Suggestions /remarques : _____

6. LISTE DES CONTRATS DE MOINS DE 25 000 \$

6. Liste des contrats de moins de 25 000 \$:

La liste des contrats de moins de 25 000 \$ est jointe en annexe.

CONTRATS DE LA STQ INTERVENUS ENTRE LE 1er AVRIL 1993 ET LE 31 MARS 1994

<u>DATE DE SIGNATURE</u>	<u>NOM DU CO-CONTRACTANT</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>COÛT</u>
93.04.01	S.O.S. Technologies	Contrat de location appareils à oxygène	2 800,00 \$
93.04.21	Harvey King	Contrat de location d'espaces publicitaires sur les navires et gares	16 000,00 \$
93.06.07	A.C.I.S.T.	Contrat de louage d'ouvrage	20 000,00 \$
93.07.06	L'Ecole de musique de Matane inc.	Contrat de services musicaux	390,00 \$
93.07.14	Restaumat inc.	Contrat de concession alimentaire salle d'attente et quai à Matane	11% r. mens. salle d'attente 11% r. mens. quai
93.10.07	Société du Port de Québec	Convention de location de l'Atelier 85	13 924,81 \$
93.10.29	Guylain Tremblay	Contrat de déneigement - terminal de l'Ile aux Coudres	1 750,00 \$
93.11.01	Léo Guillemette Excavation ltée	Contrat de déneigement - terminal de Sorel	2 994,00 \$
93.11.01	Rolland Munger inc.	Contrat de déneigement - terminal de Baie-Comeau	9 750,00 \$
93.11.01	Entrepreneur Camille Fortin	Contrat de déneigement - terminal de Godbout	24 500,00 \$
93.11.02	Les Entreprises de construction St-Raymond	Contrat de déneigement - terminal de Matane	13 550,00 \$
93.11.14	Société du Port de Québec	Convention de location de 6 espaces de stationnement près des quais 106 et 107	1 065,12 \$
93.11.19	Guy Perron	Contrat de déneigement - traverse Tadoussac	11 640,00 \$
93.12.03	Les Services conseils Systématix inc.	Contrat de services professionnels	24 000,00 \$
94.01.13	Société du Port de Québec	Contrat de location du quai à Lévis	945,96 \$
94.02.17	Sanivan (1993) inc.	Contrat d'entretien de fosses de rétention	360,00 \$ Atelier 85 265,00 \$ quai Lévis
94.02.28	Montenay services d'ascenseurs MSA inc.	Contrat d'entretien d'ascenseurs	2 400,00 \$

**7. LISTE DES CONTRATS AYANT FAIT
L'OBJET D'UN SUPPLÉMENT**

7. Liste des contrats ayant fait l'objet d'un supplément:

Aucun contrat n'a fait l'objet d'un versement supplémentaire par rapport au montant initial.

8. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

8. Le coût total des dépenses de fonctionnement est de 246 454 \$.

**9. NOMBRE DE PERSONNES DONT L'ADHÉSION A
DES CLUBS PRIVÉS, SOCIAUX ... FUT PAYÉE
PAR L'EMPLOYEUR**

9. Nombre de personnes dont l'adhésion à des clubs privés, sociaux... fut payée par l'employeur:

Aucune adhésion ne fut payée par l'employeur.

10. NOMBRE ET RÉPARTITION DU PERSONNEL
MASCULIN ET FÉMININ, DES PERSONNES
HANDICAPÉES ET DES COMMUNAUTÉS
CULTURELLES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

10. Nombre et répartition du personnel ...

	EFFECTIFS TOTAL	HOMMES	FEMMES	HANDICAPÉES	COMMUNAUTÉS CULTURELLES
Cadres	15	13	2		2
Professionnels	8	7	1		
Fonctionnaires	33	6	27	1	
Ouvriers	431	403	28	4	6
Total	487	429	58	5	8

11. NOMBRE DE JOURS DE CONGÉ DE MALADIE,
NOMBRE DE JOURS DE VACANCES, PRIS
PAR LE PERSONNEL ET HEURES
SUPPLÉMENTAIRES RÉALISÉES

11. Nombre de jours de congé de maladie, nombre de jours de vacances, pris par le personnel et heures supplémentaires réalisées:

Les renseignements sont pour l'ensemble de l'exercice 1993-1994 sont comme suit:

- | | | |
|----|--|---|
| a) | Nombre de jours de congé de maladie pris par le personnel (11 mois) | 1 400 |
| b) | Nombre d'heures supplémentaires réalisées par le personnel (11 mois) | 17 515 payées
355 reprises en vacances |
| c) | Nombre de jours de vacances ... : | |

La personne salariée qui a un an et plus de service continu dans un poste régulier a droit à 20 jours ouvrables de vacances payés par année.

La personne salariée qui a 15 ans et plus de service continu dans un poste régulier a droit à un jour ouvrable de vacances payé additionnel pour chaque période de service continu au-delà de 15 ans jusqu'à concurrence d'un maximum de 25 jours ouvrables de vacances payés par année.

Tous nos employés faisant partie du Syndicat international des marins canadiens (SIMC) et du Syndicat canadien des officiers de marine marchande (SCOMM) reçoivent leur paie de vacances (4/10 de 1% du salaire brut par jour ouvrable de vacances auquel ils ont droit) en janvier de chaque année. Lorsqu'ils prennent des vacances, ils ne sont donc pas rémunérés ayant reçu leur paie de vacances à l'avance.

Pour les employés non syndiqués et les employés affiliés à la CSN, les vacances doivent être prises dans l'année qui suit celle de leur acquisition et ne peuvent être accumulées d'une année à l'autre à moins de cas exceptionnels.

**12. A) NOMBRE D'EFFECTIFS RÉGULIERS
PAR CATÉGORIE D'EMPLOI**

**B) NOMBRE D'EMPLOYÉS
BÉNÉFICIAIRE D'UN TRAITEMENT
ADDITIONNEL EN RAISON DE
LA COMPLEXITÉ DE LA TACHE**

**C) NOMBRE D'EMPLOYÉS
BÉNÉFICIAIRE D'UN TRAITEMENT
SUPÉRIEUR A CELUI NORMALEMENT
PRÉVU POUR LA TACHE ACCOMPLIE**

**D) NOMBRE DE POSTES PAR
CATÉGORIE D'EMPLOI**

**E) NIVEAU DES EFFECTIFS PAR
CATÉGORIE D'EMPLOI AU
COURS DES CINQ PROCHAINS
EXERCICES BUDGÉTAIRES**

12. a et d) Nombre d'effectifs réguliers et postes par catégorie d'emploi:

	EFFECTIFS RÉGULIERS	TEMPORAIRES ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLET	POSTES
Cadres	15		15
Professionnels	8		8
Fonctionnaires	26	3	29
Ouvriers	280	52	332
Total	329	55	384

b) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement additionnel en raison de la complexité de la tâche: 1

c) Nombre d'employés bénéficiant d'un traitement supérieur à celui normalement prévu pour la tâche accomplie: 1

e) Niveau des effectifs par catégorie d'emploi au cours des cinq prochains exercices budgétaires:

- Ces informations seront fournies lors du dépôt du plan des effectifs du Ministère et organismes conformément à la loi 198.

N.B.: Les renseignements fournis en a, b, c et d représentent la situation en mars 1994.

13. LISTE DES FIRMES QUI LOUENT DES ESPACES A L'ORGANISME

13. Liste des firmes qui louent des espaces à l'organisme:

Le contrat de location d'espace est:

- Société du Port de Québec

Parcelle de terrain ayant 1 106,69 mètres carrés de superficie totale, la partie est de la bâtisse 85 d'une superficie de 349,47 m.c. et une servitude de passage pour un câble électrique souterrain d'une longueur de 57 mètres, situées dans le secteur de l'Estuaire, Port de Québec. Le coût total pour la période du 1^{er} novembre 1993 au 31 octobre 1994 est de 13 925,00 \$. Le loyer est indexé annuellement selon l'IPC. Le bail est présentement dans sa première période de renouvellement de 5 ans qui a débutée le 1^{er} novembre 1989. Deux autres périodes sont prévues, débutant le 1^{er} novembre 1994 et le 1^{er} novembre 1999.

**14. LISTE DES CONTRATS ATTRIBUÉS A DES FIRMES DE
COMMUNICATION OU DE RELATIONS PUBLIQUES**

14. Liste des contrats attribués à des firmes de communication ou de relations publiques:

Aucun contrat ne fut octroyé à des firmes de communication ou de relations publiques.

15. LISTE DES TARIFS (DROITS ET PERMIS) EN VIGUEUR
ET REVENUS PERCUS EN 1993-1994 ET LES
PRÉVISIONS POUR 1994-1995

15. Liste des tarifs (droits et permis) en vigueur et revenus perçus en 1993-1994 et les prévisions pour 1994-1995:

- Total des revenus prévus par catégorie:

	<u>1993-1994 (1)</u>	<u>Estimé 1994-1995</u>
Transport des véhicules	5 259 972 \$	5 357 855 \$
Transport des passagers	<u>4 230 039 \$</u>	<u>4 265 053 \$</u>
	9 490 011 \$	9 622 908 \$

1) Revenus réels de onze mois plus un estimé pour mars 1994.

La liste des tarifs des traverses est jointe en annexe.

VOLUME 14

RECUEIL DES TARIFS

DE TRANSPORT DE PASSAGERS ET
DE MARCHANDISES PAR EAU

TARIF 3 N

CHAPITRE 3 - TRAVERSIERS

ROLE: Q-93-10708-3

DOSSIER: 2-Q-70000C-132-P

DECISION INTERLOCUTOIRE: QSM93-00006

DATE: 93-03-25

DATE DE PRISE D'EFFET: 93-04-01

DECISION FINALE: QSM93-00008

DATE: 93-04-13

(art. 115) DATE DE PRISE D'EFFET: 93-04-19

Art	Description	par passager \$	Transport selon le permis
110	<p>PASSAGERS</p> <p>De moins de 5 ans</p> <p>De 5 à 11 ans</p> <p>De 65 ans et plus</p> <p>De 12 à 64 ans</p> <p>Groupes:</p> <p>De 15 à 30 personnes (1,0)</p> <p>De 31 personnes et plus (1,0)</p> <p>Personne handicapée avec accompagnateur (pour deux) (2,0)</p> <p>Laisser-passer mensuel</p> <p>VÉHICULE (excluant le conducteur)</p> <p>Bicyclette</p> <p>Motocyclette, cyclomoteur, motoneige</p> <p>-équipement supplémentaire de côté ou à l'arrière</p> <p>De dimension d'une automobile (6m ou moins sur 2,6m ou moins)</p> <p>-Série de 10 billets</p> <p>De longueur supérieure à 6m</p> <p>De largeur égale ou inférieure à 2,6m</p> <p>Camion de 8 roues ou moins</p> <p>Camion de 10 roues ou plus</p> <p>Autobus</p> <p>De largeur supérieure à 2,6m</p> <p>Remorque, caravane, etc.</p> <p>Petite remorque (de 6m ou moins de longueur sur 2,4m ou moins de largeur) tirée par un véhicule de 6m ou moins de longueur sur 2,6m ou moins de largeur</p> <p>De 6m ou moins de longueur sur 2,6m ou moins de largeur</p> <p>De plus de 6m de longueur ou de plus de 2,6m de largeur</p> <p>Autres</p> <p>Requérant une traversée spéciale ou exclusive ou des manoeuvres spéciales</p> <p>TRAVERSÉE HORS HORAIRE</p> <p>En sus de la tarification applicable</p>	<p>gratuit</p> <p>0,95</p> <p>0,95</p> <p>1,40</p> <p>1,25</p> <p>1,10</p> <p>1,40</p> <p>10,00</p> <p>gratuit</p> <p>2,00</p> <p>1,00</p> <p>3,00</p> <p>28,00</p> <p>9,70</p> <p>14,20</p> <p>14,20</p> <p>45,15</p> <p>2,90</p> <p>4,90</p> <p>16,60</p> <p>sur ent.</p> <p>sur ent.</p> <p>sur ent.</p>	<p>NO. DU DOSSIER</p> <p>Q-70006X</p> <p>Entre</p> <p>Sorel</p> <p>et</p> <p>Saint-Ignace-</p> <p>de-Loyola</p> <p>Mise à jour</p> <p>par la</p> <p>décision</p> <p>QSM93-00006</p> <p>(93-04-01)</p>

Art	Description	par passager \$	Transport selon le permis
110	<p><u>CONDITIONS:</u></p> <p>1,0 <u>TARIFS DE GROUPES:</u></p> <p>Pour bénéficier du tarif de groupe, les pré-arrangements doivent être faits au moins cinq jours avant le jour du départ avec le responsable local ou son représentant autorisé.</p> <p>2,0 <u>TARIFS POUR PERSONNES HANDICAPÉES:</u></p> <p>2,1 Le coût du passage de la personne handicapée et de son accompagnateur correspond au coût du passage d'un passager régulier. La personne handicapée paie le plein tarif mais son accompagnateur obtient la gratuité.</p> <p>2,2 Ce privilège s'applique uniquement à une personne handicapée qui ne peut être autonome.</p>		

Art	Description	par passager \$	Transport selon le permis
115	<p>PASSAGERS</p> <p>De moins de 5 ans</p> <p>De 5 à 11 ans</p> <p>De 65 ans et plus</p> <p>De 12 à 64 ans</p> <p>Groupes:</p> <p>De 15 à 30 personnes (1,0)</p> <p>De 31 personnes et plus (1,0)</p> <p>Personne handicapée avec accompagnateur (pour deux) (2,0)</p> <p>Laisser-passer mensuel</p> <p>VÉHICULE (excluant le conducteur)</p> <p>Bicyclette</p> <p>Motocyclette, cyclomoteur, motoneige</p> <p>-équipement supplémentaire de côté ou à l'arrière</p> <p>De dimension d'une automobile (6m ou moins sur 2,6m ou moins)</p> <p>-Série de 10 billets</p> <p>De longueur supérieure à 6m</p> <p>De largeur égale ou inférieure à 2,6m</p> <p>Camion de 8 roues ou moins</p> <p>Camion de 10 roues ou plus</p> <p>Autobus</p> <p>De largeur supérieure à 2,6m</p> <p>Remorque, caravane, etc.</p> <p>Petite remorque (de 6m ou moins de longueur sur 2,4m ou moins de largeur) tirée par un véhicule de 6m ou moins de longueur sur 2,6m ou moins de largeur</p> <p>De 6m ou moins de longueur sur 2,6m ou moins de largeur</p> <p>De plus de 6m de longueur ou de plus de 2,6m de largeur</p> <p>Autres</p> <p>Requérant une traversée spéciale ou exclusive ou des manoeuvres spéciales</p> <p>TRAVERSÉE HORS HORAIRE</p> <p>En sus de la tarification applicable</p>	<p>gratuit</p> <p>0,75</p> <p>0,75</p> <p>1,25</p> <p>1,15</p> <p>1,00</p> <p>1,25</p> <p>10,00</p> <p>gratuit</p> <p>2,00</p> <p>1,00</p> <p>3,00</p> <p>28,00</p> <p>9,70</p> <p>14,20</p> <p>14,20</p> <p>45,15</p> <p>2,90</p> <p>4,90</p> <p>16,60</p> <p>sur ent.</p> <p>sur ent.</p> <p>sur ent.</p>	<p>NO. DU DOSSIER Q-70006X</p> <p>Entre Québec et Lévis</p> <p>Mise à jour par la décision QSM93-00008 (93-04-19)</p>

Art	Description	par passager \$	Transport selon le permis
115	<p><u>CONDITIONS:</u></p> <p>1,0 <u>TARIFS DE GROUPES:</u></p> <p>Pour bénéficier du tarif de groupe, les pré-arrangements doivent être faits au moins cinq jours avant le jour du départ avec le responsable local ou son représentant autorisé.</p> <p>2,0 <u>TARIFS POUR PERSONNES HANDICAPÉES:</u></p> <p>2,1 Le coût du passage de la personne handicapée et de son accompagnateur correspond au coût du passage d'un passager régulier. La personne handicapée paie le plein tarif mais son accompagnateur obtient la gratuité.</p> <p>2,2 Ce privilège s'applique uniquement à une personne handicapée qui ne peut être autonome.</p>		

Art	Description	par passager \$	Transport selon le permis
120	<p>PASSAGERS</p> <p>VÉHICULES: Requérant une traversée spéciale ou exclusive ou des manoeuvres spéciales</p> <p>TRAVERSÉE HORS HORAIRE (sauf urgence pour maladie) Sans appel d'équipage et durant les heures normales d'opération Avec appel d'équipage ou en dehors des heures normales d'opération</p>	<p>gratuit</p> <p>gratuit sur ent.</p> <p>150,00</p> <p>400,00</p>	<p>NO. DU PERMIS Q-70006X</p> <p>Entre Montmagny et L'Ile-aux- Grues</p> <p>Mise à jour par la décision QSM93-00006 (93-04-01)</p>
125	<p>PASSAGERS</p> <p>VÉHICULES: Requérant une traversée spéciale ou exclusive ou des manoeuvres spéciales</p> <p>TRAVERSÉE HORS HORAIRE (sauf urgence pour maladie) Sans appel d'équipage et durant les heures normales d'opération Avec appel d'équipage ou en dehors des heures normales d'opération</p>	<p>gratuit</p> <p>gratuit sur ent.</p> <p>150,00</p> <p>400,00</p>	<p>NO. DU PERMIS Q-70006X</p> <p>Entre L'Isle-aux- Coudres et Saint-Joseph- de-la-Rive</p> <p>Mise à jour par la décision QSM93-00006 (93-04-01)</p>
130	<p>PASSAGERS</p> <p>VÉHICULES: Requérant une traversée spéciale ou exclusive ou des manoeuvres spéciales</p> <p>TRAVERSÉE HORS HORAIRE (sauf urgence pour maladie) - Sans appel d'équipage et durant les heures normales d'opération - Avec appel d'équipage ou en dehors des heures normales d'opération</p>	<p>gratuit</p> <p>gratuit sur ent.</p> <p>150,00</p> <p>400,00</p>	<p>NO. DU PERMIS Q-70006X</p> <p>Entre Baie Sainte- Catherine et Tadoussac</p> <p>Mise à jour par la décision QSM93-00006 (93-04-01)</p>

Art	Description	par passager \$	Transport selon le permis
135	PASSAGERS		NO. DU DOSSIER Q-70006X
	De moins de 5 ans	gratuit	
	De 5 à 11 ans	6,50	
	Aller et retour un à sept jours (1,0)	----	
	De 65 ans et plus	6,50	
	Aller et retour un à sept jours (1,0)	----	
	De 12 à 64 ans	9,75	
	Aller et retour un à sept jours (1,0)	14,65	Entre Matane Baie-Comeau et Godbout
	Groupes:		
	De 15 à 30 personnes (2,0)	8,80	
	De 31 personnes et plus (2,0)	7,80	
	Personne handicapée avec accompagnateur (pour deux) (3,0)	9,75	
	VÉHICULE (excluant le conducteur)	Du 01\9 au 31\5	Du 01\6 au 31\8
	Bicyclette	gratuit	gratuit
	Motocyclette, cyclomoteur, motoneige	9,75	10,75
	-équipement supplémentaire de côté ou à l'arrière	9,75	10,75
	De dimension d'une automobile (6m ou moins de longueur sur 2,6m ou moins de largeur):		
	- De hauteur égale ou inférieur à 1,9m	24,15	25,15
	- De hauteur supérieur à 1,9m	32,40	33,40
	De longueur supérieure à 6m:		
	- De largeur égale ou inférieure à 2,6m	8,65/m	9,15/m
	- De largeur supérieure à 2,6m	12,95/m	13,95/m
	Autres	sur ent.	sur ent.
	Requérant une traversée spéciale ou exclusive ou des manoeuvres spéciales	sur ent.	sur ent.
	TRAVERSÉE HORS HORAIRE		
	En sus de la tarification applicable	sur ent.	sur ent.
			Mise à jour par la décision QSM93-00006 (93-04-01)

Art	Description	par passager \$	Transport selon le permis
135	<p><u>CONDITIONS:</u></p> <p>1,0 <u>ALLER ET RETOUR UN A SEPT JOURS:</u></p> <p>Le billet aller et retour un à sept jours n'est pas valide les dimanche, lundi et vendredi</p> <p>2,0 <u>TARIFS DE GROUPES:</u></p> <p>Pour bénéficier du tarif de groupe, les pré-arrangements doivent être faits au moins cinq jours avant le jour du départ avec le responsable local ou son représentant autorisé.</p> <p>3,0 <u>TARIFS POUR PERSONNES HANDICAPÉES:</u></p> <p>3,1 Le coût du passage de la personne handicapée et de son accompagnateur correspond au coût du passage d'un passager régulier. La personne handicapée paie le plein tarif mais son accompagnateur obtient la gratuité.</p> <p>3,2 Ce privilège s'applique uniquement à une personne handicapée qui ne peut être autonome.</p>		